



HAL
open science

**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

Ewan Sonnic

► **To cite this version:**

Ewan Sonnic. 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. Géographie. Université Rennes 2, 2005. Français. NNT : . tel-00011637

HAL Id: tel-00011637

<https://theses.hal.science/tel-00011637>

Submitted on 17 Feb 2006

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.



**UNIVERSITÉ DE RENNES 2 – HAUTE-BRETAGNE
UFR SCIENCES SOCIALES
DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE
UMR CNRS 6590, ESPACES GÉOGRAPHIQUES ET SOCIÉTÉS**

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

Pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de Rennes 2

Discipline : Géographie, Aménagement de l'Espace – Urbanisme

Sous la direction de M. Rémy ALLAIN

Présentée et soutenue publiquement le 9 décembre 2005 à Rennes

Par Ewan SONNIC

Composition du jury :

Monsieur Rémy ALLAIN, Professeur à l'Université de Rennes 2

Monsieur Robert HÉRIN, Professeur à l'Université de Caen

Monsieur Jean OLLIVRO, Professeur à l'Université de Rennes 2

Monsieur Jean RIEUCAU, Professeur à l'Université de Lyon 2

Monsieur Nicolas BERNARD, Maître de Conférences à l'Université de Brest

Port de Saint-Goustan, Auray (Photographie E. Sonnic)

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Monsieur Rémy ALLAIN, professeur de géographie à l'université de Rennes 2, qui a volontiers accepté de diriger la totalité de ce travail de recherche ; merci pour sa confiance, ses précieux conseils et son soutien ininterrompu tout au long de ces trois années de doctorat.

Mes remerciements sincères s'adressent également à Monsieur Jean Ollivro, professeur de géographie à l'Université de Rennes 2, membre de ce jury. Ce travail n'aurait probablement pas été aussi complet sans cette étude sur la filière nautique costarmoricaine menée grâce à ses contacts.

Je remercie tout aussi sincèrement Messieurs Robert HERIN et Jean RIEUCAU, respectivement professeurs de géographie à l'Université de Caen et à celle de Lyon 2, qui ont accepté d'être les pré-rapporteurs de ce mémoire de thèse. Leur présence m'honore ainsi que celle de Monsieur Nicolas BERNARD, maître de conférence à l'Université de Bretagne Occidentale à Brest, et grand spécialiste universitaire de la thématique choisie pour ce travail de recherche.

Je ne saurais omettre Madame Emmanuèle CUNNINGHAM-SABOT qui dirigeait mon mémoire de maîtrise il y a déjà un lustre et sans qui la voie de la recherche doctorale, qu'elle m'avait alors ouvertement conseillée, n'aurait probablement pas été empruntée. Merci pour sa gratitude bienveillante et les nombreux conseils glanés çà et là lors de nos nombreux échanges depuis plus de cinq années. Merci également à Monsieur Roddy CUNNINGHAM pour son utile relecture du résumé en anglais de cette thèse.

Je témoigne toute ma reconnaissance à Madame Virginie BROQUET-LETELLIER, anciennement chargée de mission pour l'*Association des Ports de Plaisance de Bretagne*. Nos échanges, ô combien fructueux, sur le thème de la plaisance et la mise à disposition de son important fonds documentaire personnel se sont avérés des plus utiles pour nourrir ma réflexion.

Au sein de l'*Association des Ports de Plaisance de Bretagne*, je remercierai en particulier Messieurs Mikaël LE BERRE et Jean-Michel GAIGNÉ. Le premier, ancien secrétaire général de l'association, m'a permis d'y effectuer un stage terrain de trois mois lors de mon année de maîtrise pour un premier véritable contact avec le monde de

la plaisance. Le second lui a succédé et, par son intermédiaire, le contact ne s'est jamais rompu depuis.

En amont des ports, il y a les entreprises de la filière nautique. Appréhender ce secteur d'activité aurait probablement été bien plus difficile sans un second stage effectué à *Côtes d'Armor Développement* lors de la première année de cette étude doctorale. Merci donc à Messieurs Laurent QUEFFURUS et Jean-Charles MINIER, qui y sont respectivement Directeur et Responsable de l'observatoire de l'économie et des territoires et qui m'ont accueilli dans l'équipe six mois durant.

Dans les ports, il y a les plaisanciers. Merci à tous ceux qui ont consacré un peu de leur temps pour répondre à nos questionnaires d'enquêtes. Sur les pontons, voire dans les bateaux, leur gentillesse, presque toujours de mise, a rendu particulièrement agréable cette étape de la recherche. Par les réponses apportées, chacun a contribué à donner davantage de corps et de crédit à cette étude.

Sincères remerciements aux gestionnaires portuaires et responsables associatifs qui ont, le cas échéant, assuré la diffusion des questionnaires auprès de nombreux plaisanciers : Messieurs Yves BAZILLAIS, Jean-Paul BENON, Jean-Michel GAINÉ, Dominique HERRISSET, Louis HERRY, Michel LE BRAS, Robert MARTIN, Philippe TONNERRE, ainsi que l'ensemble des employés des ports concernés : Arradon, l'Île-aux-Moines, Le Crouesty, Saint-Quay-Portrieux et Vannes.

Il est des liens assurément plus forts que ceux de la recherche. Aussi aurai-je une très affectueuse pensée pour l'ensemble de mes proches, famille et amis. Si les moments passés ensemble furent moins fréquents et plus brefs qu'à l'accoutumée au cours de cette dernière année (et si j'avais parfois l'esprit ailleurs), ces retrouvailles sporadiques m'ont fait le plus grand bien. Merci à tous, très sincèrement.

Parmi eux, que Céline soit remerciée tout particulièrement pour avoir participé à la diffusion et à la récupération des questionnaires auprès des plaisanciers d'Arradon et des plaisanciers visiteurs au Crouesty, mais surtout pour sa patience au quotidien, pour ses encouragements ainsi que pour s'être employée à la relecture de ce manuscrit. Cet ouvrage lui est naturellement dédié. C'est bien le minimum que je puisse faire.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE	p. 5
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE : Réflexion théorique et méthodologique	p. 16
PREMIERE PARTIE : LA PLAISANCE, RETROSPECTIVE ET TOUR D’HORIZON	p. 39
CHAPITRE I : Du yachting à la plaisance ou l’histoire de la navigation de loisir	p. 42
CHAPITRE II : L’émergence et l’affirmation d’un nouveau type de port, révélateur d’une nouvelle maritimité : le port de plaisance	p. 72
CHAPITRE III : La partie immergée de l’iceberg « plaisance » : la filière nautique	p. 145
DEUXIEME PARTIE : LA PLAISANCE OU LE RAPPORT COMPLEXE À L’ESPACE D’UNE ACTIVITÉ LITTORALE EN PLEIN ESSOR	p. 164
CHAPITRE IV : La plaisance, victime de son succès ?	p. 166
CHAPITRE V : La plaisance ou les contraintes d’une activité littorale	p. 228
TROISIEME PARTIE : INFRASTRUCTURES DE PLAISANCE, PRATIQUES PLAISANCIÈRES ET INSCRIPTIONS SPATIALES : PRÉALABLE INDISPENSABLE DANS L’OPTIQUE D’UNE GESTION COHÉRENTE DE LA PLAISANCE	p. 298
CHAPITRE VI : Les territoires de pratique, un préalable indispensable à la compréhension et à l’accompagnement de la plaisance	p. 301
CHAPITRE VII : Repérage et typologie des bassins de navigation bretons	p. 336
CHAPITRE VIII : Bassins de navigation et bassins de croisière, des territoires de gestion appropriés sous réserve d’extensions terrestres cohérentes	p. 406
CONCLUSION GÉNÉRALE	p. 419

INTRODUCTION GENERALE

Sans Jean-Jacques Herbulot, cette étude n'aurait peut-être jamais été réalisée. C'est une déclaration d'un maître de port, relevée il y a quelques années dans la presse écrite, qui a inspirée cette entrée en matière : « *Un jour Eric Tabarly m'a demandé comment allait mon parking à bateaux. Je lui ai dit que c'était de sa faute s'il y avait tant que ça de bateaux dans les ports. Il m'a dit que non c'est à cause d'Herbulot* ». On perçoit au passage dans cet échange toute la modestie d'E. Tabarly. A la lecture de cette citation datée de décembre 1999, et ne connaissant alors que très peu de choses sur le monde de la plaisance et de la voile, le nom d'Herbulot m'était alors inconnu. Aussi m'étais-je intéressé à lui. Son parcours est intimement lié à celui d'Hélène et Philippe Viannay, d'anciens résistants qui fondèrent le centre nautique des Glénans¹ peu de temps après la seconde guerre mondiale. Ce centre est devenu rapidement l'une des références française et mondiale pour l'apprentissage de la voile lui conférant ainsi un rôle essentiel dans le développement de la navigation de plaisance.

Quant à Herbulot, il était architecte naval. Loin de l'esprit élitiste et clos qui caractérisait le yachting et donc la navigation de loisir avant la seconde guerre mondiale, lui et quelques autres ont dessiné et construit des bateaux totalement inédits : maniabiles, adaptés à l'apprentissage de la voile, utilisant de nouveaux procédés de fabrication et très peu onéreux. Leur avènement fut une véritable révolution, à la fois technique et sociologique, indissociable de la démocratisation de la navigation de loisir et du nautisme dans les années 1960. Décédés respectivement en 1986 et 1997, Ph. Vianney et J.-J. Herbulot n'ont jamais failli à leur préoccupation première : permettre au plus grand nombre de découvrir le milieu maritime par la navigation.

Contrairement à l'adjectif « nautique », terme apparu au cours de la renaissance, à l'époque des grandes expéditions maritimes, et qui n'a donc pas forcément une connotation sportive ou de loisir, le mot « nautisme » apparaît dans le dictionnaire en 1966 (il était donc vraisemblablement usité depuis quelques années déjà). Il semble bien être le néologisme d'une époque où la mer devient de plus en plus un terrain de sport et une aire de jeu.

¹ Le terme « Gléan » s'écrit au singulier pour désigner l'archipel (appellation officielle choisie par le Service hydrographique de la Marine au XIX^e siècle) mais il s'orthographe au pluriel quand on parle du centre nautique. Ses fondateurs avaient en effet adopté l'orthographe d'une carte dressée au XVIII^e siècle : *Isles Glénans*, 1755.

Mais qu'est-ce que le nautisme ? On associe fréquemment cette activité à celle de la navigation de plaisance. Les deux sont effectivement étroitement liées. La navigation de plaisance est la principale composante du nautisme. Ce dernier a notamment fait l'objet d'une recherche de définition par les auteurs d'un annuaire du nautisme². Ils ont recueilli une trentaine de définitions différentes auprès des professionnels de ce secteur. Ils ont également répertorié les définitions des différents dictionnaires généralistes et spécialisés et ont consulté l'Académie française ainsi que l'Institut national de la langue française. Les réponses obtenues, quoiqu'en accord sur l'essentiel, présentaient tout de même des différences. Une telle diversité des approches semble pouvoir s'expliquer par la mutation spectaculaire de cette activité. Elle justifie pleinement, le choix d'une définition claire à adopter pour cette étude afin d'éviter au lecteur toute confusion. Nous reprendrons ici la définition retenue par ce guide puisqu'elle tient compte de tous les avis recensés. Elle est de plus très proche d'une définition plus ancienne avancée par le Comité régional du tourisme de Bretagne en 1989³. Le nautisme c'est donc *l'ensemble des pratiques sportives et de loisirs s'exerçant individuellement ou collectivement, sur ou dans l'eau, à l'aide de matériels appropriés*. Quoique ne correspondant pas strictement à cette définition, les auteurs du guide ont également intégré la pratique du char à voile qui relève de la logique de ce monde.

Pour l'essentiel, ce travail de recherche se limitera à la seule plaisance car si beaucoup d'autres activités nautiques connaissent un réel succès (planche à voile, surf, canoë-kayak, plongée sous-marine, ski nautique, ...) elles n'engendrent pas véritablement d'infrastructures à caractère permanent sur les espaces littoraux. Concernant ces pratiques, on parle même parfois de *territoires de l'éphémère*⁴. Au contraire, la plaisance nécessite des équipements portuaires parfois lourds et, semble-t-il, indélébiles : quais, jetées, terre-pleins...

Nous emploierons le terme de plaisance pour évoquer cette navigation de loisir moderne en phase sensible de démocratisation depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Ce choix est a priori discutable puisque, en ce qui concerne la France, cette activité bénéficie d'un statut juridique depuis 1850. De plus, appelée depuis longtemps « yachting » outre-Manche, *cette navigation à but non lucratif a été nommée*

² CCI du Morbihan, Conseil général du Morbihan, *Guide du nautisme en Morbihan*, 1999.

³ Nautisme : « *ensemble des activités qui se pratiquent sur l'eau ou dans l'eau dans un but sportif ou (et) de loisir* », Comité régional du tourisme de Bretagne, 1989.

⁴ AUGUSTIN Jean-Pierre., *Le surf et les territoires de l'éphémère*, 1994.

« plaisance » afin de rappeler sa fonction de divertissement et de plaisir sur l'eau⁵. Toutefois, si les choses ont bien changé juridiquement parlant, il n'en est pas de même en terme de pratique : après cette date, la navigation de loisir est bel et bien restée élitiste encore un siècle environ. Concernant la navigation sportive et de loisir, nous distinguerons donc deux périodes : celle du yachting, pratiqué par des classes sociales particulièrement fortunées et averties, et celle de la plaisance, sous entendue moderne ou contemporaine, accessible au plus grand nombre et aujourd'hui largement répandue dans la plupart des pays occidentaux.

Précisons également que cette étude concernera essentiellement la plaisance maritime excluant ainsi les ports lacustres forcément isolés des littoraux maritimes mais aussi les ports fluviaux qui accueillent essentiellement des pénichettes et autres coches d'eau. Nous caractériserons comme maritime tout port ou espace navigable sous influence des marées indépendamment des aménagements tels que des barrages ou autres écluses susceptibles d'avoir modifié le cours naturel des flux marins. Du fait des caractéristiques physiques régionales, l'espace nautique considéré dans cette étude s'étendra donc vers l'amont des cours d'eau parfois bien au-delà des estuaires (Rance maritime jusqu'au port de plaisance de Dinan, Vilaine maritime jusqu'au port de plaisance fluvio-maritime de Redon, Cours du Trieux jusqu'au port de Pontrieux, Elorn jusqu'à Landerneau, etc.).

Reste à savoir ce que nous entendrons par « port de plaisance » dans le cadre de cette thèse. Cet aspect a priori superflu mérite pourtant d'être éclairci car la définition la plus simple d'un port de plaisance le présentant comme *Abri et aire de stationnement pour les navires de plaisance*⁶ reste assurément insuffisante étant donné qu'elle correspond également aux zones de mouillage et d'équipements légers affectées à la plaisance (ainsi qu'aux multiples zones de gardiennage à terre). Or, ce second type de structure n'a aucunement le statut juridique de port. D'ailleurs, cette définition ne les prend pas en ligne de compte puisqu'elle précise plus loin que *la France possède à l'heure actuelle 261 ports de plaisance maritime*, un chiffre qui ne tient pas compte des zones de mouillages, sans conteste bien plus nombreuses.

Dans l'imaginaire collectif, un port de plaisance dispose d'équipements caractéristiques généralement lourds : quais, pontons, cales, bureau du port, ... Ces éléments sont effectivement indissociables de l'image d'Epinal du port de plaisance. Mais

⁵ RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

⁶ Dicotourisme : <http://geotourisme.ifrance.com/geotourisme/le5.htm>

juridiquement, un port de plaisance est un espace qui a fait l'objet d'une « concession de port de plaisance ». Pour jouir d'un tel statut, les équipements cités précédemment ne sont pas indispensables aux yeux du législateur et il arrive qu'un port de plaisance se résume en apparence à quelques bouées d'amarrage sur corps morts car l'indispensable autorité portuaire peut parfaitement occuper un bureau loin du port dans les locaux d'une mairie ou d'une direction départementale de l'équipement. Les structures de ce type, par endroit fréquentes, notamment en Bretagne, ont alors davantage l'aspect de « zones de mouillage et d'équipements légers », appellation légale de l'ensemble des structures non portuaires accueillant des bateaux de plaisance et admises sur le domaine public maritime (DPM) dans le cadre d'autorisations d'occupation temporaires (AOT).

Parfois l'apparence et la dénomination même de port sont insuffisantes : sur la presque île de Rhuys, l'abri de Port aux Moines, dont on découvrira une photographie en deuxième partie, ne bénéficie pas du statut juridique de « port de plaisance » alors qu'il en a pourtant l'aspect : jetée, cale et grue de mise à l'eau, bureau d'accueil clairement identifiable, etc. Cet exemple est loin de constituer un cas isolé.

Pour ajouter au flou ambiant sur la définition d'un port de plaisance, certaines installations établies dans le cadre d'une concession de plage artificielle afin d'être utilisées par des embarcations légères de voile, ont aussi été qualifiées d'équipements portuaires⁷. Le Conseil d'Etat avait également qualifié de *petite installation portuaire* un ouvrage susceptible d'accueillir quelques embarcations de plaisance (Conseil d'État, 14 mars 1986, Société du « domaine des barbaresques »).

On peut donc réunir sous l'appellation de « port de plaisance » *tout site naturel ou artificiel aménagé, même sommairement, pour l'accueil de bateaux de plaisance et ayant fait l'objet d'une concession de port de plaisance*. Même si la plupart des ports sont à flot ou à l'échouage, les ports à terre (ou ports à sec), qu'il ne faut pas confondre avec les zones de gardiennage pour bateaux de plaisance, correspondent à cette définition. Parmi les ports de plaisance, on distinguera bien sûr les grandes unités bénéficiant d'un haut niveau d'équipements et de services, des petits port-abris dont la physionomie est souvent identique à celle des zones de mouillage.

Pour être complet avec les définitions et afin, je l'espère, que le contenu de cette thèse ne souffre d'aucune ambiguïté, précisons ce que l'on entendra ici par « bateau de

⁷ Conseil d'État, 4 novembre 1987, Secrétariat d'État Chargé de la Mer.

plaisance ». Nous engloberons sous ce terme toute embarcation autorisée à naviguer au delà d'un mille nautique⁸, soit la limite maximale de navigation des engins de plage (planches à voile, petits pneumatiques, kayaks, pédalos, etc.). Conformément à la réglementation en vigueur, la longueur de coque des navires de plaisance est comprise entre 2,5 et 24 mètres. Quoique évoquées à plusieurs reprises dans cette thèse, les diverses embarcations utilisées par les centres nautiques et destinées à l'apprentissage de la voile (optimists, dériveurs et autres petits catamarans) n'entreront pas dans notre panel de navires de plaisance. Bon nombre sont d'ailleurs inférieurs à 2,5 mètres de longueur et n'entrent pas dans la définition.

L'espace régional a été largement privilégié dans le cadre de cette étude. Cependant, l'intérêt d'une approche multiscale est manifeste lorsque l'on traite d'une activité telle que la plaisance. En fonction des points abordés d'autres échelles pourront être préférées à celle de la région :

- A très grande échelle (quelques dizaines d'hectares tout au plus), on peut évidemment appréhender la concession portuaire dans son ensemble, d'abord aire professionnelle et site d'accueil de services et d'équipements destinés à l'accueil des plaisanciers et de leurs bateaux. Mais à une telle échelle, il est souvent préférable de privilégier la station touristique ou le quartier portuaire, synonyme de décor urbain, lieu de promenade et de détente et théâtre d'événements divers et variés.
- A grande échelle (quelques centaines de km² en moyenne), l'espace de pratique de la plupart des plaisanciers, couramment défini par le terme de « bassin de navigation », s'imposera logiquement.
- A une plus petite échelle cartographique, on peut adopter le bassin de plaisance qui intègre, en plus de l'espace essentiellement maritime du bassin de navigation, l'aire d'influence terrestre des ports de plaisance concernées. Cette entité territoriale a notamment été au cœur de la problématique d'une thèse relativement récente.⁹ Ces bassins de plaisance couvrent généralement plusieurs milliers de km², voire bien davantage lorsque le bassin de navigation concerné est très attractif. D'ailleurs l'influence de certains bassins de plaisance déborde assez largement l'espace régional.

⁸ Un mille nautique = 1852 mètres.

⁹ RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

- Il serait également possible de considérer l'océan mondial, l'espace de la croisière hauturière et de la navigation circumterrestre, mais les plaisanciers ou navigateurs s'adonnant à cette pratique sont proportionnellement si peu nombreux que les grandes étendues maritimes ne seront pas au cœur de nos préoccupations.

Bien sûr, en fonction de ces différentes échelles, certains espaces institutionnels rentreront en ligne de compte (collectivités territoriales, direction régionale et quartiers des affaires maritimes, Etat, Union européenne...).

Plusieurs raisons ont motivé le choix de la Bretagne en tant que support géographique pour cette étude. L'une d'entre elles est qu'il s'agit d'une région de premier plan pour la plaisance (la seconde voire la première¹⁰ en France après celle de Provence-Alpes-Côtes d'Azur en terme de capacité d'accueil et assurément *la première pour la pratique de la voile en toute saison*¹¹). Elle est particulièrement recherchée par les plaisanciers au regard de la fréquentation de ses bassins de navigation dont deux font partie des trois plus prisés de la façade Manche-Atlantique française voire européenne. C'est donc probablement là que les problèmes d'aménagements inhérents à une telle activité sont les plus difficiles à résoudre. Seconde raison : la Bretagne a engagé en faveur de la plaisance une action particulièrement volontariste et d'une ampleur alors unique en France, notamment depuis le milieu des années 1990 et surtout depuis 2000. Les orientations politiques choisies et leurs effets passés, présents et à venir constituent donc probablement un sujet digne d'intérêt. Dernier élément ayant joué un rôle dans ce choix : cet espace m'est le plus familier et connu. Il éveille naturellement en moi plus d'intérêts que d'autres.

Le cadre géographique de cette étude mérite toutefois quelques précisions. Il serait tentant par facilité d'opter pour la Bretagne administrative. Un tel choix permettrait de bénéficier de statistiques et de bases de données déjà existantes correspondant notamment à la direction régionale des affaires maritimes de Bretagne. De plus, les politiques soutenues par le conseil régional depuis plusieurs années dans le domaine de la plaisance ainsi que les nombreuses actions menées par les principaux organismes concernés (collectivités territoriales, Associations, Sociétés d'économie mixte, Chambres consulaires...) se limitent généralement à un département ou à la région

¹⁰ Les mouillages, y compris sauvages, assez précisément comptabilisés en Bretagne, placent la région en tête au niveau national en terme de capacité d'accueil, sous réserve que de telles installations aient été recensées dans d'autres régions et notamment en PACA.

¹¹ BENOÎT Claude, *La personnalité bretonne et la mer*, 1990.

administrative. Etant donné que ces actions ne peuvent être passées sous silence, l'option d'un tel cadre administratif pourrait donc apparaître logique. Cependant, l'étude de la plaisance au niveau régional doit tenir compte de plusieurs autres facteurs incontournables et cela à deux échelles au moins :

- Tout d'abord à l'échelle de la Bretagne historique qui présente une unicité certaine en terme de plaisance : les cinq départements bretons sont en effet les seuls du littoral français caractérisés par une telle proportion de voiliers notamment parmi les navires de plus de 6 mètres. Ceci n'est pas sans conséquences sur les aménagements portuaires et sur la perception du littoral régional.
- Le bassin de navigation ensuite, espace de pratique dominant de la plaisance, qui nous invitera lui aussi à dépasser le cadre administratif traditionnel. Certains bassins sont à cheval sur deux régions administratives. Ils ne peuvent être tronqués au risque d'ignorer des réalités économiques et sociales. L'étude intégrera donc une petite partie de la Normandie (Chausey) ainsi que l'extrême nord de la Vendée (Noirmoutier). Elle tiendra compte des importants flux de plaisanciers en provenance de bassins voisins (îles anglo-normandes, golfe de Gascogne...).

Même si, comme évoqué précédemment, le centre des Glénans a énormément favorisé l'envol de la plaisance, il ne faut pas perdre de vue que c'est aussi grâce au développement touristique qu'elle a pu prendre tant d'ampleur. En effet, l'essor le plus spectaculaire visible sur le littoral breton est bel et bien celui du tourisme de masse. Bien que l'Argoat¹² ne manque pas d'atouts et bénéficie d'une activité touristique croissante, cette dernière s'associe d'abord à des activités côtières.

En Bretagne, le développement du tourisme balnéaire remonte au XIX^e siècle. Peintres et écrivains en ont fait en quelque sorte la promotion par leurs œuvres picturales ou littéraires. Dans le sillage de Chateaubriand, les romantiques se lancent dans leur propre Tro Breizh¹³, dans leur périple breton. Consécutivement, naît dans les milieux parisiens, un courant littéraire entraînant le tourisme des classes aisées facilité par le chemin de fer. En plus de l'étoile de Legrand¹⁴ qui permettait l'accès direct d'express en provenance de Paris vers quelques rares stations (Saint-Malo, Quiberon, La Baule), le

¹² Argoat : *Le bois*, terme breton couramment utilisé pour définir la Bretagne intérieure en opposition à la Bretagne littorale : l'Armor (*La mer*).

¹³ Tro Breizh (*Tour de Bretagne* en breton) : pèlerinage aux sept Saints fondateurs des diocèses de Bretagne (Ceux de Nantes et Rennes exceptés) et datant de l'époque médiévale.

¹⁴ L'Étoile de Legrand : appellation du réseau de chemin de fer en étoile centralisé sur Paris et conçu par Legrand au XIX^e siècle.

chemin de fer d'intérêt local, surtout réalisé au début du XX^e siècle, permet ensuite *d'atteindre des plages jusqu'alors désertes*¹⁵ et le tourisme gagne d'autres secteurs côtiers (presqu'île de Crozon, baie de Saint-Brieuc, Carnac, Saint-Brévin, etc.). Cette émergence du tourisme artistique, puis bourgeois (du *tourisme de snobisme*¹⁶ lit-on parfois) se traduit par des villégiatures résidentielles souvent caractérisées par des maisons individuelles, au cœur des pins et face à la mer. Les côtes bretonnes n'ont donc pas échappé à ce *désir du rivage*¹⁷, apparu au XVIII^e siècle et si bien analysé par Alain Corbin. Ce tourisme aisé, associé à l'apparition des congés ainsi qu'à l'extension du parc automobile, ouvre la voie au tourisme de masse de la seconde moitié du XX^e siècle. C'est ainsi que *de nouveaux rapports avec la mer ont émergé. De contemplatif, le touriste est devenu actif, sur la plage, dans l'eau, et sur l'eau*¹⁸. La fin de cette citation fait bien sûr référence aux sports nautiques, principalement représentés par la navigation de plaisance, qui prirent leur essor au milieu des années 1960 aux côtés de la fréquentation familiale de la plage. Globalement, *une sélection s'est opérée en fonction des avantages climatiques*¹⁹. Ainsi, la douceur, l'ensoleillement, la tiédeur relative de l'eau, les grandes plages assurent l'essor touristique de la Bretagne sud, de la Vendée et des îles charentaises avec la création de grandes stations nouvelles. Les équipements nécessaires ont inévitablement suivi et les résidences secondaires, les campings et autres équipements hôteliers ont pris place sur les côtes, tout comme les ports de plaisance.

En ce qui concerne l'accueil des infrastructures de plaisance, la Bretagne est naturellement avantagée. Elle bénéficie d'abord d'un exceptionnel linéaire côtier de 3500 km. Ses nombreuses îles, archipels, presqu'îles, abers sont autant d'objectifs de croisières. Les très nombreux abris naturels du littoral (criques, rades, estuaires, abers...) sont autant de sites d'accueil potentiels pour les navires de plaisance. Par ailleurs, la quasi permanence des vents, les marées, les courants rendent passionnante la navigation aux dires de ceux qui la pratiquent. De surcroît, la Bretagne a une tradition maritime ancestrale relayée par toute une génération de navigateurs très médiatisés ainsi que par de multiples manifestations nautiques (régates, rassemblements de vieux gréements, festivals maritimes...). Elle a donc été le théâtre d'un fort engouement dans ce domaine depuis une quarantaine d'années, à tel point qu'aujourd'hui le chiffre

¹⁵ BENOÎT Claude, *La personnalité bretonne et la mer*, 1990.

¹⁶ BENOIT Claude (citant Jean MEYER), *La personnalité bretonne et la mer*, 1990.

¹⁷ CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage. 1750-1840*, 1988.

¹⁸ DESSE René-Paul, *Les grands types d'aménagements touristiques sur les littoraux*, in *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, 1999.

¹⁹ ESTIENNE Pierre, *Les régions françaises*, 3^e éd., 1993.

d'affaires de la plaisance est bien supérieur à celui des autres activités portuaires dans la région (pêche et commerce). Enfin, même si la plaisance bretonne est comme ailleurs majoritairement estivale, cette région présente plus qu'ailleurs une large population de résidents adeptes de la plaisance en toute saison et sous toutes ses formes (balade en mer, pêche-promenade, voile sportive, etc.). Toutes ces raisons expliquent en grande partie pourquoi la plaisance se soit manifestée très tôt et de manière importante en Bretagne.

Pour répondre au formidable développement de cette activité et accueillir un parc toujours plus important de bateaux, le littoral breton s'est vu doté d'un important réseau d'infrastructures portuaires de plaisance. Toutefois, même si le nombre cumulé de places dans les ports augmente chaque année, les unités portuaires sont globalement saturées. Dans beaucoup de bassins de navigation, l'offre d'anneaux reste toujours inférieure à la demande et de surcroît, on assiste depuis 1998 à un boom des industries nautiques qui se traduit par encore plus de bateaux sur le marché. Malgré un fléchissement de la croissance puis l'amorce d'une reprise ces dernières années, cette tendance devrait se poursuivre compte tenu de l'accroissement général du niveau de vie et du temps de loisir.

Alors comment répondre à cette demande sans cesse plus pressante ? Doit-elle être satisfaite dans sa totalité ? Dans le cas contraire, quelles limites fixer ? Selon quels critères ? Etant donné que nos sociétés occidentales n'ont jamais autant été caractérisées par les loisirs, aujourd'hui plus qu'hier les enjeux sont essentiels. Il s'agit d'assurer le développement d'une activité au large potentiel pour laquelle, nous l'avons rappelé, la Bretagne ne manque pas d'atouts. La demande est également qualitative. Au-delà des capacités d'accueil, le développement de services et d'équipements portuaires constitue une priorité des responsables de la plaisance.

Dans l'optique d'un développement durable ou soutenable de cette activité, qui semble aujourd'hui le seul à pouvoir s'imposer respectueusement, il est intéressant de considérer les différentes options prises depuis une quarantaine d'années dans le domaine de la plaisance, de faire le point, puis de déterminer des orientations appropriées aux caractéristiques de l'espace littoral Breton pour une plaisance pérenne. Cette notion de durabilité, même si le terme n'apparaîtra bien souvent qu'en filigrane sera indissociable de ce travail de recherche. Elle sous-entend une plaisance viable économiquement, respectueuse des autres activités côtières, des traditions et du

patrimoine maritime local, des espaces naturels environnants, autrement dit, d'une plaisance ne pouvant être remise en cause et donc finalement respectueuse d'elle même.

Les acteurs chargés de la plaisance doivent donc aujourd'hui relever un véritable défi. Le problème est aussi passionnant qu'il est difficile à résoudre. Cette situation est générale sur la majeure partie du littoral français, mais elle est évidemment particulièrement délicate au niveau de certains bassins de navigation très fréquentés, notamment en Bretagne. Il s'agit de choisir une option adéquate en terme d'aménagement en fonction des attentes des uns et des autres et de s'attacher à ce que les réalisations soient adaptées au moyen ou long terme. En outre, il importe d'assurer de bonnes relations de voisinage entre les différentes activités côtières et ne pas perdre de vue l'impact sur le milieu naturel : il ne faut pas remettre en cause les équilibres environnementaux particulièrement fragiles du littoral.

Face aux difficultés indissociables des oekoumènes littoraux (pression foncière et environnementales, conflits d'usages, concurrences liés à l'eau...), la plaisance, que l'on ne peut extraire de ce contexte, doit pouvoir tirer bénéfice d'une approche géographique pour trouver sa place et se voir proposer une marge de manœuvre. La plaisance interfère assurément sur son environnement et réciproquement. A ce titre, le prisme de la géographie semble effectivement opportun pour appréhender les dynamiques spatiales de cette activité au sein du système littoral. Ces dynamiques répondent à une double logique : d'une part celle d'une activité économique et touristique majeure, d'autre part celle d'une pratique socio-spatiale à part entière. De ce constat s'est dessinée notre problématique : **dans l'optique d'une évolution progressiste de la plaisance, à la fois respectueuse de son environnement au sens large (naturel, anthropique, paysager...) et au service de son propre intérêt, dans quelle mesure les espaces de pratiques sont-ils à même de constituer un cadre d'action et de gestion efficace tout en offrant un support territorial particulièrement approprié dans une optique de recherche ?** L'hypothèse selon laquelle les territoires de pratiques constituent l'une des clefs d'analyse de la plaisance aura donc les faveurs de ce travail de recherche. Afin d'éviter tout malentendu autour de l'adjectif « progressiste », on se rangera au côté du début de la définition qu'en donne le Petit Robert : « *qui tend à la modification [de la plaisance] vers un idéal par des réformes* ». Nous éluderons néanmoins la suite de la définition qui prône

éventuellement des « *moyens violents* » pour parvenir à cette idéal. Une telle extrémité ne semble aucunement nécessaire concernant le sujet traité.

Après un chapitre préliminaire précisant quelques aspects théoriques et méthodologiques, et afin de mieux cerner les forces et faiblesses d'une activité économique quelle qu'elle soit, il s'agira d'en définir le contexte et le contenu. La navigation de plaisance ne fait pas exception à la règle. Aussi, après avoir retracé son évolution et précisé sur quoi s'appuie cette activité (notamment en terme d'infrastructures) en s'attardant sur ce qui caractérise de près ou de loin la plaisance en Bretagne, c'est par une présentation de la filière nautique, que s'achèvera la première partie de cette thèse. Le rapport particulièrement complexe qu'entretient cette activité avec l'espace littoral et maritime sera au cœur de la seconde partie. Outre les problèmes intrinsèques soulevés par la plaisance (pression de la demande, saturation des ports...), ses impacts sur l'environnement littoral, ses rapports plus ou moins conflictuels avec d'autres activités côtières ou maritimes, l'encadrement législatif et réglementaire la régissant, seront autant d'aspects abordés. Ils contribueront à présenter la plaisance dans toute sa complexité. Fort de ces constats, nous comprendrons mieux les politiques et les démarches engagées jusqu'à présent en faveur de la plaisance. Nous verrons alors quelles en sont les conséquences ? Quelles réussites et quels échecs ? Qu'est-ce qui peut être amélioré ? Une attention toute particulière sera portée aux territoires de pratiques de la plaisance bretonne dans la dernière partie de cette thèse. Il sera fait état de leur degré de légitimité en terme de gestion, du décalage existant entre eux et les territoires administratifs dont ils dépendent, ainsi que de la considération grandissante dont ils font l'objet auprès des collectivités territoriales.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

RÉFLEXIONS THÉORIQUES ET MÉTHODOLOGIQUES

A) DE LA PERTINENCE D'UNE ÉTUDE SUR LA PLAISANCE EN GÉOGRAPHIE

Ayant pour objet la connaissance de cette œuvre humaine qu'est la production et l'organisation de l'espace, la géographie est une voie on ne peut plus légitime pour traiter d'une thématique telle que la plaisance. Celle-ci, à la fois pratique socio-spatiale et activité économique, à la croisée du maritime et du tourisme de masse (forme de navigation de loisir fort répandue) et prétexte à une certaine structuration de l'espace littoral (aménagement portuaires assurant la liaison des flux terrestres et maritimes), propose un grand nombre d'entrées possibles. Une telle diversité est susceptible de satisfaire bon nombre des sensibilités et des courants de la géographie.

A.1. Une composante de la géographie humaine des littoraux

En tant qu'activité et pratique littorale, qui plus est partie intégrante du trait de côte par ses aménagements (ports, cales, mouillages), difficile de nier le caractère profondément géographique de la plaisance. C'est effectivement *en s'efforçant de représenter de la façon la plus exacte le tracé des côtes qu'historiquement la géographie a débuté il y a trois mille ans, en Méditerranée et, par la suite, c'est par leurs côtes qu'a débuté la représentation cartographique de la plupart des pays.*²⁰ Au sein de la communauté scientifique française, les géographes seront d'ailleurs les premiers à utiliser le terme de « littoral », notion assez floue qu'il convient d'éclaircir avant d'insister sur le rapport étroit entre plaisance et géographie.

A.1.1 Réflexions autour de la notion de Littoral

a) Origines et significations du terme « Littoral »

Apparu en 1752, le mot « littoral » n'a pas toujours la même signification selon l'époque et selon celui qui l'emploie. Au milieu du XVIII^e, il qualifiera ce « *qui vit dans les eaux proches du rivage* ». ²¹ En 1793, il prend son sens moderne pour qualifier ce

²⁰ LACOSTE Yves, *Littoral, frontières marines*, 1999.

²¹ IFREMER, HOUDART Michel (citant BERTRAND E, *Mémoire sur la structure intérieure de la Terre*, p. 31), *Entre terre et mer, les 250 ans du littoral*, 2003.

« *qui est situé au bord de la mer* »²² puis est substantivé à partir de 1828 obtenant alors le sens voisin de celui de « côte ». Peu utilisé en ce XIX^e siècle, on le relève néanmoins chez certains écrivains²³ (François-René de Chateaubriand, Honoré de Balzac, Victor Hugo, Jules Verne) et chez les géographes (Paul Vidal de la Blache et Elisée Reclus notamment). Tantôt nom, tantôt adjectif, étymologiquement synonyme de « côte », « côtier » ou de « rivage »²⁴, le vocable « littoral » pourra être différemment appréhendé et usité comme le soulignent certaines des définitions relevées.

➤ **Quelques définitions plus ou moins a-géographiques**

Selon le législateur. D'un point de vue réglementaire, le littoral a longtemps correspondu au rivage qui *est un concept juridique bien plus ancien, avec un contenu précis issu du droit et (...) renvoyant à l'idée de souveraineté*²⁵, notamment à travers l'ordonnance du 10 mars 1544 et l'édit de Moulins de février 1566 qui *intègrent officiellement les rivages de la mer dans le domaine de la couronne (...). C'est cependant l'Ordonnance sur la Marine d'août 1681, impulsée par Colbert, qui fixe des règles qui vont désormais fonder ce que la révolution entérinera comme Domaine Public Maritime définissant le rivage de la mer de la manière suivante : « sera réputé bord et rivage de la mer tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes et jusques où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves »*.²⁶ Ce texte donne au terme de « bord » le sens d'une ligne et à celui de « rivage » le sens d'une bande. Toutefois, ce n'est que bien plus tard, avec l'apparition de déséquilibres consécutifs au tourisme de masse et à la multiplication des constructions sur les espaces côtiers, que des textes juridiques et réglementaires intégreront, sans pour autant la définir précisément, l'appellation « littoral ». On notera l'Instruction du 4 août 1976, le décret du 25 août 1979 et surtout la loi n° 82-2 du 3 janvier 1986, dite loi Littoral qui définit le littoral comme ...

... une entité géographique qui appelle à une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur (...). Sont considérées comme

²² IFREMER, HOUDART Michel (citant AULARD François-Alphonse), Recueil des Actes du Comité de Salut Public, Tome 1, p. 474, 1904), *Entre terre et mer, les 250 ans du littoral*, 2003.

²³ Parmi les ouvrages français du XIX^e les plus célèbres où apparaît le terme littoral on pourra citer *Mémoires d'Outre tombe* (F.-R. de Chateaubriand), *Eugénie Grandet* (H. de Balzac), *Quatre-vingt treize* (V. Hugo) ou encore *L'île mystérieuse* (J. Verne).

²⁴ Apparu au XVIII^e siècle, le mot « littoral » vient du latin « litus » (la côte), « litoris » (le rivage) ; le suffixe « al » servant quant à lui à la formation de l'adjectif.

²⁵ BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, 2004.

²⁶ MIOSSEC Alain, *Hypergéo*, <http://hypergéo.free.fr>

littorales au sens de la présente loi les communes de métropoles et des départements d'outre-mer :
- riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1000 hectares ;
- riveraines des estuaires et des deltas lorsqu'elles sont situées en aval de la limite.

Autant dire qu'il n'y a pas de définition juridique du littoral. En restant vague (« entité géographique » -la légitimité de notre discipline est soit dit en passant renforcée-), le législateur a choisi de s'appuyer sur un critère purement administratif : le littoral recouvre la notion de commune littorale²⁷ ce qui lui confère un aspect quasi exclusivement terrestre (les maires ayant la responsabilité des baignades et activités nautiques pratiquées jusqu'à 300 mètres de la limite du rivage. Au delà, et jusqu'à douze milles nautiques, c'est le domaine de la mer territoriale qui correspond à la partie marine du DPM (Domaine Public Maritime).

Les biologistes marins utilisent le terme de système littoral²⁸ (ou système phytal) qui dépend de la pénétration de la lumière dans la mer²⁹. « Leur » littoral s'étend de la laisse³⁰ de haute mer jusqu'à des profondeurs allant d'une trentaine à une centaine de mètres selon la turbidité ou la transparence des eaux. On notera également que les biogéographes français qualifient d'écotone³¹ la bordure littorale.

Au cours des années soixante, à une époque où leur science est encore largement descriptive, **océanographes** et **géomorphologues** emploient le qualificatif de littoral pour préciser certaines formes topographiques : flèches littorales, marais littoraux, cordons littoraux. De leur point de vue, on entend communément par littoral le domaine compris entre la limite des plus hautes mers et la limite des plus basses mers. Dans son ouvrage *Vocabulaire de géomorphologie littorale et d'aménagements littoral*, Jean-Pierre PINOT le définissait comme...

... une étroite ceinture ou zone séparant les terres toujours émergées des aires toujours submergées. La notion de littoral est assez ambiguë, dans la mesure

²⁷ BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, 2004.

²⁸ L'expression « système littoral » est parallèlement employée par les géographes, notamment par Jean-Pierre CORLAY. On se référera sur ce point à l'ouvrage *Géographie humaine des littoraux maritimes* (Dir. A. MIOSSEC, 1998) ou à l'article *Géographie sociale, géographie du littoral* (Norris, 1995, t. 42, n° 165, p. 247-265). Le système littoral désigne alors un géosystème, fruit de la combinaison de l'écosystème et du socio-système, autrement dit de la nature et de la société.

²⁹ IFREMER, HOUDART Michel, *Entre terre et mer, les 250 ans du littoral*, 2003.

³⁰ Synonyme d'estran, la laisse est l'espace que la mer laisse à découvert à chaque marée. La laisse de haute mer correspond à la ligne de marée haute.

³¹ Ecotone : zone de transition entre deux écosystèmes. Parfois large de plusieurs centaines de mètres voire plusieurs dizaines de kilomètres, l'écotone littoral est la zone de rencontre entre terre et mer.

*où le terme peut être restreint par certains auteurs au seul trait de côte et élargi par d'autres à tout l'estran, voire à toute la zone sur laquelle les terres émergées sont influencées par la proximité de la mer, et à celle où les aires submergées sont influencées par la proximité de la terre.*³²

b). Le littoral maritime : un interface, une entité profondément géographique

Synapse pour R. Brunet³³, frontière marine pour Y. Lacoste³⁴, centre ou périphérie géographique d'une région côtière à l'autre, autant de qualificatifs attribués par les représentants de la discipline au littoral ; mais c'est probablement le terme d'interface, autrement dit une ligne ou un plan de contact entre deux systèmes distincts, qui est le plus unanimement usité au sein de la communauté des géographes. Les zones de contact, qu'il s'agisse des interfaces plaine-montagne ou ville-campagne cristallisent l'intérêt de nombreux géographes. Il est vrai qu'*il s'y passe en général des phénomènes originaux : d'échanges entre les deux parties ; de modification de l'une par l'autre, d'exploitation de la différence par des entreprises, des villes, des populations entières.*³⁵

Ce constat sied au littoral. Bon nombre d'entreprises, affiliées à des secteurs aussi divers que le tourisme balnéaire, le commerce maritime ou la filière halieutique ont profité de ce caractère d'interface terre-mer. Les estrans et l'avant-pays maritime sont l'aire de jeu (baignade, pêche à pied, nautisme), une voie de circulation (transport maritime de marchandises et de passagers), une zone d'exploitation (pêche professionnelle en mer, conchyliculture) tandis que la frange littorale terrestre accueille les équipements touristiques ou professionnels (ports, hébergements, services, criées, entrepôts...) et est le lieu de résidence permanent ou temporaire des consommateurs d'activités touristiques, des produits de la pêche ou des cultures marines.

Si, d'un paradigme à l'autre, la pensée géographique a évolué autour de la notion de littoral, elle demeure plus que jamais un de leurs centres d'intérêt. Les géographes français, d'abord par Paul Vidal de la Blache et Élisée Reclus, seront les premiers scientifiques à aborder la notion de littoral. On en retrouvera d'ailleurs une définition dans le *Traité de géographie physique* d'Emmanuel de Martonne (1909) pour qui ...

... le domaine des formes littorales n'est pas seulement la ligne idéale qui sépare sur les atlas et les cartes à petite échelle, la terre ferme de la mer ... Sur le terrain, il apparaît clairement que le domaine littoral comprend tout ce qui,

³² PINOT Jean-Pierre, *Vocabulaire de géomorphologie littorale et d'aménagements littoral*. <http://www.oceano.org>

³³ BRUNET Roger (Dir.), *Les mots de la géographie*, 1993.

³⁴ LACOSTE Yves, *Littoral, frontières marines*, 1999.

³⁵ BRUNET Roger (Dir.), *Les mots de la géographie*, 1993.

*soit au dessous, soit au dessus du niveau moyen des eaux, est soumis à l'action des forces responsables du tracé de la côte et de ses changements ... La ligne de rivage est déterminée par le relief particulier de la zone littorale.*³⁶

Si cette définition est celle d'un éminent représentant de la géographie physique de la première moitié du XX^e siècle, on ne peut s'empêcher à la lecture des dernières lignes, de penser, non seulement aux phénomènes naturels modifiant le linéaire côtier (érosion marine, engraissement des littoraux), mais également à ce que l'on appelle communément l'artificialisation du trait de côte ; processus auquel a largement contribué la plaisance dans les régions les plus touristiques. Cette artificialisation est par endroit telle que les géographes contemporains utilisent régulièrement des termes plus fort (bétonnisation), parfois créés à partir de noms de lieux symptomatiques des aménagements touristiques littoraux : baléarisation, marbellisation, azurisation. Ces termes caractérisent une occupation linéaire et quasi continue de l'espace littoral (infrastructures touristiques et résidentielles) telle qu'on peut l'observer aux Baléares, à Marbella ou sur la Côte d'Azur.

On ne s'étonnera guère de l'évolution du regard porté sur le littoral par les géographes depuis les vidaliens. L'affirmation progressive de la géographie humaine (en dépit des nombreuses critiques dont elle fut un temps l'objet de la part des Durkheimiens³⁷), la pression anthropique grandissante et diversifiée qu'ont connu les espaces côtiers tout au long du XX^e siècle et qui se poursuit encore aujourd'hui, ont focalisé bien des regards sur les zones côtières et plus spécialement sur les oekoumènes³⁸ littoraux. Chercheur en sciences sociales, le géographe ne pouvait se satisfaire d'une définition du littoral essentiellement empreinte de géomorphologie ou de géographie physique alors que le commerce maritime entrait dans l'ère du navire géant (porte-conteneurs, supertankers) et que le tourisme balnéaire devenait « de masse ». Aussi le littoral englobe t-il fréquemment un arrière pays de dimension variable, souvent compris entre une dizaine et une vingtaine de kilomètres ; une distance correspondant selon Daniel Noin à *la portée des navettes pour les actifs, et à la distance qu'acceptent de parcourir les estivants aux moyens modestes pour se loger à plus faible prix dans l'arrière pays des stations balnéaires.*³⁹ L'Armor⁴⁰, parfois appelé *ceinture dorée de la Bretagne*⁴¹ car

³⁶ DE MARTONNE Emmanuel, *Traité de géographie physique*, 1909.

³⁷ On pourra se reporter sur ce point à l'ouvrage de Paul CLAVAL, *Histoire de la géographie française de 1870 à nos jours*, 1998.

³⁸ Oekoumène (ou œcoumène) : espace habité ou exploités par l'homme.

³⁹ NOIN Daniel, *Information géographique*, n° 66, 1999.

⁴⁰ Armor (la mer) : le pays de la mer en Bretagne en opposition à l'Argoat (le bois) qui correspond à la Bretagne intérieure.

concentrant la plupart des activités et des hommes, correspond à cet arrière pays maritime. Sous la forme d'une plaine ou d'une pénéplaine littorale, il s'étend sur une vingtaine de kilomètres de profondeur. Reste que cette épaisseur terrestre du littoral est avant tout fonction des spécificités locales : *on est largement dans un milieu littoral au fond du marais Poitevin, alors qu'au sommet des falaises cachoises, on se situe déjà dans un contexte fondamentalement terrestre. Rouen, à 120 km du front de mer (70 km à vol d'oiseau), nous semble infiniment plus littorale que Montpellier, qui en est à 10 km mais lui a tourné le dos.*⁴² La géographie humaine a fourni plusieurs définitions du littoral. Elle sont généralement très proche sur le fond. Selon D. Noin, le littoral ...

... n'est pas seulement l'interface terre-mer étroitement liée à la ligne de côte. C'est un liseré d'une certaine largeur où l'influence maritime se fait sentir, en particulier du fait des activités liées directement ou indirectement à la présence de la mer, que celles-ci relèvent de la pêche, de l'aquaculture, du transport maritime, des industries sur l'eau, de la navigation de plaisance ou du tourisme balnéaire.

Le littoral d'œkoumène n'est donc *que la conséquence des tropismes littoraux. Il se caractérise par des formes d'occupation de l'espace qui traduisent en grande partie des logiques d'exploitation et, en cela, aucune fonction n'est à proscrire.*⁴³

En employant la formule « *d'une certaine largeur* », la définition de D. Noin est applicable à l'ensemble des littoraux. Il est toutefois possible d'insister plus explicitement sur le versant maritime de la bande littorale car appréhender aujourd'hui cette entité géographique, c'est certes considérer le trait de côte et un arrière pays terrestre, mais également la mer bordière. Celle-ci, parfois qualifiée d'avant pays maritime, est le théâtre des différentes activités de navigation (pêche côtière, plaisance, cabotage, transport passagers), dont certaines assurent la continuité territoriale entre les espaces insulaires et le continent. Cet espace maritime correspond plus ou moins approximativement à la mer territoriale intégrée au DPM et fixant sa limite maritime à 12 milles nautiques du rivage. Aussi, une définition relevée dans un rapport parlementaire de 1995⁴⁴, intégrant l'aire terrestre et la dimension maritime du littoral, mérite t-elle d'être soulignée : le littoral est ...

... constitué par l'espace chevauchant la terre et la mer dont la limite en mer sera celle des eaux territoriales et qui, à l'intérieur des terres, ira jusqu'aux limites du bassin de vie en relation avec la mer.

⁴¹ BENOIT Claude, La personnalité bretonne et la mer, 1990.

⁴² BAVOUX Jean-Jacques, *Les littoraux français*, 1997.

⁴³ MIOSSEC Alain, *Hypergéo*, <http://hypergéo.free.fr>

⁴⁴ BONNOT Yvon, *Pour une politique globale et cohérente du littoral en France*, 1995.

La définition du littoral de l'**aménageur** rejoint en partie celle du géographe puisqu'elle lui attribue une largeur de plusieurs kilomètres allant du trait de côte et recouvrant l'espace terrestre sous influence directe de la côte. Toute délimitation générale reste donc délicate pour ne pas dire impossible. Toutefois, cette approche entend le trait de côte comme une limite, alors que plusieurs spécialistes de la géographie humaine des littoraux ont régulièrement tendance à situer ce trait de côte au cœur et non en marge de la bande littorale.

En résumé, ce flou ambiant autour de la notion de littoral est somme toute assez commode, *dès lors qu'on dispose d'autres termes pour désigner des cadrages plus précis : trait de côte pour l'extrême limite atteinte par la mer calme, estran pour la zone de balancement des marées, espace littoral pour l'ensemble du système dominé par les phénomènes de contact entre terre et mer (du bas de l'avant côte jusqu'au revers de l'arrière côte).*⁴⁵

Géographes, géomorphologues, aménageurs... tous admettent, malgré leurs approches respectives parfois divergentes, que le littoral est une interface, une zone de contact ou de transition entre deux mondes : la terre et la mer. Les divergences concernent sa largeur qui peut correspondre au seul trait de côte, à l'estran, à une délimitation purement juridico-administrative (commune littorale, canton littoral, ...) ou encore à une bande côtière intégrant un arrière pays et / ou un avant pays. La plaisance ayant des répercussions en avant et en retrait du trait de côte, cette dernière interprétation aura les faveurs de cette étude.

A.1.2. Quelles dimensions octroyer au littoral ?

De ce point de vue, le littoral peut renvoyer à une double interrogation : celle de sa longueur d'une part, et celle de sa largeur ou de sa profondeur d'autre part.

a) Le linéaire côtier, une question d'échelle

Apparemment anodine, la question de la longueur du linéaire côtier peut en fait revêtir une grande importance selon l'objet étudié. Nous admettons qu'elle n'aurait probablement pas engendré ces quelques paragraphes si un seul chiffre avait été relevé concernant la longueur du littoral breton. Or selon les sources, le linéaire côtier de la

⁴⁵ PINOT Jean-Pierre, *Vocabulaire de géomorphologie littorale et d'aménagements littoral*. <http://www.oceano.org>

Bretagne est tantôt long de 1900 kilomètres , tantôt de 3500⁴⁶. Il s'agit pourtant bien du même espace, comprenant les îles, s'étirant de l'Ille et Vilaine à la Loire Atlantique incluse. Tout est en fait question d'échelle. Selon celle employée, les indentations du littoral (anses, criques, caps, pointes, etc.) seront plus ou moins nombreuses et plus ou moins détaillées.

➤ **La dimension fractale du linéaire côtier**

Les deux longueurs chiffrées évoquées précédemment (1900 et 3500 km) ne sont pas les seules possibles. Le mathématicien Benoît Mandelbrot, initiateur de la géométrie fractale, est même arrivé à la conclusion que la longueur du linéaire côtier breton est infinie⁴⁷. Il part du constat que la précision est de l'ordre du décamètre à partir d'une série de photographies prises à 10.000 mètres d'altitude et qu'elle devient de l'ordre du mètre à 500 mètres d'altitudes : les détails sont plus nombreux et la longueur du littoral augmente au fur et à mesure que l'échelle cartographique s'accroît. Poursuivant dans sa logique (mesures prises au sol détaillant le linéaire côtier galet par galet, grain de sable par grain de sable, molécule par molécule) il en arrive à la conclusion que la longueur du trait de côte est infinie. On peut néanmoins contredire ce propos considérant qu'*à chaque cran de précision de la longueur du trajet se rapprochera de l'infini (...). La côte bretonne a toujours une longueur finie, mais elle a un nombre infini de longueurs, chacune correspondant à l'échelle de mesure que l'on choisit, parmi le nombre infini des échelles de mesure possibles.*⁴⁸

➤ **Quelle longueur de côte adopter ?**

Il va sans dire qu'à partir d'un certain degré de précision, la dimension fractale n'est plus pertinente en géographie ou en aménagement. Mais ce petit détour par la géométrie peut nous faire davantage prendre conscience qu'une longueur de côte chiffrée, non accompagnée de l'échelle cartographique ayant permis de l'estimer, n'est pas totalement satisfaisante.

Considérant la logique d'implantation et d'organisation des ports et mouillages, la nécessité de localiser les points de mise à l'eau (cales) ainsi que les chenaux de navigation, il est préférable d'opter pour une représentation relativement précise du trait de côte : chaque anse, chaque crique accueillant des mouillages doit pouvoir être

⁴⁶ Notons que l'on rencontre parfois les chiffres de 1700 et de 2800 kilomètres qui correspondent au linéaire côtier de la Bretagne administrative.

⁴⁷ MANDELBROT Benoît, *Objets fractals*, 1995.

⁴⁸ <http://pro.wanadoo.fr/quatuor/Math20.htm>

repérée. Les cartes à grande échelle sont à privilégier : 1/50.000 et 1/25.000. Localement, les plans d'organisation des mouillages sont mêmes réalisés à très grande échelle (1/10.000 ou 1/5.000) afin de pouvoir matérialiser chaque aire d'évitage, autrement dit le périmètre à l'intérieur duquel s'inscrit un navire au mouillage (la dimension de cette surface étant fonction de la taille du bateau mais surtout du linéaire de chaîne attribué à chaque navire). Aussi, concernant la longueur du linéaire côtier breton, nous retiendrons le chiffre de 3500 km, résultant d'une échelle 1/50.000, plutôt que celui de 1900, résultant à l'évidence d'une échelle cartographique assez peu précise.

b) Comment apprécier la profondeur du littoral ?

Il faut se garder de vouloir trop l'élargir et de confondre littoral et régions côtières. Vers l'intérieur des terres les ports rivalisent pour étendre ou défendre leur influence et leur arrière pays plus ou moins vaste⁴⁹. Bien que cette citation fasse référence aux ports de commerce, elle est applicable à la plaisance. Il suffit de parcourir les allées du Salon nautique international de Paris pour s'en persuader. D'Antibes à La Trinité-sur-Mer en passant par le Cap d'Agde, La Rochelle ou Granville, chacun des gestionnaires des principaux ports de plaisance fait valoir ses atouts pour séduire les 300.000 visiteurs annuels du salon, essentiellement franciliens. S'il est vrai que les plaisanciers domiciliés en Île de France représentent parfois le tiers des usagers de certains ports bretons, faut-il pour autant intégrer Paris dans l'arrière pays Malouin ou Baulois ? Peut-être pas. Par contre, il est plus pertinent de considérer une bande littorale de quinze ou vingt kilomètres d'épaisseur, aire de recrutement proche des ports, à l'intérieur de laquelle sont domiciliés la plupart des plaisanciers ainsi que les employés du port et des entreprises de la filière nautique gravitant autour.

A.1.3. La plaisance dans l'œkoumène littoral

L'œkoumène ou (écoumène) est l'espace terrestre occupé par les hommes. Or, bien que d'immenses linéaires côtiers soient quasiment vides de peuples et d'activités, notamment au nord du 60^e parallèle (Grand Nord canadien, Alaska, Sibérie septentrionale...) ou le long des déserts côtiers (Sahara occidental, côtes namibiennes, péninsule arabique...), la concentration humaine est particulièrement forte sur les espaces littoraux qui concentrent environ 60 % de la population mondiale dans une bande littorale d'une cinquantaine de kilomètres d'épaisseur. La tendance est à un accroissement de ce taux puisque les trois quarts de l'humanité devrait vivre dans la

⁴⁹ LACOSTE Yves, *Littoral, frontières marines*, 1999.

zone littorale et rétro-littorale à l'horizon 2030 ou 2035⁵⁰. Bien des géographes ont mis en évidence ce tropisme tant à l'échelle mondiale qu'à l'occasion d'études régionales. En France, les communes littorales présentent une densité de 272 habitants par kilomètre carré en 1999 contre 108 habitants à l'échelle nationale⁵¹. En outre, dans les régions touristiques, les littoraux connaissent des pics de fréquentation autrement supérieurs en période estivale. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, plusieurs néologismes témoignent des transformations considérables des zones côtières : maritimisation ou littoralisation de l'économie, touristification des littoraux, bétonisation du trait de côte, etc. C'est dans un tel contexte que s'inscrit la navigation de plaisance, une activité qui a contribué, par ses aménagements et son pouvoir d'attraction, à cette mutation des espaces côtiers.

Depuis plus de trois décennies, de nombreux travaux de géographes accréditent la plaisance en tant qu'objet géographique à part entière. Elle est à ce titre systématiquement traitée dans les manuels dits de géographie humaine des littoraux⁵². Les auteurs insistent sur l'essor sans précédent de cette activité dans le contexte du tourisme de masse des années 1960. La prolifération des infrastructures portuaires (en particulier celles de grandes dimensions), leur saturation, leurs impacts sur l'environnement littoral sont autant d'aspects abordés. Mais, en tant que pratique socio-spatiale, la plaisance relève avant tout du vaste champ de la géographie sociale.

A.2. La plaisance : un objet d'étude de géographie sociale

Science de l'organisation spatiale des sociétés humaines, la géographie sociale part de la constatation que les faits sociaux ont, par leur localisation et leurs manifestations, des dimensions spatiales et que les faits géographiques comportent des aspects sociaux qui concourent à leur compréhension et à leur évolution (R. Hérin, 1984⁵³). En tant que loisir à l'ère de la *civilisation des loisirs*⁵⁴, la plaisance est assurément un fait social, qui plus est extrêmement différencié d'un individu à l'autre et plus généralement d'un groupe social à l'autre. Les deux grandes familles de bateaux de plaisance (voile et

⁵⁰ DATAR, *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, 2003.

⁵¹ Ibidem.

⁵² MARCADON Jacques, CHAUSSADE Jean, DESSE René-Paul, PÉRON Françoise, *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, 1999.

MIOSSEC Alain (Dir.), *Géographie humaine des littoraux maritimes*, 1998.

DUMORTIER Brigitte. (coord.), *Géographie humaine des littoraux*, 1998.

⁵³ FRÉMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HÉRIN Robert, RENARD Jean, *Géographie sociale*, 1984.

⁵⁴ DUMAZEDIER Joffre, *Vers une civilisation des loisirs*, 1962.

motonautisme) et la diversité des pratiques plaisancières le confirment : pêche-promenade, simple balade en mer, croisière, voile sportive, ski nautique... En outre, *distractions et loisirs ont leurs lieux et leurs parcours, leurs guides et leurs répertoires (...) et se déroulent sur fond social.*⁵⁵ Les pratiques plaisancières précitées ne font pas exception à la règle. Les pêcheurs-plaisanciers ont leurs « coins », les croisiéristes-plaisanciers ont leurs escales généralement fonctionnelles et citées dans les différents guides côtiers, les voileux ont leurs ports de référence tels que « La Mecque » de la voile qu'est La Trinité-sur-Mer depuis quarante ans et les premières performances médiatisées d'E. Tabarly. On s'apercevra que chacune des différentes pratiques est étroitement corrélée avec le profil socioprofessionnel du plaisancier. Les manifestations spatiales de la plaisance, tant par les pratiques que par les aménagements (on observera que le profil du port est également un corollaire de celui du plaisancier), peuvent donc être mise en lumière par les aspects sociaux. La plaisance est assurément une pratique socio-spatiale qu'il convient d'appréhender comme telle. Elle est également un construit social différencié d'une région à l'autre. La plaisance bretonne est assurément celle de la voile, de la pêche-promenade et des bateaux de tailles plutôt modestes, alors qu'en Méditerranée, le motonautisme est roi et les navires sont de plus grandes tailles. A l'échelle de la Bretagne, les différences sont également sensibles entre le littoral méridional d'une part et les côtes nord et surtout ouest de la péninsule d'autre part. La présente étude en rendra compte par la suite.

A.3. La plaisance, une grande diversité d'entrées géographiques

On ne cherchera pas dans les paragraphes suivants à réaliser une liste exhaustive des entrées possibles pour appréhender la plaisance car, au sein de la communauté géographiques, les sensibilités sont si nombreuses qu'on en oublierait assurément. On évoquera donc les plus fréquemment empruntées.

A.3.1. Un objet de la géographie du tourisme, du sport et des loisirs

La plaisance est un objet récurrent de la **géographie du tourisme** (et donc de la **géographie économique**) ainsi que de celle du **sport et des loisirs**, cette seconde thématique étant cependant un peu moins fréquente en géographie. Plusieurs ouvrages généraux peuvent être cités tels que *Fondements pour une géographie du tourisme* (G.

⁵⁵ FRÉMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HÉRIN Robert, RENARD Jean, *Géographie sociale*, 1984.

Cazes, 1992), *Le tourisme dans l'espace français* (D. Clary, 1993), *Géographie du tourisme* (J.-P. Lozato-Giotard, 1993) ou encore *Le tourisme en France. Territoires et stratégies* (N. Baron-Yellès, 1999). Cette énumération n'est pas exhaustive. Pour paraphraser R. Knafo et P. Violier⁵⁶, la publication de ces nombreux manuels de base marquant la consolidation du champ scientifique de la géographie du tourisme est une phase normale du développement d'une discipline selon T. Kuhn. Ces ouvrages, essentiellement parus au cours de la décennie 1990, soit une vingtaine d'années après les recherches pionnières, sont le signe d'un consensus au sein des représentants de la géographie du tourisme.

Sur cette thématique, les géographes consacrent généralement quelques pages à la navigation et aux aménagements de plaisance dans leurs manuels. Lorsque ce n'est pas le cas, le thème est cependant systématiquement évoqué. D'autres ouvrages ou articles de géographes présentent une approche plus ciblée tant spatialement (à l'échelle d'une région, d'un département, d'une île...) que thématiquement : tourisme montagnard, tourisme rural ou intérieur, tourisme urbain, tourisme littoral, tourisme d'affaires, tourisme de nature ou encore sur une activité touristique en particulier (tourisme thermal ou curatif, sports d'hiver...), etc. Dans ce contexte, plusieurs auteurs ont publiés sur le thème de la plaisance. Une demi douzaine de thèses⁵⁷, généralement précédées et / ou suivies par des articles bien plus nombreux ont été soutenues sur le sujet depuis le début des années 1970. Cette mise en exergue n'est pas superflue. Il est effectivement difficile d'avoir pleinement conscience, à la lecture d'ouvrages plus généraux, de certains impacts de la plaisance, pourtant loin d'être anodins. A titre d'exemple, peu (aucun ?) d'auteurs rappellent explicitement la fonction d'hébergement estival des ports de plaisance dont on sait depuis 2000 qu'ils représentent 20 % de la capacité hôtelière en Bretagne administrative ! Bien que les travaux universitaires les plus récents sur la plaisance n'avancent pas ce chiffre, leur lecture rend toutefois plus évidente l'importance de l'activité. C'est donc un reproche que l'on peut faire aux ouvrages

⁵⁶ KNAFOU Rémy, VIOLIER Philippe, Présentation d'un bilan de la géographie du tourisme en France et accompagnant l'appel d'offre « *Les interfaces : ruptures, transitions et mutations* » en vue des XI^e journées de géographie tropicale prévues du 7 au 10 octobre 2005 à l'université des Antilles de la Guyane.

⁵⁷ VIÉVILLE Bernard, *Les ports de plaisance de la Côte d'Azur*, 1972.

PAGES G., *La navigation de plaisance dans l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon*, 1981.

BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, 1993.

LAGEISTE Jérôme, *Les ports de plaisance en Bretagne : protagonistes du développement touristique*, 1994.

CLERC-GIRAUDO Corinne, *Les ports de plaisance sur le littoral de Provence - Côte d'Azur : étude géographique*, 1999.

RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamique d'un territoire*, 2003.

généraux sur le tourisme (rapports des services de l'Etat, travaux universitaires...) dans lesquels sont évoqués les capacités d'hébergement des hôtels, des campings, des villages vacances et autres gîtes mais jamais celles des ports qui ont pourtant accueilli en Bretagne administrative 218.000 nuitées bateaux en 1999 dans les 63 principales infrastructures, soit environ un million de nuitées personnes compte-tenu de l'équipage moyen (Association des Ports de Plaisance de Bretagne, 2000).

« Côté sport » les travaux sont moins nombreux. On citera néanmoins *Sport, géographie et aménagement* de J.-P. Augustin⁵⁸. Ce dernier justifie une telle entrée par le fait que *le statut de l'aménagement s'est progressivement affirmé en raison des besoins d'organisation des sociétés, de la croissance urbaine, du développement rural, de l'installation des équipements, et plus généralement de l'aménagement du territoire.*⁵⁹ Avec l'ère médiatique qui a de plus en plus fait la part belle aux performances (E. Tabarly, J.-C. Killy...) et aux grandes compétitions sportives (jeux olympiques, championnats du monde, courses autour du monde et transocéaniques...), l'engouement pour les sports et les loisirs a été massif (toute discipline confondue, le nombre de licenciés en témoigne⁶⁰) et les équipements nécessaires ont été créés : stades, gymnases, piscines, ports de plaisance et bases nautiques, parcours de golf, etc. La structuration de l'espace a ainsi été profondément modifiée : nouveaux pôles attractifs, nouvelles pratiques, nouveaux parcours...

En tant qu'activité côtière de loisir, touristique et sportive à part entière, on perçoit qu'une étude sur la plaisance ne peut s'affranchir, au préalable, d'un regard d'ensemble sur ce qu'est devenu, tant dans les représentations que dans la mise en valeur, l'espace littoral dans nos sociétés occidentales ainsi que *sur la logique qui a sous-tendu son évolution contemporaine*⁶¹. Évolution qui n'est pas uniquement propre au littoral puisque c'est à peu près en ces termes que H. Gumuchian débutait l'avant-propos de la version abrégée de sa thèse : *La neige dans les alpes françaises du nord*.

A.3.2. Un aspect incontournable de la géographie portuaire

La plaisance relève aussi de la **géographie des ports** dont A. Vigarié, grâce à un important ouvrage⁶², demeure l'un des représentants les plus évidents en France. Les

⁵⁸ AUGUSTIN Jean-Pierre, *Sport, géographie et aménagement*, 1995.

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Environ 17 % de la population bretonne était licenciée dans une discipline olympique en 1999 selon l'INSEE.

⁶¹ GUMUCHIAN Hervé, *La neige dans les alpes françaises du nord*, 1983.

⁶² VIGARIÉ André, *Ports de commerce et vie littorale*, 1979.

ports, zones de contact et plate-formes entre l'arrière et l'avant pays littoral, assurent la continuité des flux *entre les deux domaines de la circulation terrestre et de la circulation maritime*⁶³. Quelle que soit sa fonction, le port est à ce titre un élément structurant de la zone côtière et a justifié plusieurs travaux géographiques. Concernant la plaisance on évoquera : *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral* (N. Bernard, 2000), *Les ports de plaisance sur le littoral de Provence-Côte d'Azur. Etude géographique* (C. Clerc Giraud, 1999), *Quel littoral ? les aménagements touristiques et portuaires du Trégor-Goëlo* (L. Le Du, 1993), etc. On ne saurait ignorer *Les ports du Ponant*⁶⁴, imposant ouvrage qui expose remarquablement la réalité portuaire dans toute sa diversité de Brest à Hendaye. Si les auteurs ne consacrent qu'une dizaine de pages aux ports de plaisance sur les 470 que compte le livre, ils mettent en évidence leur *importance dans la géographie portuaire* en précisant que *la construction des ports de plaisance et l'aménagement de bassins contribuent à l'une des métamorphoses les plus remarquables du littoral atlantique*.⁶⁵ Abstraction faite des littoraux alentours, l'évolution d'une enceinte portuaire témoigne bel et bien de cette mutation des espaces côtiers à travers l'évolution des fonctions portuaires d'une région. De multiples cas particuliers peuvent l'illustrer et nombreux sont les ports de pêche ou de commerce qui ont été reconvertis entièrement ou partiellement à la plaisance. Ces changements témoignent à la fois des profondes difficultés qu'ont connu et que connaissent encore les activités traditionnelles, et de l'essor considérable de l'économie des loisirs à partir des années 1960 dont la plaisance est l'une des manifestations. Là encore des géographes ont mis en avant cette réalité à travers certaines publications⁶⁶ relevant parfois de la **géographie culturelle**.

Parallèlement, ces mutations socioéconomiques, quelque fois assez brutales, influent considérablement sur la perception des espaces portuaires qui soulèvent d'un côté l'enthousiasme de plaisanciers, de commerçants, d'élus et qui, de l'autre, engendre des blocages psychologiques chez les gens de la mer. Pour ces derniers, l'appropriation par la plaisance des anciens bassins de la pêche ou du commerce souligne avec d'autant plus de force le déclin ou l'abandon de ces activités traditionnelles qui résument souvent

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ COULIOU Jean-René, LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du Ponant*, 2004.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ BOUVET Yvonne, BERNARD Nicolas, *Les enjeux de la reconversion des ports traditionnels à la plaisance en Bretagne*, 2001.

MARCUS Thierry, *L'espace portuaire des villes de Bretagne sud. Un support culturel et touristique*, 1998.

leur vie professionnelle. Par ces quelques lignes, on pressent, à travers la géographie de la perception, une autre entrée possible pour la plaisance.

A.3.3. Plaisance et approche phénoménologique

Parallèlement aux entrées géographiques précédentes, on soulignera des approches plus phénoménologiques, relevant de la **géographie de la perception** et intégrant davantage l'imaginaire, ainsi que les notions d'espaces vécus et perçus chers à A. Frémont. On retiendra *La maritimité aujourd'hui* (1996), ouvrage co-dirigé par F. Péron et J. Rieucan, au sein duquel la plaisance est évoquée en tant qu'exemple contemporain de maritimité⁶⁷, terme désignant *la variété des façons de s'approprier la mer, en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations collectives*.⁶⁸

L'imaginaire marin des français (M. Roux, 1997) aura également retenu notre attention. L'auteur consacre un chapitre entier à la navigation de loisir contemporaine (*De l'aventure en mer à la plaisance*) et les différents sous-titres relevés témoignent de son approche quelque peu en marge des voies les plus souvent empruntées. Citons entre autres « *La plaisance ou la valeur marchande d'un mythe* » ou encore « *L'espace des pratiques : la symbolique des paysages* ».

A.4. Le choix d'une approche non exclusive

Entre géographie humaine des littoraux, du tourisme, des ports, de la perception, ou encore du sport et des loisirs, le géographe optant pour un sujet tel que la plaisance a l'embaras du choix. Néanmoins, rares sont ceux qui privilégient une approche exclusive. Il en sera de même dans ce mémoire de thèse. Au fil des chapitres à venir, et dès que cela s'imposera compte-tenu de notre problématique, apparaîtrons en filigrane, peu ou prou, consécutivement ou simultanément, ces différents courants s'inscrivant de façon plus ou moins évidente dans le vaste champ de la géographie.

⁶⁷ BERNARD Nicolas, *Plaisance et nouvelle maritimité*, 1996.

⁶⁸ PÉRON Françoise (Dir.), RIEUCAU Jean (Dir.), *La maritimité aujourd'hui*, 1996.

B) OPTIONS MÉTHODOLOGIQUES ET EXPLORATOIRES

*Inutile de récuser cette subjectivité du chercheur qui joue notamment dans la décision de choisir telle donnée plutôt que telle autre, subjectivité qui joue également lors de l'interprétation des faits eux-mêmes.*⁶⁹ Cette citation, extraite de la thèse d'H Gumuchian, justifie pleinement la présentation de la méthodologie employée qui devrait permettre au lecteur de comprendre les logiques ayant commandé le raisonnement et la démarche adoptés pour ce travail de recherche.

B.1. Une étude sur la plaisance : des origines à la confirmation d'un tel choix, le rôle joué par l'espace vécu

N'étant pas plaisancier, n'ayant eu que très rarement l'occasion de monter à bord d'un bateau de plaisance, appréciant les manifestations nautiques sportives ou festives sans pour autant pouvoir être qualifié de passionné, le choix d'une étude géographique sur la plaisance peut interroger. En fait, cette option est le résultat d'un cheminement entamé en second cycle universitaire. Un premier rapport était alors demandé aux étudiants dans le cadre d'un cours de diagnostic territorial. Avec un peu de recul, il semble que des deux principaux espaces vécus au cours de nos premières années universitaires (à savoir l'environnement urbain et étudiant rennais d'une part et la région vannetaise d'autre part), le tropisme du second fut le plus fort car probablement plus familier et familial.

Ayant assidûment fréquenté les zones côtières du nord du golfe du Morbihan et notamment l'environnement littoral et portuaire vannetais depuis le milieu des années 1980, ce sont les activités portuaires de cette ville qui constituèrent un premier centre d'intérêt. Le souvenir d'un tour du golfe organisé par un excursionniste, les parties de pêche aux crustacés depuis les embarcadères, l'ascension des tas de sables du petit port de commerce adjacent et, plus tard, la fréquentation régulière et plutôt nocturne du quartier du port de plaisance au cœur de la ville avaient probablement influencé ce choix. De ce panorama portuaire, les activités touristiques s'avèrent prépondérantes à travers les compagnies de navigation d'une part et la plaisance d'autre part. On pressentait déjà à l'échelle vannetaise le poids de cette économie des loisirs nautiques et plus spécialement de la plaisance, si importante dans ce secteur du sud de la Bretagne. Aussi a-t-on été conforté dans l'idée d'appréhender cette activité à une autre échelle

⁶⁹ GUMUCHIAN Hervé, *La neige dans les alpes françaises du nord*, 1983.

dans le cadre d'un mémoire de maîtrise : celle du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys. Par la suite, en raison de questionnements persistants relatifs aux enjeux indissociables de la plaisance (forte pression de la demande de places et donc saturation des ports, conflits d'usage, problèmes environnementaux...), l'option choisie fut celle de la formation par la recherche, propre au doctorat, et à nos yeux la plus à même de répondre à ces interrogations.

B.2. Les étapes d'une étude géographique : une application à la plaisance

B.2.1. Une question de départ

Saturation des ports, impact environnemental de la plaisance, conflits d'usage... de ces constatations, notamment relevées dans quelques publications, est née une question de départ, indissociable d'un travail de recherche : comment concilier le développement d'une activité en plein essor sans affecter le milieu qu'il soit naturel ou anthropique ? Si cette première interrogation n'était pas particulièrement originale, elle n'en demeurerait pas moins légitime, d'autant plus que les espaces littoraux sont particulièrement rares, fragiles, fortement peuplés et extrêmement convoités.

B.2.2. La phase exploratoire

Ces questionnements initiaux allaient évoluer sensiblement au fur et à mesure des recherches bibliographiques effectuées, des confrontations au terrain ou des rencontres avec les différentes personnes ressources (gestionnaires portuaires, plaisanciers, élus, professionnels de la plaisance, universitaires, bureau d'étude...), autant de démarches s'inscrivant dans la phase exploratoire de la recherche en géographie.

a) La recherche documentaire

Plusieurs lieux ressources ont été identifiés dans cette optique. Au-delà des travaux universitaires consultés en bibliothèque (articles de revues à comité de lecture, ouvrages universitaires, thèses et mémoires...) ou sur Internet (revues électroniques, articles en version pdf...), de nombreux rapports ou documents d'organismes gouvernementaux, régionaux ou départementaux ont été obtenus et / ou consultés, soit par le biais de fonds documentaires classiques, soit sous forme électronique également via Internet.

Au fil des lectures, ce que l'on présentait devint une évidence : il s'avéra que ce travail de recherche en géographie ne pouvait faire fi de tout un ensemble de facteurs

explicatifs plus ou moins a-spatiaux. Certains sont d'ordre culturel ou historique et justifient donc l'option d'une approche diachronique visant à étudier un phénomène dans la durée et qui transparaît pour l'essentiel dans le premier chapitre. Si la plaisance contemporaine est un loisir somme toute récent, sa logique est, à de nombreux points de vue, effectivement proche de celle du yachting apparu près de deux siècles auparavant. D'autres aspects de la plaisance découlent du social, et le profil socio-professionnel du plaisancier influe bien souvent sur sa pratique de la plaisance (troisième partie). L'économique, par la localisation des entreprises de la filière nautique, a également un impact certain sur l'organisation spatiale de la plaisance. Plusieurs facteurs relèvent également du politique : les procédures d'aménagement, les textes législatifs et réglementaires régissant la plaisance ou les espaces côtiers sont effectivement incontournables. A plusieurs reprises, ces aspects seront intégrés car ils s'inscrivent *directement sur l'espace en guidant la production et l'usage*.⁷⁰

b) Les personnes ressources

A plus d'un titre rencontrer les personnes ressources est une autre étape indispensable de la phase exploratoire. D'abord pour connaître leur point de vue : le discours de chacun est généralement beaucoup plus instructif qu'il n'y paraît si l'on prend le temps de les comparer puis de les décrypter (quelques pages en témoignent dans le chapitre IV) ; ensuite pour obtenir et / ou consulter des documents indispensables au bon déroulement du travail de recherche : diagnostics, rapports, recensements... soit autant de documents d'organismes étatiques (DDE, DATAR, rapports parlementaires...), régionaux (rapports du Conseil économique et social ou de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne...), départementaux (annuaires du nautisme, schémas directeurs de la plaisance...) commerciaux ou encore municipaux. Enfin, plusieurs de ces interlocuteurs (gestionnaires portuaires, associations de plaisanciers, institutionnels...) constitueront les relais incontournables en vue de la diffusion de questionnaires d'enquêtes destinés aux entreprises de la filière nautique dans un premier temps, puis aux plaisanciers ensuite.

c) Des hypothèses issues de la lecture du terrain

Une fois intégrés quelques fondamentaux liés au sujet traité, le terrain devient beaucoup plus riche d'enseignements. Grâce aux lectures et aux entretiens, on perçoit qu'un port

⁷⁰ GUMUCHIAN Hervé, MAROIS Claude, FÈVRE Véronique, *Initiation à la recherche en géographie*, 2000.

et la flottille qu'il accueille deviennent alors bien plus que cela. Selon leur taille et leur mode de propulsion, les bateaux peuvent nous informer sur les pratiques plaisancières dominantes. Ces dernières peuvent tout aussi bien être induites par la physionomie et le degré d'équipement du port. Lorsqu'un secteur côtier a fait l'objet d'un inventaire suffisamment détaillé de ces infrastructures d'accueil pour la plaisance et des bateaux qui s'y trouvent, on peut assez sereinement spéculer sur les pratiques plaisancières dominantes sans pour autant visiter chaque port du secteur étudié.

B.2.3. Des espaces de pratiques au cœur de la recherche

Au fur et à mesure des lectures et de la réflexion, les espaces de pratiques de la plaisance que sont les bassins de plaisance, les bassins de croisière et surtout les bassins de navigation, se sont positionnés au cœur de notre problématique. Il importait de comprendre leur logique de fonctionnement étroitement liée à la localisation de divers éléments : infrastructures d'accueil pour la plaisance, objectifs de sortie en mer des plaisanciers, entreprises de la filière nautique, lieu de domiciliation des plaisanciers et des employés du secteur de la plaisance. On abordera en détail ces notions de bassin de plaisance, bassin de croisière et bassin de navigation (chapitre VI) mais dans l'immédiat on présentera les différentes étapes qui furent nécessaires à l'identification de ces espaces de pratiques de la plaisance.

a) Le repérage et l'identification des infrastructures d'accueil

La première étape concernait la constitution d'une base de données inventoriant et localisant les infrastructures d'accueil pour la plaisance (annexe I). Elle résulte du croisement d'une dizaine de travaux de recensement et de quelques comptages terrain. On reviendra sur cette étape qui sera détaillée le moment venu (chapitre VII).

b) Inventaire et localisation des établissements de la filière nautique : l'option de l'enquête par questionnaire postal et de l'enquête téléphonique

Grâce à un stage effectué dans le cadre du schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor, la première année de cette recherche doctorale fut l'occasion d'appréhender le secteur de l'industrie nautique à travers l'exemple costarmoricain. La durée du stage (six mois), les moyens alors mis à notre disposition (équipement informatique et bureautique) et la crédibilité dont on bénéficiait à travers l'organisme encadrant (CAD⁷¹) furent autant d'atouts pour la mise en œuvre d'une démarche efficace de

⁷¹ CAD : *Côtes d'Armor Développement*, agence départementale du développement économique et territorial dépendant du Conseil général des Côtes d'Armor.

recensement des entreprises de l'industrie nautique du département ; une démarche qu'il convient d'exposer tant elle est proche par certains aspects de celle de la recherche en sciences humaines.

L'objectif de cette étude était d'abord de mesurer le poids économique de la filière nautique et plus particulièrement celui des entreprises en terme d'emplois et de chiffre d'affaires. Dans cette perspective, il était nécessaire d'identifier chaque entreprise. Il s'agissait aussi de mesurer la diversité de ce secteur d'activité ainsi que les problèmes qui lui sont spécifiques. La stratégie choisie fut celle d'un questionnaire destiné aux entreprises de la filière nautique. La première étape était de repérer les destinataires et notamment leurs coordonnées postales, téléphoniques et électroniques. Elle suffisait en fait à contribuer à l'identification des espaces de pratiques de la plaisance.

➤ **L'identification des destinataires**

En croisant les fichiers de CAD, des chambres des métiers de Saint-Brieuc et de Dinan, de la CCI des Côtes d'Armor, de l'ANVAR⁷² ainsi que les pages jaunes (en version papier et sur Internet), les destinataires furent rapidement identifiés. Par souci d'exhaustivité, un bref questionnaire fut envoyé aux différents ports de plaisance (annexe II). Il leur était demandé, en plus des informations les concernant, d'indiquer les entreprises de la filière nautique avoisinantes. Au total, environ 150 entreprises furent identifiées et localisées.

➤ **Une diffusion des questionnaires par courrier postal**

Ce mode de diffusion semblait préférable étant donné l'importance de l'espace concerné (le département des Côtes d'Armor). Certes, le taux de réponse est souvent peu élevé pour un questionnaire postal. Cependant, le courrier joint présentait un solide argument : celui d'un annuaire de la plaisance costarmoricaine identifiant l'ensemble des prestataires de services du département, autrement dit une publicité à 6000 exemplaires pour le prix d'un affranchissement. De plus, les entreprises n'ayant pas répondu par courrier ont ensuite fait l'objet d'une enquête téléphonique à partir du même questionnaire, d'où un taux de retour global particulièrement satisfaisant car supérieur à 50 %.

Au-delà de l'inventaire costarmoricain, des travaux comparables ont été réalisés dans les départements du Finistère, du Morbihan et, dans une moindre mesure, de la Loire

⁷² ANVAR : Agence Nationale de Valorisation de la Recherche (dite Agence française de l'innovation)

Atlantique. Au regard des communes accueillant ces entreprises de la filière nautique, la tendance était comparable d'un département à l'autre : environ 85 % des établissements étaient localisés à moins d'une quinzaine de kilomètres du trait de côte.

c) Des questionnaires d'enquêtes destinés aux plaisanciers pour un repérage de leurs itinéraires en mer

Le choix des intermédiaires et celui des bassins de navigation et des ports concernés par la diffusion du questionnaire étant justifié dans la troisième partie, on précisera ici les aspects ayant déterminé sa structuration en fonction de nos objectifs de recherche. Ces derniers sont étroitement liés aux espaces de pratiques de la plaisance. Le questionnaire a donc été conçu de manière à pouvoir mettre en relation les pratiques plaisancières, les parcours en mer qu'elles impliquent avec des informations plus conventionnelles concernant les plaisanciers (âges, PCS, origine géographique, type de bateau utilisé, etc.). Il s'agissait de vérifier l'hypothèse selon laquelle une corrélation existe entre le profil du plaisancier et sa pratique de la plaisance.

Les différentes versions du questionnaire (personnalisées pour chacun des ports choisis et des catégories de plaisanciers destinataires –abonnés, visiteurs francophones ou anglophones, cf. annexes III à V-) ont ensuite été présentées et discutées avec le directeur de recherche et les gestionnaires portuaires concernés. C'est alors qu'une demi-douzaine de questionnaires fut testée auprès de plaisanciers vannetais. Après quelques améliorations, la diffusion fut enfin organisée selon des modalités différentes d'un port à l'autre.

Les modalités de diffusion des questionnaires ont été discutées port par port avec les gestionnaires ou les responsables d'associations de plaisanciers concernés. Concernant les plaisanciers titulaires d'une place à l'année dans les ports observés, l'option du questionnaire postal a le plus souvent été adoptée. Certes, le taux de réponse est en général assez peu élevé lorsque l'on opte pour cette modalité de diffusion. Néanmoins, deux raisons nous confortaient dans ce choix :

- Tout d'abord, l'enquête par questionnaire postal permet une grande couverture spatiale. Or, comme le confirmèrent les gestionnaires portuaires rencontrés, de nombreux plaisanciers vivaient à plus d'une centaine de kilomètres de leur port d'attache.
- Ensuite, l'opportunité d'un envoi massif de courrier prévu par la capitainerie de Vannes d'une part et l'Association des Usagers du Crouesty d'autre part se

présentait. Respectivement 160 et 200 questionnaires ont ainsi été expédiés nous épargnant ainsi des frais d'affranchissement. Conformément aux inconvénients généralement indissociables de ce type de diffusion, les taux de retour furent assez faible (22,5 % pour Vannes et 18,5 % au Crouesty) malgré une lettre jointe à chaque questionnaire que nous avions espérée un peu plus convaincante (annexe 6).

De son côté, la direction du port de Saint-Quay-Port d'Armor s'était proposée pour assurer un envoi ciblé des questionnaires. Les destinataires furent choisis de manière à constituer un échantillon représentatif des plaisanciers du port (représentativité en terme de pratique plaisancière et en fonction du type de bateau). Un autre critère fut retenu, grâce à la bonne connaissance qu'a la direction portuaire de sa clientèle : le « sérieux » des destinataires afin d'obtenir un taux de retour proche des 100 %. Aussi avait-il été convenu de n'expédier qu'une trentaine de questionnaires abonnés. Malheureusement, seulement treize furent retournés ; un échantillon bien en-deçà de nos attentes donc.

Concernant le port d'Arradon, la capitainerie ne prévoyant pas d'envoi groupé au cours de la période consentie aux enquêtes, c'est à bord du service de rade que, deux jours durant, furent diffusés et récupérés les questionnaires. L'avantage de ce mode opératoire était la grande disponibilité des plaisanciers qui trouvait là un moyen de s'occuper le temps de la navette entre la terre ferme et leur bateau au mouillage. Par contre il fallait tenir compte du peu de temps passé à bord par les plaisanciers : trois à cinq minutes en général selon l'éloignement du bateau à rejoindre. Cela s'avérait suffisant à condition de lire et remplir le questionnaire à la place des quelques plaisanciers peu enclins à s'attarder une fois arrivé. Avec la complicité de l'employée du port préposée au service de rade, qui prenait davantage son temps le cas échéant (lorsque le bateau à atteindre est proche par exemple), un maximum de questionnaires ont pu être remplis en totalité. Quand un plaisancier était vraiment trop pressé d'aller en mer, le document était généralement complété en deux fois : de l'embarcadère au bateau d'abord, puis du bateau au débarcadère une fois sa balade achevée. Somme toute, le taux de retour de la quarantaine de questionnaires diffusés fut très satisfaisant (95 %).

Les autres questionnaires, destinés aux usagers des mouillages et des petites structures portuaires du golfe du Morbihan et de la baie de Saint-brieuc, furent transmis par le biais d'associations de plaisanciers. Une centaine d'exemplaires fut remise aux responsables de l'Union des Associations de Navigateurs du Morbihan. Ils se les

répartirent pour les diffuser au sein de leurs associations locales respectives. Au total, moins d'un quart des questionnaires ont été récupérés.

Mais que dire du retour des questionnaires destinés aux adhérents d'associations costarmoricaines ? Le mode opératoire fut pourtant semblable. Cinquante questionnaires furent remis aux responsables du comité départemental des associations de pêcheurs-plaisanciers. Ils les distribuèrent ensuite à l'occasion d'une assemblée générale, donc auprès de gens a priori bien impliqués dans la plaisance départementale. Nous ne pouvons présumer avec exactitudes des conditions de diffusion des questionnaires, mais on ne peut que constater le médiocre résultat : un taux de retour de 6 %, soit trois questionnaires seulement.

Malgré des taux de retour parfois faibles, 268 questionnaires ont tout de même pu être traités. Le matériau ainsi constitué a permis de repérer les dimensions des bassins de navigation, les principaux itinéraires en mer des plaisanciers, les pratiques plaisancières les plus répandues, les durées privilégiées de sorties en mer. Ces données ont pu être croisées entre-elles ainsi qu'avec les informations plus conventionnelles rappelées précédemment (classe d'âges, PCS, caractéristique du bateau...).

B.3. Une méthodologie ayant permis d'atteindre les objectifs fixés

De la phase exploratoire de cette étude doctorale (recherche bibliographique, entretiens avec les personnes ressources, premières confrontations au terrain) est ressortie la nécessité de mettre en évidence les facteurs explicatifs de l'apparition et de l'évolution de la plaisance contemporaine ; évolution en terme de politiques d'équipement, de pratiques, d'encadrement, etc. Mais avant tout, cette phase initiale a contribué à formaliser notre hypothèse et d'arrêter un mode opératoire pour parvenir à la vérifier (recensements, enquêtes...). Au final, il semble que l'objectif fixé ait été en grande partie atteint. Les chapitres à venir en témoigneront. En plus du repérage des itinéraires en mer, la localisation des ports et mouillages, des entreprises de la filière nautique et des lieux de résidence des plaisanciers, a permis d'appréhender les logiques territoriales de la plaisance (éléments structurants et flux). C'était un préalable indispensable pour répondre à notre problématique et vérifier l'hypothèse selon laquelle les territoires de pratiques sont à même de constituer un cadre d'action et de gestion cohérent pour la plaisance.



Les régates de Trememoult, Edmond Bertheux, huile sur toile (100 x 41 cm)

PREMIÈRE PARTIE



Archipel des Glénan, Photographie : Philippe Plisson

LA PLAISANCE, RETROSPECTIVE ET TOUR D'HORIZON



Avant port de Binic, Photographie : E. Sonnic, mai 2004



Port de Kerdruc, Photographie : E. Sonnic, mai 2004

INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE

Les entrées envisageables pour appréhender un sujet tel que la plaisance sont multiples. Et la question s'est posée : par laquelle était-il préférable d'aborder cet objet de recherche sans se départir de notre problématique ?

La plaisance est assurément un loisir et une pratique sociospatiale à part entière avec ses codes, ses usages qui peuvent différer d'un plaisancier à un autre. C'est aussi un secteur économique majeur générant en France une importante activité de construction, des dizaines de milliers d'emplois, ainsi qu'un important chiffre d'affaires progressant régulièrement. Il s'agit bien entendu d'une activité littorale et maritime assujettie à une réglementation particulièrement draconienne et devant tenir compte des autres usages concernés par la zone côtière. La plaisance, c'est encore des équipements et des aménagements spécifiques, ardemment encouragés par certains, largement décriés par d'autres. Gagne-pain, loisir, art de vivre, élément du décor, vitrine, voire enjeu électoral... la plaisance est tout cela à la fois.

Afin de rassurer celles ou ceux qui s'intéressent plus particulièrement à tel ou tel aspect, tous seront traités, parfois très largement, dans les chapitres à venir. Cependant, il a d'abord été décidé de répondre à quelques questions qui ont quelque peu conditionné notre entrée en matière : Quand ? Comment ? Où ? Pourquoi ou pour qui ? Plus explicitement : à quand remontent la plaisance contemporaine et ses origines ? De quelle manière est apparue et s'est progressivement imposée cette activité ? Sur quels espaces littoraux ? Et pour quelles raisons ? Pour y répondre il est apparu indispensable de ne pas dissocier la plaisance de son contexte au sens large (historique, socioéconomique, politique, démographique...). Bien entendu chaque lecteur a d'emblée un certain nombre de réponses et d'autres s'imposeront à lui après quelques instants de réflexions. Il fut néanmoins jugé utile de rassembler ci-après un maximum de facteurs explicatifs car tous ne sont pas forcément évidents à première vue. Cette composition de facteurs est d'abord le fruit de la synthèse de nombreux travaux, universitaires ou non.

Plus qu'un historique ou une chronologie, le premier chapitre est une *forme de géographie historique* pour reprendre une expression notamment employée par Xavier

De Planhol ou encore Michel Chadenaud⁷³. Selon ce dernier, une telle approche semblait particulièrement pertinente pour traiter d'un sujet tel que le tourisme. En tant qu'activité touristique, la plaisance peut assurément faire l'objet d'une approche diachronique. Aussi a-t-on choisi de remonter aux sources de la navigation de loisir. Il s'agit de *prendre en compte « l'épaisseur du temps » pour appréhender sa dynamique.*⁷⁴ Les différents facteurs ayant favorisé l'apparition et l'essor de cette navigation, d'abord sous la forme du yachting, seront donc exposés. On remarquera que certains de ces éléments sont transposables à la plaisance contemporaine, apparue près de deux siècles plus tard. Le second chapitre s'attardera sur l'aspect le plus ostensible de la plaisance : les infrastructures d'accueil. Il est depuis plusieurs années largement admis que leurs caractéristiques vont bien au-delà du rôle de parking à bateaux auquel elles étaient autrefois reléguées. Quant au troisième et dernier chapitre de cette première partie, il insistera sur l'importance de la filière nautique sans laquelle la plaisance ne pourrait être qu'éphémère et inversement.

⁷³ DE PLANHOL Xavier, *Géographie historique de la France*, 1994.

CHADENAUD Michel, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace : un essai de géographie historique*, 1987.

⁷⁴ GUMUCHIAN Hervé, MAROIS Claude, FÈVRE Véronique, *Initiation à la recherche en géographie*, 2000.

CHAPITRE I

DU YACHTING A LA PLAISANCE OU L'HISTOIRE DE LA NAVIGATION DE LOISIR

La plaisance moderne remonte à la fin des années 1950 en Europe occidentale et à l'aube de cette décennie aux Etats-Unis. Pourtant, ses origines sont bien plus anciennes et sont directement explicatives de la répartition géographique actuelle de cette activité. Aussi ne pouvons nous faire abstraction de l'évolution de la navigation de loisir. Par ailleurs, si l'avènement de la plaisance se caractérise par sa soudaineté dans les années soixante, cet essor répond à toute une série de facteurs socioéconomiques, politiques, démographiques et technologiques, parfois bien plus anciens et qui, combinés, ont instauré un climat favorable à une généralisation de ce loisir.

A) LE PLAISANCIER DESCEND DU YACHTMAN

A.1. La voile, un signe ostensible de richesse

La plaisance en France est une activité relativement récente que l'on peut dater de la fin des années 1950 voire du début des années 1960. Son apparition fut plus précoce en Angleterre et notamment dans le Solent où, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, Cowes sur l'île de Wight peut être considéré comme le berceau de la plaisance moderne. Pourtant, les origines de la navigation de loisir, parfois qualifiée de *protoplaisance*⁷⁵, sont bien plus anciennes et les dater, même approximativement, reste une tâche hasardeuse. Le témoignage le plus ancien est probablement celui d'une fresque grecque découverte à Santorin (1600 avant J.-C.), qui met en scène une fête nautique avec plusieurs voiliers⁷⁶. Mais il n'est pas exclu que de telles manifestations aient eu lieu ailleurs (Extrême Orient ?, Mésopotamie ?...). D'autres travaux évoquent, par le terme de *paléoplaisance*⁷⁷, des formes de navigation pour le plaisir dès l'antiquité romaine puis égyptienne. Quant à la plus ancienne manifestation pour le plaisir nautique, elle daterait, dans l'état actuel de nos connaissances (...) de plus de 600 ans,

⁷⁵ GUICHET Nicolas, *Plaisance en Gironde*, 1995.

CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

RETIÈRE Dorothée, *Pratiques plaisancières : évolution et spatialisation dans le Solent (Grande-Bretagne) et la baie de Quiberon (France)*, 2002.

⁷⁶ LE CARRER Olivier, *Un siècle de voile*, 2003.

⁷⁷ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

en Gironde⁷⁸. Il s'agissait d'une procession nautique populaire, à l'initiative d'artisans, de bateliers et autres gens du peuple, qui avait lieu chaque année et qui perdura jusqu'à la Révolution. Une fois n'est pas coutume, notons que cet exemple concerne une navigation de loisir pratiquée par des classes sociales relativement modestes.

Toutefois, même si l'on trouve trace de navigation pour le plaisir et d'apparat dès l'Antiquité, peut-on pour autant affirmer qu'il s'agit là de l'origine de la plaisance et du yachting ? Cette protoplaisance, qu'elle soit vénitienne, égyptienne, grecque ou autre, s'est finalement éteinte dans les lieux mêmes où elle est apparue. Sans lien de cause à effet, elle resurgit, tantôt aux mêmes endroits, tantôt ailleurs, parfois des siècles plus tard. Comme le souligne D. Charles, par une métaphore interpellant notre fibre géographique, *retrouver la source réelle de la plaisance, sans s'égarer parmi celles qui sont taries, les résurgences et les affluents est un problème épineux de « géographie » temporelle.*⁷⁹ Nos incertitudes sont d'autant plus grandes que les divers témoignages existants (textes, peintures, fresques...) ne concernent quasi systématiquement que les élites. La navigation de loisir populaire était-elle véritablement presque inexistante ou tout simplement ignorée ?

Quoi qu'il en soit et quel que soit le mode de propulsion des navires (rames, halage, voile...), la navigation de loisir, qu'elle soit antique ou ultérieure, fut d'abord une navigation d'apparat au sein des classes supérieures (aristocratie, haute bourgeoisie...). C'est d'ailleurs ce que souligne Richelet dans son dictionnaire de 1718. Sa définition d'un yacht, rappelée par D. Charles dans l'*Histoire du yachting*, est on ne peut plus explicite... et fidèle à l'originale :

Iacht : mot anglois ou hollandois qui se prononce iac en françois. Le iacht anglois est un bâtiment à mâts et voile propre pour aller sur mer, embéli d'appartements comodes et jolis par dehors et par dedans.

A l'instar de cette définition, les navires armés pour le plaisir jouissaient d'une certaine prestance. Les propriétaires de navires s'attachait particulièrement à leur mise en valeur et dépensaient parfois sans compter en dorures et autres ornements. A titre d'exemple, en 1661, la décoration d'un des yachts de Charles II d'Angleterre coûta 300 livres alors que la construction du bateau elle-même n'en avait coûté que 335 ! Ce comportement concerna notamment les Monarques et hauts dignitaires de différentes époques : Charles

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Ibidem.

Il donc, mais aussi Cléopâtre, Le Doge de Venise, François I^{er}, pour ne citer qu'eux. Pour paraphraser D. Charles, le comble de la démesure revient sans doute à Hiéron II, roi de Syracuse, qui se fit construire vers 250 avant J.-C., un palais flottant ayant nécessité la quantité de bois nécessaire à la construction d'une soixantaine de galères et doté de parures en conséquence ! Pour autant peut-on parler de navigation sachant que cet objet flottant ne pouvait manœuvrer dans le port de Syracuse... Pour la petite histoire, le concepteur ne fut autre qu'Archimède qui énonça la condition de flottabilité des corps.

Reste que c'est vraisemblablement la Hollande du XVII^e siècle qui présente les premières concentrations significatives de navires d'apparat. A l'époque moins touchée par les troubles que ces voisins européens, elle prospérait grâce au commerce fluvio-maritime. De surcroît, dans un pays largement décentralisé où chaque cité s'auto-administrait, les nombreux notables locaux se déplaçaient fréquemment par les voies d'eau. *Il convenait de tenir son rang et d'impressionner les voisins : leurs jachten* (pluriel de jacht) *étaient tellement décorés, dorés, fastueux qu'on les baptisa speeljachten, « yachts de plaisir, de jeu »*⁸⁰.

A.2. Des premières régates à l'avènement des yacht-clubs

Pour sa part, la première mention « officielle » d'une course concerne la venue à Paris en 1613 de marins de l'estuaire de la Seine⁸¹. Toujours au XVII^e siècle, en 1661, a lieu la première régate anglaise entre le bateau du duc de York et celui du roi d'Angleterre, en l'occurrence Charles II. Ce dernier se mesure peu de temps après à un « jacht » hollandais. A cette occasion, on assiste vraisemblablement à la première régate internationale. C'est d'ailleurs lors d'un exil en Hollande que le monarque britannique avait pris goût à la navigation. De retour en Angleterre, il en fit une activité royale qui ne tarda pas à gagner les autres cours européennes : Hollandaise bien sûr, mais aussi, Scandinaves (Suède, Danemark notamment). En France, Louis XIV fit fabriquer des mini-navires afin d'organiser des régates sur le plan d'eau de Versailles. Parmi les rarissimes régatiers de l'époque, outre des membres de la haute aristocratie, évoquons aussi le savant britannique Sir William Petty, premier européen à utiliser un catamaran à bord duquel il s'est mesuré à un équipage plus conventionnel en 1662, au large de Dublin. Précisons que si des européens découvraient alors le multicoque, les maoris

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ LE CARRER Olivier, *Un siècle de voile*, 2003.

l'utilisaient déjà depuis de très nombreux siècles dans le pacifique sud. En cette fin de XVII^e siècle, on peut également évoquer ces régates dans le Solent *entre pêcheurs ou entre marins de la Royal Navy*⁸².

Même si beaucoup des propriétaires de navires ne se souciaient que d'apparat, utilisant la voile comme un signe ostensible (voire ostentatoire) de richesse, les premières formes de navigation de loisir sont bel et bien parfois davantage assimilées à des duels et des défis lancés entre équipages qu'à de simples sorties en mer pour le plaisir. Aussi n'est-ce pas un hasard si ces compétitions, officielles ou non, ont rapidement pris le nom de « régates », terme issu du vénitien « regata » qui signifie « défi ». Le verbe « regatar » signifiant, pour sa part, « rivaliser ».

L'apparat ou la compétition ? Difficile de savoir lequel de ces deux modes de navigation pour le loisir était plus pratiqué que l'autre en ce XVII^e siècle. En fait, il faut peut-être aborder cette question en terme de catégorie sociale plutôt que du point de vue de la primauté, du moins avant la révolution industrielle. Les notions de vitesse et de défi étaient volontairement ignorées des classes bourgeoises. *Au XV^e siècle, le mot anglais « sport » signifiait d'ailleurs « passe-temps plaisant, délassement » puis à partir du XVIII^e « démonstration de jeux athlétiques »*⁸³. Il n'était alors pas question de course ou de performances. Les compétitions, essentiellement officieuses, existaient pourtant, mais pratiquée par des catégories sociales plus modestes (marins, pêcheurs, contrebandiers...). Pour la plupart des membres des classes supérieures, il était donc exclu de « s'abaisser » à de tels usages.

Mais l'idée de compétition va faire son chemin au sein de la haute bourgeoisie et surtout de l'aristocratie. Bien que plusieurs duels aient été organisés ou plutôt improvisés au XVII^e siècle, ce n'est qu'au milieu du XVIII^e qu'aura lieu une régate de plus grande ampleur et, cette fois ci, organisée : douze voiliers s'affrontent le 11 août 1749 sur la Tamise. La famille royale n'étant jamais loin lors de telles manifestations, c'est le futur roi Georges III qui remettra le trophée au vainqueur. Avec le soutien de son frère, le duc de Cumberland, cet événement conduira à la création en 1775 de la Cumberland sailing society qui rassemble régulièrement une vingtaine de voiliers sur la Tamise. Assiste t-on alors à la création de la première association de yachting ? Certains l'affirment⁸⁴ mais

⁸² RETIÈRE Dorothee, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

⁸³ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

⁸⁴ LE CARRER Olivier, *Un siècle de voile*, 2003.

d'autres sources⁸⁵ évoquent le Water Club de Cork peut-être créé en 1720 (voire 1704⁸⁶, mais on ignore la date exacte) par la haute bourgeoisie de Cork et qui deviendra après plusieurs appellations le Royal Cork Yacht-Club en 1831. A ses débuts, le Water Club était en fait l'organisateur de parades ou de défilés nautiques ignorant les confrontations. Les navires étaient même tenus de s'aligner sur l'allure du plus lent d'entre-eux par souci d'esthétisme. Si le changement d'appellation du Water Club en Yacht-Club est relatif à l'avènement de la compétition à Cork, il est sans doute juste de considérer la Cumberland sailing society comme la première association de yachting.

En dehors de la Tamise, les premiers yachts régatent assidûment dans le sud de l'Angleterre et notamment au large du Solent dans le Hampshire dès les années 1770. La protection naturelle de l'île de Wight, des conditions climatiques favorables à l'échelle des îles britanniques, la relative proximité de Londres, plus grande ville au monde de l'époque et lieu de résidence de la famille royale ainsi que de bon nombre de yachtmen, ne sont pas étrangères à l'essor du yachting dans ce secteur. Par ailleurs, le Solent est depuis le Moyen Âge un centre important de construction navale. A partir du milieu du XVII^e siècle, East Cowes sur l'Île de Wight *était réputée pour ses chantiers navals et son activité intense de construction. Dès l'apparition des régates, les entrepreneurs ont diversifié leur production et lancé des petits bateaux de course*⁸⁷. Cette tendance a rapidement gagné d'autres ports du Hampshire.

Quoique le yacht désigne aujourd'hui un *bateau de plaisance à voile ou à moteur*⁸⁸, il n'en a pas été toujours ainsi, au contraire. Loin de cette fonction ludique ou sportive qu'on leur attribue depuis plus de deux siècles, les premiers d'entre eux étaient au XVI^e siècle des navires de guerre hollandais, les jaghts (appellation émanant du vocable *germain* « *jacht* » ou « *jachtschiff* »⁸⁹). Leur fonction était de prendre en chasse les navires ennemis. Ce terme néerlandais découle d'ailleurs de celui de « *jaghen* » que l'on peut traduire par « *purchasser* » ou « *poursuivre* ». Reste que la frontière entre les combats navals et la navigation sportive pour le plaisir est parfois étroite : pour les contrebandiers fuyant les garde-côtes, le jeu et le défi prenaient très souvent le pas sur les risques qu'ils encouraient et ils improvisaient en régates ces courses poursuites.

⁸⁵ QUID 2003, ou <http://www.yachtingworld.co.uk/yw/cork/aboutcork.html>

⁸⁶ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

⁸⁷ RETIÈRE Dorothée, *Pratiques plaisancières : évolution et spatialisation dans le Solent (Grande-Bretagne) et la baie de Quiberon (France)*, 2002.

⁸⁸ *Le petit Robert*, 1986.

⁸⁹ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

En marge des régates aristocratiques de mieux en mieux structurées, existait donc aussi celles improvisées par les gens de la mer de conditions immensément plus modestes : des contrebandiers donc, mais aussi des *commandants de clippers bataillant pour la gloire ou la fortune*⁹⁰ ainsi que de nombreux équipages de pêcheurs cherchant à parcourir le plus rapidement possible la distance séparant les zones de pêche des lieux de débarquement. Certes, l'objectif initial était d'assurer l'écoulement de la cargaison en arrivant à terre le premier, mais le goût du défi et de la compétition effaçait très souvent cette finalité le temps d'une régate. En fonction des us et coutumes locales, des régatiers parfois improbables ne manquaient pas de se faire remarquer. Outre Atlantique, avant même les premières régates à voile entre travailleurs de la mer, les formes récréatives de navigation les plus anciennes, concernaient les défis que se lançaient des trappeurs et les *équipages de canots d'écorce à l'époque de la traite des fourrures : les voyageurs y trouvaient l'occasion de faire valoir leur habileté et en particulier d'exhiber leur adresse devant des employeurs potentiels.*⁹¹

A.3. L'apparition et la diffusion des yacht-clubs dans le monde

Nés au XVIII^e siècles, le Water Club de Cork et la Cumberland sailing society font figure de sociétés pionnières au sein des associations de yachting. L'apparition de telles structures se généralisera progressivement au XIX^e accompagnant le premier véritable essor de la navigation de loisir lorsque les riches familles royales et princières sont rejointes par de nouvelles classes sociales enrichies par la révolution industrielle (négociants, armateurs, riches industriels) ainsi que par des officiers de marine attirés par cette forme récréative de navigation. On assiste alors à la première phase de diffusion du yachting qui reste toutefois le symbole évident d'une grande richesse. Cela s'est traduit par une croissance sans précédent du parc de navires : d'une cinquantaine de yachts britanniques répertoriés en 1800 on passera à *plus de deux mille en 1881.*⁹² Ces embarcations étant de grands voiliers souvent long de plus de 20 mètres, ils sont *parfois menés par des équipages professionnels de grande compétence*⁹³ qui se mesurent entre eux au cours de régates de plus en plus nombreuses et au niveau de plus en plus relevé. Certains propriétaires de yachts n'hésitent pas à côtoyer ponctuellement des gens de catégories sociales bien plus modestes que les leurs en faisant appel à des

⁹⁰ LE CARRER Olivier, *Un siècle de voile*, 2003.

⁹¹ SAVARD Martin, *Guide écologique du nautisme sur le Saint-Laurent*, 2000.

⁹² AUGUSTIN Jean-Pierre, *Socoa et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965)*, 1995.

⁹³ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

professionnels de la mer (marins, charpentiers de marines, ...) dans le but de s'assurer le navire et l'équipage les plus performants possibles. Il est vrai que, pour beaucoup, la pratique du yachting était plus une obligation mondaine qu'une passion. Certains avaient d'ailleurs une très piètre connaissance des choses de la navigation. Le yacht était pour eux un objet qu'il fallait avoir au même titre que des toiles de maîtres ou du mobilier de prestige. Reste que d'autres étaient bel et bien passionnés et désireux d'être toujours plus performants d'entraînements en régates. Aussi les compétitions dopent-elles continuellement les innovations techniques réalisées dans les chantiers navals améliorant ainsi la maniabilité, les gréements ou bien encore les carènes des navires. *La multiplication des régates va rapidement créer le besoin de structures organisatrices et fédératrices*⁹⁴ pour les possesseurs de navires.

Les yacht-clubs vont donc se multiplier dans de nombreuses villes portuaires ou fluviales à travers le monde. La proximité des capitales nationales (Londres, Paris, Amsterdam...), régionales (Bordeaux, Cork...) et autres grands centres urbains jouera également un rôle prépondérant puisque c'est en ces lieux que l'on trouve les premiers adeptes de l'hédonisme nautique. Le 1^{er} juin 1815, une quarantaine d'amateurs de voile, lassée par les traditionnels clubs londoniens se réunit et décide de créer une association correspondant aux aspirations de ses fondateurs. Le nom de cette nouvelle société s'imposera naturellement : « Le *Yacht-Club* ». On voit ici toute l'importance du déterminant « Le » : il ne s'agit donc pas d'un yacht-club quelconque. Selon certains auteurs, *c'est la première fois que les deux mots sont associés*.⁹⁵ Mais là aussi les sources sont parfois divergentes puisque le Water club de Cork serait devenu le *Cork Yacht-Club*⁹⁶ dès 1800. Quoiqu'il en soit, le yacht-club anglais est assurément le plus actif en ce début de XIX^e siècle et il reste *le premier club organisateur officiel de régates*⁹⁷ au monde. Bien que créé à Londres, il siègera rapidement à Cowes sur l'île de Wight et prendra le nom de Royal Yacht-Club de Cowes à partir de 1820 après l'adhésion de trois membres de la famille royale dont le roi lui-même, puis celui définitif de Royal Yacht Squadron de Cowes un peu plus tard. Un autre yacht-club apparaîtra également en 1815 : celui de Chester (le Royal Dee Yacht-Club). Il n'aura cependant pas autant d'influence que celui de Cowes. Par la suite, de très nombreux

⁹⁴ RETIÈRE Dorothée, *Pratiques plaisancières : évolution et spatialisation dans le Solent (Grande-Bretagne) et la baie de Quiberon (France)*, 2002.

⁹⁵ LE CARRER Olivier, *Un siècle de voile*, 2003.

⁹⁶ ANONYMES, <http://eurekaweb.free.fr/th3-voile.htm> et <http://www.ycaol.com/internat.htm>

⁹⁷ BERNARD Nicolas, *Port de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, 1993.

yacht-clubs se verront eux aussi attribuer le qualificatif de « Royal » après leurs premières années d'existence. Dans le sillage de ce premier très haut lieu de la voile sportive qui jouera un rôle majeur en faveur de compétitions internationales, les régates sont désormais de mieux en mieux organisées et encadrées. Citons par exemple la Cowes week, créée en 1826 et qui totalisera 80 bateaux inscrits en 1847. Entre autres clubs nautiques outre Manche, on peut aussi évoquer le Royal Western Yacht-Club de Plymouth créé en 1827, le Royal Irish Yacht-Club à Dublin en 1831, le Royal Southern Yacht-Club de Southampton (1837) ou encore le Royal Harwich Yacht-Club (1843).

Les ports européens relativement proches des îles britanniques seront logiquement concernés par un développement précoce des yacht-clubs (carte 1) : Stockholm en 1830, Rotterdam en 1846, Amsterdam et Ostende en 1847, etc. Ces « cercles » nautiques plutôt que clubs, étant donné que la plupart des catégories sociales en sont exclues, apparaîtront en France à partir de 1838 par l'intermédiaire de la Société des régates du Havre (SRH). Notons au passage que les locaux de *ces clubs étaient avant tout des lieux voués aux mondanités*.⁹⁸ D'ailleurs, rien n'est laissé au hasard quand il s'agit d'accueillir de nouveaux membres, puisque les admissions se font à *bulletin secret*.⁹⁹ Un an après la création de la SRH, les premières régates sont organisées. Il ne s'agit encore que de compétitions d'aviron et ce n'est que l'année suivante en 1840 que des voiliers concourent. Même si la Société des Régates parisiennes voit le jour en 1858, la SRH n'est autre que le premier *Yacht-club de la capitale, une ligne de chemin de fer ayant relié assez tôt Paris à la baie de Seine. Elle organise au XIX^e siècle de nombreuses régates, très suivies et particulièrement bien dotées en prix. Elle se verra confier l'organisation des épreuves nautiques des Jeux Olympiques de Paris en 1924*¹⁰⁰.

D'une manière générale, là où il y a des anglo-saxons, les Yacht-Clubs bourgeonnent. Hors des îles britanniques, le premier sera celui de Singapour en 1826. La Méditerranée, en tant qu'aire de jeu à la fois relativement proche de la Grande Bretagne et climatiquement favorable, connaîtra également des yacht-clubs précoces : Gibraltar en 1829 puis Malte (1835). En Amérique du nord (carte 2), c'est Halifax qui ouvre le bal en 1837 avant la création du premier yacht-club étasunien à Détroit sur les rives du lac

⁹⁸ LE CARRER Olivier, *Un siècle de voile*, 2003.

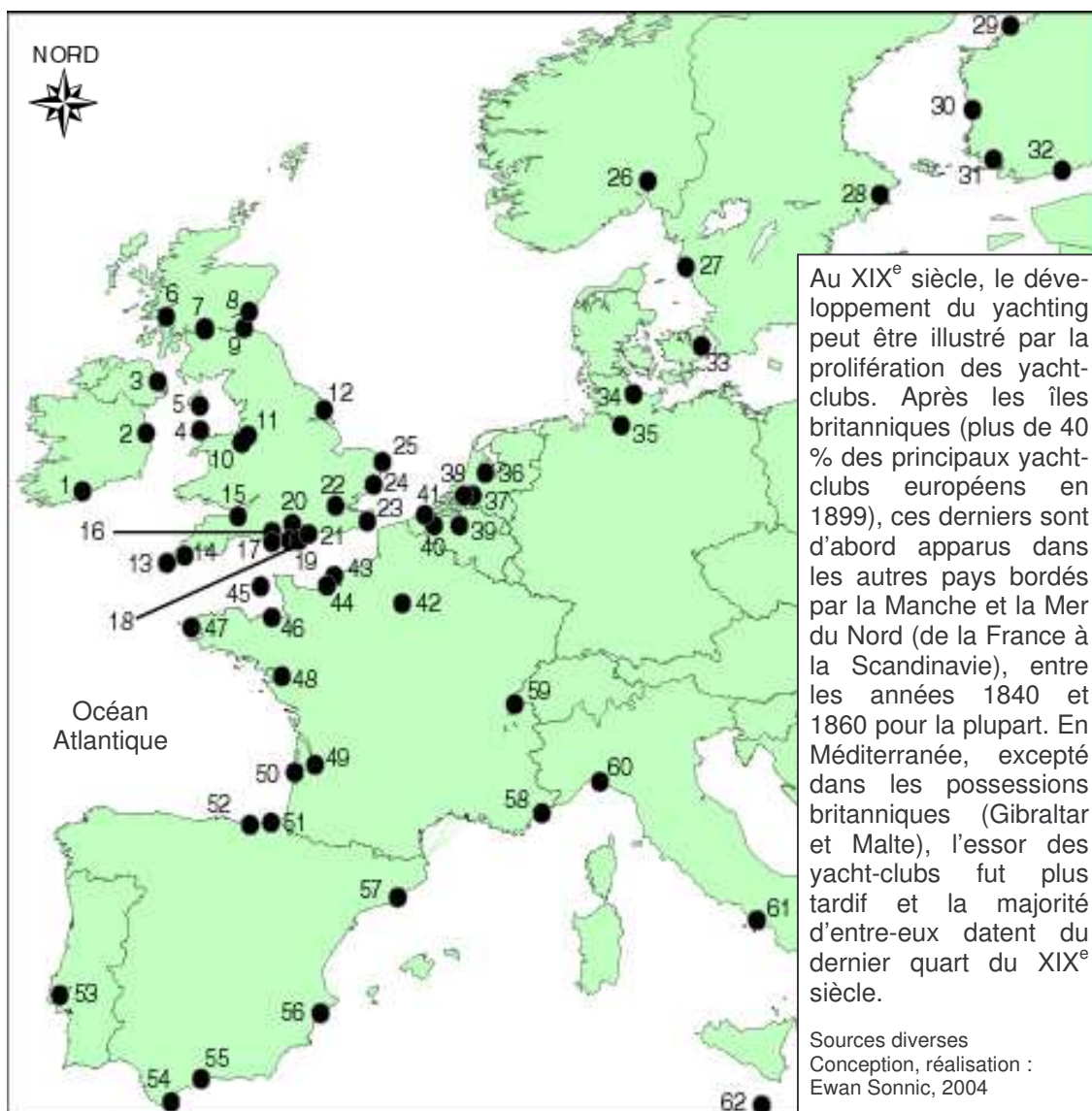
⁹⁹ AUGUSTIN Jean-Pierre, *Socoa et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965)*, 1995. D'après J. Thibault, *Sociétés et clubs sportifs dans la société française avant 1901*, in *Sport et société*, Actes du colloque, 1981.

¹⁰⁰ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

Erié en 1839. Quelques années plus tard, en 1844, naît celui de New York ainsi que celui de Hamilton aux Bermudes, une possession britannique.

Carte 1

Les principaux yacht-clubs européens au XIX^e siècle

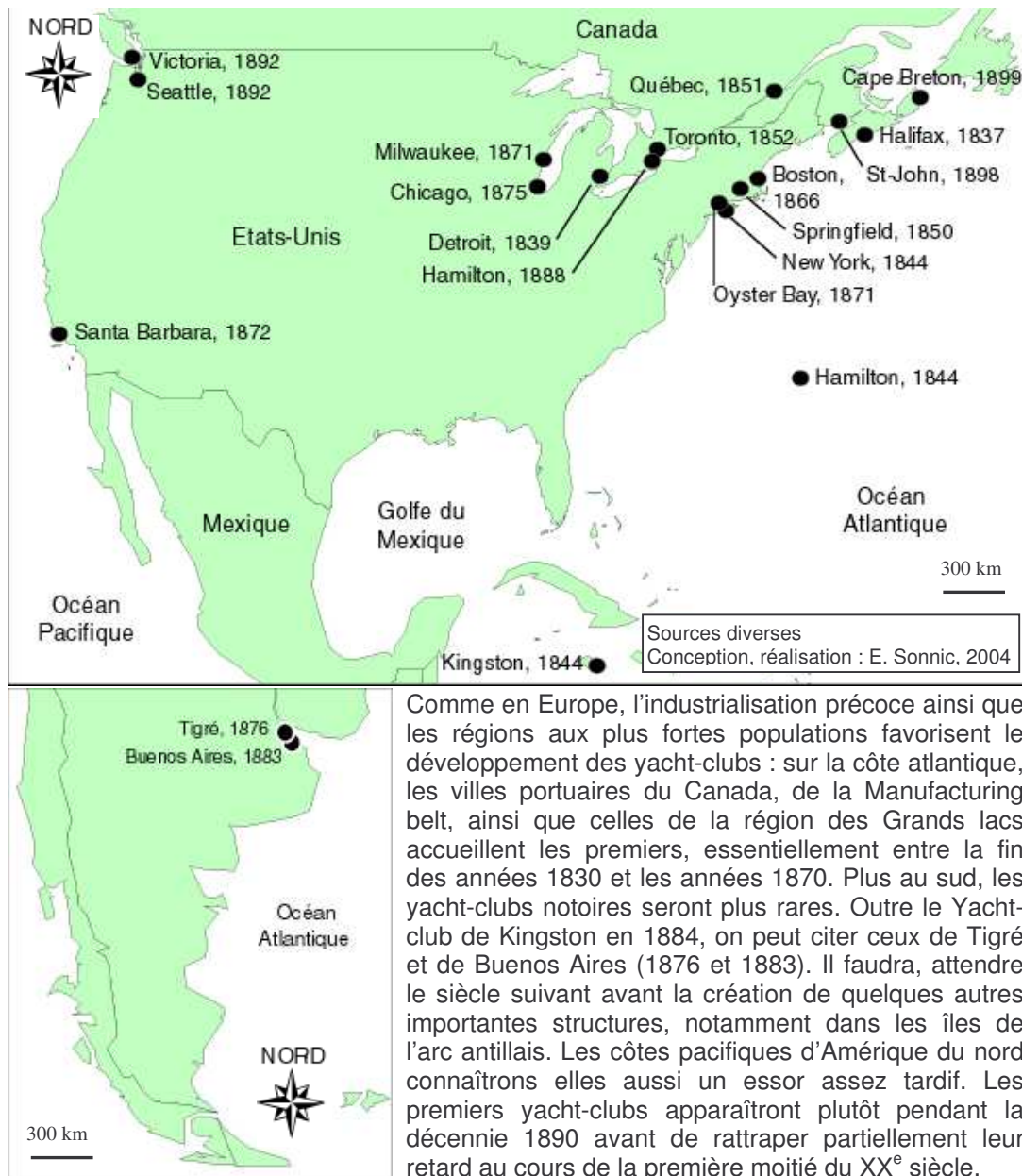


● Yacht-Club (année de création)

1 – Cork (1720)	17 – Poole (1865)	33 – Copenhague (1860)	48 – Nantes (1858)
2 – Dublin (1831)	18 – Cowes (1815)	34 – Kiel (1887)	49 – Bordeaux (1860)
3 – Belfast (1824)	19 – Ryde (1845)	35 – Hambourg (1855)	50 – Arcachon (1862)
4 – Anglesey (1885)	20 – Southampton (1837)	36 – Amsterdam (1847)	51 – San-Sebastian (18??)
5 – Douglas (1860)	21 – Portsmouth (1898)	37 – Dordrecht (1851)	52 – Bilbao (1855)
6 – Oban (1861)	22 – Londres (1775)	38 – Rotterdam (1846)	53 – Lisbonne (1856)
7 – Glasgow (1827)	23 – Douvres (18??)	39 – Anvers (1860)	54 – Gibraltar (1829)
8 – Dundee (1885)	24 – Harwich (1843)	40 – Gand (1867)	55 – Malaga (1878)
9 – Edimbourg (1835)	25 – Norwich (1859)	41 – Ostende (1860)	56 – Alicante (1889)
10 – Chester (1815)	26 – Oslo (1860)	42 – Paris (1858)	57 – Barcelone (1881)
11 – Liverpool (1844)	27 – Goteborg (1860)	43 – Le Havre (1838)	58 – Cannes (1860)
12 – Bridlington (1847)	28 – Stockholm (1830)	44 – Deauville (1878)	59 – Genève (1872)
13 – Cornouailles (1871)	29 – Kookola (1872)	45 – Îles Anglo-Normandes (1862)	60 – Gênes (1879)
14 – Plymouth (1827)	30 – Pori (1856)	46 – Saint-Malo (1880)	61 – Naples (1883)
15 – Burnham (1895)	31 – Turku (1865)	47 – Brest (1847)	62 – Malte (1835)
16 – Bournemouth (1875)	32 – Helsinki (1861)		

Carte 2 et 3

Les principaux yacht-clubs américains au XIX^e siècle

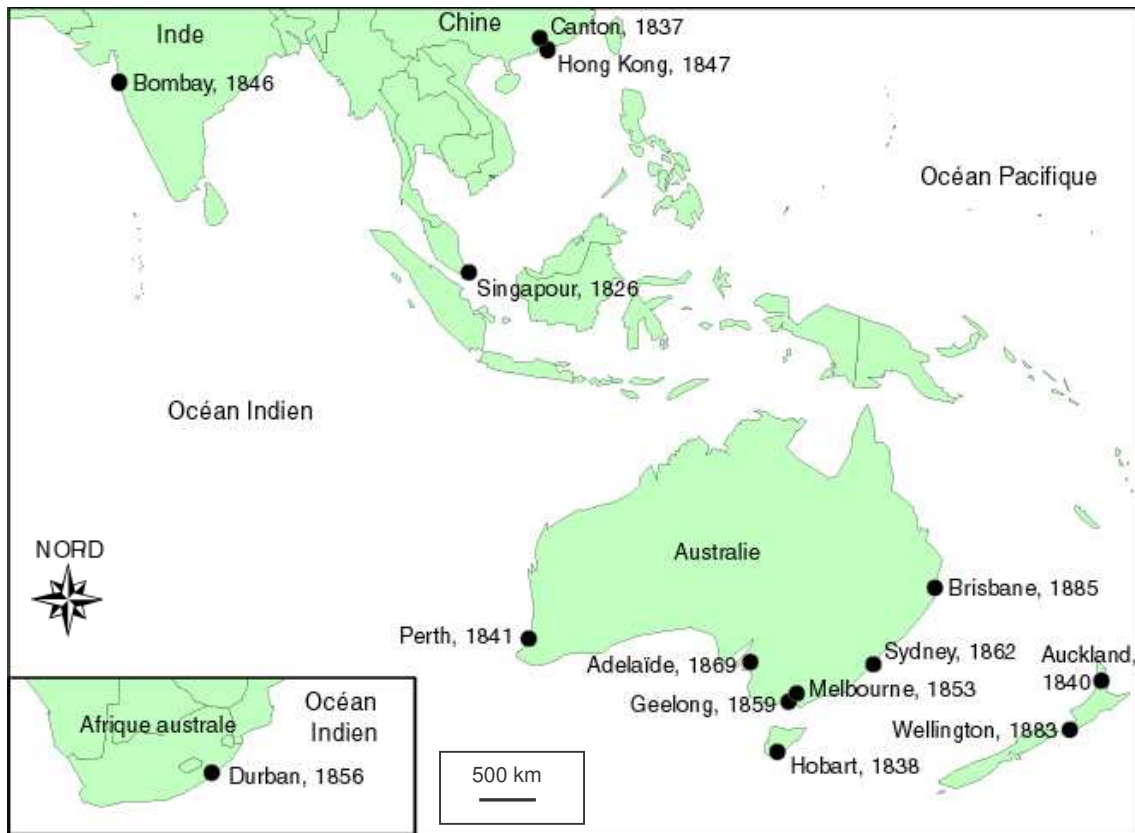


Comme en Europe, l'industrialisation précoce ainsi que les régions aux plus fortes populations favorisent le développement des yacht-clubs : sur la côte atlantique, les villes portuaires du Canada, de la Manufacturing belt, ainsi que celles de la région des Grands lacs accueillent les premiers, essentiellement entre la fin des années 1830 et les années 1870. Plus au sud, les yacht-clubs notoires seront plus rares. Outre le Yacht-club de Kingston en 1884, on peut citer ceux de Tigré et de Buenos Aires (1876 et 1883). Il faudra, attendre le siècle suivant avant la création de quelques autres importantes structures, notamment dans les îles de l'arc antillais. Les côtes pacifiques d'Amérique du nord connaîtrons elles aussi un essor assez tardif. Les premiers yacht-clubs apparaîtront plutôt pendant la décennie 1890 avant de rattraper partiellement leur retard au cours de la première moitié du XX^e siècle.

Outre pacifique et dans l'océan indien, l'essor des yacht-clubs sera plus évident (carte 4). En Asie, après Singapour, c'est à Canton (1837) puis à Bombay et Hong Kong, respectivement en 1846 et 1847, qu'ils apparaîtront à l'initiative de colons britanniques. En Océanie, c'est Hobart sur l'île de Tasmanie (1838), Auckland (1840) puis Perth (1841) qui accueilleront les premiers. Sur les côtes pacifiques nord américaines, exception faite du Victoria Yacht-Club sur l'Île de Vancouver au Canada, le développement sera plus tardif : Santa Barbara en 1872, Seattle en 1892. Il faudra même attendre le XX^e siècle pour la plupart d'entre eux : Los Angeles en 1901, Vancouver en 1905, San Diego et Oakland en 1913 et seulement 1927 pour San Francisco.

Carte 4

Les principaux yacht-clubs d'Asie, d'Océanie et d'Afrique au XIX^e siècle



Sans surprise, les yacht-clubs de l'océan Indien et du Pacifique sud sont globalement un peu plus précoces dans les possessions britanniques d'Asie du Sud-Est que dans les Etats nouvellement indépendant de l'hémisphère sud. En effet, ils datent du second quart du XIX^e siècle en Asie, alors que la plupart des premiers yacht-clubs océaniques ou sud-africain sont postérieurs à 1850. Mais ces derniers seront rapidement majoritaires dans cette partie du monde et l'Australie totalisera même la moitié des principaux yacht-clubs de cette région.

Sources diverses
Conception, réalisation : E. Sonnic, 2004

En Afrique, la mise en place de yacht-clubs sera plus timide, excepté dans les secteurs où la présence européenne est importante et permanente comme en Afrique du sud (carte 4). Le Royal Yacht-Club du Natal verra ainsi le jour en 1856. Mais il faudra attendre le XX^e siècle pour qu'un second yacht club d'envergure comparable voit le jour au Cap en 1905.

Un peu plus tard, avec l'organisation de nouvelles grandes courses et la confirmation d'épreuves telle que La coupe de l'Amérique, de hauts lieux de la régates vont progressivement s'affirmer sous l'impulsion de certains yacht-clubs. Qu'ils soient apparus au XIX^e siècle (Auckland, Québec, Plymouth, Le Havre...) ou un peu plus tard au début du XX^e (San Diego), beaucoup sont encore aujourd'hui incontournables.

A.4. Sociétés de régates et yacht-clubs en France et en Bretagne

Dans le sillage de la Société des régates du Havre, de telles structures se développent ailleurs en France, d'abord en Bretagne. Parmi les toutes premières, un certain flou subsiste parfois. En effet, si le yacht-club de Brest qui date de 1847 est assurément l'un des plus anciens en France (peut-être le second après celui du Havre), il présente une situation pour le moins paradoxale. D'abord une rade de premier plan qui aurait sans aucun doute pu abriter *une importante flotte de petits bateaux de régates ou de promenade à la journée*. Ensuite *la présence de nombreux officiers de marine*¹⁰¹, soit des acteurs susceptibles d'assurer l'animation d'un yacht-club prestigieux. Ces deux atouts, quoique non exploités, conférèrent à Brest un certain prestige, à telle enseigne que les éliminatoires de la première coupe de France de régates s'y déroulèrent en 1891. Pourtant, peut-être parce ce port fut fondé à des fins militaires, Brest ne confirmera cette réputation qu'un siècle plus tard lorsque l'aménagement du port du Moulin-Blanc au sud-est de la ville permettra enfin d'accueillir des embarcations de grande taille. Longtemps, les activités de voiles sportives et de loisirs se concentraient aux environs de l'actuel port de commerce dont les bassins actuels n'existaient pas encore. Quant aux activités portuaires traditionnelles, elles occupaient les abords de la Penfeld toujours un peu plus à l'ouest de la ville.

Les informations concernant l'année de création de la Société des régates de Vannes sont pour le moins contradictoires. Selon certaines sources¹⁰², elle serait née la même année que celle de Brest (1847). D'autres évoquent 1856¹⁰³. Parfois même les données sont volontairement peu précises puisqu'une source se basant sur les archives départementales du Morbihan indique que la Société des régates de Vannes aurait été créée *entre 1843 et 1854*¹⁰⁴. S'il existe de telles différences, c'est vraisemblablement lié au fait que certains yacht-clubs n'ont existé que le temps d'une régate. C'était probablement le cas au fond du golfe du Morbihan.

N'oublions pas que ces yacht-clubs sont apparus dans l'optique de structurer l'organisation de régates déjà existantes qui se déroulaient sporadiquement et de manière spontanée selon les opportunités. Dans le golfe du Morbihan et en baie de Quiberon, plusieurs sites étaient le théâtre de telles manifestations dès le début des

¹⁰¹ PUGET François, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, 2000.

¹⁰² Office de Tourisme de Vannes, *Revue annuelle*, 2000.

¹⁰³ BERNARD Nicolas, *Nautisme en Bretagne. Emergence et développement (1945-1995)*, 1998.

¹⁰⁴ RETIÈRE Dorothée, *Pratiques plaisancières : évolution et spatialisation dans le Solent (Grande-Bretagne) et la baie de Quiberon (France)*, 2002.

années 1830, soit au moins une vingtaine d'années avant la création d'une société des régates pérenne dans ce secteur. Bien que ces régates jouissaient localement d'une grande notoriété au regard du nombre de participants et de spectateurs (Port-Navalo, l'Île aux Moines, Conleau...), elles n'avaient certes pas l'ampleur de celles organisées dans le sud de l'Angleterre.

L'estuaire de la Loire constitue un autre haut lieu précoce de la régate. A partir de 1850, Nantes est même considéré comme le premier centre de yachting de France après Paris et il est de loin le plus important de Bretagne au regard du nombre de yachts qui s'y trouvent (graphique 1). Bénéficiant de la présence de nombreux chantiers navals et *naviguant sur l'Erdre et sur la Loire, les yachts nantais s'affrontaient aussi plus en aval : au Pellerin, à Paimbœuf, à Saint-Nazaire*¹⁰⁵ où sera organisée en 1908 la première grande semaine maritime. A Nantes, les organisateurs des régates de Trentemoult sur la rive gauche de la Loire (photographie 1) seront particulièrement actifs. La présence dans la cité des ducs de Bretagne de nombreux amateurs de courses en mer ou en rivière est loin d'être étrangère à cette agitation nautique qui se concrétisera par la création du cercle nautique de Nantes en 1858, la même année que la Société des Régates Parisienne.

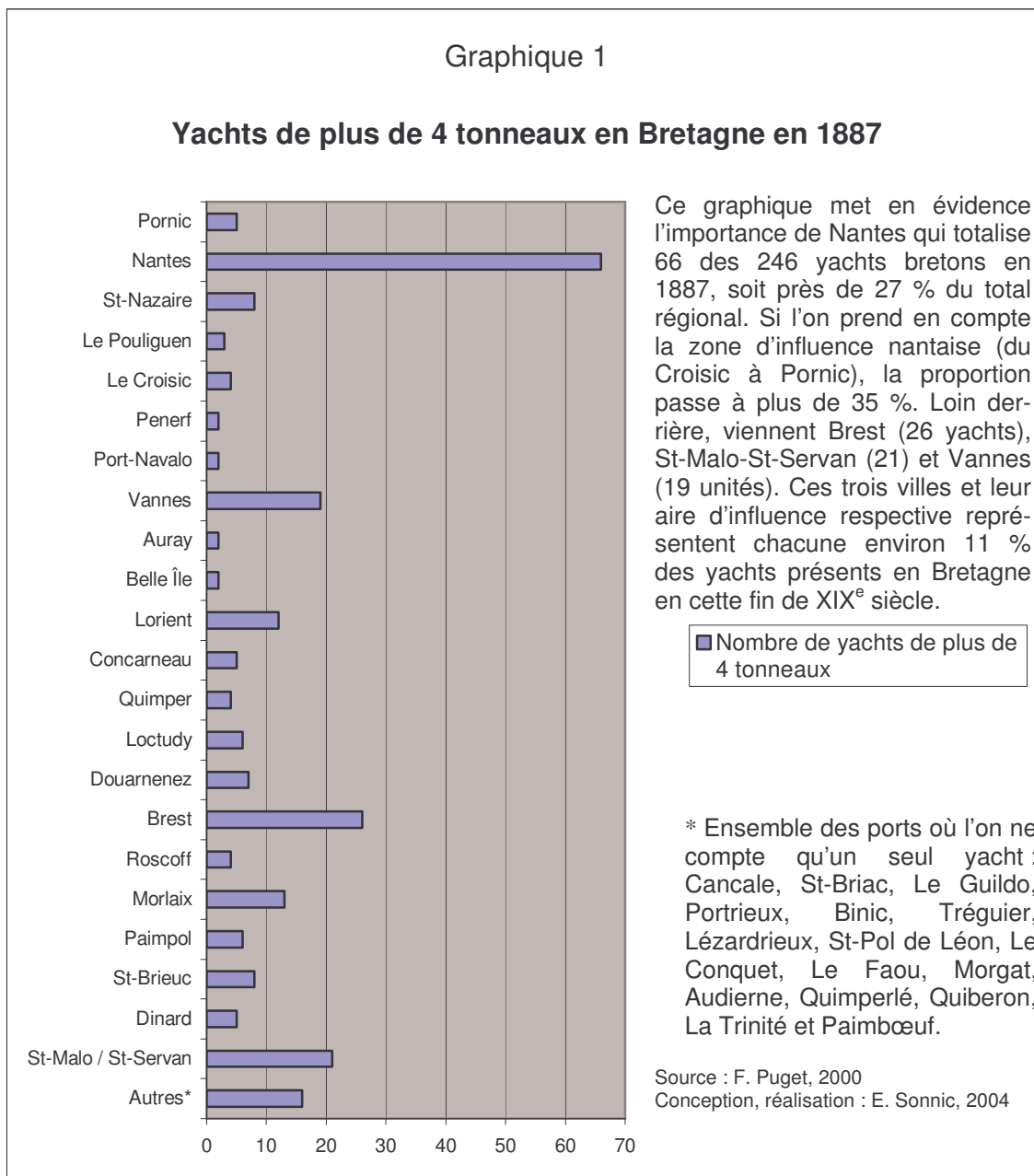
Parmi les principales bases de départ de régates s'affirmant sur les côtes de Bretagne nord, Saint-Malo organise de telles manifestations parmi les plus importantes de France dès 1848. Grâce au voisinage britannique ainsi qu'à la fonctionnalité de ses équipements portuaires, la cité corsaire accueille chaque année un important contingent d'équipages venant du sud de l'Angleterre. Mais curieusement, la société des régates de la cité corsaire n'apparaît qu'en 1880. Toutefois, les toutes premières régates malouines concerneront l'aviron avant que les voiliers ne prennent le relais. D'ailleurs en ce milieu de XIX^e siècle on utilise encore le terme de « canotiers » pour désigner les adeptes de la voile. Il est vrai qu'auparavant, l'essentiel des pratiques nautiques en France, notamment autour de la capitale, se résume à la pratique de l'aviron en rivière. Aussi n'est-il pas surprenant que le premier ouvrage historique notable sur les activités de voile et d'aviron paraisse sous le titre « Le canotage en France » (1858) à l'initiative de quelques *régatiers parisiens regroupés autour du journaliste Alphonse Karl*.¹⁰⁶

Au contraire de ceux de Saint-Malo ou de Nantes, les régatiers de Cancale et des autres lieux de régates en Bretagne sont souvent bien plus modestes et les bateaux utilisés sont

¹⁰⁵ PUGET François, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, 2000.

¹⁰⁶ Ibidem.

d’abord des navires de travail souvent améliorés pour plus de compétitivité. Leur succès auprès des populations locales comme celles du golfe du Morbihan, de la côte de Granit rose ou encore de Cancale est apparemment indiscutable (cf. illustration 1 et 2).



Photographie 1

Régates de Trentemoult en 1883



in *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, F. PUGET, 2000.

Illustration 1

Régates à Perros



Peu de temps après leur apparition, les régates organisées au large des côtes bretonnes font partie des thèmes de prédilection de nombreux artistes peintres. Ci-contre, *Les régates à Perros* de Maurice DENIS (1892)

Dans un autre style, le tableau *Les régates à Cancale* en page suivante met en évidence le large succès que pouvait déjà rencontrer ce type de manifestation.

Illustration 2

Les régates à Cancale



Eugène FEYEN, *Les régates à Cancale*, 1873, Collection particulière

Depuis 1845, des régates opposaient patrons et équipages cancalais. La foule s'assemblait au pied du phare où l'on avait dressé les estrades officielles et hissé le grand pavois, les flammes et pavillons de fête, pour assister à la course de bateaux qui se déroule au large.¹⁰⁷ Les régates de cancale rassemblaient chaque fois près de 300 bisquines (bateaux de pêche traditionnels de la baie du Mont Saint-Michel et notamment des ports de Cancale et Granville). Des élites aux classes populaires, ces épreuves nautiques rassemblaient un public nombreux et varié. Il faut préciser qu'en ce XIX^e siècle, aucune activité ludique ou sportive n'était en mesure de concurrencer la régates en terme d'affluence. Pour des questions de coût et de potentiel d'accueil du public, l'accès aux enceintes sportives d'activités plus ou moins récentes et pour la plupart balbutiantes (courses hippiques, football, tennis, etc.) était limité. A l'inverse, sur les rivages, et comme le souligne cette peinture d'E. Feyen, *il n'était pas possible de sélectionner l'assistance, d'empêcher la foule de partager (de loin) l'excitation de la compétition à voile. Cette promiscuité des classes n'étant pas désirable, les sociétés de régates construisirent des tribunes réservées à leurs membres et leurs beaux invités. Ainsi, l'assistance aux régates reproduisait de manière géographique, les states de la société d'alors. En haut (de la tribune), les édiles et ces élus membres du club ou du cercle (ô combien fermé). Plus bas mais debout, déambulant sur la rive, les bourgeois que leurs trop beaux atours empêchent de s'asseoir par terre. Plus bas encore, (...) la plèbe endimanchée¹⁰⁸, assise sur les rochers.*

La baie de Morlaix connaîtra aussi une animation précoce : avec l'apparition des premiers touristes, des régates s'y déroulent dès 1851 avant la création de la Société des régates de Morlaix en 1874. Afin de disputer eux aussi leurs propres courses nautiques, les régatiers de Perros, Cancale, du golfe du Morbihan, de la baie de Morlaix et

¹⁰⁷ DELOUCHE Denise, *La Bretagne des peintres*, Comité régional du tourisme de Bretagne, 2002.

¹⁰⁸ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

d'ailleurs en Bretagne, qui sont avant tout des travailleurs de la mer (pêcheurs, charpentiers de marines, conchyliculteurs, marins de commerce...), bricolent donc dans leurs ateliers canots et chaloupes. Les rivalités entre pêcheurs de différents ports sont parfois manifestes : les bisquines cancalaises se mesurent régulièrement à leurs homologues de Granville. Certains pratiquent également la croisière côtière et la pêche-plaisance. Il arrive aussi que des régates mixtes s'improvisent contre les équipages des yachts même si, le plus souvent, les régatiers s'affrontent au sein de leur propre groupe social. Deux courants se distinguent donc parmi les pionniers de la navigation de loisir : ceux pour qui le bateau est un symbole de richesse et ceux pour lesquels il constitue d'abord un indispensable outil de travail.

En cette seconde moitié du XIX^e siècle, d'autres structures de type yacht-club ou société de régates apparaîtront sur les côtes bretonnes conférant à la région une place enviable à l'échelle nationale (carte 5) : Paimpol en 1854, La Baule en 1872, Lorient l'année suivante. Mais les créations s'accéléreront surtout à partir de la fin des années 1870 avec la Société des régates de la Trinité sur Mer (1879), celles de Loctudy (1881), de Douarnenez (1883), de l'Île-Tudy-Loctudy en 1884, de Pornic en 1886, du Yacht-Club de l'Odet à Bénodet en 1893 ou encore des Sociétés nautiques du Palais à Belle-Île et de Quiberon en 1896. La publication de la revue hebdomadaire *Le Yacht* qui fera la promotion des associations nautiques existantes, n'est pas étrangère à ces créations accrues de sociétés de régates et autres yacht-clubs. Dès lors, on régatè avec d'autant plus d'acharnement *tandis qu'une formidable émulation pousse architectes et chantiers à l'innovation.*¹⁰⁹

Autre confirmation de cette précocité bretonne rappelée par Michel Roux¹¹⁰, les écrits de Maurice Rondet-Saint¹¹¹, président de la ligue maritime¹¹² au début du XX^e siècle. Faisant référence à un tour de France à la voile, il décrit le secteur compris entre le cap de La Hague et Ouessant comme *le noyau même du yachting français*. Paradoxalement pourtant, les premières régates s'étant déroulées au large des côtes françaises furent vraisemblablement... britanniques. Des équipages, principalement originaires du Royal Yacht Squadron de Cowes sur l'île de Wight et désireux d'évoluer en de nouveaux espaces nautiques, traversèrent la Manche au plus court et régatèrent notamment à

¹⁰⁹ PUGET François, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, 2000.

¹¹⁰ ROUX Michel, *L'imaginaire marin des français*, 1997.

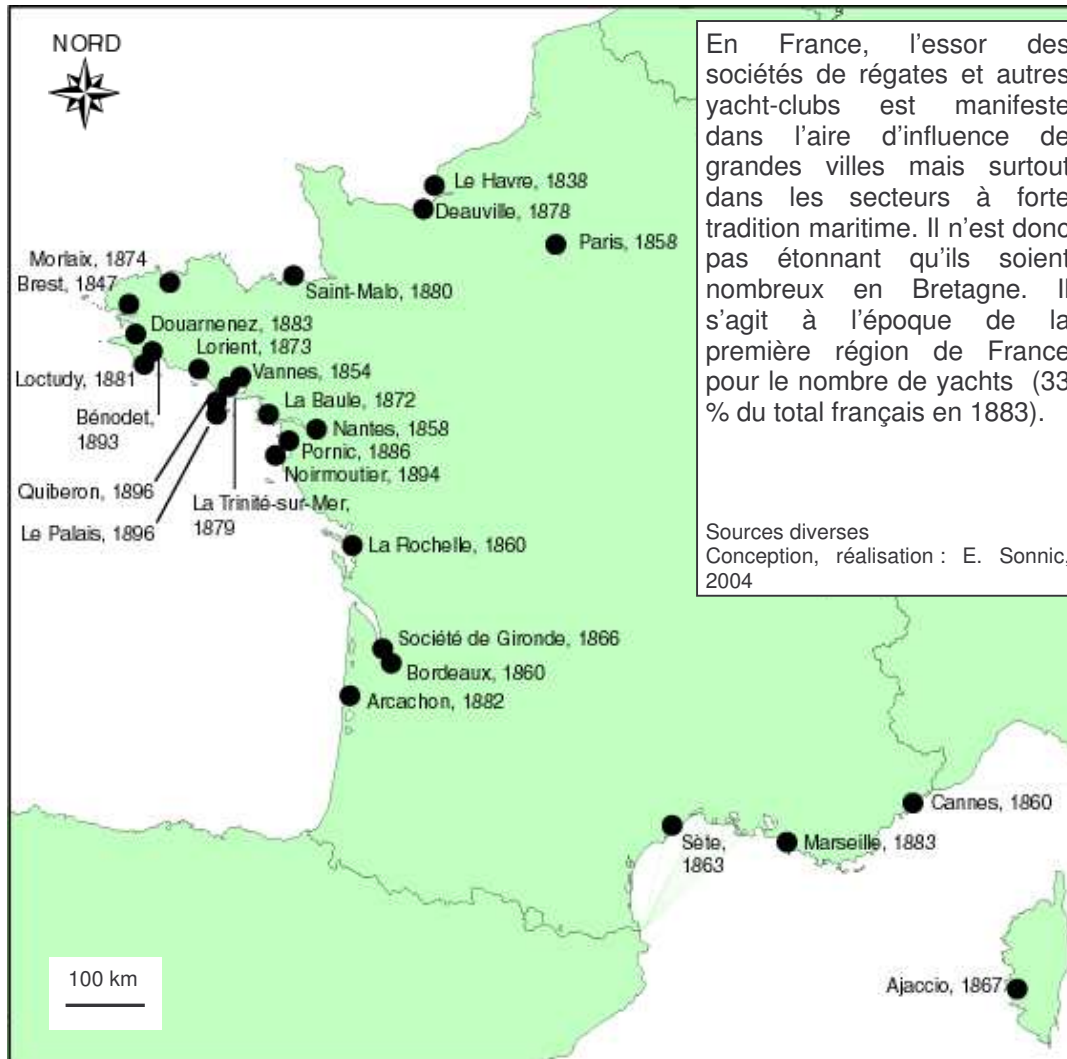
¹¹¹ RONDET-SAINT Maurice, *L'avenir de la France est sur mer*, 1911.

¹¹² La Ligue Maritime (et coloniale) : association civile, reconnue d'utilité publique, héritière de la Ligue Maritime Française créée en 1899. Son but était de créer une opinion maritime afin de développer les quatre marines (guerre, commerce, pêche et plaisance).

Cherbourg en 1827 et 1831, puis à Calais en 1836¹¹³. Mais revenons au développement endogène du yachting français.

Carte 5

Les yacht-clubs français au XIXe siècle



Parmi les sociétés de régates, sous l'impulsion d'un président particulièrement impliqué qui deviendra par la suite le vice-président du Yacht-Club de France, celle de l'Île-Tudy-Loctudy est rapidement l'une des plus actives de Bretagne comme semble vouloir le souligner le style typographique employé pour l'un de ses programmes officiels (illustration 3). D'autres régions françaises ont également connu localement une intense activité régatère ayant entraîné l'ouverture de centres nautiques actifs (cf. carte 5). En Normandie, la Société des régates du Havre sera rejointe par celle de Deauville en 1878. Sur la côte atlantique, citons la Société des Régates rochelaise (1860) ou celle de Noirmoutier en 1894 mais surtout les clubs de la côte aquitaine : créations du Cercle

¹¹³ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

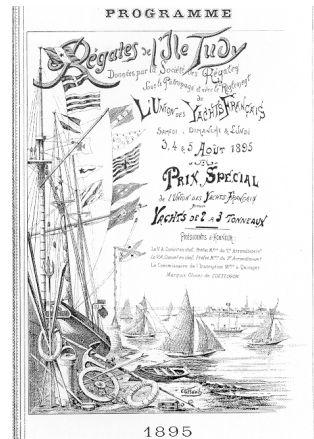
nautique de Bordeaux (1860), de la Société de Gironde en 1866 puis de la Société de voile d'Arcachon en 1882. Plus au sud, et ce malgré un développement balnéaire particulièrement précoce relatif au statut de station impériale de Biarritz, la côte basque française ne sera concernée que plus tardivement par l'avènement d'un yacht club (1926). Les côtes méditerranéennes ne seront pas en reste : Cannes et Sète respectivement en 1860 et 1863, Ajaccio en 1867, Marseille (1883).

Illustration 3

Programme 1895 des Régates de l'Île-Tudy

Grâce à l'action du président de la Société des régates, Maurice de Laubrière, les régates de L'Île-Tudy figurent très vite parmi les plus importantes en Bretagne.

in *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, F. PUGET, 2000.



Partout en France, grâce à l'apparition des sociétés de régates, les courses nautiques autrefois improvisées deviennent rapidement officielles. Cette officialisation rendue possible par le rôle d'organisateur de ces sociétés et autres yacht-clubs, motivera d'autant plus les yachtmen. Avides de reconnaissance, ils *commandent à des chantiers navals des bateaux spécifiquement élaborés combinant esthétique et vitesse*¹¹⁴ afin de posséder le navire le plus compétitif et le plus beau possible. Cependant, si les yacht-clubs français sont encore rarissimes lors de la première moitié du XIX^e siècle, l'explication relève d'abord du droit, car à la question « *Comment peut-on naviguer pour le plaisir dans la France du XVIII^e siècle ?* » la réponse est... « *on ne peut pas !* »¹¹⁵. Pour l'administration de l'époque, un bateau navigant en mer ne peut être inscrit qu'en tant que navire de pêche, de commerce ou de la Marine Nationale. Conséquence : les propriétaires de yachts étaient verbalisés en cas de contrôle. Devant ce vide juridique, *le plus teigneux d'entre eux, un Malouin dénommé Auguste Pagelet, finira par obtenir gain de cause*¹¹⁶. Refusant de payer sa contravention, il décida d'ester en justice. Suite à cette action devant les tribunaux, l'État conféra en 1850 un cadre légal à la navigation de loisir en créant un « rôle de plaisance ». En Grande Bretagne, il était déjà possible d'inscrire un bateau en tant que navire de plaisance depuis la fin du XVIII^e siècle. Désormais officielle en France, la navigation de loisir sera suivie de près

¹¹⁴ MARCUS Thierry, *L'espace portuaire des villes littorales en Bretagne sud*, 1998.

¹¹⁵ LE CARRER Olivier, *Un siècle de voile*, 2003.

¹¹⁶ Ibidem.

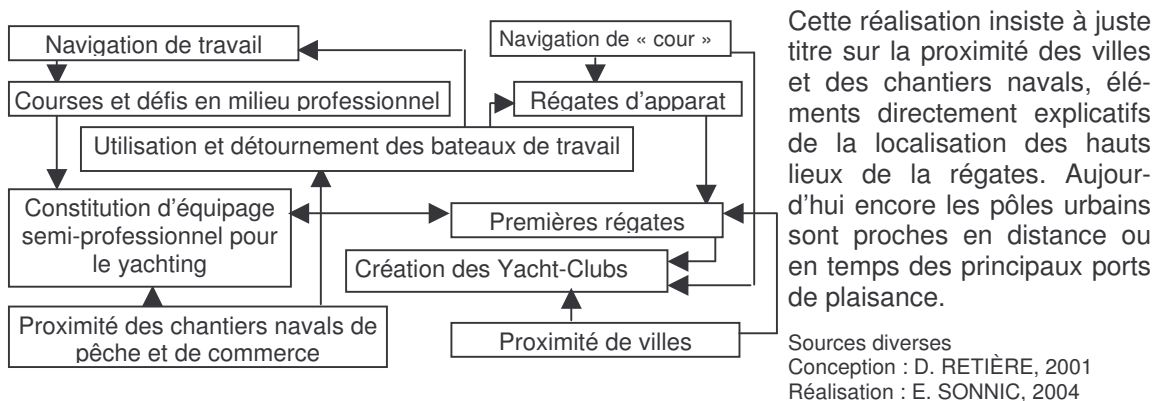
par l'État qui encouragera en ce sens la création du Yacht-Club de France en 1867. Cette structure d'abord appelée « Société d'encouragement pour la navigation de plaisance » avait pour objet d'organiser l'activité du yachting.

Bien que le yachting des classes aisées constitue sans aucun doute la manifestation la plus évidente d'une navigation de loisir au XIX^e siècle, *il serait faux de croire que seuls les riches prenaient (ou faisaient semblant de prendre) plaisir à la navigation. La fascination de la mer et des bateaux agissait sur tout le monde sans distinction de sexe ou de classe sociale*¹¹⁷. Certains pouvaient s'adonner sans trop de difficultés aux plaisirs de la navigation : nous l'avons évoqué précédemment, il s'agit d'abord des professionnels de la mer (pêcheurs, conchyliculteurs...) qui utilisaient à l'occasion leur bateau de travail pour des pratiques plus ludiques (balades, régates...). Même au sein d'autres groupes sociaux, pourtant étrangers au monde de la mer, certains ont également goûté aux plaisirs de la navigation : *dans les villes, les employés devenaient canotiers le dimanche. (...) Ils étaient ainsi des centaines, des milliers ... à faire du yachting à la petite semaine, sans le style ni la débauche d'argent qui caractérisaient cette activité. (...) C'est finalement ce plaisir-là qui survécut, plus que les fantaisies des magnats.*¹¹⁸

La plupart d'entre-eux achetait d'occasion de petites embarcations (canots, petits cotres...). Au prix de quelques sacrifices, il était possible d'en acquérir pour moins de 200 francs (environ le montant du salaire mensuel d'un ouvrier à l'époque). L'évolution des pratiques relatives à la navigation sportive et de loisir antérieures à la plaisance contemporaine et que nous venons de rappeler en quelques pages, a notamment été illustrée à travers la figure 1.

Figure 1

Evolution de la navigation de loisir durant la protoplaisance (d'après D. Retière)



¹¹⁷ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

¹¹⁸ Ibidem.

A.5. Les premières diffusions de l'enseignement de la voile

Jusqu'à la fin des années 1930, l'apprentissage de la voile ne s'effectuait qu'au sein d'un cercle restreint de proches déjà adeptes du yachting (amis, membres de la famille). Autant dire que la diffusion de cette pratique était quasi inexistante jusqu'à ce qu'une structure s'oriente enfin vers l'apprentissage de la navigation. Apparue en 1926 sous le nom Yacht Canot Club, elle *devient officiellement le Yacht-Club basque*¹¹⁹ en 1935, date à laquelle elle s'attèle également à la formation alors qu'elle n'était qu'organisatrice de régates au cours de ses premières années d'existence. C'est aussi en cette année 1935 que ce club emménage au fort de Socoa en baie de Saint-Jean de Luz. Sous l'impulsion des membres du comité directeur et notamment du commandant Maurice Rocq, le centre ne se bornera pas à l'apprentissage de la seule navigation mais également au travail de matelotage. Il organisera par ailleurs *des exposés sur les coutumes et les traditions maritimes*¹²⁰. Mais parler de démocratisation est encore prématuré car, conformément au *yachting élitiste d'avant guerre en casquette blanche*,¹²¹ cette formation, impliquant le port de l'uniforme, est avant tout destinée à la jeunesse des catégories sociales aisées pour en faire de parfaits yachtmen.

L'initiative du commandant Rocq aura des échos jusqu'au sommet de l'Etat à tel point que le Commissariat aux Sports du gouvernement de Vichy lui confiera un ambitieux programme en faveur de l'apprentissage de la navigation à voile en France. Suite à la défaite de 1940, le but du régime est de favoriser par tous les moyens possibles (l'école, la famille, les mouvements de jeunes, les structures sportives...) un élan patriotique de grande ampleur et les activités nautiques étaient susceptibles de participer à cet élan aux yeux du responsable du Commissariat aux Sports de l'époque. Ce dernier qui n'était autre que Jean Borotra¹²², lui même basque d'origine, a naturellement pensé au commandant Rocq pour cette mission dans le cadre de laquelle il est chargé d'installer des centres d'apprentissage de voile sur les littoraux maritimes ou lacustres de France. Dans le contexte difficile de l'occupation, seulement quatre centres ont été créés *en 1943 : le centre Virginie Hériot de Socoa, le centre Colbert d'Annecy, le centre*

¹¹⁹ AUGUSTIN Jean-Pierre, *Socoo et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965)*, 1995.

¹²⁰ Ibidem.

¹²¹ PUGET François, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, 2000.

¹²² Jean BOROTRA : polytechnicien et ancien international de Tennis. Lui et quelques autres champions de ce sport (Lacoste, Cochet, Brugnon) étaient surnommés « les mousquetaires ».

*Câssard de Nantes et le centre Bougainville de Sartrouville*¹²³. L'année suivante, la création de quatorze unités supplémentaires avait été prévue. Elle devait permettre *d'héberger, sous tente, de mille à mille cinq cents stagiaires (...) mais le projet restera sans suite et seuls les quatre centres pionniers fonctionneront en continuité*¹²⁴ quelques temps encore avant de connaître des fortunes diverses (annexion, changement de statut...). Seul celui de Socoa poursuivra encore quelques années l'action entamée sous le gouvernement de Vichy avant de voir sa mission redéfinie en 1948 dans le but de correspondre davantage aux aspirations gouvernementales de l'après Libération. En ce sens, le Secrétariat d'Etat à l'Enseignement technique, à la Jeunesse et aux Sports favorise le recrutement de professeurs d'éducation physique spécialisés dans les activités nautiques pour en faire les cadres des futurs centres de formation.

B) LA RÉVOLUTION DE LA NAVIGATION DE LOISIR ET L'AFFIRMATION DE LA PLAISANCE CONTEMPORAINE

Jusqu'à l'aube des années 1960 les yachts, présents dans plusieurs ports, constituaient l'essentiel des navires de loisir en France. C'est ce qui ressort des publications de l'époque¹²⁵. Certes des embarcations de loisir de plus petites tailles, créées par une nouvelle génération d'architectes navals, existaient déjà depuis la fin des années 1940 au célèbre centre nautique des Glénans ou encore dans l'école de voile de Socoa, mais leur essor sur les côtes coïncidera avec la médiatisation des premiers exploits d'Eric Tabarly qui feront office de détonateur. D'ailleurs, comment aurait-il pu en être autrement auparavant dans la France du début des années 1950, une époque où près d'un foyer sur trois n'avait pas l'eau courante tandis que les deux tiers des logements n'étaient pas équipés en sanitaires intérieurs ?

Outre le contexte socio-politico-économique (apparition des premiers congés payés et réduction du temps de travail) et les progrès techniques (généralisation de la production en série, augmentation des parc automobile et de bateaux, développement médiatique, conception de nouveaux matériaux moins onéreux notamment utiles à la construction navale), c'est bel et bien l'action de certains pionniers qui s'avèrera déterminante et conduira à l'essor de la plaisance. Le recul que nous avons aujourd'hui nous permet d'affirmer, qu'ensemble, ces événements sont à l'origine de ce que l'on peut appeler « La

¹²³ AUGUSTIN Jean-Pierre, *Socoa et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965)*, 1995.

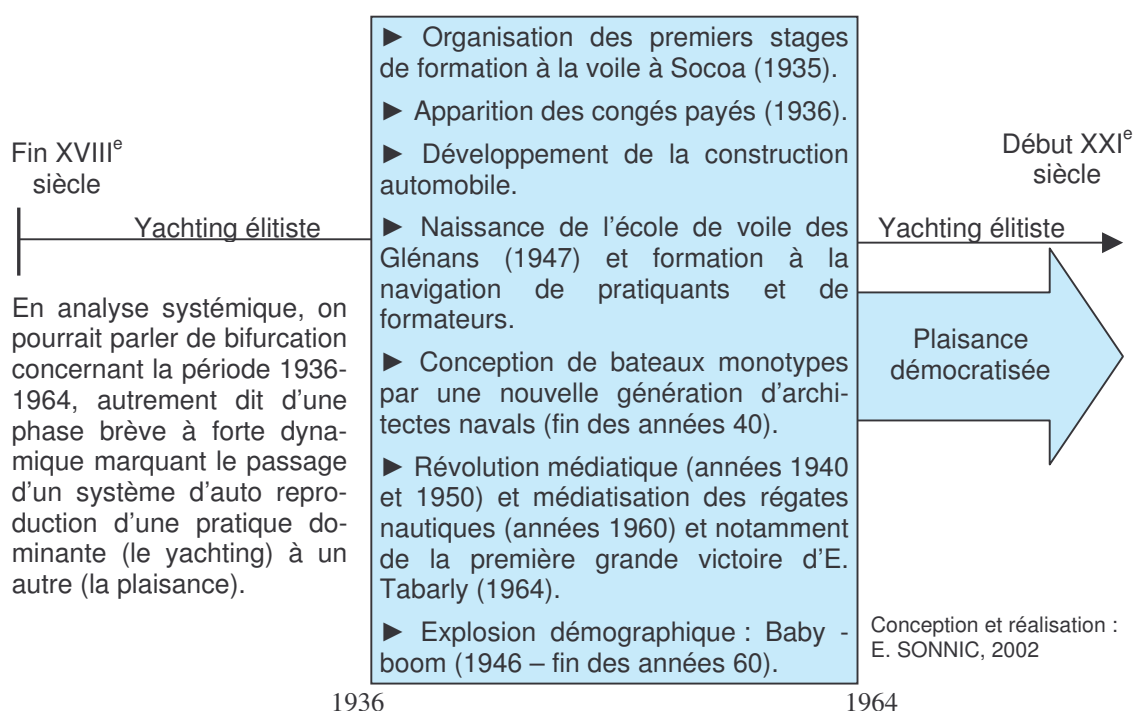
¹²⁴ Ibidem.

¹²⁵ PÉTILLON Roger, *La navigation de plaisance*, 1965.

révolution de la navigation de loisir » (figure 2). Le yachting, parfois appelé « grande plaisance », toujours réservé à des classes sociales au très haut niveau de vie, est dès lors devenu très minoritaire au sein des activités nautiques, d'autant plus que la guerre 39-40 a aussi engendré la destruction d'une partie des yachts existants. Il n'empêche que, dans l'absolu, après qu'une flotte comparable à celle d'avant guerre ait été reconstituée quelques années plus tard, le rythme de croissance de ce loisir n'est pas en perte de vitesse, bien au contraire.

Figure 2

La révolution de la navigation de loisir en France



Parmi les évènements présentés dans la figure 2, le triptyque « Centres de formation à la navigation – Nouvelle génération d'architectes navals – Skippers de renom » est le facteur directement explicatif de l'essor de la plaisance. Il mérite, à ce titre, d'être présenté plus en détail.

B.1. Les acteurs de la formation à la navigation,...

B.1.1. Le centre Virginie Hériot de Socoa

Le centre de Socoa, soutenu par l'État sous le gouvernement de Vichy va également bénéficier après 1945 de la relance des activités nautiques par le secrétariat d'Etat à l'Enseignement Technique à la Jeunesse et aux Sports. Bien que les mouvements créés

sous l'occupation aient été dissous, bon nombre d'*éléments mis en place dans le domaine des sports et de la jeunesse par Vichy ne sont pas rejetés à la Libération.*¹²⁶ Un document rédigé par le commandant Rocq est d'ailleurs repris. Certes, il donnait la priorité à la formation d'*une élite afin que la France conserve son rang de grande nation maritime mais il ne s'opposait pas à l'idée d'une diffusion au plus grand nombre lorsque les ressources le permettraient : « Quand les cadres et moniteurs seront formés dans les premiers centres, d'autres, de caractère plus populaire, pourront être créés. Mais ils poseront de façon plus vaste le besoin de mettre ensuite des bateaux à disposition de la jeunesse ainsi instruite. Cette conséquence inéluctable ne doit jamais être perdue de vue pour éviter les rancœurs justifiées. »*¹²⁷ Ce qu'avait envisagé Rocq aurait très bien pu se vérifier si la croissance du parc de bateaux n'eut pas été aussi importante après la Libération car le centre de Socoa aura formé plus de dix mille stagiaires entre 1935 et 1965 avant d'être repris par l'Union nationale des Centres sportifs de Plein Air (UCPA). Cette reprise de Socoa s'explique à l'époque par le besoin de nouvelles organisations dans un contexte de progression sans précédent du nautisme.

B.1.2. Le centre nautique des Glénans

Véritable institution, le centre nautique des Glénans (CNG) est aujourd'hui considéré comme le meilleur centre d'apprentissage de la voile en France et l'un des plus réputés au monde. Il est sans doute avec celui de Socoa, le premier à connaître une audience nationale. L'aventure des îles de Glénan débute en 1947 sous l'impulsion d'Hélène et Philippe Viannay. Avec quelques compagnons, ils débarquent au cœur de l'archipel sur l'île du Loc'h et y créent le Centre International de Formation qui donnera naissance au CNG en 1952. Entre temps, la base nautique avait déménagé sur une autre île de l'archipel, celle de Penfret. Le centre est aujourd'hui éclaté sur quatre îles. Le couple Vianney avait découvert ce site à l'automne 1945 à l'occasion d'un séjour sur les côtes sud du Finistère. La plupart des membres fondateurs sont d'anciens résistants, des rescapés des camps de concentration ou des fils de victimes de la guerre. Tous étaient emprunts de liberté et d'humanisme. L'esprit des Glénans est déjà là. Cependant, vivre quotidiennement sur ces îles, demandait naturellement de connaître le milieu marin, ses mouvements et ses humeurs. Aussi, dès 1945, côtoyèrent-ils ceux qui vivaient de la mer : avec des marins de Concarneau, ils navigueront à bord de thoniers à l'écart des

¹²⁶ AUGUSTIN Jean-Pierre, *Socoa et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965)*, 1995.

¹²⁷ Ibidem.

milieux fermés du yachting élitiste d'avant guerre. *Une cuisine improvisée dans la cabine d'un ancien chalutier, des tentes marabouts achetées dans les surplus de l'armée américaine, quelques planches sur des tréteaux en guise de salle à manger*¹²⁸ constituaient le quotidien des premiers stagiaires du centre.

Bien que le terme d' « école de voile » soit parfois usité pour évoquer les Glénans, ce n'est pas un hasard si c'est celui de « centre nautique » qui fut choisi par ses fondateurs. *Les Glénans sont une approche du milieu maritime, et non la seule initiation à la voile. Ils en enseignent la rudesse, la brutalité, la poésie. Ils apprennent à vivre dans un univers où importent d'abord le vent, les marées, le respect de la nature, les oiseaux de mer mais aussi la connaissance des hommes et de leur mode de vie*¹²⁹. Il s'agit donc aussi et avant tout de la diffusion d'une certaine philosophie.

Cet état d'esprit est également véhiculé par le cours des Glénans, dont le premier tome est publié en 1961. En 1997, année du cinquantenaire du centre, cette « bible » traduite en quatre langues, est déjà tirée à plus de 600.000 exemplaires toutes éditions confondues (800.000 exemplaires fin 2002). Depuis des décennies, ce centre est la référence française et l'une des références mondiales pour l'initiation à la voile et au monde marin. Plus tard, afin de diffuser encore plus largement son savoir faire et son état d'esprit, il ouvre de nouvelles bases : Paimpol en 1965, Bonifacio en 1968, l'Ile d'Arz (golfe du Morbihan) et Baltimore (Irlande) en 1969, Marseillan (étang de Thau) en 1970... Le choix des sites, tous remarquables, tant esthétiquement que techniquement (vents, courants, marées...), a joué un rôle prépondérant dans le succès du centre des Glénans qui est aussi à l'origine de l'école des chefs de bases nautiques fondée à Concarneau en 1965. Depuis la fin des années 1940, les Glénans ont initié, directement ou par l'intermédiaire des responsables de centres nautiques et d'écoles de voile préalablement formés, des adeptes de la voile par centaines de milliers. *En 1974, quand le CNG est reconnu d'utilité publique, près de 50.000 stagiaires y ont été accueillis (...). Environ un plaisancier sur quatre est ainsi passé par les Glénans*¹³⁰ à cette date. Annuellement, ce sont 12 à 13.000 stagiaires et 800 moniteurs bénévoles qui sont accueillis dans les différentes bases du centre.

¹²⁸ GUÉRY Jean-Louis *L'école des Glénans, cinquante ans au service de la voile*, 1997.

¹²⁹ BARRAULT Jean-Michel citation extraite de « *La personnalité bretonne et la mer* » de Claude BENOIT in *Histoire générale de la Bretagne et des Bretons* Tome 1.

¹³⁰ PUGET François, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, 2000.

B.1.3. L'Union Nautique Française (UNF)

L'UNF, qui récupèrera les bateaux de l'un des quatre centres d'apprentissage de la voile établis sous l'occupation, en l'occurrence celui d'Annecy, participera également à la démocratisation de la navigation de loisir. Elle favorisera notamment la construction de nombreuses embarcations nouvelles imaginées par une nouvelle génération d'architectes navals. Elle fusionnera en 1965 avec une autre structure chargée de développer les pratiques sportives après la Libération : l'Union Nationale des centres de Montagne (UNCM), formant ainsi l'UCPA (Union nationale des Centres de Plein Air), une association à but non lucratif cogérée par le ministère de la jeunesse et des sports qui existe toujours aujourd'hui.

B.2. ... des architectes navals...

La crainte légitime du commandant Rocq qui évoquait, dans le contexte d'une démocratisation future de la voile, la possibilité d'une croissance insuffisante du nombre de bateaux réservés à l'apprentissage, était-elle partagée ? Il semblerait que oui au regard de la multiplication soudaine des dériveurs légers. A l'origine de cette augmentation du nombre d'embarcations : une nouvelle génération d'architectes navals qui ont eux aussi joué un rôle essentiel pour que la navigation de loisir puisse enfin se démocratiser. Ils disposaient désormais de matériaux plus économiques (panneaux de bois collé, contreplaqué, polyester...). Ces matériaux permettant la construction de coques bien plus légères qu'avant guerre, les voiles sont alors réduites sans pour autant rendre les bateaux moins performants, bien au contraire. Là encore, des économies sont réalisées. Jean-Jacques Herbulot, un des membres fondateurs du centre des Glénans lancera plusieurs prototypes célèbres : le Vaurien créé en 1951 et présenté au salon nautique de Paris en 1952, la Caravelle l'année suivante, le Corsaire en 1954... L'un des objectifs essentiels de J-J.Herbulot ainsi que d'Hélène et Philippe Viannay, était de permettre au plus grand nombre d'acquérir une embarcation et de naviguer. C'est pourquoi la réalisation d'un Vaurien, une appellation de circonstance, ne devait-elle pas excéder le coût de fabrication de deux vélos. Aussi sa longueur de coque ne devait-elle rien au hasard (4,08 m) puisque par souci d'économie, elle devait correspondre à la taille maximale des feuilles disponibles de contreplaqué (4,10 m). Pari gagné puisque son prix de vente était de 55.000 francs de l'époque soit, rapporté au pouvoir d'achat actuel, environ 915 euros. Cela correspondait, comme convenu au prix de deux vélos et au quart de celui du dériveur alors le moins cher : le Sharpie, un solitaire de 9 mètres.

Au début des années 1950, une telle embarcation était pourtant encore loin d'être accessible à toutes les bourses et la référence au coût d'une bicyclette est à resituer dans son contexte : si le prix d'un vélo est alors deux fois inférieur à celui d'un vaurien, il sera trente fois moindre quarante ans plus tard. La petite reine qui coûtait la moitié d'un vaurien constituait à ce titre un objet onéreux ou tout du moins peu accessible à une époque (en 1950) où *se nourrir absorbait encore 40 % du budget des ménages*¹³¹ ! Autre architecte majeur de l'époque, Eugène Cornu qui, bien qu'ayant plutôt imaginé des navires habitables pour la croisière et la course, dessina un dériveur de premier plan : le 470. Quant à Christian Maury, il fut à l'origine du non moins célèbre 420, premier dériveur léger de série en polyester (1960). Dès lors, utiliser un yacht n'est plus une obligation si l'on veut pratiquer la voile. Ces petites embarcations sont alors de plus en plus nombreuses dans les ports bretons auprès des bateaux de pêche et de commerce. Le succès du Vaurien est révélateur : 200 bateaux construits l'année de sa création en 1952. *Fin 1958, la série compte déjà 3500 unités, chiffre jamais atteint, et de loin, par aucune autre série*¹³² à cette date. Herbulot était alors convaincu que la réduction du coût de construction passait par la production en série. Cela semblait être une idée farfelue à l'époque. D'ailleurs, la fabrication de 200 unités dès la première année constituait un chiffre hors norme au début des années 1950 à une époque où les bateaux étaient très souvent construits à l'unité. Un peu plus tard, la diffusion du 420 fut elle aussi remarquable : 35.000 unités en 1977. Vaurien et 420 furent longtemps les dériveurs les plus utilisés dans les centres nautiques français.

B.3. ... et des navigateurs de renom

*En 1960, les constructions nautiques françaises et italiennes étaient sensiblement sur le même plan ; huit ans plus tard, alors que les Italiens construisaient 3778 bateaux, les Français en produisaient 28.363. Les médias français étaient passés par là, la France s'était découverte ce que l'Italie n'eut jamais : un héros qui passionnait les foules, Eric Tabarly.*¹³³ Quoiqu'il en dît (cf. *Introduction générale*, page 4), ce dernier a bel et bien joué un rôle fondamental en faveur de la navigation de plaisance. Ceci sera mis en évidence jusque dans la bande dessinée (illustration 4). Lorsqu'il remporte la seconde transat en solitaire et sans escale en accostant à Newport le 22 juin 1964, la France le découvre : il est alors à la Une des quotidiens français tandis que plusieurs magazines

¹³¹ CHARLES Daniel, *Histoire du yachting*, 1997.

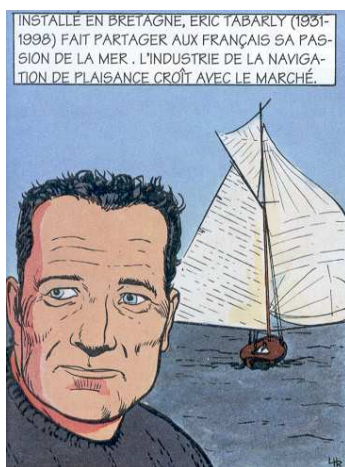
¹³² Ibidem.

¹³³ Ibidem.

lui consacrent de grands reportages et qu'il reçoit la légion d'honneur. Très vite, le musée Grévin l'ajoutera à sa collection. Le grand public est d'autant plus surpris qu'une victoire face aux Anglo-Saxons était jusqu'alors inimaginable dans un sport où leur domination était sans partage dans le monde. Son port d'attache de la Trinité-sur-Mer s'affirme naturellement comme La Mecque de la plaisance de la côte atlantique en France. La désormais célèbre station balnéaire devient soudain incontournable au point d'être mise à l'honneur philatéliquement parlant quelques années plus tard (illustration 5). La légende des Penduick est née et la Transat devient la leur. Outre sa première victoire à bord de *Penduick II*, Tabarly remportera sa seconde transat sur *Penduick VI* en 1976, victoire à la suite de laquelle il descendit triomphalement les Champs-Élysées. Entre temps, *Penduick IV* (qui passera ensuite à la postérité après avoir été rebaptisé *Manureva*), racheté et skippé par Alain Colas, franchira le premier la ligne d'arrivée lors de la quatrième édition en 1972.

Illustration 4

Eric Tabarly et *Penduick II* en bande dessinée



In *Histoire de la Bretagne, tome 8*, planche 11, case 5, R. SÉCHER, R. LE HONZEC, 1998.

Illustration 5

Reconnaissance philatélique de La Trinité-sur-Mer



Imprimerie des postes de Périgueux, n° 1585 (numérotation *Yvert et Tellier*), 1969
Format réel : 40 x 29,6 mm.

Cette émission philatélique est révélatrice d'une époque : des navires taillés pour la course au large, derrière la digue, au second plan, côtoient des voiliers non habitables et des dériveurs au premier plan.

L'industrie nautique ne s'y est pas trompée en récupérant l'événement de cette première grande victoire comme le soulignent certaines publicités de l'époque (illustration 6). La construction nautique, dans le contexte favorable des 30 glorieuses, peut désormais être qualifiée d'industrielle.

Dans le sillage de Tabarly, d'autres célèbres skippers ont eux aussi fait leurs armes aux large des côtes bretonnes : De Kersauzon, Riguidel, Caradec, Poupon, Jeantot, etc. Certains tels qu'Eric Loizeau, Serge Madec ou Jean-Luc Van den Heede se sont d'ailleurs formés aux Glénans. Par les courses au large toujours plus nombreuses et autres records de traversées de tous ces navigateurs, la plaisance française, et notamment bretonne, bénéficie dès lors d'une importante vitrine médiatique¹³⁴ engendrant un réel engouement auprès du public. Beaucoup seront ainsi invités à l'exploit (la course transatlantique Lorient – Saint-Barthélemy ou encore la solitaire du Figaro permettent par exemple à des navigateurs anonymes de se mesurer aux plus célèbres sur des embarcations identiques), encore plus nombreux seront ceux attirés par la plaisance pratiquée pour le simple loisir.

Illustration 6

Publicité des années 1960 dans la presse nautique

La campagne publicitaire ci-contre laisse entrevoir les prémices d'une nouvelle ère toujours omniprésente aujourd'hui : celle du sponsoring où les industriels s'affichant sur les voiles ou les coques, profitent largement de la médiatisation grandissante des courses au large qui perdent ainsi une part de leur authenticité. Les appellations *Penduick* ou *Gipsy moth*¹³⁵ ont effectivement cédé leur place à celles de marques généralement indissociables de leur skipper respectif : Banque populaire, Bonduelle, Groupama et autre Primagaz, des noms assurément moins porteurs de rêve, d'évasion ou de légèreté.



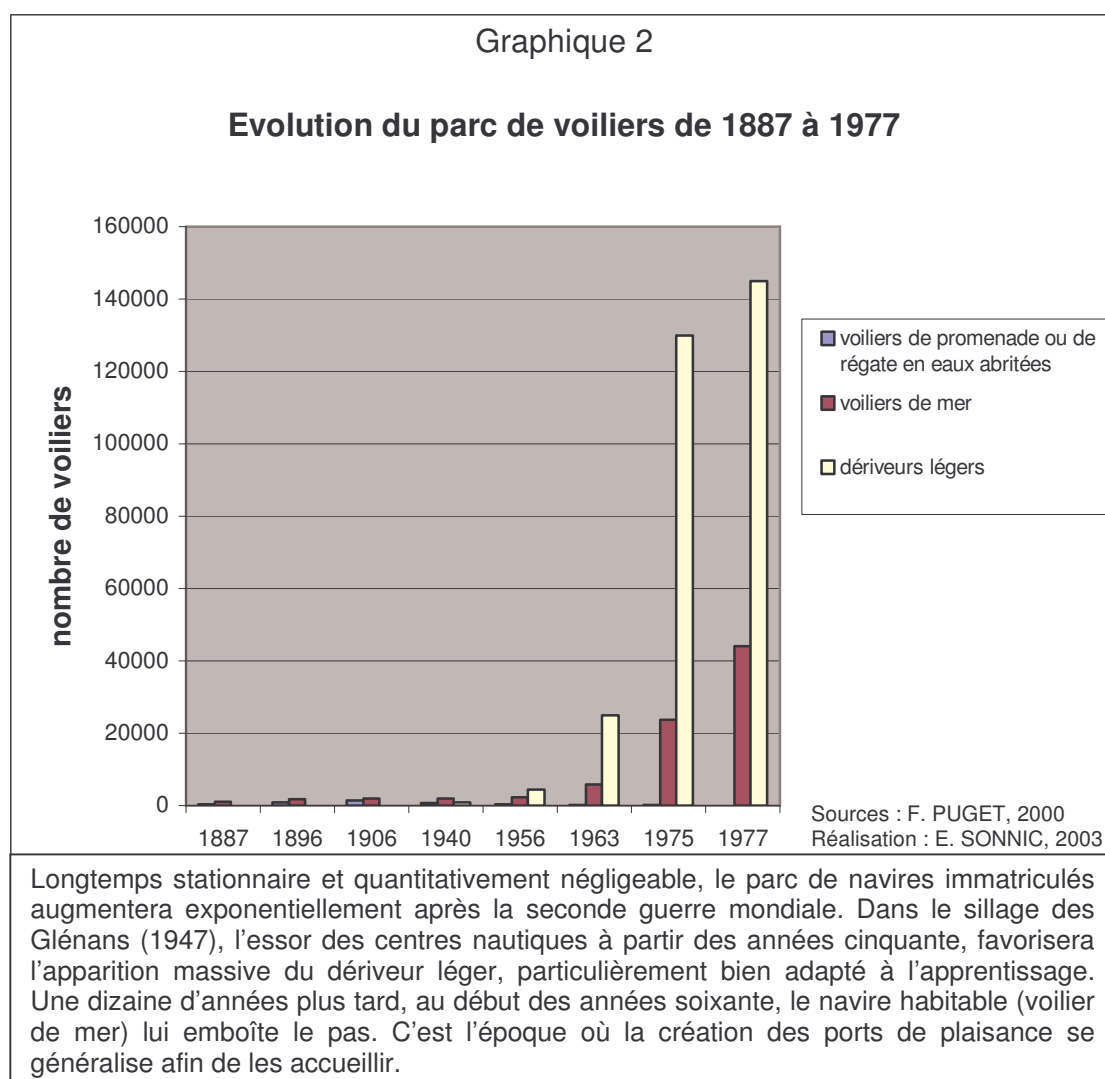
in *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, F. PUGET, 2000.

¹³⁴ Dans *L'imaginaire marin des français* (M. Roux, 1997), il est rappelé que sur les 11 grandes courses en solitaire ou en double créées entre 1968 et 1994, sept sont d'initiative française et cinq concernent directement la Bretagne : *La Route du Rhum* depuis 1977 (Saint-Malo – Pointe à Pitre), la *Transat Le Point-Europe 1* depuis 1979 (Lorient – Bermudes – Lorient), la *Course des Amaldives (La Baule – Dakar)* créée en 1981, la transat Québec – Saint-Malo depuis 1984 et la transat AG2R (Lorient – Saint-Barthélémy – Lorient) créée en 1992.

¹³⁵ *Gipsy Moth (zig zag en français)* : lignée de voiliers britanniques. *Gipsy moth III*, skippee par Sir Francis Chichester, a notamment remporté la première transat en solitaire en 1960.

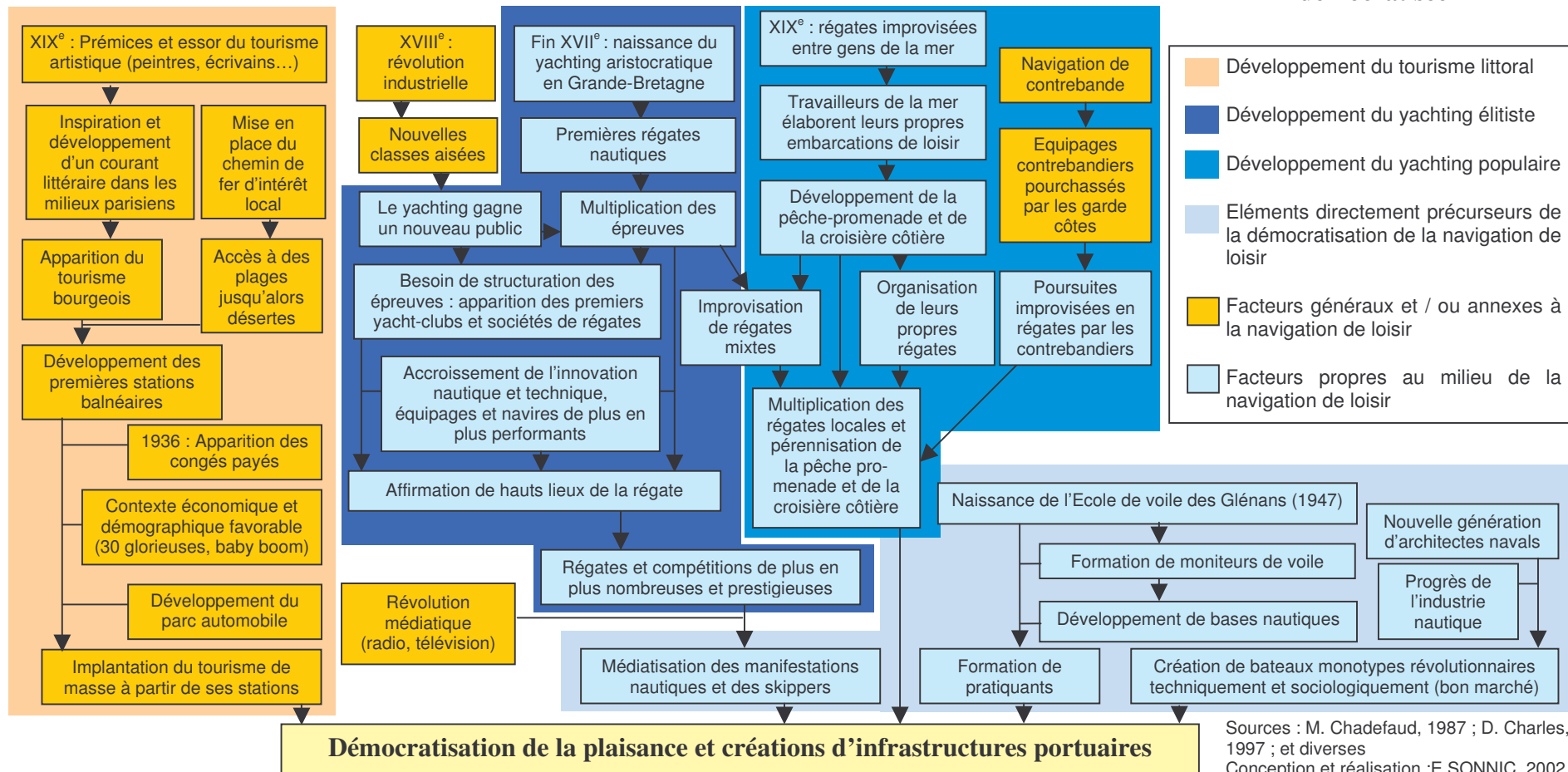
C) CONCLUSION DU PREMIER CHAPITRE : ESSOR ET DÉMOCRATISATION DE LA PLAISANCE

Après ces quelques pages, nous percevons mieux comment, de fil en aiguille, a évolué la navigation de loisir depuis le XVIII^e siècle. La figure en page suivante (figure 3) synthétise l'histoire de cette pratique, les causes directes ou indirectes de sa révolution et le processus de démocratisation qui en a découlé. Les plaisanciers, encore rarissimes au début des années 1960 et alors quasiment tous autochtones, vont devenir de plus en plus nombreux. Dans le contexte du tourisme de masse, la proportion de plaisanciers locaux diminuera rapidement au profit de ceux originaires d'Île de France et des grandes villes métropolitaines. Le nombre de ces derniers augmentera de manière exponentielle comme le souligne l'évolution du parc de voiliers (graphique 2). Gardons tout de même à l'esprit, qu'en terme de valeur absolue, les autochtones sont eux aussi de plus en plus nombreux à s'adonner à la plaisance.



La figure ci-dessous permet d'appréhender dans son ensemble le processus ayant conduit à l'apparition, à l'évolution puis à la démocratisation de la navigation de loisir. Elle résume en quelque sorte la genèse de la plaisance. Du *désir de Rivage*, pour reprendre l'expression d'A. Corbin, au tourisme de masse, on perçoit ici, toute l'importance du contexte général (contexte socio-économique mais aussi culturel, politique, technologique, démographique) et de son influence constante sur la navigation de loisir.

Figure 3
La navigation de loisir : du yachting élitiste à la plaisance démocratisée



CHAPITRE II

L'ÉMERGENCE ET L'AFFIRMATION D'UN NOUVEAU TYPE DE PORT, RÉVÉLATEUR D'UNE NOUVELLE MARITIMITÉ : LE PORT DE PLAISANCE

L'apparition et la multiplication des ports destinés à la plaisance constitue la manifestation la plus évidente de cette démocratisation de la plaisance. Si, comme le précise la définition la plus simple, un port est un abri pour les bateaux et les hommes, alors le port est plurimillénaire puisque des découvertes archéologiques font remonter l'activité commerciale du port antique Grec de Milet, sur les côtes occidentales de l'Asie Mineure, au XI^e siècle avant J-C. Plus près d'ici, les navires Vénètes¹³⁶ mouillaient il y a au moins 2300 ans dans les abris côtiers du sud de l'Armorique vraisemblablement depuis l'île de Groix jusqu'à la presqu'île de Rhuys voire jusqu'à l'estuaire de la Vilaine. Le port de plaisance tel qu'on l'appréhende aujourd'hui est donc un jeune de quelques quatre ou cinq décennies. Il est une manifestation parmi d'autres d'un nouveau type de rapport à la mer, d'une forme supplémentaire de maritimité pour reprendre un terme cher à Françoise Péron et Jean Rieucou¹³⁷. Néanmoins, les premières concentrations de navires spécialement destinés à la navigation sportive ou de loisir ont parfois entraîné, dès le XVII^e siècle, la réalisation de rares bassins aux yachts. C'est cette évolution et les nécessaires adaptations des structures d'accueil pour les embarcations de loisir que nous allons essayer de retracer dans ce chapitre après un tour d'horizon sommaire de la répartition des structures portuaires de plaisance à travers le monde en ce début de XXI^e siècle. Enfin, la diversité des infrastructures d'accueil pour la plaisance, éléments structurants, à la fois polarisateurs et diffuseurs de cette activité et de ses adeptes, nous conduira à adopter une typologie des ports et mouillages appropriée à notre problématique.

¹³⁶ Vénètes : un des cinq peuples celtes installés en Armorique avant et pendant la période gallo-romaine. En plus des Vénètes au Sud de la péninsule, vivaient les Namnètes au Sud-Est, les Redones à l'Est, les Coriosolites au Nord et les Osismi à l'Ouest.

¹³⁷ PÉRON Françoise, RIEUCAU Jean (sous la direction de), *La maritimité aujourd'hui*, 1996.

Selon les termes de Paul CLAVAL, extraits de la conclusion du même ouvrage, *la maritimité c'est une manière commode de désigner l'ensemble des relations à la mer d'une population – celles qui s'inscrivent dans le plan des préférences, des images et des représentations collectives en particulier.*

A) LE PORT DE PLAISANCE À L'ÉCHELLE MONDIALE

La répartition des ports de plaisance à travers le monde n'est aucunement le fruit du hasard. Ils sont logiquement apparus là où les concentrations de bateaux de plaisance étaient déjà significatives. Comme pour les yacht-clubs, la localisation des premiers ports de plaisance est relative à la combinaison de plusieurs critères. Un passé maritime affirmé, souvent relatif à la pêche ou plus encore au commerce maritime, combiné avec la proximité de grands centres urbains, semble être une première condition nécessaire aux premières concentrations de yachts et autres navires de plaisance. Ces concentrations ont elles mêmes favorisé l'apparition des premiers ports de plaisance.

Mais si cette condition semble essentielle, elle n'est pas pour autant suffisante car force est de constater que bateaux et ports de plaisance sont d'abord apparus dans des régions littorales présentant depuis longtemps un haut niveau de vie général, caractéristique des régions ayant achevé depuis longtemps leur première révolution industrielle. En plus de moyens financiers suffisants, les populations des pays plaisanciers auront suffisamment de temps libre pour s'adonner à leurs loisirs. Aussi le Japon est-il assez peu équipé au sein des pays riches *malgré une politique d'aménagement littoral qui englobe les activités récréatives, dont la navigation de plaisance.*¹³⁸

Ajoutons les origines anglo-saxonnes de la navigation de loisir ainsi que l'attractivité de certains secteurs littoraux relativement proches de ces pays de langue anglaise (Mer Méditerranée et Mer des Antilles où les objectifs de croisières sont nombreux et les conditions climatiques favorables) et l'on obtient une répartition sans grande surprise des équipements portuaires de plaisance à travers le monde (carte 6). Ainsi, Parmi les littoraux les mieux équipés, on retrouvera les côtes européennes, nord américaines (essentiellement états-uniennes), australiennes et néo-zélandaises.

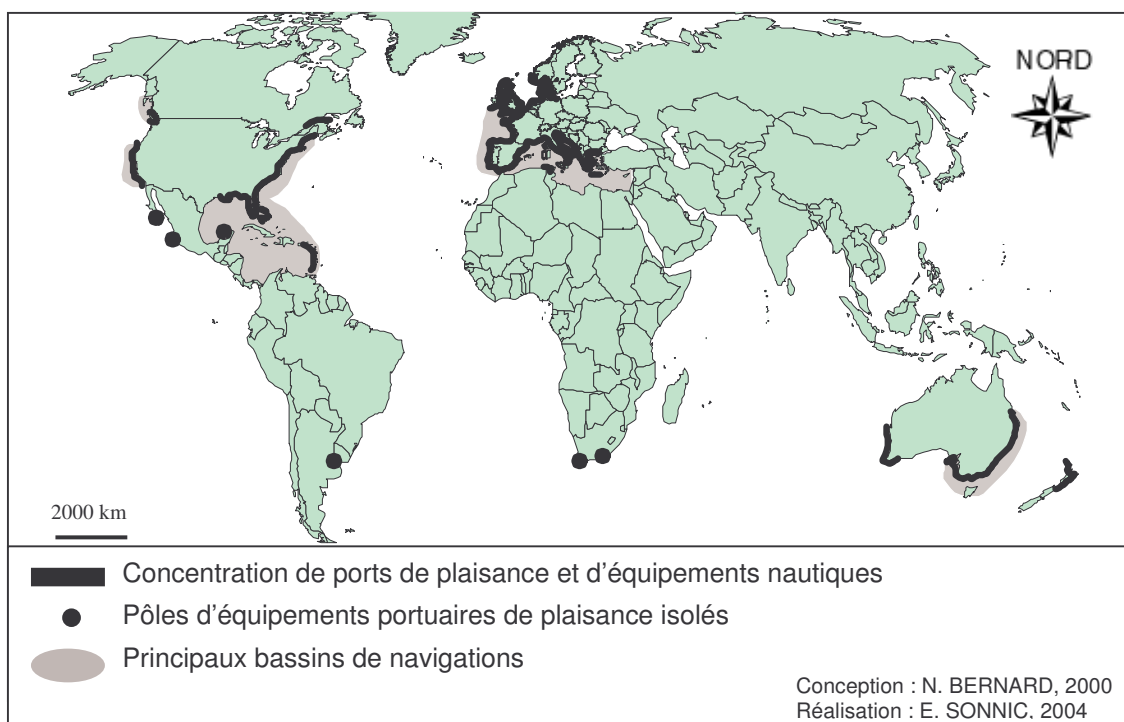
A l'échelle mondiale, trois niveaux hiérarchiques en terme d'équipements portuaires pour la plaisance peuvent être distingués¹³⁹ : les secteurs littoraux à haut niveau d'équipements, les secteurs littoraux d'équipements portuaires secondaires et les pôles plaisanciers émergents.

¹³⁸ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

¹³⁹ Ibidem.

Carte 6

Les ports de plaisance dans le monde : une suprématie occidentale



A.1. Les secteurs littoraux à haut niveau d'équipement nautique

Sans surprise, on retrouvera dans cette catégorie les zones côtières d'Amérique du nord, d'Europe, d'Australie et de Nouvelle-Zélande mais aussi certains secteurs relativement proches tels que l'arc antillais.

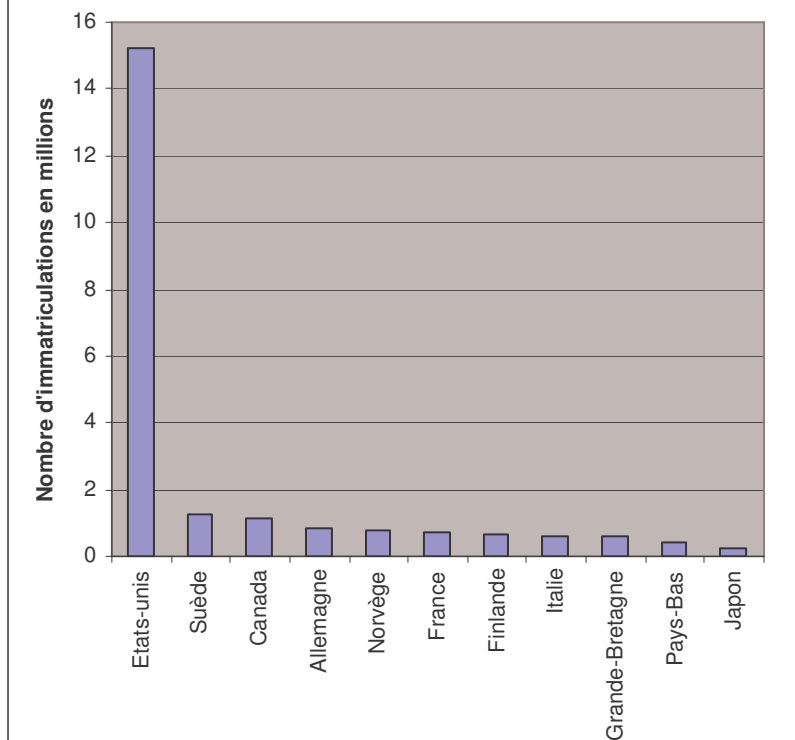
A.1.1. L'occupation plaisancière des littoraux Nord-Américains

En Amérique du nord les plus grands foyers d'équipements de plaisance sont d'abord états-uniens. Le parc de bateaux de plaisance immatriculés de ce pays s'élève en 1989 à plus de 15 millions d'unités, un chiffre bien plus importants que celui des pays européens (graphique 3).

Parmi les secteurs littoraux les mieux équipés de ce pays, trois se détachent nettement : de part et d'autre de la Sun Belt d'une part (Floride, Californie), du fait de conditions climatiques très favorables (fort taux d'ensoleillement, températures élevées), sur les côtes de la Manufacturing Belt d'autre part, berceau du yachting étasunien.

Graphique 3

Les immatriculations de navires de plaisance par pays en 1989 : une prépondérance étasunienne



Source : Quid 2004

Réalisation : E. SONNIC, 2004

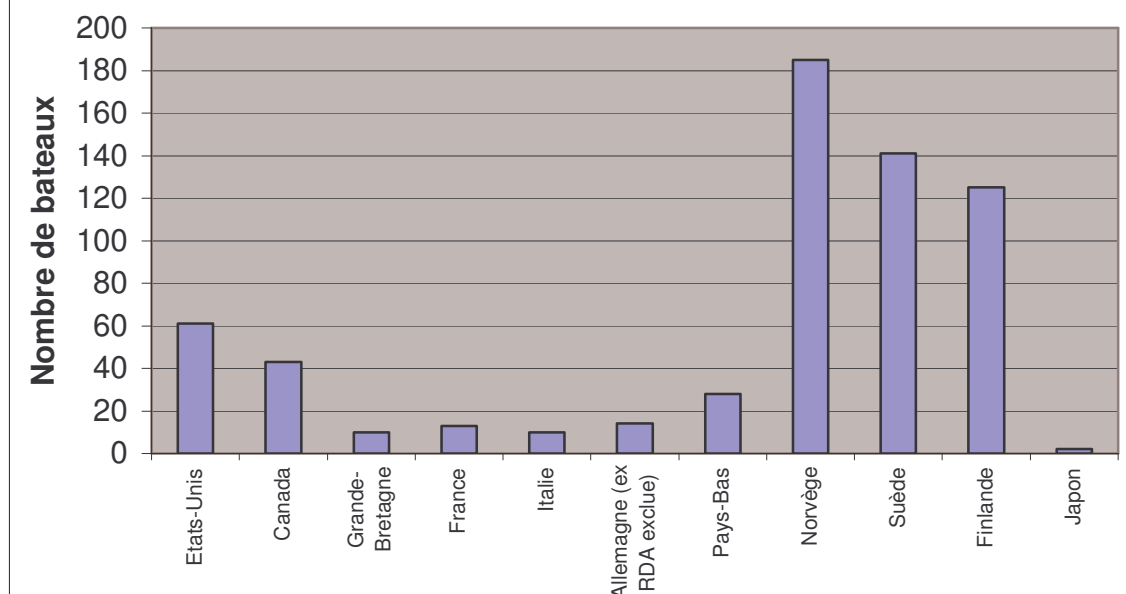
Si ces chiffres datent de 1989, il n'en donnent pas moins une idée de l'avance indiscutable des Etats-Unis en terme d'immatriculation de navires de plaisance.

Ce n'est pas qu'une question de poids démographique : par pays, le rapport entre la population et le nombre de bateaux le confirme (graphique 4)

Cependant, si l'on dénombre 1 bateau pour 16 habitants aux Etats-Unis contre seulement 1 pour 78 habitants en France ou encore 1 pour 98 habitants en Grande-Bretagne, certains pays européens présentent un rapport beaucoup plus important, notamment en Scandinavie : 1 bateau pour 7 ou 8 habitants en Suède ou en Finlande et jusqu'à 1 pour 5,4 en Norvège.

Graphique 4

Les effectifs de bateaux de plaisance immatriculés en 1989 par pays pour 1000 habitants : la domination scandinave



Source : Quid 2004

Réalisation : E. SONNIC, 2004

Les côtes de Floride tout d’abord, présentent des bassins de navigation dotés d’objectifs de croisière particulièrement attractifs (îles, îlots, lagunes...) à seulement 60 milles nautiques des Bahamas. La Floride concentre des ports de plaisance de très grandes capacités d’accueil et à très haut niveau d’équipement. Une demi douzaine de marinas sont parmi les plus importantes et les plus luxueuses au monde (Marina de Bayside, Marina Baya Mar, Marina Dinner Key...). *Miami, au sud-est de l’Etat, peut être considérée comme une véritable capitale du tourisme nautique à l’échelle mondiale*¹⁴⁰. Sur le littoral californien, on retrouve également des marinas parmi les plus importantes au monde, notamment autour de Los Angeles (Marina del Rey, Marina de Santa Monica ou encore Marina de Long Beach). Quant au Nord-Est du pays, le long de la Mégaloopole, il constitue un autre pôle plaisancier majeur, notamment dans les Etats de Rhode Island, du Massachusetts et du Maine. Contrairement à la Floride ou à la Californie pour lesquelles le succès nautique doit autant au climat chaud et ensoleillé qu’aux grandes agglomérations (Los Angeles, Miami...), les nombreux équipements pour plaisance sont d’abord liés à la proximité des grands centres urbains (New York, Philadelphie, Boston...) et donc à celle de très nombreux plaisanciers.

En Amérique du nord, on ne saurait ignorer l’arc antillais. Il doit son succès à la proximité relative des Etats-Unis, mais aussi aux qualités naturelles de ce bassin riche d’objectifs de croisières insulaires et bénéficiant d’un climat tropical synonyme d’un fort ensoleillement. Dans ce secteur, les Bahamas du fait de leur proximité avec les Etats-Unis, ainsi que les Antilles françaises en tant que collectivités territoriales à part entière d’un pays précocement développé, *sont les archipels les mieux équipés. De ce fait, les itinéraires de croisières les plus suivis dans l’espace antillais s’organisent en fonction de ce réseau portuaire*¹⁴¹. En outre, d’excellentes liaisons aéroportuaires internationales ainsi que la médiatisation d’épreuves telles que la Route du Rhum sont des atouts certains en faveur de la plaisance pour les espaces insulaires concernées. Par ailleurs, la Martinique et la Guadeloupe ont vu leur parc de navires de plaisance (notamment ceux destinés à la location) augmenter de façon considérable depuis la loi de défiscalisation de 1986 qui concernait les investissements réalisés dans les départements d’outre-mer. Cette croissance de la flotte a entraîné un renforcement du réseau portuaire par extension de ports existants ou par création de nouvelles unités.

¹⁴⁰ Ibidem.

¹⁴¹ Ibidem.

A.1.2. Les équipements nautiques des côtes européennes

De la Scandinavie à la Grèce, les pays d'Europe occidentale, emprunts depuis longtemps d'une grande culture maritime, concentrent sur leurs rivages un très grand nombre d'équipements destinés à l'accueil des navires de plaisance. En fonction de la morphologie de leurs littoraux mais aussi de leur histoire respective, l'occupation du littoral se traduira différemment d'une région à l'autre. Certaines privilégieront les équipements plus ou moins légers dans des abris naturels (fjords en Norvège, abers bretons, rias galiciennes, embouchure des fleuves côtiers en Grande Bretagne, en Picardie, au Pays Basque...) ou des voies d'eau artificielles (canaux hollandais), d'autres adopteront des structures portuaires plus classiques ouvertes sur la pleine mer (Danemark, Allemagne, Belgique, Nord de la France, Asturies...).

Parmi les secteurs littoraux les plus fréquentés de l'Europe du nord et de l'ouest et donc les mieux équipés on retrouvera le Solent (30.000 bateaux environ), ainsi que des bassins des côtes françaises accueillant 10 à 15.000 navires : la baie de Quiberon, les pertuis charentais et la baie de Granville-Saint-Malo pour le littoral Manche atlantique, les côtes provençales de Fos sur Mer à Marseille, le bassin des îles d'Hyères, celui de la Côte d'azur varoise et celui de la Côte d'azur orientale pour le littoral méditerranéen.

Le bassin méditerranéen des Européens est le pendant outre-atlantique de l'espace maritime constitué du golfe du Mexique et de la Mer des Antilles. Les rivieras françaises, espagnoles ou italiennes correspondent en quelques sortes à la Sun-Belt étasunienne tandis que les espaces insulaires méditerranéens (Corse, Baléares, Cyclades, Malte...) sont des objectifs de croisière de premier choix à l'image des îles de l'arc antillais ou des Bahamas pour les plaisanciers d'Amérique du Nord.

A.1.3. Les littoraux australiens et néo-zélandais

Grâce à un développement précoce du yachting, la plaisance s'est également largement épanouie dans les secteurs littoraux les plus peuplés d'Australie (côte est et sud-est australienne de Brisbane à Adelaïde, côte sud-ouest notamment autour de Perth) et de Nouvelle-Zélande (baie d'Auckland). La Nouvelle Galles du Sud, l'île de Tasmanie ainsi que l'île néo-zélandaise du nord concentrent ainsi de très nombreuses infrastructures portuaires de plaisance.

A.2. Les secteurs littoraux d'équipements portuaires secondaires

Des pôles d'équipements portuaires de plaisance isolés observables sur la carte 6, s'appuient eux aussi sur une pratique ancienne et une organisation précoce des activités nautiques. Cet aspect est d'ailleurs mis en évidence dans le premier chapitre de cette thèse (passage traitant de l'apparition des premiers yacht-clubs à travers le monde). Ils sont pour l'essentiel localisés en Afrique du Sud d'une part, en Argentine et en Uruguay d'autre part comme le rappelle un article relativement récent¹⁴². Les secteurs littoraux concernés ont en commun de grandes concentrations de populations (Buenos Aires, Montevideo, Le Cap...), une ancienne et intense activité maritime, ainsi que des populations aux modes de vie plus occidentalisés qu'ailleurs, notamment pour des raisons historiques. En Afrique du Sud c'est autour du Cap, de Port Elizabeth et de Durban que les infrastructures plaisancières sont les plus importantes tandis qu'en Amérique du Sud, c'est le vaste estuaire que constitue le Rio de La Plata qui accueille l'essentiel des équipements nautiques dont certains sont de renommée mondiale. C'est le cas du port de plaisance de Punta del Este en Uruguay dont la *notoriété repose en grande partie sur son rôle d'étape de la course autour du monde en solitaire*.¹⁴³

A.3. Les pôles plaisanciers émergents

Depuis une quinzaine d'années, de nouveaux pôles nautiques apparaissent afin de compléter l'équipement touristique de nombreuses stations balnéaires. On les retrouve en Amérique latine ainsi qu'en Afrique du Nord et en Turquie. Outre atlantique, afin d'attirer la clientèle étasunienne toute proche, c'est au Mexique qu'on retrouvera certains des équipements nouveaux les plus spectaculaires. Plusieurs marinas avoisinant parfois 1000 anneaux, sont apparues dans les secteurs de Mazatlan ou de Puerto Vallarta pour la côte pacifique et du Yucatan pour le golfe du Mexique. A l'image du Mexique ciblant la clientèle nord américaine, quelques pays méditerranéens tels que la Turquie, le Maroc ou la Tunisie s'équipent pour attirer les plaisanciers d'Europe occidentale. Le Brésil ainsi que quelques états d'Asie du sud-est pourraient aussi être cités même si, du fait d'un éloignement géographique relatif par rapport aux foyers européens et nord américains, ils accusent encore un certain retard sur les pays précédemment cités.

¹⁴² BERNARD Nicolas, BOUVET Yvonne, DESSE René-Paul, *Les espaces récréatifs sur les rives du Rio de La Plata (Argentine, Uruguay)*, 2004.

¹⁴³ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

Après ce bref panorama de la répartition des infrastructures de la plaisance contemporaine à l'échelle du globe, ce sont les facteurs expliquant leur apparition, puis leur évolution qui vont être maintenant relatés depuis le premier bassin aux yachts jusqu'au port de plaisance moderne.

B) DU BASSIN AUX YACHTS AU PORT DE PLAISANCE

Bien que la présence d'un yacht-club entraîne généralement la création d'un port aux yachts par la suite, les origines du port de plaisance sont probablement hollandaises avant d'être britanniques. La raison de cette origine est somme toute logique : avec une flotte de 3500 navires de commerce totalisant environ 600.000 tonneaux en 1670 (soit deux fois plus que les flottes anglaises et françaises réunies), la Hollande ne pouvait faire fi, dès ce XVII^e siècle, au regard de sa modeste superficie, d'une organisation rationnelle de son espace. Aussi le stationnement des quelques dizaines de jachts d'apparat était déjà un sujet de préoccupation dans ce pays. En 1622 puis 1625, deux bassins furent expressément mis en service à Amsterdam. Chacun accueillait approximativement une quarantaine de jachts. Un troisième port de ce type, permettant le stationnement d'un soixantaine de navires, fut construit vers 1657.

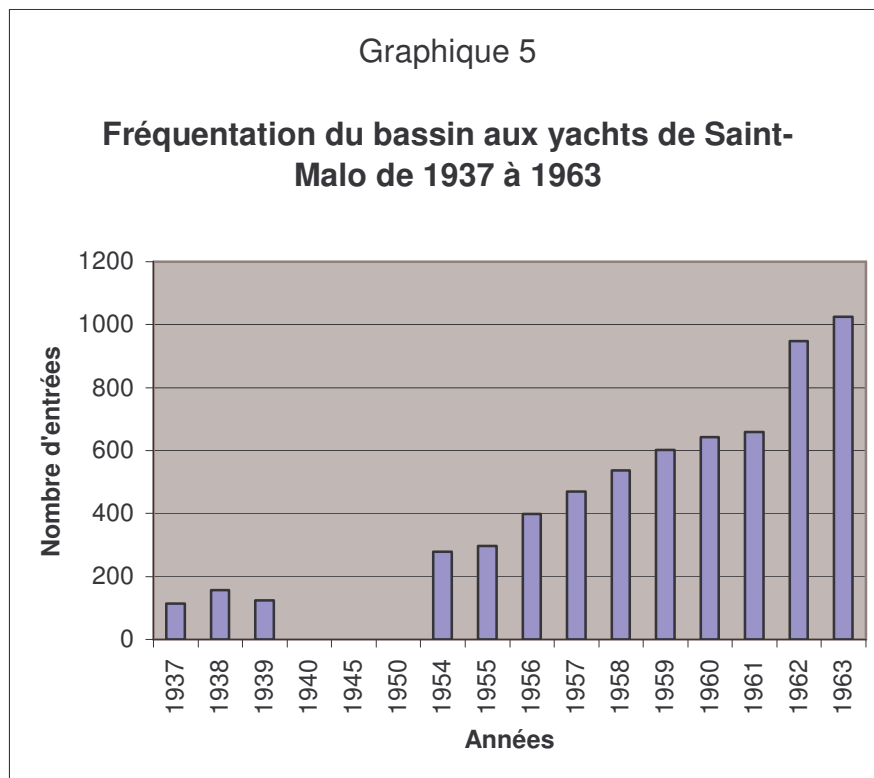
Ailleurs, les premières concentrations significatives de navires destinés à la navigation de loisir, d'apparat ou sportive n'ont posé le problème de leur stationnement que bien plus tard. Même si les situations des pays voisins de la Hollande étaient moins extrêmes, c'est aussi la concentration de yachts au mouillage en certains lieux qui a incité à la réalisation de ports ou bassins leur étant réservés. Il a néanmoins fallu attendre encore deux siècles pour voir apparaître en dehors de Hollande, des structures comparables avec l'ouverture d'*East Cowes Marina* sur l'Île de Wight en 1856. Cependant, que se soit en Angleterre ou en France, les infrastructures portuaires spécialement destinées à l'accueil des navires de loisir resteront rares et seules quelques stations prestigieuses bénéficieront d'un tel équipement.

Ce sont donc principalement les yacht-clubs, de plus en plus nombreux, qui ont joué un rôle polarisant. C'est à proximité immédiate de ces structures que, dès le XVIII^e, mais surtout au XIX^e siècle, se sont naturellement développées les premières zones de mouillage, créant ainsi *les véritables premiers lieux d'attache de navire de plaisance*.¹⁴⁴

¹⁴⁴ RETIÈRE Dorothee, *Pratiques plaisancières : évolution et spatialisation dans le Solent (Grande-Bretagne) et la baie de Quiberon (France)*, 2002.

Ces zones de mouillage rassemblant parfois de nombreux yachts, ont généralement entraîné ensuite l'aménagement de structures d'accueil plus fonctionnelles.

Par la suite, au fur et à mesure de pérégrinations maritimes des yachtmen vers d'autres côtes que celles de la Manche ou de la Mer du Nord, certaines *stations touristiques* vont réaliser très tôt l'intérêt de s'équiper d'un véritable port de plaisance ou plus exactement d'un « bassin des yachts », pour recevoir les navires luxueux de la clientèle fortunée qui les fréquente¹⁴⁵. Les responsables de ces stations avaient sans doute plus l'oreille attentive qu'un véritable esprit visionnaire. En effet, de 1901 à 1912, la riche clientèle de la principauté de Monaco obtint pour ses yachts, du Prince Albert, la construction d'un abri plus sûr que la rade foraine¹⁴⁶. De telles structures voient donc le jour dès le début du XX^e siècle dans plusieurs stations en vogue (Cannes, Deauville, Monaco...). En Bretagne, c'est d'abord la côte nord qui sera concernée grâce à la fréquentation des équipages britanniques en provenance d'outre-Manche. Un port aux yachts ouvre ainsi à Saint-Malo en 1936 sous l'impulsion de la Société nautique de la baie de Saint-Malo. Il connut immédiatement un franc succès au regard de sa fréquentation (graphique 5).



Source : R. PÉTILLON, 1965

Réalisation : E. SONNIC, 2003

Sous l'impulsion de la Société Nautique de la Baie de Saint-Malo, le bassin aux yachts de la cité corsaire est créé dès 1936. Il connaît immédiatement un réel succès. Mais sa destruction par les bombardements au début de la seconde guerre mondiale réduira à néant son activité jusqu'à sa reconstruction dans la première moitié des années 1950. L'augmentation du trafic sera alors soutenue. Ce succès doit en grande partie à la fréquentation par des équipages étrangers, surtout britanniques, qui totalisent la moitié des 1026 entrées de l'année 1963.

¹⁴⁵ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

¹⁴⁶ WACKERMAN Gabriel, *Décollage des ports de plaisance dans les Alpes-Maritimes*, in *Géographie humaine des littoraux maritimes*, 1998.

Quant au port de plaisance contemporain, prévu pour l'accueil en nombre de navires de tailles plus modestes, il n'a pas encore fait son apparition. Les premiers d'entre-eux ne verront véritablement le jour qu'au milieu des années cinquante au sud de l'Angleterre puis à l'aube des années 1960 en France.

Les premiers ports modernes furent finalement étasuniens. Il est vrai qu'à l'issue de la deuxième guerre mondiale, l'Amérique du Nord n'était pas exsangue au contraire des pays européens qui ont connu des années de pénuries avant de bénéficier des vingt dernières années des « trente glorieuses ».

Après la seconde guerre mondiale, les mouillages individuels installés par les premiers plaisanciers et les infrastructures portuaires traditionnelles (pêche, commerce) suffisaient donc amplement à l'accueil des premiers navires de plaisance de gabarit moindre (photographie 2). Cependant, l'essor du parc de bateaux fut ensuite si important et si soudain qu'il a bien fallu l'accompagner. Notamment soutenu par les collectivités territoriales, le dernier né des ports fait alors son apparition : le port de plaisance. *Le succès mondial de la Marina Del Rey à Los Angeles a stimulé les initiatives*¹⁴⁷.

Photographie 2

Le port de Pornic quelques années après la seconde guerre mondiale



Le port de Pornic entre 1945 et le début des années 1950 : quelques uns des premiers bateaux de plaisance, au centre de la prise de vue, apparaissent dans le bassin du port jusqu'alors uniquement réservé aux activités de pêche et de commerce.

Photographie particulière. Anonyme

C'est donc une évolution progressive qui a conduit à l'apparition de ports de plaisance à l'instar de celui de Concarneau (photographie 3). Ce sont bien les bateaux qui ont d'abord appelé les pontons et non l'inverse. Généralement, quelques voiliers élisait domicile dans certains secteurs abrités (anses, abers, criques, ...) parfois parmi les bateaux de travail dans des ports de pêche ou de commerce. Puis, ils sont rejoints par de nouvelles embarcations de loisir au fil des saisons. Lorsque leur nombre devient significatif ou gênant pour les activités traditionnelles, on organise plus rationnellement

¹⁴⁷ WACKERMAN Gabriel, *Décollage des ports de plaisance dans les Alpes-Maritimes*, in *Géographie humaine des littoraux maritimes*, 1998.

le domaine public maritime (DPM) en affectant à chaque secteur une activité déterminée. Des secteurs exclusivement réservés à la plaisance accueillent alors leurs premiers pontons.

Photographie 3

Concarneau au début des années 1960

Au début des années 1960, les premiers bateaux de plaisance (au centre de la photo) ont pris place dans l'avant port de Concarneau correspondant à l'emplacement de l'ancien port de pêche. Les navires de pêche ont dès lors émigré dans l'arrière port au delà de la ville close qui occupe l'île fortifiée.

Lorsque cette photographie est prise (vraisemblablement avant 1962 si l'on se fie à la date d'édition de l'ouvrage dont elle est extraite), il semble qu'une vingtaine de bateaux de plaisance mouillent déjà dans l'avant port. Sont-ils tous présents ? probablement pas. Certaines sources (R. Pétilion, 1965) font état pour l'avant port de 50 mouillages en 1962 et de 60 en 1963. En 1965, les premiers pontons y seront installés.



Photo IGN, in *Cours de géographie 1^{ère}*, P. GOUROU et L. PAPY, éd. Hachette, 1962

En France, le littoral Méditerranéen fait partie de ceux qui ouvrent le bal. Certaines photographies font preuve de l'existence de tels équipements dès le début des années 1960. La plupart du temps, on habilite à la plaisance des espaces portuaires déjà existants : on les organise plus rationnellement, notamment par la mise en place d'appontements. L'exemple français, voire européen, le plus spectaculaire de l'époque du fait de la grande dimension du bassin originel étant très certainement celui de la cité phocéenne (photographie 4). Parmi les premiers équipements bretons de ce type, on peut évoquer Concarneau en 1965, Douarnenez-Tréboul et Binic en 1967, Port-Vauban (aux portes de la ville close à Saint-Malo) ou encore Perros-Guirec en 1969.

Mais les aménagements les plus spectaculaires concerneront des extensions de ports existants ou des créations ex-nihilo, dans des sites vierges d'installation portuaire. Les premiers se réapproprient la petite infrastructure portuaire d'une activité vivotante ou révolue, le plus souvent de pêche ou de commerce, la Trinité-sur-Mer (1964), Port-Haliguen II (1966) qui totalisent respectivement 1280 et 1068 places à flot en 2004. Le site originel devient alors rapidement méconnaissable au contact immédiat, voire noyé au milieu d'une forêt de mâts. Les ports ex-nihilo, sont parfois encore plus impressionnants : jusqu'à 3300 anneaux au port des Minimes de La Rochelle. En

Bretagne ceux du Crouesty à Arzon (1432 places) et, dans une moindre mesure, des Bas-Sablons à Saint-Malo (1216), de Pornichet (1150) ou de Port-la-Forêt sur la commune de La Forêt-Fouesnant (1016 postes) font également partie des plus grosses structures depuis leur ouverture.

Photographie 4

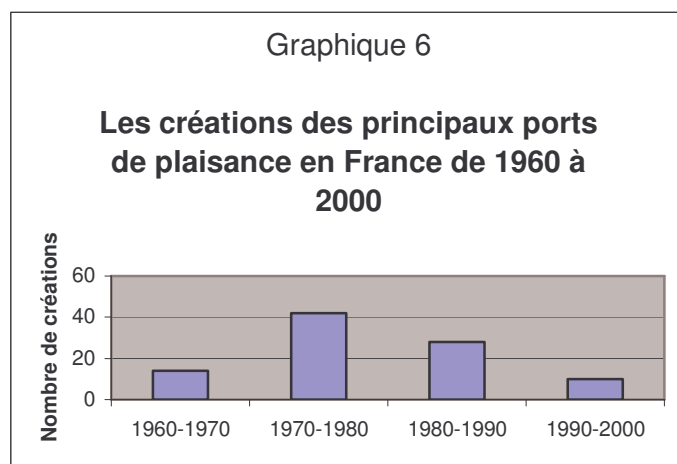
Le vieux port de Marseille au début des années 1960

Marseille, au début des années 1960. Tandis que les activités portuaires traditionnelles sont déplacées et étendues vers le nord de la ville, on équipe le vieux port pour l'accueil des navires de plaisance comme l'indique la prise de vue ci contre. On remarque au premier et second plan, de part et d'autre du bassin, des rangées de bateaux disposées le long des pontons.



Photo Spirale in *Cours de géographie 1^{ère}*, P. GOUROU et L. PAPY, éd. Hachette, 1962.

Plus que les autres, ces ports sont réalisés selon *un modèle standard* : le port « lourd » à flot comportant un bassin protégé par des ouvrages maritimes et un terre-plein, souvent gagné sur la mer, accueillant services et équipements.¹⁴⁸ Quoique n'étant pas les plus nombreux, ils sont le symbole de l'infrastructure portuaire de plaisance depuis le milieu des années soixante jusqu'au début des années 1980. Bien que construits au compte goutte depuis, ils correspondent encore à l'archétype du port de plaisance pour une part importante de l'opinion publique. Le graphique suivant (graphique 6), concernant les plus grandes infrastructures portuaires de plaisance, illustre cette évolution.



Source : ACT-OUEST, 2000

Réalisation: E. SONNIC, 2004

Les premières apparitions de grands ports de plaisance datent du milieu des années 1960, mais c'est dans la décennie suivante qu'elles seront à leur paroxysme. Plusieurs facteurs expliquent la diminution progressive des créations nouvelles à partir du milieu des années quatre-vingt. Parmi les principaux on peut citer le vote de la loi Littoral en janvier 1986, la mise en œuvre difficile de procédures de planification de type SMVM (Schéma de Mise en Valeur de la Mer), la forte baisse des marchés immobiliers et commerciaux à partir de 1990, et des montages financiers qui deviennent plus difficiles.

¹⁴⁸ MICHEL Patrick, *L'étude d'impact des ports de plaisance*, 1988.

Ces grands ports sont principalement aménagés de deux façons : soit en avant du trait de côte (photographie 5) grâce à d'imposantes digues de protection généralement constituées d'enrochements et pénétrant la mer sur plusieurs centaines de mètres parfois (La Noëveillard à Pornic, Saint-Quay-Port d'Armor à Saint-Quay-Portrieux, Le Moulin-Blanc à Brest ou encore Port-Haliguen II à Quiberon), soit en retrait du trait de côte sur d'anciens marais littoraux naturellement mieux protégés (photographies 6 et 7). Ces derniers, souvent accompagnés de complexes immobiliers, sont couramment désignés sous le terme de marina. En France, c'est sur les côtes méditerranéennes qu'elles sont les plus nombreuses (Port-Camargue, La Grande-Motte, Marina-Baie des Anges, Port-Grimaud, etc.). Le port du Crouesty, qui accueille ses premiers bateaux en 1973, constitue par définition la seule véritable marina bretonne.

Photographie 5

Le port de plaisance de Port-Haliguen II



Crédit photographique : SAGEMOR, Ph. PLISSON

Port-Haliguen II (Quiberon) est l'archétype du port de plaisance réalisé en avant du trait de côte. D'imposantes digues assurent la protection de vastes bassins situés de part et d'autres du port originel (Port-Haliguen I), un ancien port de pêche créé en 1850, accueillant lui aussi des bateaux de plaisance et que l'on peut distinguer en arrière du bassin de gauche.

Entre les reconversions de friches portuaires, les extensions de plus ou moins grande importance et les créations portuaires nouvelles, près de 200 ports de plaisance vont voir le jour sur l'ensemble du littoral français depuis les années soixante. Ils sont surtout apparus au cours de cette période de construction intense, s'achevant au début des années quatre-vingt, et qui accompagne l'augmentation du parc de bateau. Ce chiffre ne tient pas compte des équipements de plaisance intégrés au sein des ports de pêche ou de commerce d'intérêt départemental, national ou des ports autonomes qui porteraient à environ 470 le nombre d'équipements ou installations de plaisance sur le littoral français (essentiellement métropolitain). Au total, les équipements et installations de plaisance de France métropolitaine accueillent environ 170.000 navires de plaisance sur ponton ou sur bouées. Comme le confirme la carte en page suivante (carte 7), certains

secteurs littoraux (Méditerranée, Bretagne sud, côte charentaise...) présentent des concentrations portuaires de plaisance particulièrement importantes.

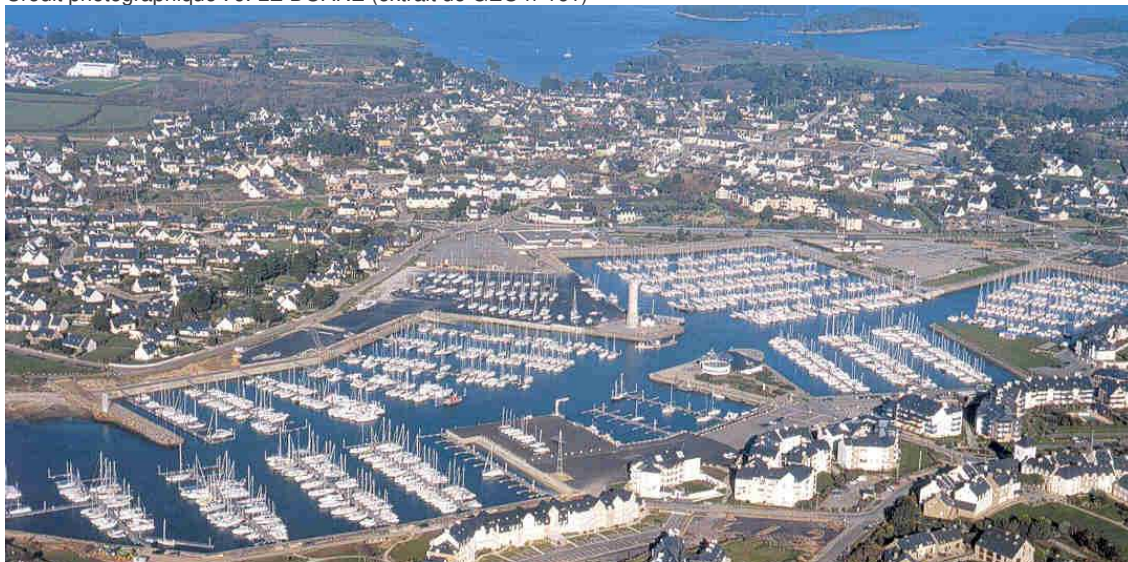
Photographies 6 et 6 bis

De l'anse du Croisty au port du Crouesty



Ci dessous, le port de plaisance du Crouesty, sur la presqu'île de Rhuys en 2002 : un parfait exemple de création ex nihilo en retrait du trait de côte sur le site de l'ancienne baie du Croisty (prise de vue de 1971 ci-contre). Pour assurer au maximum le succès de la station, même le nom du site a été changé afin d'éviter la confusion possible avec la commune du Croisty au nord-ouest du Morbihan.

Crédit photographique : J. LE DOARÉ (extrait de GEO n°161)



Crédit photographique : SAGEMOR, Y. BOËLLE

C) 1965-1985 : L'ÈRE DU PORT DE « COMPLAISANCE »

Le port de plaisance des années soixante-dix, que plusieurs auteurs qualifient volontiers et à juste titre de *port-garage*¹⁴⁹ ou de *port-parking*¹⁵⁰, constituait souvent un prétexte justifiant la réalisation d'ensembles immobiliers fonctionnant en vase clos avec le port selon le principe « un anneau, un studio »¹⁵¹. En ce sens, satisfaire à la demande de places n'était pas forcément la priorité et la complaisance en faveur de promoteurs immobiliers et de l'industrie des BTP était évidente. De nombreuses chroniques, relatées dans les quotidiens régionaux, font état d'opérations purement spéculatives, encouragées par des promoteurs parfois peu scrupuleux.

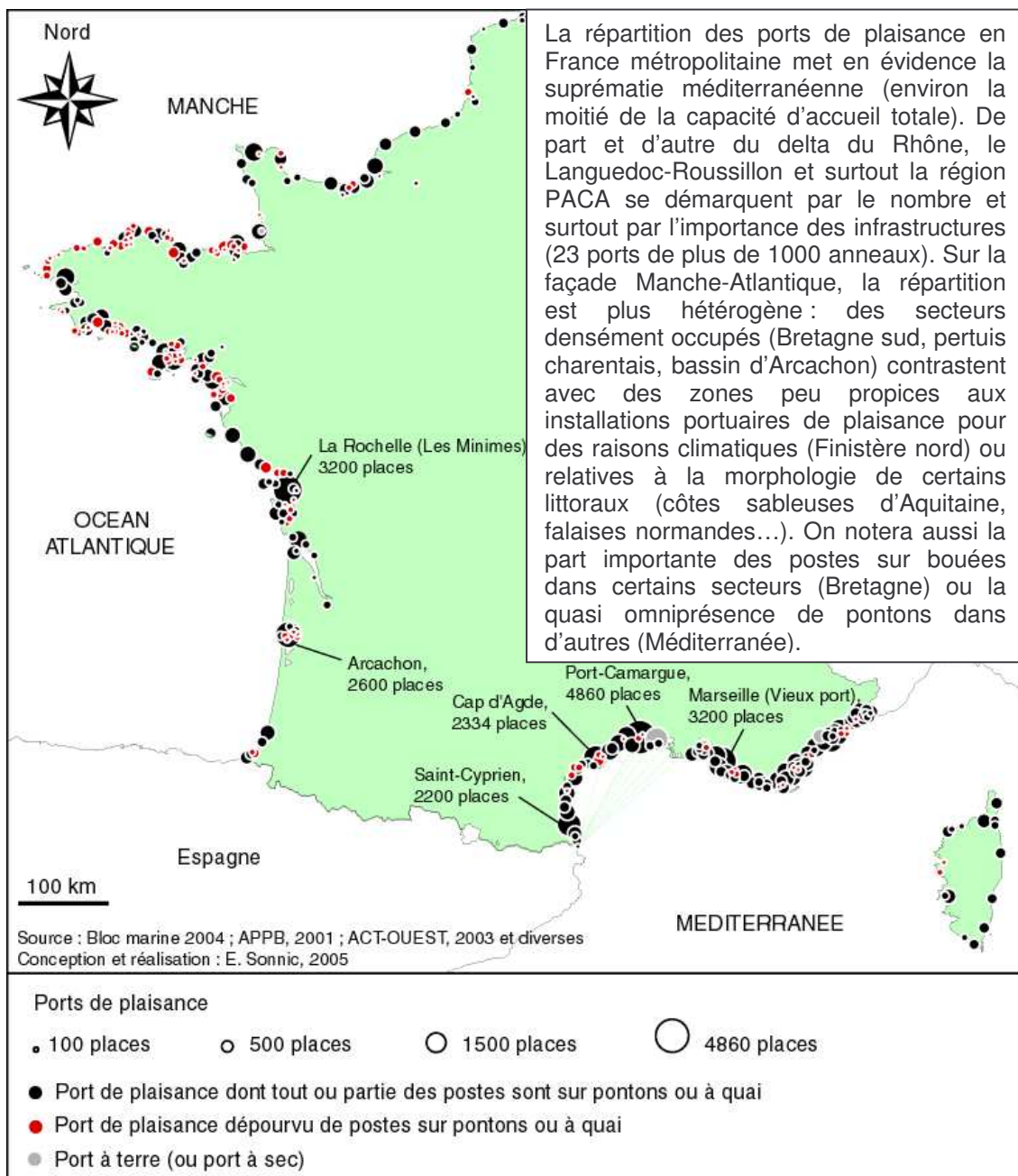
¹⁴⁹ LEBAHY Yves, *Un littoral à protéger. Les ports de plaisance et l'activité nautique*, 1994.

¹⁵⁰ BERNARD Nicolas, *Du port parking au produit touristique : l'évolution des ports de plaisance en France*, 1999.

¹⁵¹ BERNARD Nicolas, *Plaisance et nouvelle maritimité*, 1996.

Carte 7

Les ports de plaisance de plus de 100 places en France métropolitaine



Ces unités portuaires furent essentiellement conçues en fonction de considérations techniques et de capacités de stockage. Leur intégration environnementale en milieu naturel ou urbain n'était pas réellement prise en compte. De même, peu d'efforts étaient fournis pour en faire de véritables lieux d'animation touristique. Enfin, bien que tout un réseau d'activités gravite autour de ces ports de plaisance (chantiers navals, équipementiers, voileries...), les retombées économiques ainsi que les créations

d'emplois engendrées par leur présence, étaient bien loin des *promesses mirifiques évoquées lors des projets*¹⁵² initiaux.

Du Roussillon à la Côte d'Azur, ce type de réalisation a trouvé un terreau particulièrement fertile. Beaucoup plus rares sur la façade Manche-Atlantique, les complexes associant port de plaisance et complexe immobilier existent tout de même sur nos côtes à l'instar de la station touristique de Kerjouanno-Le Crouesty. Certes, son rôle en faveur de l'essor économique de la presqu'île de Rhuys dans le département du Morbihan est avéré depuis deux décennies, mais, rétrospectivement, le contexte relatif à sa programmation et à sa réalisation reste critiquable à de nombreux points de vue.

C.1. Le Crouesty, un exemple parmi d'autres des conditions de réalisation et des répercussions d'un grand port de plaisance des années soixante-dix

Avant de retourner une trentaine d'année en arrière et d'entrer au cœur des procédures de l'époque relatives à l'opération Kerjouanno-Le Crouesty, rappelons que les responsables politiques et, a fortiori, administratifs actuels, qu'ils s'agisse des élus du conseil général, des agents de la SAGEMOR¹⁵³ ou du SMPBNM¹⁵⁴, en charge du développement et de la gestion de nombreux équipements touristiques et nautiques du département, ne sont en rien responsables des actions entreprises dans les années soixante et soixante-dix. Déterminer un responsable parmi ces acteurs reviendrait ni plus ni moins à désigner un bouc émissaire.

C.1.1. La station touristique de Kerjouanno-Le Crouesty

La décision de sa création remonte au milieu des années 1960. Cette opération planifiée s'inscrivait au cœur d'un vaste plan d'aménagement, essentiellement touristique, du littoral morbihannais. Cette entreprise s'est réalisée d'autant plus aisément qu'un homme politique d'envergure nationale¹⁵⁵ présidait alors le Conseil Général du Morbihan. Celui-ci impulse la naissance d'un syndicat mixte chargé de créer et de développer les ports de plaisance dont celui du Crouesty. Les travaux de ce dernier,

¹⁵² LEBAHY Yves, *Un littoral à protéger. Les ports de plaisance et l'activité nautique*, 1994.

¹⁵³ SAGEMOR : Société Anonyme de Gestion du Morbihan. Cet organisme d'essence départementale administre huit ports de plaisance ainsi que certains monuments historiques et des sites mégalithiques.

¹⁵⁴ SMPBNM : Syndicat Mixte des Ports et Bases Nautiques du Morbihan.

¹⁵⁵ Il s'agissait de Raymond MARCELLIN, plusieurs fois secrétaire d'État sous la IV^e République, ayant occupé de nombreux postes ministériels sous la V^e République de 1962 à 1974 (Santé publique, Industrie, Aménagement du territoire, Intérieur puis agriculture, notamment Ministre d'État sous Georges Pompidou), sénateur du Morbihan de 1974 à 1981, député du Morbihan de 1946 à 1974 puis de 1981 à 1997, maire de Vannes de 1965 à 1977.

aujourd'hui géré par la SAGEMOR, débutèrent en 1973 et le port de plaisance, élément central de la station, ouvre l'année suivante. A l'image des aménagements portuaires languedociens réalisés dans le cadre de la Mission Racine¹⁵⁶ (que nous évoquerons d'ici quelques pages), ce port est accompagné de complexes immobiliers au fur et à mesure de son agrandissement. D'ailleurs, les aménagements touristiques morbihannais entrepris à l'époque, ont plusieurs fois été qualifiés de « Mini opération Languedoc-Roussillon ». Les équipements caractéristiques d'une grande station touristique viennent progressivement étoffer l'environnement portuaire (front de port commercial surmonté d'appartements et de studios, quartiers de résidences secondaires, golf 18 trous, établissement de thalassothérapie, casino...). Ainsi, *l'activité touristique quasi inexistante avant la création du port de plaisance, est devenue la principale ressource de la presqu'île de Rhuys.*¹⁵⁷

Après d'importants travaux d'extension, le port du Crouesty était devenu en 2001 le premier de Bretagne en terme de capacité d'accueil pour les bateaux de plaisance (après une extension de 135 places, le port du Moulin-Blanc à Brest l'a légèrement dépassé depuis : 1460 anneaux). Au total, 1432 bateaux s'y concentrent désormais, renforçant son rôle moteur au sein de la station touristique. Son succès est incontestable au regard de sa fréquentation notamment estivale, de la longueur de la liste d'attente synonyme de plusieurs années de patience pour l'obtention d'une place, des événements nautiques qui y sont organisés (salon nautique en automne, régates, entraînements d'hiver en vue de ces mêmes épreuves nautiques...).

C.1.2. Une opération ayant ignoré le principe de précaution

Ce principe est relatif à la question du financement de l'opération. Une émanation du conseil général du Morbihan, la SATMOR¹⁵⁸, devenue SAM en 1982 (Société d'Aménagement du Morbihan) avait pour mission d'acquérir à bas prix les terrains nécessaires à la réalisation de la future station touristique. Il faut noter au passage la complexité de la tâche : les 140 hectares à acquérir concernent 1500 parcelles et 576 propriétaires. De plus, beaucoup d'entre-eux ne possédaient aucun titre de propriété et

¹⁵⁶ La Mission Interministérielle d'Aménagement du Languedoc-Roussillon (MIALR), parfois appelée « Mission Racine » du nom de son président, était un programme d'aménagement touristique de grande ampleur destiné à assurer le développement économique de la région Languedoc-Roussillon. Un autre programme concernait le littoral Aquitain : la MIACA (Mission interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine).

¹⁵⁷ LAGEISTE Jérôme, *Le nautisme en Bretagne*, 1995.

¹⁵⁸ SATMOR : Société d'Aménagement Touristique du Morbihan. Organisme à qui fut confié le programme d'aménagement départemental en 1964.

certaines n'étaient pas en mesure de préciser l'emplacement exact de leurs terrains (situation fréquente parmi les propriétaires agriculteurs dont les terres se transmettaient de génération en génération).

Une fois obtenu le foncier nécessaire, il s'agissait ensuite de revendre ces terrains plus chers à des particuliers ou, le plus souvent, à des promoteurs immobiliers. En tant que société d'économie mixte majoritairement publique (65 % des parts au conseil général du Morbihan), la SATMOR ne faisant pas de bénéfice, la différence servait à payer les travaux indispensables à la viabilisation des terrains (adduction d'eau et d'électricité, réseau d'assainissement, dessertes routières...). *Mais les aménagements ayant été réalisés avant de vendre les terrains ou les places du port, il a donc bien fallu emprunter l'argent nécessaire*¹⁵⁹ puisque la subvention de l'État prévue à cet effet était loin de couvrir l'ensemble des frais. Le conseil général et la commune d'Arzon s'étaient alors portés garants de l'emprunt *risquant l'argent des contribuables du département et de la commune si l'opération n'atteint pas le succès escompté.*¹⁶⁰ Si à terme, ce succès s'est vérifié, il est néanmoins arrivé plus tardivement que prévu.

C.1.3. La politique foncière : le pot de terre contre le pot de fer

Pour une opération d'une telle ampleur, la SATMOR avait besoin de réserves foncières qu'elle acquit essentiellement à l'amiable selon elle. Il y a pourtant eu quelques procédures peu glorieuses dont voici un exemple : le 13 octobre 1975, un avis d'expropriation signé du juge d'expropriation certifie à une quinzaine de personnes « déclarons expropriés immédiatement pour cause d'utilité publique au profit de la SATMOR... » Il faut souligner à ce sujet *qu'en date du 11 février 1969, la commission départementale relative aux opérations immobilières (...) donnait avis favorable à l'opération d'expropriation, alors que l'arrêté le décidant n'est pas encore signé.* » !¹⁶¹ Cette affaire est donc légale mais *elle provoque un grand nombre de questions quant à sa justification et à l'utilisation qu'il est fait des lois et du profit qu'elles amènent*¹⁶². De son côté, l'autorité départementale déclarait publiquement que la procédure à l'amiable avait concerné l'immense majorité des transactions. Plus généralement, il semble que ce soit surtout le droit de préemption, voire parfois l'expropriation, et non l'acquisition à l'amiable, qui ait permis l'obtention de nombreux terrains. *D'après les chiffres officiels*

¹⁵⁹ L'HÉNORET Christian, *La presqu'île de Rhuys : pour un réaménagement basé sur l'équilibre des activités permanentes et temporaires*, 1979.

¹⁶⁰ Ibidem.

¹⁶¹ Ibidem.

¹⁶² Ibidem.

de la SATMOR, le coût global des acquisitions foncières aurait été de 10 millions de francs, soit environ 3 francs par mètre carré, ce qui est bien inférieur aux prix pratiqués à l'époque par les agences immobilières (rapport de 15)¹⁶³. La plupart des propriétaires n'ont pas réellement vendu leur terre de leur propre chef. Prétextant la non utilisation de ces terrains, la SATMOR a caché les possibilités de tirer profit de l'opération. De peur d'être expropriés, les propriétaires concernés se sont laissés convaincre cédant leurs terres à des prix dérisoires (jusqu'à 1,50 franc le mètre carré, soit 20 à 25 centimes d'euro ! Spoliation du droit de propriété ?). A l'inverse, les propriétaires les plus conciliants, ayant conclu de véritables accords à l'amiable, ont semble t-il obtenu des prix au mètre carré bien plus convenables : 14 francs par mètre carré pour l'un d'eux (2,1 €), 54 francs pour un autre (8,2 €). Les pressions exercées sur les plus réticents étaient donc nombreuses. Toutes *représentaient autant de déstabilisation de la population locale, souvent mal informée et ne se rendant pas compte des conséquences d'un tel projet.*¹⁶⁴ Ceci explique les déclarations « d'acquisition à l'amiable ». En fait, sur les 576 propriétaires, moins d'une dizaine (cinq selon certaines sources) ont bénéficié d'un réel accord à l'amiable. Il s'agissait vraisemblablement des propriétaires des terrains les plus importants dont la commune d'Arzon elle même, car la superficie cumulée concernée était de 51 hectares (dont 31 appartenaient à la commune), soit plus du tiers des réserves foncières obtenues ! L'arzonais Lambda n'avait sans doute pas droit à tant d'égards. Quand les autorités départementale ou municipale admettaient finalement la prédominance des procédures de préemption ou d'expropriation, chacune se renvoyait la responsabilité : *la municipalité d'Arzon se présentant comme simple « service de liaison »*¹⁶⁵ tandis que la SATMOR rappelait que l'équipe municipale avait voté les plans d'urbanisme avalisant l'entreprise. A la défaveur des deux collectivités, on peut rappeler le flou ambiant autour de l'opération. La diffusion de l'information à se sujet se faisait au compte gouttes, à la demande de particuliers et avec réticence (mensonge par omission ?). Quels que soient les torts des uns ou des autres, certains arzonais et leurs descendants ont eu le sentiment d'avoir été dépossédés de leur terre. Leur amertume est d'autant plus grande aujourd'hui quand on observe l'augmentation continue et soutenue du coût du foncier d'une commune littorale telle qu'Arzon.

¹⁶³ LE ROC'H Gilles, *Les stratégies de développement touristique au sein du pays côtier Rhuy-Muzillac*, 1998.

¹⁶⁴ GUEZET Benjamin, *La station touristique de Kerjouanno - Le Crouesty dans son environnement entre nature et aménagement*, 2001.

¹⁶⁵ LE ROC'H Gilles, *Les stratégies de développement touristique au sein du pays côtier Rhuy-Muzillac*, 1998.

Une autre manifestation de cet inégal rapport de force peut être illustrée. A partir du milieu des années soixante-dix Beaucoup d'habitants et d'amoureux de Rhuys se sont émus de voir l'urbanisation touristique « envahir » leur presqu'île. A cela, le directeur de la SATMOR de l'époque répondait *qu'à la différence des zones d'aménagement concerté, la zone d'habitation de Kerjouanno était soumise à la procédure du permis de construire, comme chaque cas particulier*¹⁶⁶. Certes, mais *la SATMOR avait obtenu des permis de construire qui avaient été refusés à des particuliers quelques années auparavant*¹⁶⁷ sur les mêmes terrains...

C.1.4. De l'appréciation de la notion d'utilité publique

Pour justifier les procédures de préemption et d'expropriation, la SATMOR prétexte le caractère d'utilité publique de l'opération. Or, si l'intérêt général semble indiscutable pour certains équipements ou services publics (établissements scolaires ou hospitaliers, travaux de voirie, station d'épuration...) l'est-il pour une station touristique présentant les caractéristiques d'une zone privée (livraison de lots aux promoteurs immobiliers, peu de place réservée au tourisme populaire : absence de camping sur la station, faible place accordée aux équipements financièrement plus accessibles de type village-vacances). On peut donc s'interroger sur les critères ayant été adoptés pour définir l'intérêt public dans ce cadre précis.

C.1.5. Des effets d'annonces aux désillusions

Convaincus par l'argumentaire des promoteurs, la plupart des élus locaux étaient certainement de bonne foi lorsqu'ils annonçaient la baisse du chômage à venir et la reprise du développement économique de leur circonscription. Pourtant, faute de précaution, force est de constater que la réalité est parfois loin de correspondre aux prévisions ou aux déclarations initiales.

L'objectif avoué de l'opération Kerjouanno-Le Crouesty était d'endiguer le déclin démographique et économique de la presqu'île de Rhuys. Il est vrai que dans les années soixante, l'exode rural interpellait bien des élus : En un siècle, la population de la commune avait chuté d'environ 43 % (2432 habitants en 1866 contre 1397 en 1962). Pour y remédier, l'option prise fut de miser sur le tourisme balnéaire en général et le nautisme en particulier. En juillet 1973, le responsable de la SATMOR *déclarait, dans*

¹⁶⁶ L'HENORET Christian, *La presqu'île de Rhuys : pour un réaménagement basé sur l'équilibre des activités permanentes et temporaires*, 1979.

¹⁶⁷ Ibidem.

« *Le Progrès* » (journal électoral de R. Marcellin), que « le développement touristique de Croisty et de Kerjouanno doit entraîner d'ici quelques années la création directe ou indirecte d'environ 500 emplois nouveaux... ». ¹⁶⁸ Mais pour bien des autochtones, l'espoir a rapidement fait place à la désillusion et la résignation. Beaucoup d'agriculteurs ont perdu leurs terres et donc leur outil de travail sans contrepartie. En outre, non seulement les créations d'emplois furent moins nombreuses qu'annoncées, mais l'accès à ces mêmes emplois n'a pas vraiment bénéficié aux habitants de la presqu'île de Rhuys. Les artisans locaux n'étaient pas en mesure d'acquiescer les nouveaux et onéreux commerces de la zone SATMOR. Par ailleurs, un emploi dans le secteur touristique n'était pas toujours en mesure d'assurer un revenu annuel décent étant donné le caractère saisonnier de l'activité.

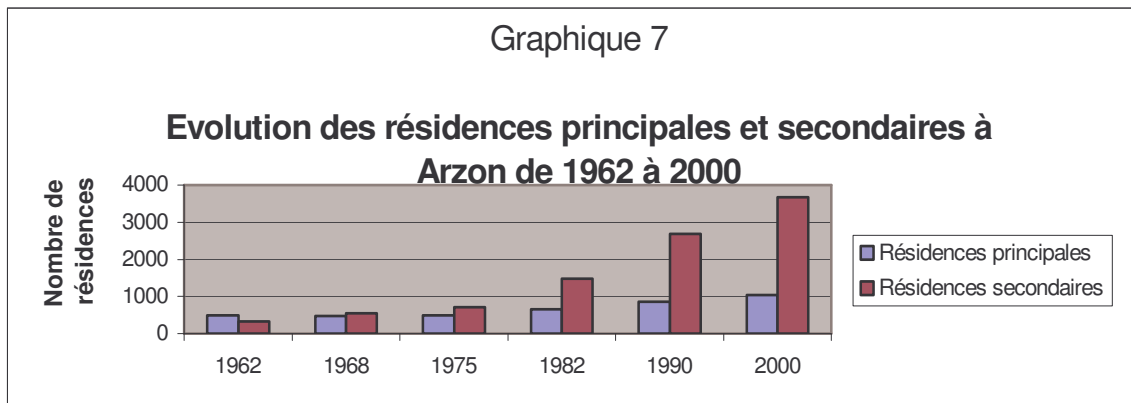
C.1.6. Une réussite économique aux couleurs de la monoactivité touristique et au prix d'une déstructuration sociale

Arzon dispose donc aujourd'hui d'équipements touristiques luxueux autour d'un port de plaisance de haut standing, proposant les places les plus chères de Bretagne. En plus des 1432 bateaux du port du Crouesty, s'ajoutent 868 navires de plaisance répartis dans les zones de mouillages et les deux ports communaux d'Arzon. Inutile de préciser que les plaisanciers de cette commune de 2000 habitants, ne sont pas tous autochtones.

À terre, la situation est également extrême. Loin d'avoir maîtrisé la spéculation foncière qui était pourtant l'un des objectifs initiaux, le développement de la zone de Kerjouanno-Le Crouesty n'a fait que l'exciter aux alentours. La hausse des prix des terrains n'a pas permis aux autochtones d'acquiescer les nouvelles parcelles mises sur le marché. Au contraire des allochtones plus aisés (cadres et cadres supérieurs, chefs d'entreprise, professions libérales...) les ont obtenues. Ces nouveaux arrivants sont originaires d'Île de France, de quelques grandes villes métropolitaines (Nantes et Rennes surtout) ou encore d'une ville moyenne relativement proche (Vannes). La progression du nombre de résidences secondaires a ainsi été multiplié par onze entre 1962 et 2000. À cette date, sur les 4715 résidences de la commune, 3673 sont secondaires, soit 78 % de l'ensemble (graphique 7). Beaucoup de ces résidences secondaires deviennent principales lorsque leurs propriétaires respectifs n'ont plus d'obligations professionnelles. D'où la progression soutenue du nombre de résidences principales qui a été plus que multiplié par deux entre 1975 et 2000 (graphique 7). Il en

¹⁶⁸ Ibidem.

résulte un vieillissement accru de la population arzonnaise. On assiste donc à une restructuration complète de la population de la commune : diminution du nombre d'artisans, de pêcheurs et d'agriculteurs (aujourd'hui rarissimes), augmentation du nombre de retraités issus des catégories socioprofessionnelles supérieures d'une part, sur représentation des classes d'âges de soixante ans et plus d'autre part. Cette tendance devrait se poursuivre puisque l'effectif de résidences toujours secondaires (dont beaucoup deviendront elles-aussi principales) progresse à un rythme bien supérieur à celui des résidences principales.



Source : Commune d'Arzon, 2002

Réalisation : E. SONNIC, 2005

Quant à la flambée des prix du sol, elle a gagné les communes situées à l'entrée de la presqu'île de Rhuys. Après Arzon, Saint-Gildas de Rhuys et Sarzeau, des communes dont l'activité touristique reste modérée (Le Hézo, Saint-Armel, Le Tour du Parc, Noyal) voient également monter les prix du sol. Depuis les débuts du tourisme de masse, toute la presqu'île est dans l'engrenage de ce phénomène de spéculation foncière. Avec le départ accéléré d'autochtones, les activités traditionnelles (agriculture, pêche, artisanat...) ont périclité aux profits de celles basées sur le tourisme.

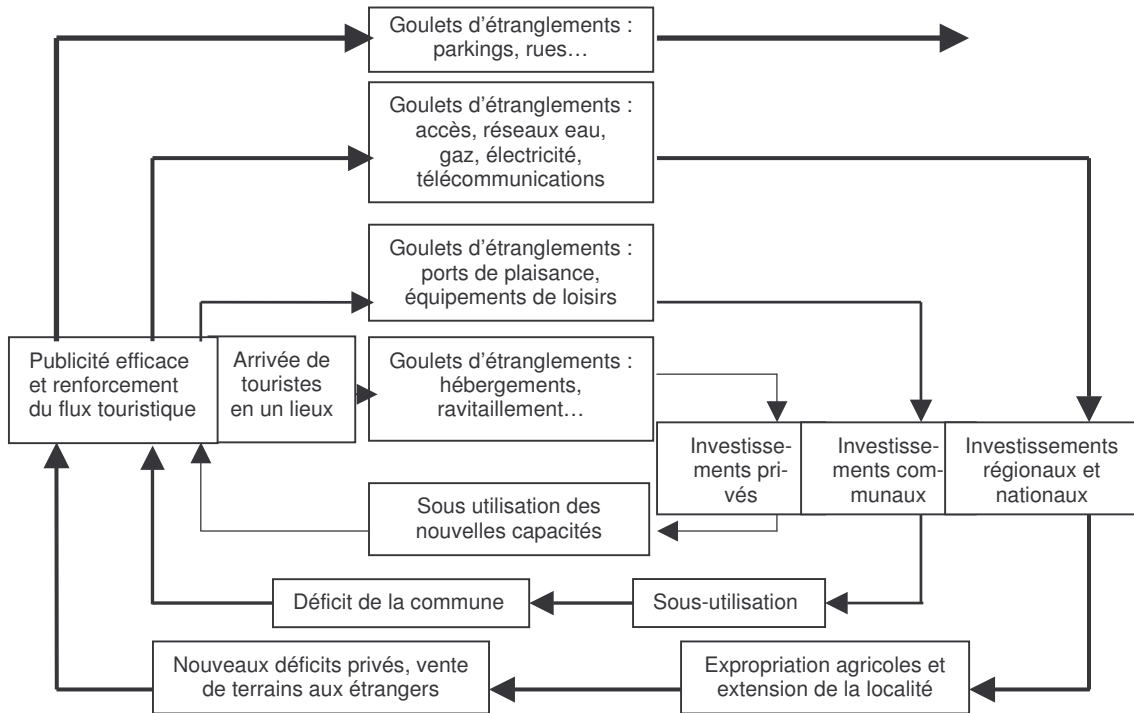
On peut parler aujourd'hui de mono-activité touristique, ce qui n'est pas sans risque. En effet, comme cela a été rappelé pour d'autres secteurs concernés de près par le tourisme de masse, vouer la mer ou la montagne à la seule fonction de loisirs, en un îlot de bonheur et de détente, aussi fabuleux soit-il, sans d'abord en faire un véritable cadre de vie pour des milliers de personnes d'horizons variés, c'est non seulement la tuer mais c'est aussi tuer à terme l'essor touristique¹⁶⁹. Un secteur côtier ou une zone montagnarde vivante au quotidien douze mois par an est le meilleur garant d'un tourisme de qualité. Les deux propositions ne sont pas exclusives mais la première est

¹⁶⁹ GUMUCHIAN Hervé, *La neige dans les Alpes du Nord françaises*, 1983.

(ou plutôt devrait être) prioritaire.¹⁷⁰ Ci-après, la figure 4 illustre la dérive prévisible du tout tourisme.

Figure 4

La spirale de la force des choses d'après SCHWARZENBACH
(cité par W. RITTER, Allgemeine Wirtschaftsgeographie, 1991)



Conception : SCHWARZENBACH, 1991

Réalisation : E. SONNIC, 2005

« Ce schéma montre à quel point la logique du tout tourisme constitue un piège pour les collectivités locales. Certaines communes littorales sont déjà intégrées dans cette dynamique sans fin, sacrifiant toute autre orientation à cette mono-activité. »

Y LEBAHY, in *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Ouvrage collectif, 1994.

L'exemple arzonais ne signifie en rien que la réalisation d'un grand port de plaisance au sein de sa station conduit inévitablement à la disparition des activités traditionnelles et au départ des populations locales. Lorsque la commune d'accueil est suffisamment importante, digérer un tel équipement et ses infrastructures annexes aura assez peu d'incidences et le port n'aura pas de tels effets destructurants. Aujourd'hui, les grands ports de plaisance de Bretagne situés dans des villes importantes ou moyennes sont infiniment moins controversés (Saint-Malo, Brest). Dans une petite localité, l'exemple du Crouesty démontre que la concentration d'un trop grand nombre de services et commerces relatifs à l'activité touristique, autour d'une importante structure portuaire de plaisance, est susceptible de condamner à terme les activités traditionnelles et de remettre en cause la structure sociale de la commune.

¹⁷⁰ Ibidem.

C.2. Les missions interministérielles d'aménagement touristiques, révélatrices de l'inconditionnel soutien de l'État

L'explosion des activités de la plaisance en France s'inscrit dans un contexte socio-politico-économique particulier : celle d'un interventionnisme sans précédent de l'Etat en faveur de l'aménagement du territoire. Cette question de l'aménagement du territoire en France est apparue comme une évidence suite au pamphlet de Jean-François Gravier : *Paris et le désert français*.¹⁷¹ Les actions concerneront d'abord la localisation des activités du secteur secondaire (déconcentration industrielle), l'aménagement rural (lutte contre l'exode rural), la densification des équipements de transports (voies ferrées, autoroutes...) ou le développement des grandes villes de province (métropoles d'équilibre). D'abord cantonné au sein des ministères de la reconstruction puis de la construction, l'aménagement du territoire s'individualise ensuite avec la création du CIAT¹⁷² en 1960 puis de celle de la DATAR¹⁷³ en 1963. C'est à cet époque, au début des années soixante, que l'État étend sa politique d'aménagement du territoire au secteur tertiaire en général et notamment touristique. Dès lors, *l'aménagement touristique était défini au niveau central à partir des spécificités des trois ensembles géographiques composant le territoire : le littoral, la montagne et l'espace rural*.¹⁷⁴ Ce dernier sera toutefois moins concerné que les deux autres par l'activité touristique.

Les grands équipements touristiques, qu'il s'agisse de ceux relatifs aux sports d'hiver (Alpes françaises du nord) ou bien de ceux concernant les activités balnéaires et nautiques (littoraux languedociens et aquitains), se généraliseront donc dans les décennies soixante et soixante-dix, grande période de la planification. Comme l'a rappelé Hervé Gumuchian, c'est aussi *l'époque d'une expansion industrielle accélérée de l'économie française* (production en série de matériel de glisse pour les sports d'hiver, succès sans précédent de la construction nautique); *période de technicité triomphante assez rarement contestée* (remontées mécaniques dans les domaines skiables, infrastructures portuaires sur les littoraux), *période de l'effort individuel magnifié* (Jean-Claude Killy et les sœurs Goitschel pour le ski, Éric Tabarly pour la voile), *période valorisant la pratique d'activité sportive « virilisantes » : curieuses coïncidence que de constater que ces deux décennies furent les deux décennies du ski*

¹⁷¹ GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français*, 1947.

¹⁷² CIAT : Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire.

¹⁷³ DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

¹⁷⁴ CAZES Georges, LANQUAR Robert, *L'aménagement touristique et le développement durable*, 2000.

*alpin triomphant et d'un équipement de la haute montagne en conséquence !*¹⁷⁵ On voit que ce diagnostic effectué pour le ski alpin en haute montagne sied tout aussi bien à la plaisance sur les littoraux.

Si les Alpes françaises du nord furent la cible atteinte des ambitieuses opérations d'aménagement touristique pour le développement des sports d'hiver, les littoraux languedociens et, dans une moindre mesure aquitains, furent celles des équipements balnéaires et nautiques.

C.2.1. La MIALR (Mission Interministérielle d'Aménagement du Languedoc-Roussillon)

Bien plus ambitieux que le programme d'aménagement touristique du littoral morbihannais, la Mission Racine a transfiguré plusieurs secteurs autrefois vierges de construction du littoral languedocien. *Seules quelques petites stations désuètes existaient ça et là.*¹⁷⁶ Directement financée par l'État, cet ambitieux programme appliqué entre 1963 et 1982 et contractualisé avec des SEM¹⁷⁷ locales, ne concernait pas moins de quatre départements (Gard, Hérault, Aude, Pyrénées orientales) et soixante-six communes à rivage marin ou lagunaire, soit près de 200 kilomètres de littoral. Cette politique d'équipement atypique par son ampleur et par son jeu d'acteurs (impulsion et soutien inconditionnel d'un État), constitue une étude de cas incontournable pour les auteurs traitant de l'aménagement du territoire ou de la géographie du tourisme. Nombreux sont les universitaires l'ayant relaté ou analysé. Aussi ce point ne relatera-t-il l'opération que dans les grandes lignes.

L'objectif de la mission interministérielle était de créer une zone d'accueil pour les vacanciers afin de ranimer une économie régionale trop orientée vers la viticulture. Il s'agissait aussi de rééquilibrer la fréquentation touristique méditerranéenne française, jusqu'alors essentiellement concentrée sur la Côte d'Azur, et de détourner une partie des flux touristiques se destinant vers l'Espagne. Une demi douzaine d'unités touristiques de grande ampleur vont ainsi être développées, parfois autour de plusieurs stations, elles-mêmes organisées autour d'un équipement structurant qui se trouve être très souvent un port de plaisance. On peut citer entre autres le Cap d'Agde, Gruissan, ou encore Leucate-Barcarès. Mais si une opération devait représenter la MIALR, on opterait davantage pour La Grande-Motte, dont l'architecture de type pyramidal des

¹⁷⁵ GUMUCHIAN Hervé, *La neige dans les Alpes du Nord françaises*, 1983.

¹⁷⁶ CAZES Georges, LANQUAR Robert, *L'aménagement touristique et le développement durable*, 2000.

¹⁷⁷ SEM : Société d'Économie Mixte

bâtiments du front de port a durablement marqué l’imaginaire collectif. Cette dernière, notamment étudiée par J. Rieucan¹⁷⁸, et le Cap d’Agde, qui totalisent respectivement 110.000 et 160.000 places, sont les deux premières stations touristiques françaises en terme de capacité d’accueil. Dans le cadre de la MIALR, *500.000 lits ont été construits entre 1970 et 1997 et un total de un million est aujourd’hui disponible sur ce rivage.*¹⁷⁹

En vue de l’aménagement des stations languedociennes, la procédure adoptée fut sensiblement la même qu’au Crouesty : organisation préalable de la maîtrise foncière (par achats de terrains à l’amiable, par usage du droit de préemption ou par expropriation), prise en charge sur fonds publics¹⁸⁰ des travaux de viabilisation des terrains (assainissement, démoustication, mise en place d’équipements collectifs et des divers réseaux d’adduction : eau, électricité, télécommunication...), commercialisation et revente des lots, etc.

Depuis Saint-Cyprien dans le Roussillon jusqu’au Grau du Roi dans le département du Gard, la mission Racine a permis à la région Languedoc-Roussillon de disposer d’un maillage particulièrement équilibré de son linéaire côtier en terme d’infrastructures portuaires de plaisance. Les équipements se démarquent par leur démesure en comparaison des autres secteurs littoraux français. On relève ainsi entre 800 et 1000 postes à flot dans les ports d’Argelès-sur-Mer, de Gruissan, ou du Canet en Roussillon et environ 1380 anneaux à La Grande-Motte. La forêt de mats est encore plus impressionnante au Cap d’Agde (2250 places), tandis que celle de Port-Camargue est sans équivalent en France, voire en Europe : 4800 postes à flot !

Les aménagements touristiques réalisés dans le cadre de la MIALR ont largement contribué à la mutation économique de la région et le tourisme pèse aujourd’hui 12 % du PIB régional, 35.000 emplois permanents et 25.000 emplois saisonniers. *La Région accueille actuellement près de 15 millions de séjours touristiques, dont 4,5 millions de provenance étrangère, pour une dépense touristique totale évaluée à 15-16 milliards de francs sur le littoral (où se concentrent 60 % des lits touristiques et même 78 % avec la zone rétro-littorale).*¹⁸¹

Ces aménagements restent cependant souvent critiqués (synonyme de pollution visuelle pour certains). Néanmoins, les zones d’aménagement ayant été précisément localisées

¹⁷⁸ RIEUCAU Jean, *La Grande-Motte, ville permanente, ville saisonnière*, 2000.

¹⁷⁹ CAZES Georges, LANQUAR Robert, *L’aménagement touristique et le développement durable*, 2000.

¹⁸⁰ Fonds publics d’un montant total supérieur à un milliard de francs (plus de 152 millions d’euros) pour le Languedoc-Roussillon.

¹⁸¹ CAZES Georges, LANQUAR Robert, *L’aménagement touristique et le développement durable*, 2000.

dans l'espace, cela a permis d'éviter le mitage parfois catastrophique que connaissent aujourd'hui certaines autres régions littorales (Bretagne) et des secteurs fragiles ont aussi été préservés. Reste que par endroits, l'urbanisation a tendance à sortir du cadre originel et les campings prolifèrent. Beaucoup s'inquiètent des tentations de fuite en avant immobilière qui ont tendance à densifier l'espace urbanisé ou à favoriser l'accroissement désordonné de l'urbanisation. Sans parler de la spéculation foncière qui, comme aux environs du Crouesty, ne permet pas à tous d'accéder de manière égale à la propriété.

C.2.2. La MIACA

Lancée en 1967, la Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine est en plusieurs points comparable à la Mission Racine (rôle prépondérant de l'État, aménagement touristique du littoral, lancement touristique de certaines stations : Lacanau, Port d'Albret...), mais l'ampleur des réalisations fut moindre. Afin de préserver au maximum le cordon dunaire littoral, la MIACA a volontairement favorisé une urbanisation en retrait du trait de côte, synonyme d'équipements ponctuels sur le front de mer reliés aux stations de l'intérieur. Par ailleurs, *une des idées est de refuser le développement touristique ex nihilo comme cela avait été le cas sur la côte du Languedoc-Roussillon, et de favoriser l'aménagement des installations touristiques à partir des stations existantes*¹⁸² De plus, les équipements de plaisance, déjà moins importants, moins prétentieux et moins nombreux que ceux de la côte languedocienne, concerneront surtout des plans d'eau intérieurs (lac d'Hourtin, étang de Lacanau...). La notion de « port de complaisance » est en fait assez peu représentative du littoral aquitain.

C.3. Le port de complaisance, un concept mis à mal mais tenace

Malgré les oppositions d'écologistes ou de riverains, le port de « complaisance » bénéficiait d'un contexte plutôt favorable dans les décennies soixante et soixante-dix (législation moins restrictive, montages financiers peu contraignants, soutien sans précédent de la part des pouvoirs publics...). Le contexte est aujourd'hui différent : suppression des aides de l'État en faveur de la plaisance, sensibilité grandissante à l'égard des problèmes environnementaux, refus inconditionnel de la « doctrine » privatisation des bénéfices / mutualisation des pertes, etc. Cette évolution de l'opinion publique puis politique a entraîné la mise en place de plusieurs mesures jouant depuis

¹⁸² AUGUSTIN Jean-Pierre, *Sport, géographie et aménagement*, 1995.

un rôle de garde-fou (vote et application de la loi Littoral, généralisation de l'étude ou de la notice d'impact¹⁸³, etc.).

Ces mesures ne constituent pas pour autant une assurance tout risques, et plusieurs réalisations portuaires datant des années quatre-vingt-dix sont entachés d'un contexte politico-financier bien trouble. Propriano en Corse et Port-Fréjus dans le Var ont ainsi à nouveau jeté la suspicion sur les équipements portuaires de plaisance méditerranéens. En Bretagne, l'image de la plaisance costarmoricaine souffre encore de la mauvaise publicité consécutive aux conditions de réalisation des ports de plaisance de Saint-Quay-Portrieux et surtout de Trébeurden. La polémique relative à ce dernier fut l'objet de nombreux articles dans la presse locale et régionale, mais également nationale. Des universitaires ont également écrit au sujet de ces aménagements portuaires particulièrement controversés.¹⁸⁴ Nous illustrerons ici, l'exemple trébeurdiniais.

A la fin des années soixante, à l'image de nombreux autres secteurs du littoral, le petit port d'échouage de Trébeurden suffisait au bonheur des plaisanciers autochtones. Mais en pleine fièvre plaisancière, *l'idée de construire un port à flot abrité par une digue est apparue dès les années soixante-dix*¹⁸⁵. Le projet va ronronner une dizaine d'années avant de se préciser suite aux conclusions du plan nautique départemental des Côtes du Nord¹⁸⁶ présentées en 1981. A l'échelle du département et notamment du secteur correspondant à la baie de Lannion et à la côte de granit rose, le plan faisait état du manque d'équipements portuaires en général et de l'absence de port d'équilibre¹⁸⁷ en particulier. Cette carence était d'abord relative aux forts marnages de ce secteur (ce qui explique d'ailleurs que les ports d'échouage soient majoritaires en Bretagne nord). Pour y réaliser des ports de plaisance continuellement à flot et accessibles même à très basse mer, de telles conditions impliquent forcément de lourds travaux de creusement

¹⁸³ Etude d'impact (et notice d'impact) : prévue par l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976, il s'agit d'une étude préliminaire obligatoire avant l'engagement de travaux d'aménagement susceptibles de porter atteinte au milieu naturel. La notice d'impact concerne les travaux d'un montant inférieur à 1,9 million d'euros, l'étude d'impact étant relative aux travaux d'un montant supérieur à ce chiffre.

¹⁸⁴ On peut notamment lire à ce sujet :

BERNARD Nicolas, *Le port de plaisance de Trébeurden (Côtes d'Armor) : chronique d'un aménagement controversé*, 1997.

LE DU Laurence, *Quel littoral ? Les aménagements touristiques et portuaires du Trégor-Goëlo*, 1993.

¹⁸⁵ BERNARD Nicolas, *Le port de plaisance de Trébeurden (Côtes d'Armor) : chronique d'un aménagement controversé*, 1997.

¹⁸⁶ Côtes du Nord : précédente appellation, en vigueur jusqu'en février 1990, du département des Côtes d'Armor.

¹⁸⁷ Port d'équilibre : importante structure portuaire de plaisance (généralement supérieure à 800 anneaux) et disposant d'une gamme complète d'équipements et de services. Ces structures sont également accessibles en permanence, même à très basse mer, ce qu'il leur confère une importance primordiale dans le maillage portuaire d'un littoral.

(bassins, chenaux d'accès) et de protection (digues). Pour remédier à ce manque d'infrastructures, une consultation publique a lieu en 1986 tandis que la DDE mène une étude sur les potentialités du littoral communal en matière d'aménagement portuaire. L'année suivante, *le conseil municipal de Trébeurden approuve le projet portuaire ainsi que celui d'une ZAC contiguë. Ce choix d'aménagement devient l'un des enjeux des élections municipales de 1989. La forte mobilisation (85 % de votants) dégage une large majorité en faveur de la liste sortante*¹⁸⁸ et donc du projet portuaire. Entre temps, des pétitions contre la réalisation du port avaient abondamment circulé. Loin d'avoir été découragés par le résultat électoral, les opposants s'organisèrent expressément en association pour empêcher l'aboutissement du projet : la ligue du contribuable et l'association des Amoureux du littoral et des sites trébeurdinais sont créées en 1989, l'association S.O.S. patrimoine voit le jour l'année suivante. Pour la plupart d'entre eux, les membres de l'association des plaisanciers (déjà existante avant 1989), s'opposèrent également au projet portuaire. Toujours en 1990, ces différentes structures associatives se fédérèrent avec les verts du Trégor et les amis de la Terre pour former la coordination bretonne du site de Trébeurden. *La détermination de ces associations est extrême (« Trébeurden sera le nouveau Plogoff »)*.¹⁸⁹

Aux avis défavorables des commissaires enquêteurs, de la commission des sites (dans un premier temps), du conseil portuaire de Trébeurden, puis du conseil régional de Bretagne, répondrons les organismes soutenant le projet : le conseil municipal donc, mais aussi le conseil général des Côtes d'Armor, la commission nautique départementale, les affaires maritimes. Au final, suite à un arrêté préfectoral les travaux du futur port de plaisance débutent en janvier 1990. Mais les opposants au projet persistent et déposent de nombreux recours en justice. De procès perdus (Tribunal administratif), en procès remportés (Conseil d'État), leurs actions interféreront sur le cours des travaux (ces derniers se termineront en juillet 1993 alors que l'achèvement initial avait été prévu pour juin 1991) et l'affaire conduira notamment à la condamnation du maire à quatre mois d'incarcération (à partir de novembre 1991) pour recel d'abus de biens sociaux et faux en écritures publiques.¹⁹⁰ Il lui est entre autre reproché la perception de fonds occultes pour un montant d'environ 300.000 francs (45.735 euros). Sa première adjointe *sera elle-aussi inculpée en juin 1992 pour trafic*

¹⁸⁸ BERNARD Nicolas, *Le port de plaisance de Trébeurden (Côtes d'Armor) : chronique d'un aménagement controversé*, 1997.

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ LE DU Laurence, *Quel littoral ? Les aménagements touristiques et portuaires du Trégor-Goëlo*, 1993.

d'influence.¹⁹¹ De leur côté, les promoteurs immobiliers engagés dans le projet cherchent à négocier leur retrait. En outre, prétextant un manque à gagner consécutif au ralentissement des travaux, ils réclament 100 millions d'indemnités à la commune et déposeront plainte auprès du Tribunal de Nanterre en raison du préjudice subi. *Après de multiples mises en demeure, la situation se débloque finalement le 26 février 1993 lorsque le conseil municipal de Trébeurden décide d'investir dans le port une partie des indemnités reçues à l'issue du procès de l'Amoco Cadiz.*¹⁹² Le mois suivant, les travaux reprennent enfin et le port ouvre quatre mois plus tard.

Si le port de plaisance de Trébeurden participe depuis efficacement au maillage du littoral nord de la Bretagne (lieu d'escale majeur), douze ans après, les plaies sont encore profondes. Certaines ont (ou vont vraisemblablement) cicatrisé(r), notamment sur le plan financier (coût effectif du port 80 % supérieur à celui initialement prévu), d'autres guériront sans doute plus difficilement (rancœurs tenaces au sein de la population trébeurdenaise, conséquences paysagères et environnementales indélébiles - photographie 7-).

Photographie 7

Impact visuel des enrochements du port de Trébeurden



Enrochements du port de Trébeurden, mai 2002

Crédit photographique : E. SONNIC, mai 2002

Depuis le Castel, un relief dominant le port de Trébeurden, l'observation d'îles et d'îlots est toujours possible. Mais, en raison d'une digue d'enrochements destinée à protéger le bassin à flot, ce n'est désormais plus le cas depuis le front de port.

Port-Fréjus, Propriano, Trébeurden... ces quelques exemples plus ou moins récents, mais tous postérieur aux années quatre-vingt, ont sans doute contribué à maintenir la suspicion autour de chaque nouveau projet portuaire de plaisance. Aussi certains n'ont-ils pas (encore ?) vu le jour dans des contextes politico-juridiques pourtant beaucoup plus sains (Port-Chilberta à Anglet dans les Pyrénées atlantiques). Les grandes créations récentes sont désormais rarissimes (Port-Médoc au Verdon, en Gironde, ouvert en 2004, étant l'exception qui confirme la règle) et chacune d'entre-elles n'aboutit qu'après de nombreuses années de procédures.

¹⁹¹ BERNARD Nicolas, *Le port de plaisance de Trébeurden (Côtes d'Armor) : chronique d'un aménagement controversé*, 1997.

¹⁹² LE DU Laurence, *Quel littoral ? Les aménagements touristiques et portuaires du Trégor-Goëlo*, 1993.

D) LE PORT DE PLAISANCE, STIMULATEUR ÉCONOMIQUE DES ESPACES CÔTIERS

D.1. L'affirmation du « port escale »

Le « port garage » des années soixante-dix, encombré de « bateaux ventouses », créant peu de richesses et aujourd'hui contesté par l'opinion¹⁹³ à fait place au « port escale » des années 1990. Le premier avait pour objectif avoué de créer de la capacité portuaire afin de répondre à la demande croissante de postes à flot. Mais on a vu précédemment que satisfaire les desseins des promoteurs immobiliers était un moteur probablement tout aussi puissant. Dans les années quatre-vingt, à mesure que se multiplient les contestations et que se durcit la législation, les créations portuaires se raréfient.

Parallèlement, du fait d'une conjoncture moins favorable, les plaisanciers vont s'adapter. Des changements comportementaux vont apparaître. Face aux contraintes liées à la propriété d'un bateau, qui sous entend un entretien régulier et bien souvent le besoin d'une place à flot, on voit se développer la location de navire ou encore la multipropriété. Quant à ceux qui souhaitent rester seuls maîtres à bord, tout en limitant les frais importants relatifs aux remplacements chroniques des navires, ils s'attachent à l'entretien accru de leur matériel. Dans un contexte devenu difficile, quelques responsables portuaires prennent les devants et commandent des diagnostics sur l'activité de leurs ports de plaisance. En Bretagne, celui de Vannes fut l'un des premiers examinés. Trois éléments ressortaient de l'étude :

- Vannes est un port-escale (ou de passage) ;
- l'essor de la flotte collective et donc de la location de navires ;
- l'utilisation croissante du plateau technique qui regroupe tout ce qui permet l'entretien des navires (aire de carénage, chantiers navals, accastilleurs...).

En outre, l'étude Vannetaise, tout comme d'autres, avait mis en évidence les avantages de l'escale en termes de retombées économiques. Celle ci sont bien supérieures à la simple capacité portuaire et aux recettes d'exploitation (location d'anneaux à l'année, prestations de services portuaires, etc.). D'où la nécessité d'affirmer davantage cette fonction de passage. Concrètement, il fallait favoriser au maximum la rotation des navires afin de libérer des places qu'il était ensuite possible de relouer ; l'objectif recherché étant celui d'une *valeur ajoutée maximale à capacité portuaire égale*.¹⁹⁴ Le

¹⁹³ LEBAHY Yves, *Un littoral à protéger. Les ports de plaisance et l'activité nautique*, 1994.

¹⁹⁴ LE NORCY Jean-Yves, *Entretien du 17 avril 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

résultat fut bénéfique : avant 1988 (année de l'étude précédemment citée), *le port de la cité Vénètes est déficitaire d'environ 300 000 francs par an* (plus de 45 000 €). *Après la mise en place d'une politique tout escale, impliquant l'amélioration de l'accueil et des services aux plaisanciers, la balance devient annuellement excédentaire de 600 000 francs*¹⁹⁵ (soit plus de 90 000 €), les bénéfiques étant en partie réinvestis dans l'amélioration des équipements et des services aux plaisanciers (personnalisation de l'accueil notamment). Mais au delà des dépenses directes relatives aux services portuaires (location d'un poste, utilisation des douches et sanitaires, taxe de séjour...), se sont les retombées indirectes qui peuvent être surtout profitables au tissu économique local. Les dépenses s'effectuent dans les bars, les restaurants, les chantiers navals, les commerces d'accastillage et autres équipementiers, etc. Au total, les estimations font état de 150 euros dépensés par équipage moyen (4 personnes¹⁹⁶) pour la première nuitée et de 30 euros pour chaque nuitée suivante. De telles dépenses ne concernent que les ports se prêtant à la consommation : ports en milieu urbain (Vannes, Concarneau, Binic, Saint-Malo, etc.), ports au sein de stations touristiques (Le Crouesty, Pornichet...). Une étude de l'association des ports de plaisance de Bretagne¹⁹⁷ (APPB), fait état pour l'année 1999, de près de 20 millions d'euros de dépense d'escale dans les ports de plaisance de Bretagne administrative.

D.2. Des pôles d'animation touristique et urbaine

Les ports de plaisance des villes littorales et des stations touristiques sont bien plus que de simples lieux d'escales destinés aux plaisanciers : des fonctions et des activités permanentes ou temporaires très nombreuses et variées y sont exercées contribuant à en faire de véritables lieux d'animation touristique et / ou urbaine.

D.2.1. Le port de plaisance, élément indispensable de la station balnéaire

Une station balnéaire dépourvue de port de plaisance n'est dynamique que l'été, un port seul n'est animé au mieux qu'en quelques rares occasions de type manifestations nautiques. Par contre la réunion des deux est synonyme d'animation touristique bien au delà de la période estivale. Tel est le constat communément admis par les responsables du secteur touristique. *Il y a donc une véritable symbiose entre le port de plaisance et la*

¹⁹⁵ SONNIC Ewan, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance ? L'exemple du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys*, 2000.

¹⁹⁶ Quatre personnes par équipage étant le chiffre moyen en général avancé par les acteurs du nautisme.

¹⁹⁷ APPB, BROQUET-LETELLIER Virginie, *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages*, 2001.

*station qui est autour*¹⁹⁸. Cette synergie observée par plusieurs auteurs pour le port de plaisance et la station touristique de Kerjouanno-Le Crouesty,¹⁹⁹ est transposable ailleurs : décrite par Jean Rieucan pour la Grande-Motte²⁰⁰, Jean Renard pour Port-Bourgenay en Vendée²⁰¹, Nicolas Bernard pour le port des Minimes à La Rochelle.²⁰² Grâce aux plaisanciers et aux régatiers, le port apporte à la station une clientèle pour les restaurants, les bistrotts et autres glaciers du front de port, de la vie par le biais des manifestations nautiques. Mais c'est surtout en s'ouvrant aux non plaisanciers, aux « terriens », sans conteste bien plus nombreux que les marins, que l'environnement portuaire devient un pôle d'animation de premier plan.

C'est la concentration d'éléments structurants (golfs, casinos, établissements de thalassothérapie, ports de plaisance, palais des congrès...) qui fait le succès de la station. Par ces équipements de prestige spécifiques, par ses commerces et ses boutiques, la station fait du port un lieu d'escale recherché par de nombreux plaisanciers, à telle enseigne que bon nombre d'entre eux y ont une résidence secondaire. Mais ces équipements permettent surtout de maintenir l'animation de la station au delà de la période estivale : il n'y a pas de saison pour fréquenter un casino ou un établissement de thalassothérapie. Pour sa part, un port de plaisance suffisamment équipé permet de relancer l'activité touristique dès le début du printemps et de la prolonger plusieurs semaines après la fin de l'été. Afin d'étaler la saison les responsables locaux (professionnels du nautisme, représentants de yacht-clubs, élus...) s'appuient notamment sur l'événementiel. L'activité du port du Crouesty peut en témoigner : les régates au printemps, les entraînements d'hiver qu'elles impliquent, mais surtout le « Mille sabords », troisième salon nautique français après Paris et La Rochelle et premier salon européen de l'occasion. Organisé chaque année pendant le week-end de la Toussaint, il attire bon an mal an 60 à 70.000 visiteurs en quatre jours. Au delà des nombreuses transactions internes au salon, les hôtels de la commune affichent complets le temps de ce week-end prolongé, beaucoup des commerçants du

¹⁹⁸ VOGEL William, *Port et animation touristique*, Actes du colloque *Ports de plaisance acteurs économiques*, 1999.

¹⁹⁹ LAGEISTE Jérôme, *Les ports de plaisance en Bretagne : protagonistes du développement touristique*, 1994.

RETIÈRE Dorothee, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

²⁰⁰ RIEUCAU Jean, *La Grande-Motte, une ville-station touristique*, 2000.

²⁰¹ RENARD Jean, *Une nouvelle génération de stations balnéaires ? L'exemple de Port-Bourgenay*, 1987.

²⁰² BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

front de port ouvrent en horaires d'été (notamment les cafetiers et les restaurateurs) et certains d'entre-eux réalisent le même chiffre d'affaires qu'au 15 août.²⁰³

D.2.2. Des ports de plaisance moteurs de la reconversion portuaire en milieu urbain

Moteur de la reconversion certes, mais moteur diesel ! Les premières années d'existence de ces ports dans les villes furent souvent difficiles. De l'avis de l'ensemble des acteurs interrogés (élus, populations riveraines... et bien sûr plaisanciers et professionnels du nautisme), ce sont des équipements d'une grande importance, voire essentiels. Pourtant, encore aujourd'hui, les recettes d'exploitation de ces ports de plaisance, compensent parfois difficilement les dépenses relatives à leur fonctionnement (entretien des infrastructures, dragage des bassins et des chenaux d'accès, rémunération des salariés portuaires, etc.). De plus, un port de plaisance crée peu d'emplois directs (plus ou moins un emploi pour cent bateaux). On pourrait donc légitimement s'interroger sur l'intérêt de la création des ports de plaisance en milieu urbain. Ce qui fut fait d'ailleurs : l'État, les collectivités locales et territoriales ont été confrontés à la question de l'utilisation des anciens bassins. Certains ont été purement et simplement comblés, permettant la réalisation de vastes parkings en centre-ville, d'autres ont conservé leur vocation maritime par une reconversion à la plaisance.²⁰⁴

L'exemple vannetais illustre les débuts incertains de ces ports urbains. Comme l'avait rappelé un ancien adjoint au maire ayant fait partie de l'équipe municipale pendant six mandats consécutifs (1965-2001), *le comblement avait initialement été prévu conformément aux souhaits des commerçants*²⁰⁵ riverains du port de Vannes. Ceux-ci se plaignaient des vases et des débris s'accumulant dans le bassin, synonymes de mauvaises odeurs à marée basse. Mais un port de plaisance était inévitable dans la cité vénète (le Maire de l'époque était Raymond Marcellin dont on a évoqué précédemment l'action volontariste en faveur du nautisme dans le Morbihan). Si l'option de combler le bassin avait été prise dans un premier temps, c'est parce que l'équipe municipale envisageait d'aménager un grand port de plaisance au delà des espaces bâtis, plus en aval, au sud de la ville. Finalement, suite à des études d'impacts, un port en milieu urbain, maintenu continuellement à flot grâce à une porte écluse, s'avéra être la solution la mieux appropriée à la situation vannetaise. L'ouvrage ouvre en 1976. Sa première

²⁰³ GUÉZET Benjamin, *La station touristique de Kerjouanno-Le Crouesty dans son environnement entre nature et aménagement*, 2001.

²⁰⁴ BOUVET Yvonne, BERNARD Nicolas, *Les enjeux de la reconversion des ports traditionnels à la plaisance en Bretagne*, 2001.

²⁰⁵ MET Michel, *Entretien du 11 avril 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

décennie d'existence est cependant chaotique. Lors d'un entretien, un responsable du port de plaisance en place de 1988 à 2002, avait tenu à souligner *le déficit de gestion au cours des premières années d'existence du port*²⁰⁶ : les moyens financiers étaient là, mais il manquait à l'époque une vision d'ensemble du projet, une stratégie d'équipement. *La décision d'un tel projet supposait des réserves foncières. Cela n'était guère le cas.*²⁰⁷ Malgré tout, l'avènement du port a incontestablement requalifié un espace en désuétude dont l'activité traditionnelle de commerce était bel et bien révolue depuis près d'un siècle. Pour réhabiliter l'activité portuaire au cœur de Vannes, au fond d'un estuaire s'ensaisant inexorablement, la plaisance est apparue comme l'alternative adéquate. Plusieurs autres villes, également en fond de ria, ont connu un destin semblable (Morlaix, Dinan, Auray...).

Qu'ils soient ou non caractérisés par un site de fond d'estuaire, les ports en milieu urbain ont largement contribué à l'affirmation de la plaisance sur les côtes Bretonnes. Les tous premiers d'entre eux ouvrent dès les années 1960 (Concarneau en 1965, Binic et Douarnenez-Tréboul en 1967, Saint-Malo en 1969²⁰⁸). Plusieurs de ces unités portuaires ont privilégié l'installation de pontons (Audierne, Port-Tudy à Groix, Lorient...) certaines ont simplement réutilisé les quais préexistants pour l'amarrage des bateaux (Pontrieux, Pont-L'abbé, Le Bono...) tandis que d'autres ont privilégié l'installation de corps-morts (Roscoff, Le Conquet, Auray...). Toutes occupent depuis d'anciennes infrastructures de pêche ou de commerce (quais, terre-pleins, cales, anciennes criées...) dont l'activité n'est malheureusement plus aussi florissante que par le passé. En utilisant ainsi les friches portuaires, *les ports urbains redorent leur blason. Ils deviennent dans les années 1980-1990 des éléments incontournables dans l'aménagement centre-urbain*²⁰⁹. De plus, grâce aux infrastructures préexistantes, équiper ces ports coûte quatre fois moins cher. Les habitants se réapproprient donc, parfois avec nostalgie pour les plus anciens, les rives de leur port qui devient un lieu de promenade autant pour eux que pour les touristes. Que l'on soit plaisancier ou pas, on fréquente les commerces du quartier portuaire (bistrot, boutiques...), on assiste ou participe aux divers événements qui ponctuent régulièrement la vie du port et de son environnement (manifestations nautiques, fêtes foraines, rendez-vous musicaux...).

²⁰⁶ LE NORCY Jean-Yves, *Entretien du 17 avril 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

²⁰⁷ Ibidem.

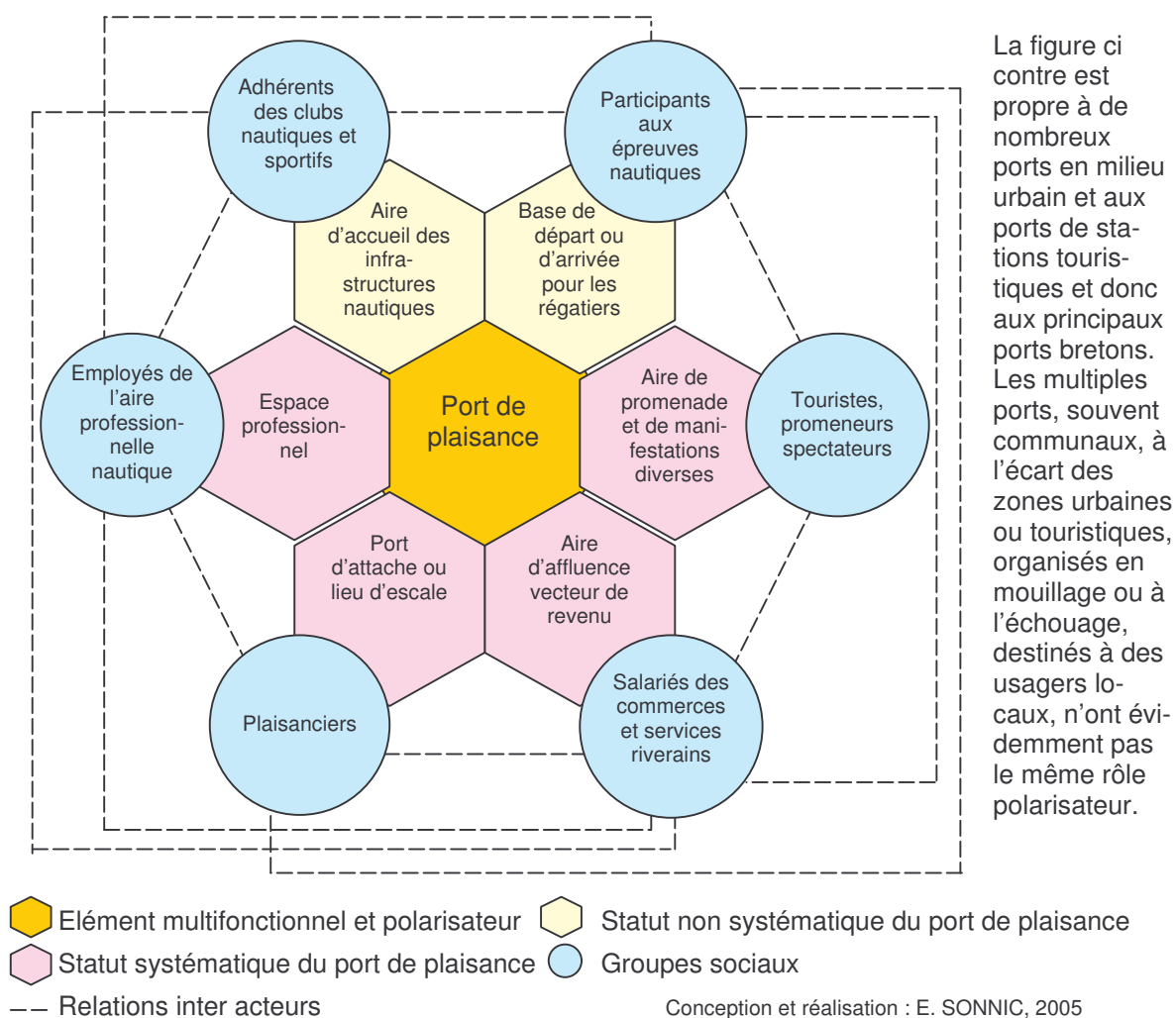
²⁰⁸ Le port ici concerné est Port-Vauban (200 bateaux aux portes de la ville close) à ne pas confondre avec le grand port de plaisance de la cité corsaire (les Bas Sablons) qui totalise plus de 1200 anneaux.

²⁰⁹ MARCUS Thierry, *L'espace portuaire des villes littorales de Bretagne-Sud. Un support culturel et touristique*, 1998.

En plus d'être un lieu d'animation touristique et urbaine, *un instrument de la réanimation commerciale du centre-ville*,²¹⁰ le port est aussi une aire professionnelle nautique ne se résumant pas à la seule capitainerie. D'autres corps de métiers spécifiques, sur lesquels nous reviendrons ultérieurement, sont liés à sa présence : concessionnaires et loueurs de navires, voiliers, accastilleurs, équipementiers divers, etc. Le port est aussi parfois le point de départ et d'arrivée des adhérents de clubs nautiques (écoles de voile, clubs de canoë-kayak...). Le port de plaisance a donc une véritable fonction polarisante mise en évidence dans de nombreuses publications (parfois même dès le titre²¹¹). Les figures 5 et 6 soulignent à quel point le port de plaisance est bien plus qu'un simple équipement nautique. Il intéresse de nombreux acteurs et groupes sociaux.

Figure 5

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

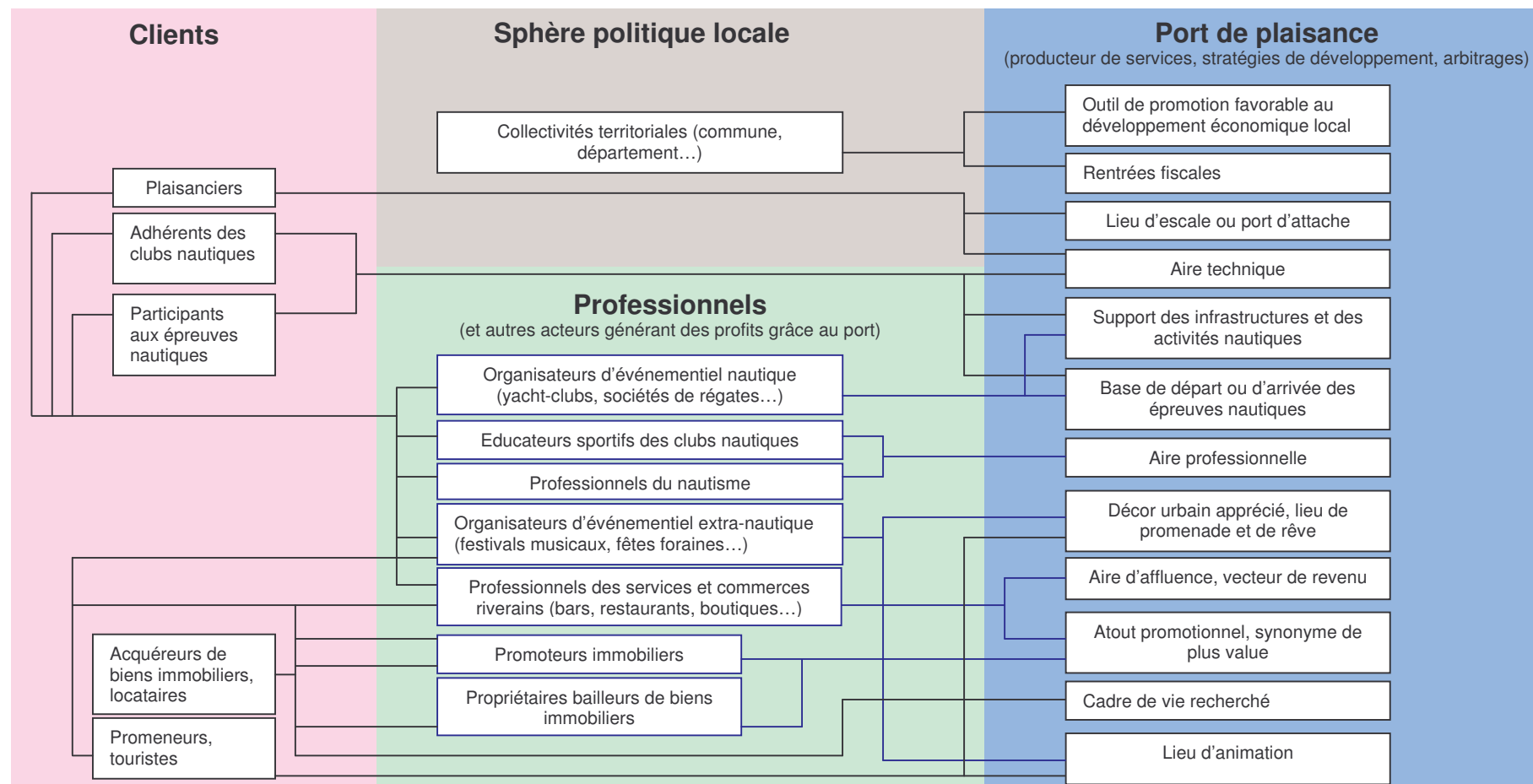


²¹⁰ Ibidem.

²¹¹ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

Figure 6

Le port de plaisance, un outil multifonctionnel au service de nombreux groupes sociaux



Conception : V. BROQUET-LETELLIER, E. SONNIC, 2003

Réalisation : E. SONNIC, 2005

D.3. Des ports de plaisance supports promotionnels

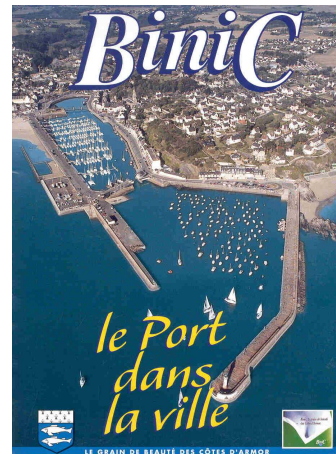
Cette multifonctionnalité et ce potentiel d'attraction expliquent pourquoi le port est régulièrement considéré comme un atout promotionnel pour la ville ou la station. Aux yeux des municipalités et des offices de tourisme, il est une vitrine médiatique et est donc mis en évidence sur les brochures touristiques. Les plaquettes des ports de plaisance jouent sur la fusion ville et port : « un port au cœur de la ville » est un slogan pour Concarneau, « un port au cœur de la cité », pour Douarnenez-Tréboul ou Paimpol tandis que le port de Binic a opté pour « le port dans la ville » (illustration 7), etc. Pour les promoteurs immobiliers, c'est un argument de vente au regard des brochures ou des panneaux publicitaires : les annonces du type « Face au port », « A deux pas du port », « A proximité du port » reviennent dès que possible. Du fait de la raréfaction des sites constructibles avec vue sur mer, le port est désormais convoité en tant que lieu de résidence, devenant ainsi *un lieu de notabilité*.²¹²

Illustration 7

Plaquette promotionnelle du port de plaisance de Binic

A l'instar de beaucoup d'autres ports de plaisance, celui de Binic insiste sur l'union ville-port. Conformément à la plupart des plaquettes, celle présentée ci-contre joue au maximum la carte de la séduction : photographie aérienne (souvent plus valorisante), prise un jour de beau temps et à l'heure de la pleine mer (l'avant port au premier plan découvre en totalité à basse mer et seule l'écluse au centre permet de maintenir continuellement à flot le bassin amont en haut à gauche).

Crédit photographique : VITET, Ville de Binic
Aérophotographie QUESSOY



Par cette panoplie de fonctions diverses (outil promotionnel, lieu d'escale, pôle d'animation touristique et urbaine, aire professionnelle, voire pôle d'animation sportive), *le port de plaisance n'est pas à l'usage exclusif des plaisanciers. Sa véritable fonction apparaît parfois même comme annexe.(...) La plaisance n'est pas pour autant reléguée, mais le port est devenu un espace polyvalent ouvert à tous.*²¹³ Au port de plaisance, comme cela a été joliment écrit pour celui de Vannes, *deux mondes se côtoient : celui de la terre ferme pour qui le port est synonyme d'espace urbain, culturel, social, et celui des bateaux.*²¹⁴ Ceci prévaut bien sûr pour de nombreux autres ports de Bretagne et d'ailleurs.

²¹² MARCUS Thierry, *L'espace portuaire des villes littorales de Bretagne-Sud. Un support culturel et touristique*, 1998.

²¹³ LAGEISTE Jérôme, *Le nautisme en Bretagne*, 1995.

²¹⁴ LE SAUX Marie-Françoise, *Vannes, une ville, un port*, Ouvrage collectif, 1998

E) LES INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR LA PLAISANCE : UNE NÉCESSAIRE TYPOLOGIE

Les ports de plaisance sont divers et variés. En fonction des critères retenus (statut juridique, mode de gestion, niveau d'équipement et de services, physionomie, taille...) plusieurs typologies plus ou moins pertinentes sont possibles et ont d'ailleurs été élaborées. Aussi est-il nécessaire de procéder à un rappel ou une clarification sur ce point, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité.

E.1. Classifications relatives au cadre juridique, au régime de concession et aux modes de gestion régissant les ports de plaisance et les zones de mouillage

E.1.1. Une différenciation relative au régime de concession

La plupart des ports de plaisance relèvent aujourd'hui du régime de la concession. Il s'agit d'un contrat administratif établi entre l'État (le concédant) et une personne morale généralement de droit public (le concessionnaire). Le second se voit confier la création, l'entretien et l'exploitation d'ouvrages portuaires. En contrepartie des charges qu'il doit assumer, le concessionnaire perçoit généralement une redevance de la part des plaisanciers usagers du port. Le Domaine public maritime (DPM) étant inaliénable, la concession n'est en aucun cas un droit de propriété. Elle correspond en fait à *un droit d'exploitation des équipements construits sur le DPM*²¹⁵ pour une durée déterminée (quelques décennies).

Depuis sa mise en place, le régime de la concession a beaucoup évolué. *Fixé à l'origine par la circulaire du 29 décembre 1965, (...) réformé par la circulaire du 19 mars 1981 et transformé en profondeur par les lois de décentralisation,*²¹⁶ il définit depuis trois niveaux de compétence en matières de ports maritimes qu'ils soient de pêche, de commerce ou de plaisance :

- l'État reste seul compétent pour 38 ports dont les six ports autonomes²¹⁷, les dix-sept ports maritimes d'intérêt national²¹⁸ ainsi que pour les infrastructures

²¹⁵ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Équipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

²¹⁶ DUFAU Jean, *Les concessions de ports de plaisance*, 1986.

²¹⁷ Les ports autonomes (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille) sont des établissements publics nationaux placés sous la tutelle du ministère de l'équipement, dotés de la personnalité civile et bénéficiant de l'autonomie juridique et financière.

²¹⁸ Conformément à la récente loi de décentralisation d'août 2004, les ports d'intérêt national vont pouvoir faire l'objet d'une procédure de transfert aux collectivités locales intéressées. Celles-ci doivent avoir exprimé leur souhait au 31 décembre 2005, le transfert de compétences prenant pour sa part effet au 1^{er} janvier 2007.

- portuaires jouxtant des ports militaires. Dans ces ports d'État, l'installation d'équipements de plaisance fait l'objet d'une concession d'outillage public ;
- les départements ont la responsabilité des ports maritimes de pêche et de commerce dont beaucoup accueillent des bateaux de plaisance (175 installations de plaisance concernées) ;
 - les communes ont celles des 257 ports maritimes exclusivement affectés à la plaisance, et notamment ceux ayant fait l'objet d'une concession à cet effet.²¹⁹

Environ 150 ports français ont ainsi fait l'objet de concessions de port de plaisance à destination des communes. Désormais compétentes pour créer, aménager et exploiter un port de plaisance, elles ont également la liberté de leur gestion à condition d'être en conformité avec les *dispositions prévues par le code des ports maritimes et des prescriptions des schémas de mise en valeur de la mer*²²⁰ (SMVM). Elles ont ainsi pu concéder à leur tour la réalisation et l'exploitation des équipements portuaires de plaisance. Néanmoins, suite aux lois de décentralisation, *les conditions d'exercice des compétences transférées aux communes varient selon qu'elles concernent les ports qui existaient déjà à la date du transfert ou des ports nouveaux à construire.*²²¹ Dans ce second cas de figure, les pouvoirs de la commune restent limités.

Le fait que de nombreuses communes aient concédé les ouvrages portuaires dont elles avaient la responsabilité a conduit à une grande diversité de gestionnaires qu'ils soient publics ou privés. Désormais responsables des installations portuaires de plaisance, ils deviennent des interlocuteurs privilégiés dans le cadre d'une telle étude. Aussi les distinguerons-nous dans le point suivant.

E.1.2. Une classification en fonction du cadre juridique et du type de gestion

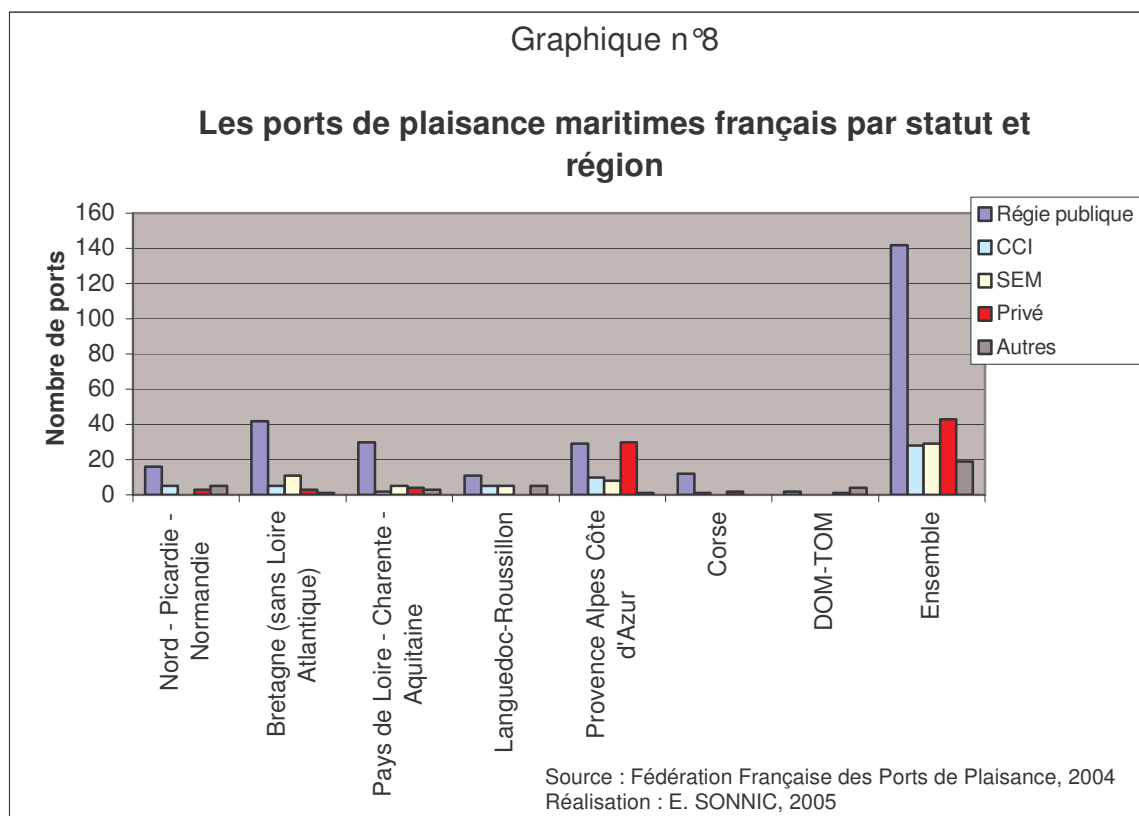
D'emblée une telle typologie est susceptible de flatter davantage le juriste et moins le géographe. Pourtant, la répartition spatiale des ports de plaisance en fonction d'un tel critère n'est pas anodine. On remarquera par exemple que les littoraux méditerranéens ont été particulièrement convoités par les gestionnaires privés : Menton, Mandelieu-La Napoule, Port-Canto à Cannes, Sainte-Maxime, Cavalaire... les exemples sont légions. La moitié des anneaux de Port-Camargue (plus grand port de France voire d'Europe avec environ 4800 postes) dépendent du privé. En revanche, ces mêmes gestionnaires

²¹⁹ CATTIN René, *Le régime administratif du port de plaisance*, 1986.

²²⁰ BECET Jean-Marie, *Les nouveaux pouvoirs des communes en matière d'aménagement des ports de plaisance*, 1987.

²²¹ DUFAU Jean, *Les concessions de ports de plaisance*, 1986.

privés ont largement délaissé des secteurs a priori moins attractifs d'un point de vue climatique (Manche) et probablement perçus comme moins rentables (graphique 8 et carte 8). Autre spécificité intéressante : il y a globalement corrélation entre le type de port et l'organisme gestionnaire. Le privé optera pour des structures souvent importantes, bien dotées en services ou en équipements. Il s'assure ainsi une clientèle plaisancière financièrement aisée. A l'inverse, les unités portuaires sommairement équipées, davantage recherchées car des professions et catégories socioprofessionnelles plus modestes, font essentiellement l'objet d'une régie publique. Toutefois, en raison de la diversité des statuts, les ports publics sont souvent plus diversifiés que les ports privés en terme de taille, d'équipements et de services proposés. Etant donné cette multiplicité des statuts, la gestion des ports de plaisance ne peut se résumer à la simple opposition public / privé.



La fédération française des ports de plaisance (FFPP), rappelle que les ports de plaisance sont majoritairement régits par le secteur public (communes, établissements publics de coopération intercommunale...). Cela concernerait 48 % des unités portuaires du littoral français. Le secteur privé ne gérant pour sa part que 17 à 19 % des structures selon les sources. Dans certains autres pays (Grande-Bretagne), la gestion privée est dominante.

Comme l'indique le graphique ci-dessus, les différences en terme de statut sont parfois importantes d'une région à l'autre : le grand nombre de petites structures sommairement équipées en Bretagne explique l'importance de la régie publique dans cette région (68 % des ports de plaisance). A l'inverse, les grandes unités portuaires vont souvent de paire avec les gestions privées ou assurées par les sociétés d'économie mixte (49 % des unités portuaires en PACA).

Carte 8

Les gestionnaires de ports de plaisance en Bretagne



a) Les statuts juridiques relatifs au secteur public

Dans les ports publics, quelque soit le mode de gestion en vigueur, les plaisanciers sont locataires d'un emplacement à l'année, au mois voire à la journée. Le mode de gestion le plus répandu est celui de la **régie directe**. Il concerne surtout les petites structures portuaires communales. *La régie est assurée directement et complètement par le conseil municipal, en général par l'intermédiaire d'une commission élue en son sein. (...) Les mouvements financiers sont intégrés dans le budget communal.*²²²

²²² BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

La **régie autonome** sous entend l'autonomie financière de la structure portuaire. Le pouvoir de décision reste toutefois sous l'autorité communale ou départementale.

En cas de **régie personnalisée**, le port dispose également de l'autonomie financière mais, à la différence de la régie autonome, la structure concernée (syndicat mixte communal ou départemental, EPIC²²³...) dispose de ses propres organes de gestion, *sous l'autorité d'un directeur et sous contrôle d'un conseil d'administration.*²²⁴

Comme nous l'avons vu dans le point précédent relatif au régime de concession, il arrive qu'une collectivité publique refuse la gestion en régie. Aussi confiera t-elle la gestion portuaire à un tiers. On parlera de **gestion déléguée**, le plus souvent à une société d'économie mixte ou bien à la chambre de commerce et d'industrie locale, plus rarement à une association loi 1901 ou un club nautique. Ces derniers doivent toutefois être *reconnus d'utilité publique ou agréés en raison de leur activité sportive ou touristique.*²²⁵ Il peut s'agir par exemple d'une association de plaisanciers. Ces structures, généralement confrontées aux limites du bénévolat, ont néanmoins plutôt tendance à se désengager de leur rôle de gestionnaire. En effet, pour des organismes aussi modestes, les difficultés couramment rencontrés (lourdeurs administratives, contrôles des administrations tutélaires...) sont d'autant plus difficiles à surmonter (ou tout au moins perçues comme telles).

b) Les statuts juridiques relatifs au secteur privé

Les plaisanciers usagers des ports privés sont amodiataires. L'amodiation est un droit d'usage de longue durée (souvent de quinze à trente-cinq ans). *La forte demande en places de port garantit aux plaisanciers-actionnaires la valeur de revente de l'anneau*²²⁶ qui leur a été attribué. Parmi les gestionnaires exclusivement privés on retrouvera des sociétés anonymes (SA), des sociétés anonymes à revenu limité (SARL) ou encore des groupements d'intérêt économique (GIE).

E.1.3. Le cas particulier des zones de mouillages et d'équipements légers

Les ports maritimes ne sont pas seuls structures à pouvoir accueillir des navires de plaisance sur le Domaine public maritime. Les zones de mouillage et d'équipements légers ont également cette vocation. Elles correspondent à des Autorisations d'Occupation Temporaires (AOT).

²²³ EPIC : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial.

²²⁴ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

²²⁵ CATTIN René, *Le régime administratif du port de plaisance*, 1986.

²²⁶ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance – Equipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

Avant les lois de décentralisation, deux instruments juridiques permettaient la gestion des aménagements légers pour la plaisance : l'AOT, qui contrairement à ce qui existe aujourd'hui ne permettait pas à son titulaire de percevoir une redevance pour service rendu, et la concession d'équipements légers qui est une variante de la concession de port. Jouissant généralement d'aménagements un peu plus importants que les zones de mouillage bénéficiant d'une simple AOT (cale de mise à l'eau, digue...), les concessions d'équipements légers ont été transformées en ports décentralisés au 1^{er} janvier 1984 lorsque le site était affecté de manière irréversible au service portuaire.

En plus des conditions de réalisation des ports de plaisance, la loi « Littoral » du 3 janvier 1986 ainsi que deux textes de 1991²²⁷ prévoient des AOT du DPM en dehors des concessions portuaires. Le but est de permettre l'aménagement, l'organisation et la gestion des zones de mouillage et d'équipements légers pour la plaisance et donc d'assurer l'accueil et le stationnement des bateaux, sans pour autant recourir à la construction de ports lourds souvent synonymes de dégradation importante du site. Les équipements de mise à l'eau des navires sont tout de même autorisés (cales). En outre, l'organisateur du mouillage est dorénavant autorisé à percevoir une redevance pour services rendus de la part des usagers qu'ils soient plaisanciers ou professionnels. Il s'agit là d'une dérogation aux principes jurisprudentiels qui régissent les AOT.

En tant qu'installations de plaisance, les AOT sont prioritairement délivrées aux communes, et comme pour les ports, il arrive que d'autres organismes en aient la gestion si les municipalités concernées renoncent à leur priorité. On dit qu'elles renoncent à leur droit de préférence. La gestion est alors concédée à une autre collectivité locale, à une société d'économie mixte, une société privée, à une association loi 1901 ou encore maintenue sous le contrôle de l'Etat par l'intermédiaire de la Direction Départementale de l'Équipement concernée. Concernant les zones de mouillages, on distinguera :

- l'AOT collective (ou AOT groupée) au sein de laquelle les différents mouillages constituent ensemble une seule et même entité. On parle communément de « mouillages organisés » ;
- l'AOT individuelle qui concerne un seul poste au mouillage ;
- les mouillages saisonniers qui sont uniquement autorisés en quelques endroits précis à l'occasion de la belle saison. Ces derniers, à l'initiative des plaisanciers

²²⁷ Décret d'application n° 91-1110 du 22 octobre et circulaire n° 91-588 du 30 décembre.

eux-mêmes, sont davantage tolérés qu’officiellement autorisés puisqu’ils ne font l’objet d’aucune concession. Il arrive que certains mouillages saisonniers se développent en des endroits où il est strictement interdit d’installer un mouillage (chenal, espace protégé, zone de baignade, etc.) ;

- les installations illégales de mouillages, couramment qualifiées de « mouillages sauvages », qui n’ont fait l’objet d’aucune déclaration auprès de l’administration. *Faute de moyens de contrôle suffisants, et aussi parce qu’ils correspondent localement à des pratiques traditionnelles, ces mouillages sont le plus souvent tolérés tant qu’ils ne présentent pas un danger pour la navigation et les autres usagers du littoral.*²²⁸

En définitive, un certain flou subsiste quant au statut des ports de plaisance et (dans une moindre mesure) des zones de mouillages étant donné les interférences existantes *entre les régimes de concession (publique ou privée), de gestion (publique ou privée) et d’usage des places (locatif ou affecté).*²²⁹ En conséquence, la situation fiscale des ports de plaisance est empreinte de la même diversité et *toutes les hypothèses possibles se rencontrent : cumul des taxes foncières et des redevances domaniales, assujettissement exclusif aux taxes foncières ou aux taxes domaniales, non-assujettissement aux taxes foncières et aux taxes domaniales,*²³⁰ etc.

E.2. Une typologie en terme de hiérarchisation

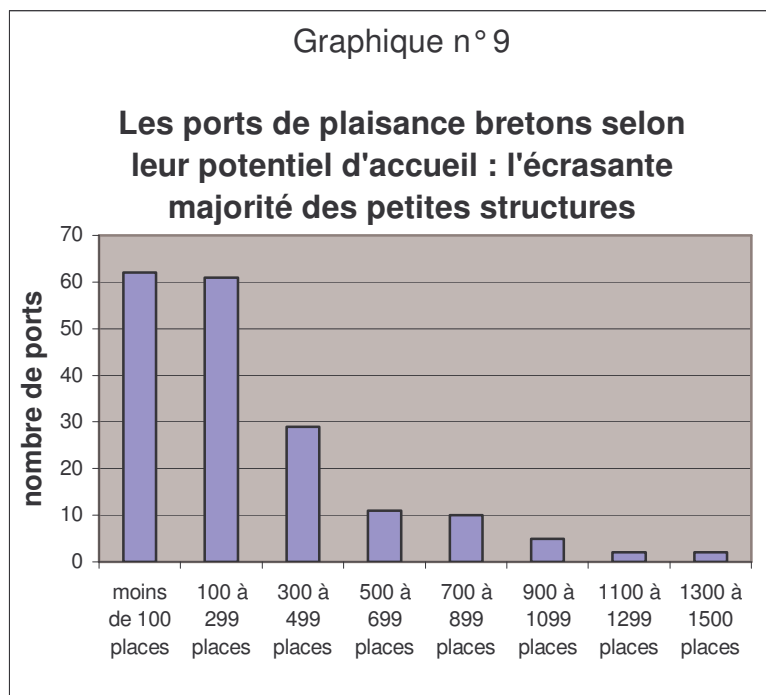
E.2.1. Une classification en terme de potentiel d’accueil : une typologie peu judicieuse

Des dix emplacements sur bouées du port de Kérentré à Theix dans le Morbihan aux plus de 1400 anneaux du port du Moulin-Blanc (Brest) ou de celui du Crouesty (Arzon), les 190 structures d’accueil (hors zones de mouillage) pour la plaisance en Bretagne sont extrêmement variées en terme de capacité d’accueil (graphique 9). Néanmoins est-il pertinent d’assimiler un port de plaisance disposant de x postes sur bouées et du strict minimum en terme de services et d’équipement, à une structure comparable en terme de capacité d’accueil, mais présentant un panel de prestation beaucoup plus complet ? Vraisemblablement non.

²²⁸ BERNARD NICOLAS, 2000.

²²⁹ Ibidem.

²³⁰ RAHYR Éric, *Fiscalité et gestion des ports de plaisance*, 1996.



Avec une moyenne de 281 postes par port de plaisance, la Bretagne est caractérisée par des équipements modestes en terme de capacité d'accueil. C'est la plus faible moyenne française. le reste de la façade Manche-Atlantique se situe entre 300 et 350 postes tout comme la Corse. On est loin des moyennes de 615 et 840 places qui concernent respectivement les ports des régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon.

Source : Bloc marine 2004, Act-ouest 2003, E. SONNIC 2003, APPB 2001
Réalisation : E. SONNIC, 2005

E.2.2. Une typologie en terme de hiérarchisation des gammes d'équipements et de services

Une approche gestionnaire d'un réseau portuaire de plaisance, que se soit à l'échelle d'un bassin de navigation, à celle d'un département ou d'une région, privilégiera une répartition des ports de plaisance en fonction des services et des équipements portuaires proposés. Trois catégories sont généralement distinguées : les ports d'équilibre, les port-escapes et les port-abris.

a) Les ports d'équilibre

Ce sont les structures les plus importantes (souvent plus de 1000 anneaux) mais aussi les moins répandues. On n'en compte une dizaine en Bretagne (carte 9) soit un peu plus de 6 % des ports de plaisance de la région pour 13 à 14 % de la capacité portuaire de la baie du Mont-Saint-Michel à celle de Bourgneuf. De ce fait, les bassins de navigation ne bénéficient pas tous d'une telle structure. Au sein d'un bassin, la particularité du (voire des) port(s) d'équilibre est d'offrir une gamme d'équipements et de services très complète utile à toute une population de plaisanciers. Pour les autochtones, il constituera souvent l'escale indispensable puisqu'on y retrouvera l'une des rares (voire l'unique) zone technique complète (môle carburant, aire de carénage aux normes en vigueur, engins de levage et de manutention des navires même de grande taille...). Pour les équipages de passage, issus d'un autre bassin, ce type de port a l'avantage d'être accessible à toute heure du jour et de la nuit. Leur bassin portuaire étant continuellement

à flot, les « quillards » y sont donc nombreux. Dans ces ports, les plaisanciers ne disposant pas d'une résidence proche, bénéficieront de toutes les commodités d'une escale confortable : pontons forcément équipés d'arrivées d'eau et d'électricité, douches-sanitaires généralement utilisables 24 heures sur 24, laverie automatique avec sèche-linge, etc. Les engins de manutentions les plus importants, susceptibles de manipuler des navires de plus de quinze ou dix-huit mètres complètent le panel de services des ports d'équilibre. Les commerces, qu'ils dépendent directement de l'industrie nautique (magasins d'accastillage, voileries, concessionnaires bateaux, chantiers navals, loueurs...) ou non (bars, restaurants, boutiques...), sont également nombreux aux alentours ou au sein même de la concession portuaire. En Bretagne, ces unités portuaires structurantes sont principalement gérées par des gestionnaires privés (Pornichet) ou plus souvent par des sociétés d'économie mixte (SEM). La SAGEMOR, précédemment évoquée, gère ainsi huit ports morbihannais dont les trois seuls ports d'équilibre du département (Le Crouesty, La Trinité-sur-Mer, Port-Haliguen auxquels on peut ajouter Arzal-Camoël, un port moins accessible mais semblable en terme d'équipements et de services), faisant d'elle le premier gestionnaire de places de port de plaisance en France avec 6850 anneaux (dont 5107 dans les quatre unités précitées). Dans le Finistère, les ports du Moulin-Blanc (Brest) et de Port-La-Forêt sont eux aussi gérés par une SEM, tout comme celui de Saint-Quay-Portrieux dans les Côtes d'Armor.

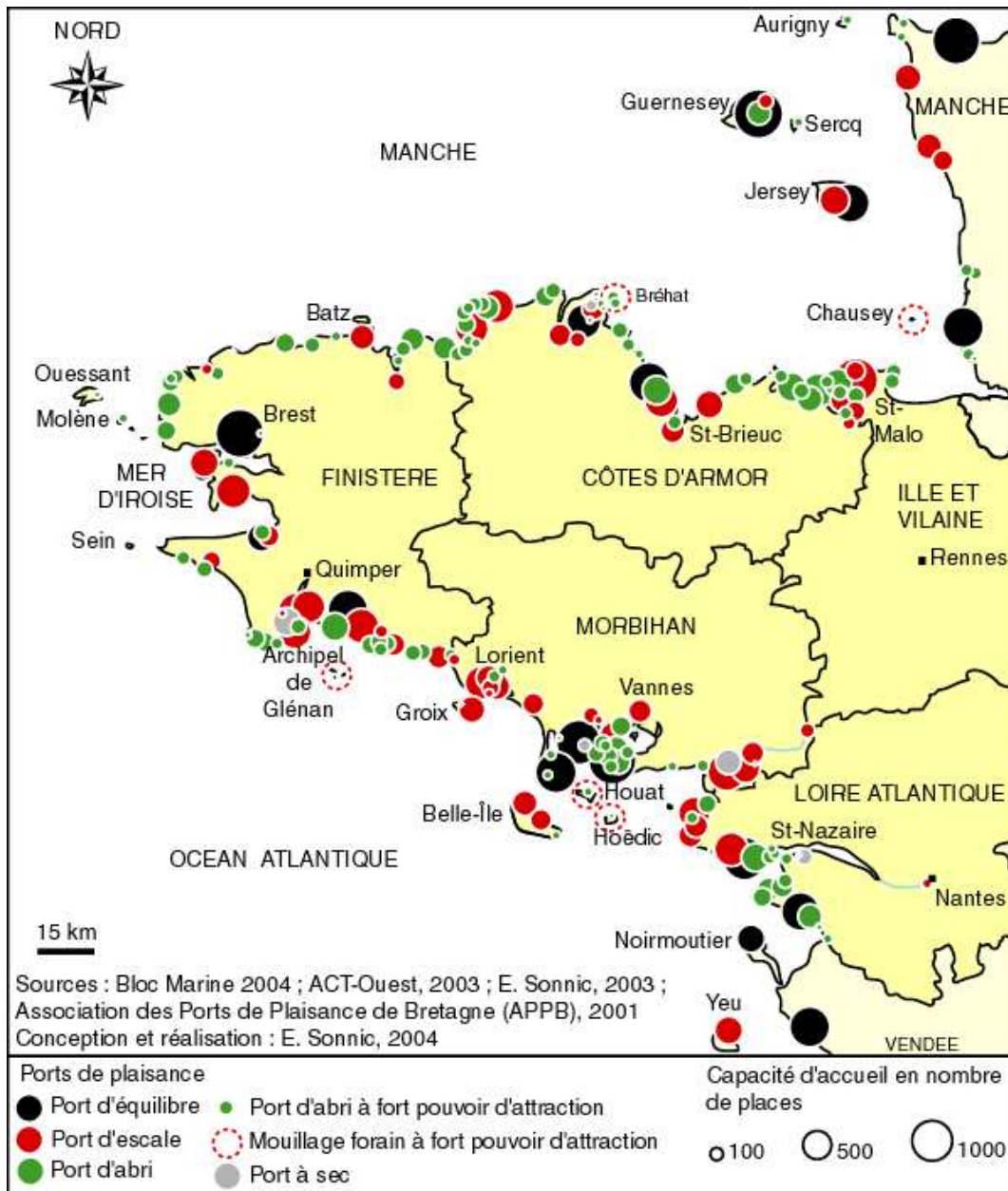
b) Les port-escales

On en compte environ une cinquantaine en Bretagne (carte 9). Ils représentent 31 à 32 % de la capacité d'accueil régionale. Il s'agit très majoritairement de ports de petite à moyenne capacité (le plus souvent 200 à 400 places) et proposant un panel de services relativement satisfaisant : pontons et quais, douches-sanitaires, eau et électricité, cale et / ou grue de mise à l'eau...). Leur qualificatif d'« escale » doit beaucoup à l'attraction qu'ils exercent sur de nombreux plaisanciers en balade, notamment grâce à un environnement urbain ou paysager recherché, mais aussi souvent à un accueil attentionné voire personnalisé. Parmi les escales les plus recherchées, on retrouvera des ports insulaires (Port-Tudy à Groix, Le Palais et Sauzon à Belle-Île) mais également les nombreuses villes-ports du littoral dont l'activité traditionnelle de pêche ou de commerce est aujourd'hui rejointe voire parfois supplantée par la plaisance (Tréguier, Morlaix, Concarneau, Vannes, La Roche-Bernard, Le Croisic...). Nous avons vu précédemment qu'aux yeux des responsables ou élus concernés, cette fonction escale est

primordiale en terme de retombées économiques et d'image de marque pour leur collectivité locale.

Carte 9

Les ports de plaisance en Bretagne selon le degré d'équipement et de service



c) Les port-abris...

Parfois évoqués en tant que point accueil plaisance par certains organismes et collectivités territoriales (Nautisme en Finistère, Conseil général du Finistère...), ils sont les plus nombreux (plus d'une centaine en Bretagne -carte 9-) et les plus sommairement équipés (bouées et corps-morts, cale de mise à l'eau, zone de stockage d'annexes, parfois une digue bien souvent antérieure à l'activité de plaisance...). Ils totalisent 21 % des postes à flot ou à l'échouage de la région. Dans la majorité des ports

de ce type, l'accessibilité de certains postes n'est possible que quelques heures par marées surtout dans les secteurs à fort marnage où l'ensemble des postes peuvent être à l'échouage à basse mer. Les exemples sont nombreux en Bretagne nord : Cancale, Erquy, etc. Beaucoup ne disposent d'aucun aménagement lourd (jetée, quais, terre-pleins...). Aussi occupent-ils plus que les autres les abris naturels du littoral : anses, criques...) tels que ceux de Portsall au nord-ouest du Finistère ou Port-Lagaden dans le golfe du Morbihan. De par leurs équipements rudimentaires et le service sommaire qu'ils proposent, les port-abris peuvent aisément être confondus avec certaines zones de mouillages hors port qui peuvent compléter cette typologie.

d) ... et les zones de mouillage et d'équipements légers

Environ 460 zones de mouillages d'au moins dix postes ont été répertoriées à l'occasion de ce travail de recherche, mais elles sont vraisemblablement plus nombreuses car peu d'informations ont été obtenues dans certains secteurs (sud Loire, sud-est du Finistère). Quoiqu'il en soit, elles représentent au moins 39 % des postes à flot ou à l'échouage de notre terrain d'étude. On en compte une quarantaine en Rance maritime (zone de mouillage de la Tour Solidor à Saint-Servan, du Chatelier à Saint-Sanson-sur-Rance...), autant en rade de Brest (plusieurs zones à Plougastel-Daoulas ou Landévennec) et environ quatre-vingt rien que dans le golfe du Morbihan ! D'une manière générale, elles sont massivement présentes dans les diverses échancrures des côtes bretonnes : abers du Finistère nord, rades de Brest ou de Lorient, ria d'Étel, vallées du Trieux, du Jaudy ou de l'Odet, etc. Si la plupart d'entre-elles regroupent quelques dizaines de navires, certaines (parfois non comptabilisées ou intégrées à une autre zone de mouillage voisine dans le cadre de cette étude) ne concernent qu'un seul navire bénéficiant d'une AOT²³¹ individuelle isolée. Quelques autres rassemblent plusieurs centaines de navires, le plus souvent dans le cadre d'une AOT collective : on dénombre ainsi près de 360 postes à Conleau, dans la rivière du Vincin, au sud de Vannes. Cette zone de mouillage accueille davantage de bateaux que le port de Vannes lui même (340 anneaux) et les quelques équipements dont elle dispose (cale de mise à l'eau, râteliers pour annexes et même un petit bureau d'accueil associatif) sont comparables à ceux de bien des port-abris. Il faut dire que beaucoup de ces derniers étaient autrefois des zones de mouillage avant d'obtenir le statut de port suite aux lois de décentralisation. Ils ont parfois peu changé depuis.

²³¹ AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire (sous entendu du Domaine Public Maritime - DPM -).

e) Le cas particulier des ports à sec

Intégrer les rares places de ports à sec de notre secteur d'étude (un peu plus de 800 postes en 2005²³²) à l'une des catégories précédentes peut poser problème. Par nature, il est impossible de les considérer en tant que port-escale. Au regard des services que ces ports proposent (manutention et mise à l'eau des navires), on ne peut les assimiler aux port-abri. Les ports à sec constituent des concessions portuaires à part entière. Ils sont à dissocier des très nombreuses zones de gardiennage ou d'hivernage dans lesquelles sont entreposés beaucoup de navires de plaisance en basse saison.

f) Equilibre / escale, escale / abri et abri / mouillage, une distinction parfois délicate

En terme de capacité d'accueil, il n'est pas possible de définir une limite claire *entre un port d'équilibre et un port-escale. Tout dépend souvent du bassin de navigation et de sa fréquentation. Si ce dernier présente une forte densité de ports relativement importants*²³³, une structure de 770 places telle que celle de Combrit - Sainte-Marine dans le bassin de l'archipel de Glénan est davantage un port-escale qu'un port d'équilibre. A l'inverse, un port bien équipé de moins de 500 postes tel que celui de L'Herbaudière à Noirmoutier (492 anneaux) peut être qualifié de port d'équilibre. Autre cas particulier d'un port écartelé entre escale et équilibre, celui d'Arzal-Camoël (927 postes) : ses équipements sont dignes de ceux des ports d'équilibre mais son accessibilité est dépendante de l'ouverture de l'écluse du barrage d'Arzal.

La limite est encore plus floue entre un port-escale et un port-abri, voire une zone de mouillage, et des unités accueillant un nombre assez important de navires n'auront qu'un statut de port abri en cas de services et d'équipements limités. De nombreux ports de plus de 300 postes entrent dans ce cas de figure. Les 340 bateaux du port de Kerners (se prononce « Kerné ») dans le golfe du Morbihan ne disposent que de corps-morts avec bouées au mouillage ou à l'échouage, d'un râtelier pour annexes et d'une cale de mise à l'eau. A l'inverse, de nombreux petits port-escales suffisamment équipés et particulièrement attractifs sont parfois loin d'atteindre les 200 places. Citons par exemple Dinan, Pontrieux et Saint-Goustan (Auray), respectivement 110, 160 et 170 postes. *Les notions d'équilibre, d'escale ou d'abri se définissent bel et bien en terme de*

²³² Les places de ports à sec (ou port à terre) totalisent 834 postes et représentent environ 1 % de la capacité d'accueil de notre secteur d'étude dans trois ports : un à Loctudy qui n'a de port que le nom en terme de services que l'on peut attendre d'un tel équipement (500 emplacements), le second à Saint-Philibert près de la Trinité-sur-Mer (100 postes), un autre à Paimbœuf sur l'estuaire de la Loire (150 places). Notons qu'en la Bretagne nord, pour cause de fort marnage, de tels ports sont plus rares (84 places à Paimpol), mais quelques études sont en cours pour de telles infrastructures (Le Légué).

²³³ SONNIC Ewan, *Stratégies de développement pour une plaisance durable en Bretagne*, 2002.

services, d'équipements et d'accessibilité et non pas de capacité d'accueil, même si ces deux éléments sont souvent fortement corrélés.²³⁴ Néanmoins, bien qu'ils soient de taille modeste et proposent très peu de services, certains ports abris pourraient être intégrés dans la catégorie « port escale » au regard de leur fréquentation bien supérieure à la moyenne. Il s'agit essentiellement de petits ports insulaires, d'une capacité d'accueil souvent inférieure à 50 postes, que l'on retrouve à Bréhat, Houat ou Hoëdic.

Chacun de ces types de port ou mouillage a donc ses spécificités propres. Proposant le strict nécessaire en terme de services et d'équipements, le mouillage organisé et le port abri sont les structures aux tarifs les moins élevés. Ils intéressent très majoritairement des plaisanciers locaux, vivant annuellement à proximité du lieu d'attache de leur bateau, généralement de taille modeste. Par contre, l'absence de certains équipements (douches-sanitaires, commerces...) rebuttera bien des plaisanciers en balade. On pourrait qualifier d'« autochtones », ces ports et mouillages de proximité.

Fréquemment utilisé en tant que produit marketing par la collectivité territoriale, l'office de tourisme ou le gestionnaire portuaire lui même, le port escale bénéficie généralement d'un important pouvoir de séduction et les plaisanciers locaux ne représentent parfois qu'une majorité relative des abonnés à l'année du port.

Équipements portuaires les plus prestigieux, les ports d'équilibre jouissent d'une aire d'attraction encore plus vaste. Les plaisanciers originaires de Paris et des grandes villes métropolitaines y sont fortement représentés et beaucoup possèdent une résidence secondaire non loin de leur anneau. En plus des services et équipements classiques destinés aux plaisanciers, ces « ports villégiatures » font office d'étapes à de nombreuses épreuves de course à la voile (Tour de France ou de Bretagne à la voile, solitaire du Figaro...). Ils sont régulièrement le théâtre de manifestations nautiques de grande ampleur leur conférant une vitrine médiatique de premier choix :

- salons nautiques nationaux ou internationaux (Le Mille sabords au Crouesty, Le grand Pavois de La Rochelle...);
- points de départ ou d'arrivée de transats ou de tours du monde à la voile : Route du Rhum et Transat Québec-Saint-Malo pour la cité corsaire, Route du café (Transat Jacques Vabre) au départ du Havre, Vendée Globe au départ des Sables d'Olonne, Trophée Jules Verne à Brest, etc. ;

²³⁴ SONNIC Ewan, *Stratégies de développement pour une plaisance durable en Bretagne*, 2002.

- autres épreuves d'envergure nationale ou internationale : Trophée des multicoques à Quiberon, Semaine internationale de la voile (La Rochelle), Trophée du Spi Ouest-France-Bouygues-Télécom (La Trinité-sur-Mer), etc.

Il y a généralement corrélation entre un navigateur renommé et un port d'équilibre, seul type de structure capable d'accueillir et de permettre la manipulation de son navire qui peut dépasser les 50 pieds (tirant d'eau suffisant et permanent, appareils de levage adaptés, proximité de chantiers navals et d'équipementiers performants). Isabelle Autissier a choisi La Rochelle pour port d'attache, Yves Parlier a opté pour Arcachon tandis que Christophe Auguin est indissociable du port de Granville. Mais c'est en Bretagne que les ménages « navigateurs-ports de plaisance » sont les plus nombreux : Port-la-Forêt est régulièrement fréquenté par plusieurs navigateurs médiatiques (Florence Artaud, Michel Desjoyaux, Jean Le Cam...), Olivier de Kersauzon affectionne Brest. Quant au port de la Trinité-sur-Mer, il est indissociable d'Éric Tabarly et d'autres navigateurs disparus (Loïc Caradec) ou non (Eugène Riguide) et de navigateurs plus jeunes tout aussi confirmés (Marc Guillemot, Loïc Peyron, les frères Bourgnon, Thomas Coville, etc.).

E.3. une typologie en terme de physionomie

Port d'équilibre ou port escale, port abri ou zone de mouillage, régie publique ou privée : force est de constater que sur le terrain, ces caractéristiques ne s'imposent pas d'emblée. Le port ou le mouillage est avant tout un décor. Il s'inscrit dans un site (fond d'estuaire, baie ouverte, crique abritée...), un cadre spécifique (urbain, naturel, station touristique...). Certes, on aura rapidement une idée de son niveau d'équipement, mais c'est un environnement intégrant le port, une ambiance qui prédominera d'abord. Les classifications jusqu'ici réalisées par les différents auteurs, même si elles tiennent compte d'autres critères (statut, taille...), sont largement empreintes de l'aspect physique généralement associé au degré d'équipement des ports de plaisance.

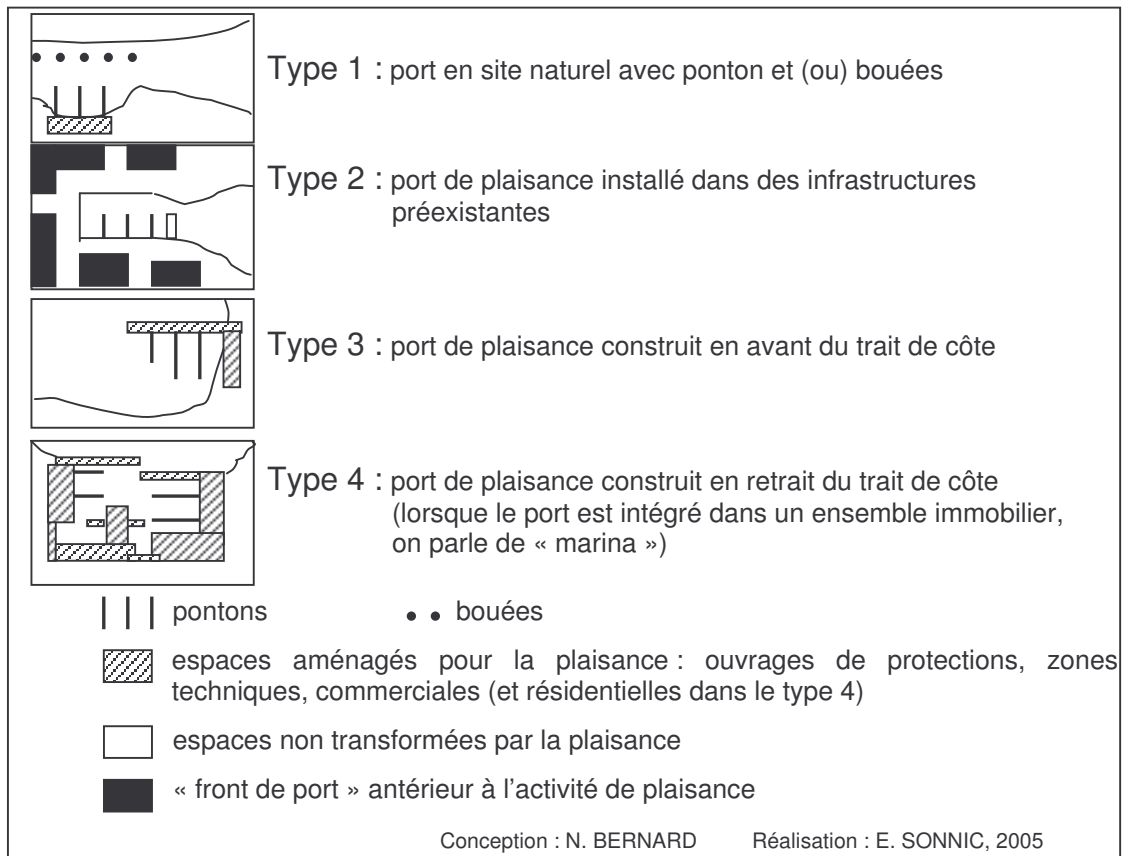
➤ Une classification relative aux sites d'implantation dans l'environnement côtier

Elle est le fruit de travaux de recherche effectués dans le cadre d'une thèse de doctorat de géographie.²³⁵ Cette classification a ensuite été représentée dans des publications ultérieures.²³⁶ Elle distingue quatre principaux types de ports de plaisance (figure 7).

²³⁵ BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, 1993.

Figure 7

Les principaux types de ports de plaisance d'après N. Bernard



Les **ports en site naturel** (ou port semi-légers). Leur implantation dans des sites naturellement protégés (estuaires, rivières...), les dispense des traditionnels et lourds équipements de protection (digues, quais). Sur le plan d'eau, les aménagements se limiteront généralement à l'installation de pontons et / ou de bouées.

Les **ports intégrés à des infrastructures préexistantes**, évoqués précédemment, sont situés en milieu urbain. La plaisance y remplace une activité traditionnelle déclinante (situation fréquente en Bretagne) ou connaissant au contraire une phase de développement ayant conduit à son transfert dans des sites mieux adaptés (plus vastes et plus fonctionnels) comme ce fut par exemple le cas à Marseille. Grâce aux équipements préexistants (quais, bassins, digues...), il suffit de peu d'équipements supplémentaires (quelques pontons, bouées...) pour y développer une activité de plaisance.

Les **structures portuaires lourdes en avant du trait de côte** sont spécialement conçues pour l'accueil des navires de plaisance, leur réalisation implique de lourds

²³⁶ BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance dans l'espace littoral*, 1998.
 BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance équipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

aménagements gagnés sur la mer bien au-delà des estrans. La grande dimension, voire le gigantisme des ouvrages de protection doit surtout aux caractéristiques naturelles du site originel, particulièrement exposé aux vents et à la houle.

Les **ports de grande capacité en retrait du trait de côte** occupent fréquemment d'anciens marais littoraux. Le site, généralement peu urbanisé lors de la décision du port, présente de vastes espaces susceptibles d'accueillir ensuite les équipements nécessaires au bon fonctionnement et à l'animation du port (zones techniques, commerciales, etc.).

E.4. Une classification globalisante intégrant un maximum de critères

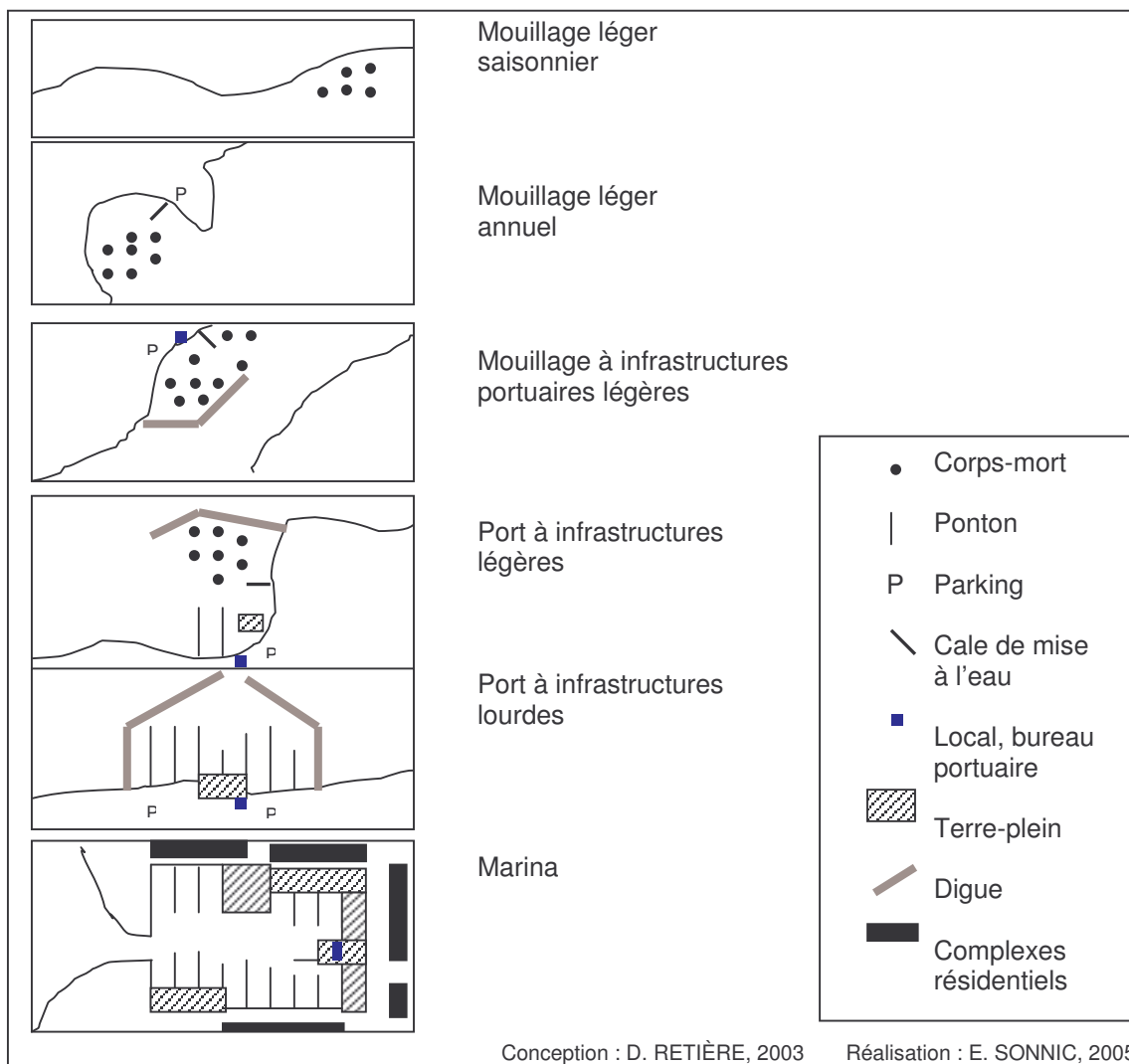
Plus récemment, une seconde typologie a été élaborée, également dans le cadre d'une recherche doctorale de géographie²³⁷ (figure 8). En plus des ports de plaisance, cette hiérarchisation en partie inspirée de la classification précédente, intègre les zones de mouillages. Elle distingue trois degrés d'équipement parmi les mouillages (aménagements légers de premier, deuxième et troisième degré) et deux pour distinguer les ports (aménagements développés de premier et deuxième degré). Elle tient compte du statut juridique et du mode de gestion des infrastructures d'accueil pour la plaisance, des différentes formes d'aménagement ainsi que des caractéristiques relatives à la fréquentation terrestre et maritime des ports et mouillages (origine géographique des plaisanciers, degré d'animation...).

Le **mouillage léger saisonnier** (aménagement léger de premier degré), parfois appelé « mouillage forain », sous-entend en général l'utilisation d'une ancre embarquée. Les mouillages légers saisonniers correspondent aux mouillages improvisés par les plaisanciers eux-mêmes, essentiellement lors de la saison estivale. Ces occupations de courte durée (souvent quelques heures, parfois un ou deux jours), tolérées en certains secteurs du Domaine public maritime, mais strictement interdites par endroits (chenaux, zones protégées...), ne font l'objet d'aucune concession et sont dépourvues de gestionnaire et donc d'aménagement. Les mouillages légers saisonniers les plus fréquentés sont souvent insulaires. Ils constituent des objectifs de croisière et de balade pour bien des plaisanciers. Certains peuvent momentanément rassembler plus de bateaux que bien des ports. Des bateaux d'une grande diversité s'y retrouvent : voiliers et navires à moteurs de toutes tailles, pêche-promenade...

²³⁷ RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamique d'un territoire. Étude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

Figure 8

Les différents types de ports et mouillages d'après D. Retière



Le **mouillage léger annuel** (aménagement léger de deuxième degré) relève de l'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) que l'on a évoqué dans la classification relative au régime de concession et aux différents modes de gestion des ports et mouillages. Les aménagements autorisés se résument à l'installation de corps-morts dans des zones naturellement abritées. Mis à part une cale, voire des équipements d'amarrage, aucune construction irréversible n'est possible sur le site. Certains de ces mouillages bénéficient parfois de terre-pleins préexistants. Peu fréquentés par les plaisanciers de passage, leurs usagers sont autochtones pour l'essentiel. Quant aux navires au mouillage, il s'agit très majoritairement (parfois même exclusivement, notamment dans certains secteurs de Bretagne nord) de petites unités, inférieures à six mètres et le plus souvent à moteur. Il peut arriver que certaines de ces zones, spécialement organisées en eau profonde, accueillent une majorité de bateaux de

grandes tailles (plus de dix ou douze mètres). Ce cas de figure s'inscrit généralement dans une organisation globale d'un littoral, lorsque le gestionnaire (souvent une commune) a en charge plusieurs zones de mouillage : il affecte alors la zone la plus appropriée à l'accueil des navires ayant un tirant d'eau important (voiliers).

Le **mouillage à infrastructures portuaires légères** (aménagement léger de troisième degré) correspondant lui aussi à une AOT. Il est particulièrement bien équipé, et bénéficie, en plus des coffres, d'équipements préexistants tels qu'une digue ou encore un terre-plein permettant notamment le stationnement des annexes (parfois disposées dans des râteliers) et l'installation d'un local associatif fréquenté par les plaisanciers. Un ponton visiteur peut parfois s'ajouter à ce type d'installation, même si cela reste rare. L'environnement est souvent plus animé que celui des mouillages légers annuels (site plus touristique, événementiel de petite envergure organisé par l'association de plaisanciers, etc.). Le mouillage à infrastructures portuaires légères est lui aussi dominé par des plaisanciers locaux également propriétaires de bateaux de taille modeste (moins de six ou sept mètres). Selon les secteurs, la part de voiliers peut être importante, notamment à proximité de centres urbains d'une certaine importance (Lorient, Vannes, Saint-Nazaire...) ou de secteurs touristiques attractifs (Côte d'émeraude, bassin de l'archipel de Glénan, baie de Quiberon...). En été, quelques uns de ces mouillages peuvent attirer un grand nombre d'équipages en escale.

Concernant le statut juridique du **port à infrastructures légères** (aménagement développé de premier degré), le régime de la concession, propre à l'ensemble des ports de plaisance, se substitue à celui de l'AOT qui est pour sa part caractéristique des mouillages. Les équipements seront un peu plus étoffés (pontons plus fréquents, bureau portuaire, sanitaires, plateau technique de petite envergure proposant des services pouvant aller de l'aire de carénage au mole carburant en passant par une grue de mise à l'eau). Les commerces alentours, dépendant ou non de l'industrie nautique, seront plus nombreux (chantiers navals, bistrots, restaurants...). Il arrive que la plaisance cohabite avec une autre activité portuaire au sein de ces structures (petite pêche, transport de passagers). Si les plaisanciers autochtones sont encore majoritaires, il peut arriver que cette majorité ne soit plus que relative dans certains ports au sein de bassin de navigation recherchés (baie de Quiberon). Les voiliers seront encore un peu plus nombreux et souvent même majoritaires dans les unités portuaires équipées de pontons, tout du moins en Bretagne sud. L'activité relative à l'escale pourra être importante dans ces mêmes ports.

Le **port à infrastructures lourdes** (aménagement développé de deuxième degré) constitue le degré supérieur en terme d'aménagements, d'équipements, d'animation et de services aux plaisanciers (digues de protection de grande dimension, terre-pleins plus vastes, possibilité de manutention des navires...). Il s'agit d'infrastructures créées spécialement pour la plaisance, parfois ex-nihilo. Du fait de la grande profondeur des bassins (même à basse mer) et de la taille des emplacements, la proportion de navires de grande taille supérieure à 10 ou 12 mètres et à fort tirant d'eau y est plus importante que dans les structures d'accueil présentées jusqu'ici. Le panel de services externes est également plus développé : accastillage, location de navires, voileries, hôtellerie, restauration, boutiques, etc. La présence courante d'une structure organisatrice de régates (yacht-club, société de régates) est un élément supplémentaire favorable à la présence de voiliers. Toutes ces commodités en font des ports prisés par les plaisanciers allochtones souvent propriétaires d'une résidence secondaire à proximité, par les équipages de passage à la recherche d'une escale fonctionnelle, ainsi que par les plaisanciers des ports voisins amenés à effectuer une escale technique (plein de carburant, carénage, réparation quelconque...).

La **marina** (aménagement développé de deuxième degré) est une variante du port à infrastructures lourdes qui ne s'en distingue pas forcément d'un point de vue hiérarchique. La diversité et la richesses des services et des équipements de chacune de ces structures sont en effet comparables, mais les marinas ont la particularité d'avoir été inscrites au sein de réalisations immobilières. Elles furent la manifestation la plus évidente du port de « complaisance » que l'on a décrit précédemment. Ces complexes ont cependant amplement évolué. Ils se sont ouverts de plus en plus au non plaisanciers devenant des produits touristiques plus que de simples équipements nautiques.

Cette classification globalisante a également intégré les caractéristiques des sites (port en milieu naturel, port inséré dans un site urbanisé...), mais seulement sous la forme de variantes découlant des six catégories définies. Il est vrai que considérer davantage cet aspect aurait rendu particulièrement délicate une hiérarchisation. Le choix des critères à intégrer doit d'abord s'effectuer en fonction des hypothèses et des problématiques de recherche de chaque auteur.

E. 5. Classifier et hiérarchiser les ports : un choix cornélien

Selon le champ disciplinaire, les ports de plaisance et les zones de mouillages peuvent se différencier selon bien des critères :

- les différents statuts et modes de gestion portuaires auront la faveur du juriste ;
- le sociologue distinguerait probablement les ports en fonctions des pratiques et des caractéristiques de leurs usagers (plaisanciers autochtones ou allochtones, voileux ou utilisateurs de bateaux à moteur, régatiers ou pêcheurs-plaisanciers, professions et catégories socioprofessionnelles, classes d'âges...) et des autres groupes sociaux plus ou moins liés au port (riverains, commerçants, professionnels du nautisme, promeneurs, etc.) ;
- l'historien pourrait s'intéresser aux anciens ports de pêche ou de commerce reconvertis à la plaisance ainsi qu'aux hauts lieux du yachting du XIX^e siècle ;
- l'économiste privilégierait davantage les retombées économiques et les emplois directs et indirects relatifs découlant des différents types de structures portuaires (marinas, ports en milieu urbain, ports insulaires très fréquentés...) ;
- l'urbaniste se poserait la question de l'intégration au site des ports de plaisance (en milieu urbain, au sein de la station touristique, dans un petit port traditionnel, en milieu naturel, etc.) ;
- l'écologiste évaluera l'impact environnemental (déséquilibres écologiques engendrés par la construction puis le fonctionnement du port, impact paysager, pollutions) de chaque type de structure portuaire : ports en retrait ou en avant du trait de côte, port estuarien... Il tiendra compte des actions en faveur de la préservation du milieu (aire de carénage aux normes, récupération des eaux noires, ports détenteurs ou non du pavillon bleu...) ;

On pourrait aussi opposer les ports exclusivement voués à la plaisance aux ports mixtes (intégrant une ou plusieurs autres activités au sein de la même concession : pêche, commerce), les ports mouillages aux ports d'échouage et aux ports à sec (encore rares mais en progression constante ces dernières années), distinguer les ports artificiels des ports naturels ou bien encore les ports spécialement créés pour la plaisance des ports anciens reconvertis à cette activité. A défaut de parvenir à une classification intégrant de manière satisfaisante l'ensemble de ces paramètres, le géographe sera confronté à un choix cornélien quant aux critères à privilégier dans l'optique de l'élaboration d'une typologie. Il gardera à l'esprit que la classification à choisir devra contribuer à répondre à la problématique qu'il s'est fixée.

E.6. Une typologie portuaire à ne pas négliger, relative au degré d'attraction et de fidélisation des plaisanciers

Classer les ports n'est pas un but en soi. C'est un préalable indispensable à une hiérarchisation des bassins de navigation, entités spatiales que nous présenterons ultérieurement. Déterminer les critères de classification les plus appropriés doit donc se faire dans cette optique. En plus du niveau d'équipement et du potentiel d'accueil à l'année des ports et mouillages, il nous a semblé opportun de tenir compte :

- de l'attractivité des ports en terme d'escale ;
- de leur degré de fidélisation auprès des plaisanciers de passage ;
- de l'attractivité des ports en tant que ports d'attache à l'année ;
- de la fréquentation des ports par les non plaisanciers (promeneurs, touristes...).

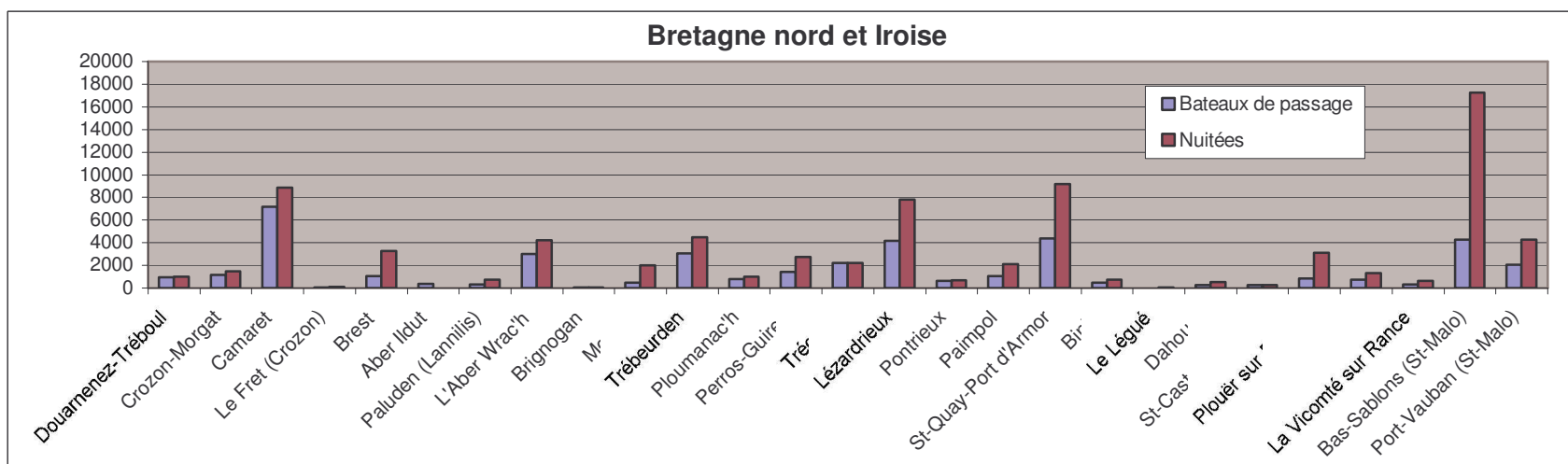
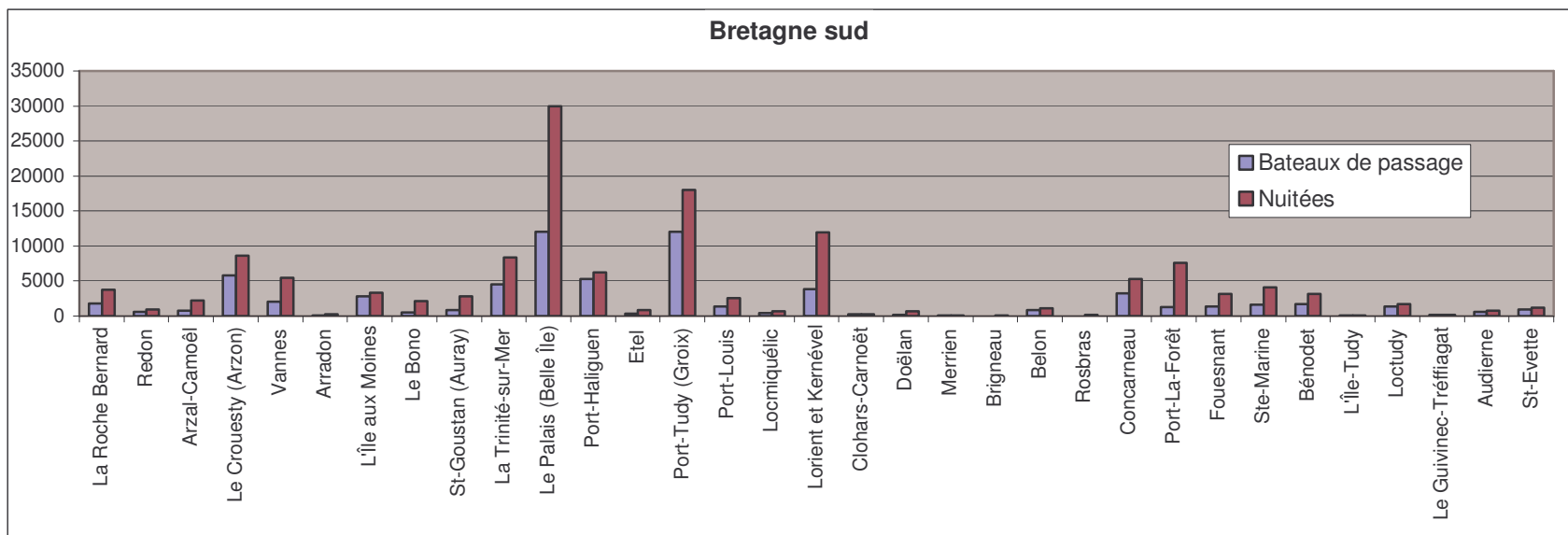
E.6.1. Les ports de plaisance selon leur degré d'attractivité en terme d'escale

Les graphiques 10 et 11 en pages suivantes permettent de repérer des paliers en terme de fréquentation portuaire. Différents groupes de ports peuvent être distingués :

➤ **Les ports présentant un pouvoir attractif exceptionnel** (port de rang 1)

On en compte quatre en Bretagne. Trois ont été identifiés à partir des données recueillies par l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB)²³⁸ : Port-Tudy (Groix), Le Palais (Belle-Île) et Camaret. Sauzon, un autre port bellilois l'a été à l'occasion d'une enquête réalisée en baie de Quiberon dans le cadre de cette étude. Ces ports se détachent nettement des autres en terme de passage (7 à 12.000 bateaux visiteurs recensés selon les ports). Leur caractéristique majeure est souvent l'insularité : Port-Tudy à Groix, Le Palais et Sauzon à Belle-Île. Ces chiffres, obtenus par l'APPB, ne tiennent pas compte des escales insulaires réalisées en dehors des principaux ports, soit dans de simple ports abris, soit le plus souvent dans les innombrables mouillages forains au sein desquels les escales ne font pas l'objet d'enregistrement. Les enquêtes réalisées pour ce travail de recherche ont permis de dégager quelques objectifs de croisière insulaires dont le pouvoir d'attraction est probablement comparable : Houat, Hoëdic, archipel de Glénan. Mais il est nécessaire de distinguer les escales synonymes de retombées économiques, donc celles se prêtant à la consommation (présence de commerces), de celles qui ne le sont pas dont font partie beaucoup de petites îles.

²³⁸ BROQUET-LETELLIER Virginie, APPB, *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages*, 2001.



Source : APPB, 2001

Réalisation : E. SONNIC, 2005

Graphique 10 et 11 : Bateaux visiteurs et nuitées enregistrées dans les ports bretons en 1999

Sans pour autant rivaliser avec les chiffres des ports insulaires, un port continental se distingue nettement des autres en terme de bateaux visiteurs accueillis : celui de Camaret. Son succès s'explique par sa position stratégique en mer d'Iroise. Parmi les rares ports bien équipés de ce bassin de navigation, c'est en effet l'escale la plus commode pour les plaisanciers souhaitant gagner la Bretagne sud depuis la Manche ou inversement. Rejoindre un autre port de ce secteur constituerait forcément un détour de plusieurs milles nautiques (cf. carte 10). Le Moulin-Blanc est en fond rade à Brest, faire escale à Crozon-Morgat implique le contournement du cap de la Chèvre au sud de la presqu'île de Crozon, tandis que celui de Tréboul est en fond de baie, à Douarnenez. Le graphique 10 confirme qu'il s'agit d'un port de passage dans lequel on ne reste guère plus d'une nuit (1,2 nuit en moyenne par équipage). Ajoutons que le succès du port de Camaret s'explique aussi par la fréquentation de nombreux plaisanciers brestois qui traversent régulièrement la rade afin d'y passer la soirée. Cette pratique locale contribue à accentuer ce phénomène de courts séjours plaisanciers à Camaret.

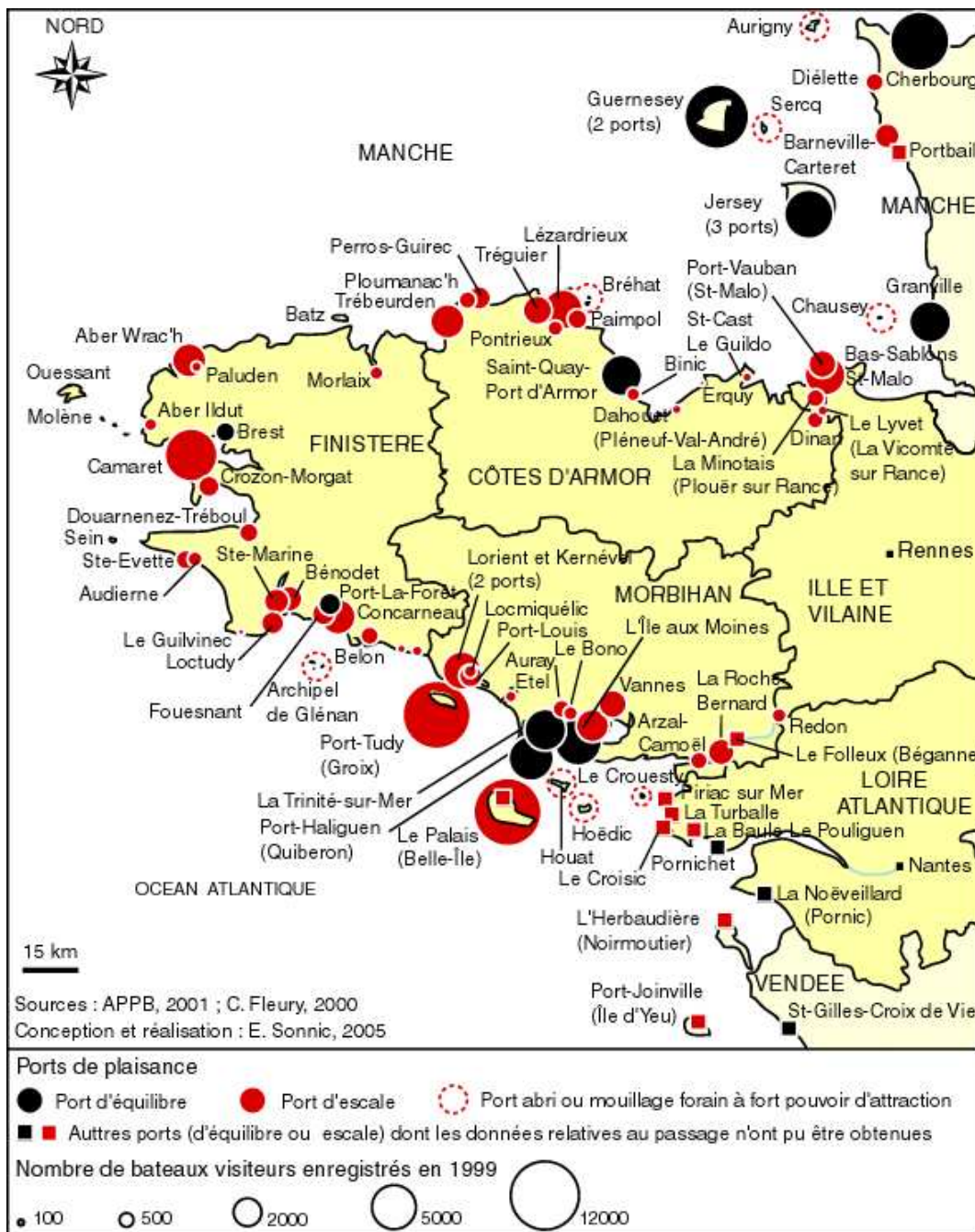
Evoquons également le cas des îles anglo-normandes. Etant au cœur des flux de navigation observables à l'échelle du bassin de croisière Normand-Breton, les bassins de navigation de Bretagne nord (baie de Saint-Brieuc et Côte d'Émeraude en tête) sont en partie sous leur influence. Les ports de plaisance de Jersey et Guernesey sont à la fois une base de départ vers la Bretagne ou le Cotentin pour les plaisanciers anglo-normands ainsi qu'une *tête de pont*, pour reprendre l'expression employée par Christian Fleury²³⁹, autrement dit une escale appropriée pour les visiteurs en provenance d'outre Manche et souhaitant gagner la Bretagne ou la Normandie. La fréquentation britannique est ainsi particulièrement importante dans de nombreux ports de Bretagne septentrionale. A ce sujet, nous reviendrons plus en détail sur la fréquentation des ports de Bretagne nord en général et sur celui de Saint-Quay-Portrieux (Port d'Armor) en particulier.

Au sud de notre secteur, il est probable que les ports de plaisance de l'Herbaudière et de Port-Joinville, respectivement situés sur les îles de Noirmoutier et d'Yeu, connaissent également une très forte pression en terme de passage. Cette hypothèse est crédibilisée par la proximité de plusieurs ports d'équilibre (Pornichet, Pornic, Saint-Gilles Croix de Vie, Les Sables d'Olonne).

²³⁹ FLEURY Christian, *Les ports de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord*, 1999.

Carte 10

Les bateaux de passage dans les ports de plaisance bretons en 1999



➤ **Les ports à très fort pouvoir attractif (port de rang 2)**

Six unités portuaires rentrent dans cette catégorie. Il s'agit des ports continentaux les plus attractifs en dehors de Camaret. Selon les sites, entre 4 et 6.300 bateaux visiteurs y ont été enregistrés en 1999. Leur attractivité est d'abord relative à leur accessibilité, notamment en Bretagne nord où les marnages sont très importants. Le nombre de places réservées au passage (qui doit légalement représenter au minimum 10 % du total des

postes d'un port) constituera un autre facteur déterminant : le potentiel d'accueil visiteurs sera de ce fait plus important dans les grands ports. Il n'est donc pas surprenant de retrouver pour l'essentiel des ports d'équilibre (à la fois synonymes d'accessibilité et de capacité d'accueil sur pontons) parmi les unités portuaires les plus fréquentés.

En Bretagne Nord, les deux seuls ports accessibles à toute heure de la marée sont ainsi, avec celui de la cité corsaire, les plus visités : Saint-Malo dont les deux ports ont accueilli ensemble 6300 bateaux visiteurs en 1999, Saint-Quay-Port d'Armor et Lézardrieux (respectivement 4400 et 4166 équipages en escale). En Bretagne sud, le bassin de navigation de la baie de Quiberon se démarque en abritant les trois ports les plus fréquentés : Le Crouesty avec 5830 passages, Port-Haliguen (5256) et La Trinité-sur-Mer (4497). La densité exceptionnelle des objectifs de croisières insulaires au sein de ce bassin de navigation (Belle-Île, Houat, Hoëdic, îles du golfe du Morbihan) explique en grande partie le succès de ces ports morbihannais.

➤ **Les ports à fort pouvoir attractif** (ports de rang 3)

Il s'agit de quatre ports ayant accueilli entre 2800 et 3300 bateaux visiteurs en 1999. Leur attraction découle de deux principaux facteurs. Il s'agit soit de sites portuaires spécialement recherchés en tant qu'escale touristique (Concarneau et l'Île aux Moines), soit de ports de « transit » (Trébeurden, Aber Wrac'h), seules escales possibles au sein de secteurs côtiers peu pourvus en ports de plaisance aménagés pour l'accueil de bateaux visiteurs. Ils sont d'inévitables escales pour les adeptes de la croisière côtière qui pénètrent successivement plusieurs bassins de navigation. Ces ports peuvent néanmoins être rejoints pour leur cadre et constituer aussi des objectifs de croisière ou de balade à part entière.

➤ **Les ports assez attractifs** (ports de rang 4)

Ces ports, au nombre de sept, sont des escales touristiques à part entière. On pourrait qualifier d'assez fort leur pouvoir d'attraction. Entre 1600 et 2200 navires y ont fait étape en 1999. On les retrouve dans des bassins de navigation appréciés des plaisanciers, au sein de villes moyennes (Lorient, Vannes), en remontant les rivières en milieu naturel et / ou au contact de petites cités de caractère (Tréguier sur le Jaudy, Sainte-Marine et Bénodet en remontant l'Odet, La Roche-Bernard sur la Vilaine).

Particulièrement bien équipé et continuellement accessible, le port du Kernével à Larmor-Plage, accueille lui aussi de nombreux visiteurs. Les données chiffrées de

l'APPB ne le distingue pas de celui de Lorient en terme d'escale bien que ses deux sites soit relativement éloignés l'un de l'autre par voie terrestre (6 à 7 km) au contraire des ports de Saint-Malo par exemple. Néanmoins, même si son environnement est moins attractif que celui des ports cités précédemment, sa capacité d'accueil (700 anneaux dont 100 réservés au passage) et sa localisation dans la partie aval de la rade de Lorient à moins de cinq miles de l'île de Groix, en font un port particulièrement fréquenté par les plaisanciers visiteurs.

➤ **Les ports à pouvoir d'attraction modéré** (ports de rang 5)

La dizaine de ports ayant accueilli 1000 à 1400 bateaux visiteurs en 1999 en font partie. Leurs caractéristiques seront souvent semblables à celles du groupe précédent : des ports profitant d'un riche patrimoine architectural et urbain (Perros-Guirec, Paimpol, Douarnenez-Tréboul, Port-Louis), certains joueront le rôle d'escale d'attente non loin d'un passage délicat (cas de Saint-Évette près d'Audierne, dernier port de Bretagne sud avant de franchir le raz de Sein). Loctudy ainsi que deux ports d'équilibre complètent cet ensemble de ports moyennement attractifs : le Moulin-Blanc à Brest, excentré en fond de rade et profitant surtout aux plaisanciers de l'agglomération brestoise, ainsi que Port-La-Forêt (La Forêt-Fouesnant) qui, en terme d'attractivité, souffre notamment de la concurrence de Concarneau et des ports de l'Odet (Sainte-Marine et Bénodet).

➤ **Les ports au pouvoir d'attraction assez modeste** (ports de rang 6)

Il concerne une douzaine de sites. Leur attractivité moindre (500 à 850 équipages accueillis en 1999) s'explique de différente façon selon les cas. Bien que jouissant d'un cadre environnemental naturel ou urbain parfois exceptionnel, certains connaissent des problèmes d'accessibilité plusieurs heures avant et après basse mer (Ploumanac'h, Audierne, Saint-Goustan à Auray, Le Bono). La présence d'écluses va souvent de paire avec les horaires de marée (La Minotais à Plouër sur Rance, Binic, Morlaix, Dinan, Redon). En outre, en dehors de Binic (600 places) les ports qui viennent d'être cités, ainsi que d'autres (Le Belon, Pontrieux), sont de tailles modestes (110 à 350 postes). L'accueil des navires visiteurs y est donc moins important que dans les grandes infrastructures portuaires même si ces petits ports peuvent parfois affecter une large proportion de leurs anneaux au passage (25 % à Pontrieux, parfois plus de 30 % à Dinan et Saint-Goustan en fonction de la demande).

Une exception parmi ces petits ports : celui d'Arzal-camoël sur la Vilaine qui n'en est pas un (927 anneaux à flot). Il dispose d'une gamme complète de services et

d'équipements portuaires. Mais son accès est assujéti à l'ouverture de l'écluse du barrage d'Arzal et son environnement est peu mis en valeur (assez peu de commerces, peu d'animation). Beaucoup de plaisanciers préfèrent ne pas s'y arrêter et rejoindre le port de la Roche-Bernard à 3,5 milles en amont.

➤ **Les ports peu fréquentés**

Bien que connaissant un succès encore inférieur à celui des ports précédents, ils se démarquent tout de même de bien des port-abris dont la fréquentation annuelle est souvent en deçà d'une vingtaine de bateaux en escale. Les dix-sept ports que nous avons retenus dans cette dernière catégorie accueillent annuellement entre une cinquantaine et 450 navires. Certes, cet écart peu paraître important (rapport de 9). Mais au regard de la durée moyenne des séjours qu'y effectuent les équipages de passage, et du faible potentiel d'accueil de certaines structures, il s'agit bien à leur niveau de port-escales que l'on rejoint souvent pour eux-mêmes. En outre, les chiffres officiels ignorent les haltes effectuées dans les mouillages forains jouxtant parfois les concessions de ces ports. Ces mêmes mouillages sont indiqués dans des guides de croisière²⁴⁰ ou évoqués dans d'autres types d'ouvrages.²⁴¹ Beaucoup de plaisanciers les connaissent donc. Le succès moins important de ces structures portuaires s'explique différemment selon les cas.

Certains ports, relativement bien équipés, peuvent être délaissés au profit d'autres ports proches plus attractifs. Sainte-Catherine à Locmiquélic (446 équipages visiteurs en 1999) subit ainsi la concurrence des autres ports de la rade de Lorient (Port-Louis, Lorient, Le Kernével à Larmor-Plage), le port du Lyvet à la Vicomté sur Rance (près de 300 visiteurs) est confronté à celle de Dinan, celui d'Arradon est souvent évité au profit de l'Île aux Moines et de Vannes.

Quand ils ne les délaissent pas, les plaisanciers naviguant dans un secteur se répartissent entre plusieurs petits ports. Sur la côte des rias au sud-est du Finistère, les quelques ports-mouillages accueilleront chacun assez peu de visiteurs : 250 dans le port de Clohars, 200 dans celui de Doëlan (qui dépend également de la commune de Clohars-Carnoët), une centaine répartis entre les ports de Moëlan-sur-Mer : Brigneau et Merrien. Ces escales situées dans des rias jouissent pourtant d'une bonne réputation auprès des

²⁴⁰ GUÉRY Jean-Louis, *Les plus belles croisières de la Bretagne sud*, 1991.

LE BRUN Dominique, *Bretagne sud. Les plus beaux mouillages vus du ciel*, 2003.

²⁴¹ PUGET François, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, 2000.

PÉRON Jacques, *Bretagnes maritimes*, 2001.

navigateurs ; un auteur, Jean Merrien²⁴², les avait largement décrites. Il appréciait tant ces petits ports qu'il avait d'ailleurs choisi l'un d'eux pour nom de plume.

Quant au port d'Etel (365 bateaux visiteurs), il souffre d'un double handicap : d'une part la plupart des plaisanciers le délaissent pour rejoindre notamment les ports insulaires de Belle-Île ou Groix, d'autre part le franchissement de la fameuse barre d'Etel²⁴³ rebute bien des plaisanciers.

D'autres facteurs peuvent expliquer les modestes fréquentations de quelques autres de ces ports. Ils peuvent appartenir à des bassins de navigation peu fréquentés tout en étant de surcroît en retrait des itinéraires empruntés par les adeptes de la croisière côtière. C'est le cas du port de Paluden, dans le Finistère nord (304 bateaux visiteurs), que l'on ne peut atteindre qu'après avoir remonté l'Aber Wrac'h sur environ deux milles nautiques. Aussi les plaisanciers sont-ils plus nombreux à faire escale au port dit « de l'Aber Wrac'h » bien plus en aval. Plus à l'est, les ports sont assujettis à de très forts marnages : Saint-Cast-le-Guildo, Dahouët à Pléneuf-Val-André, et Erquy n'ont ainsi accueilli que 100 à 250 navires visiteurs en 1999.

Pour des raisons plus ou moins analogues à celles présentées dans les précédents paragraphes quelques ports finistériens complètent ce groupe constituant en quelque sorte le degré inférieur du port escale : Pontusval (Brignogan), l'Aber Ildut, Le Fret, Le Guilvinec et l'Île-Tudy.

E.6.2 Les ports de plaisance selon leur degré de fidélisation auprès des plaisanciers visiteurs

Pour pouvoir être mesuré, ce degré de fidélisation doit intégrer, en plus du nombre de visiteurs, le total des nuitées enregistrées dans chaque port (carte 11). Le rapport nuitées / passages nous permet ensuite de connaître la durée moyenne du séjour dans un port de plaisance (graphique 12 et 13).

Une première comparaison des cartes 9 (sur le passage) et 10 (sur les nuitées) révélera des différences importantes : le port de Camaret, largement en tête des ports continentaux quant au passage, est proche de plusieurs ports en terme de nuitées

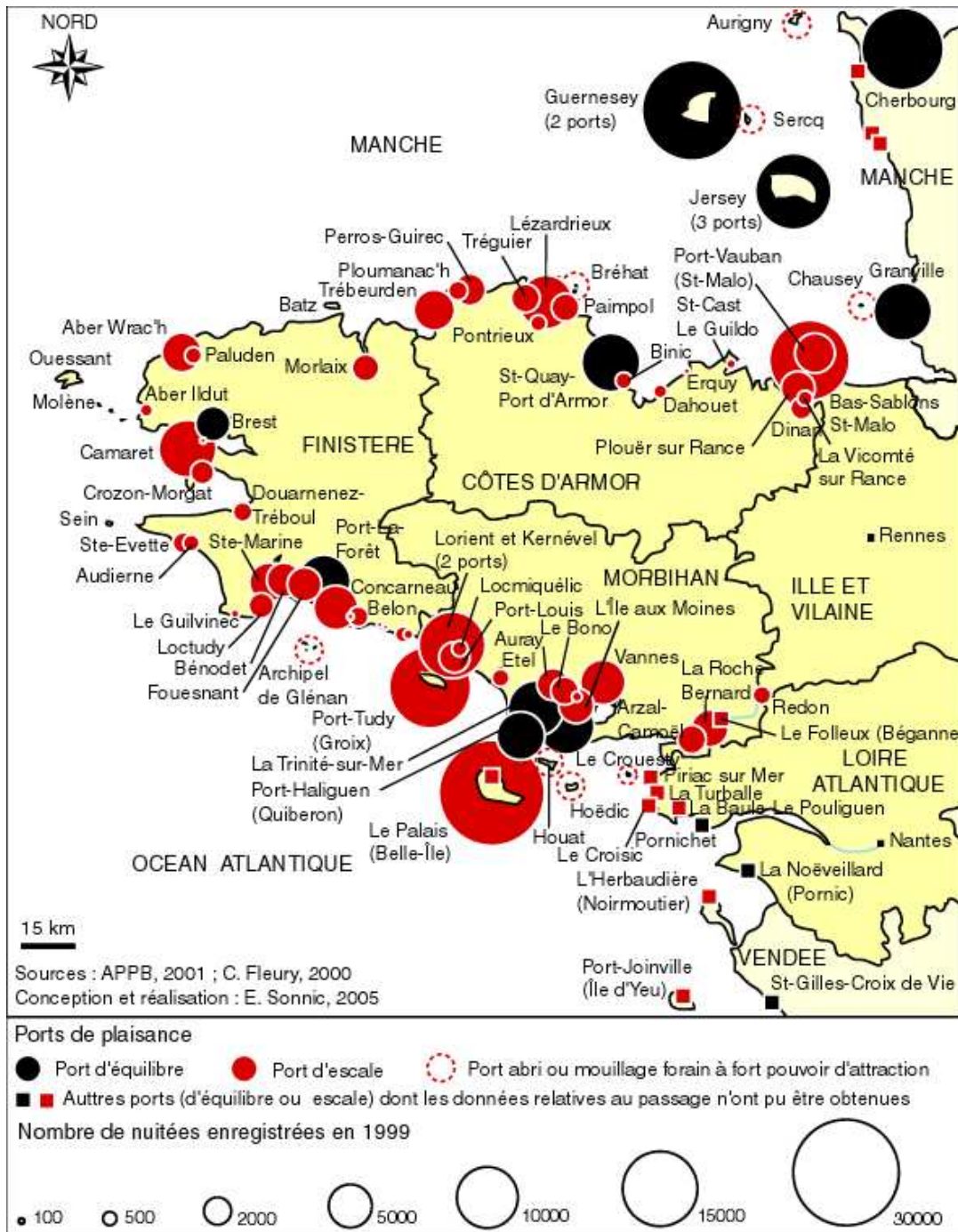
²⁴² Jean Merrien, de son vrai nom René de la Poix de Fréminville, était particulièrement connu dans les années soixante pour ses nombreux ouvrages sur la plaisance. *Merveille des petits ports* (1961) était l'un d'eux et concernait notamment ces petites escales discrètes du Finistère sud.

²⁴³ La barre d'Etel est une vague déferlante engendrée par la présence de bancs de sable régulièrement déplacés par les courants. Ces bancs se conjuguent avec la rencontre du jusant (courant de marée descendante), accéléré par l'étroitesse du goulet d'accès à la ria, et de la houle venant du large.

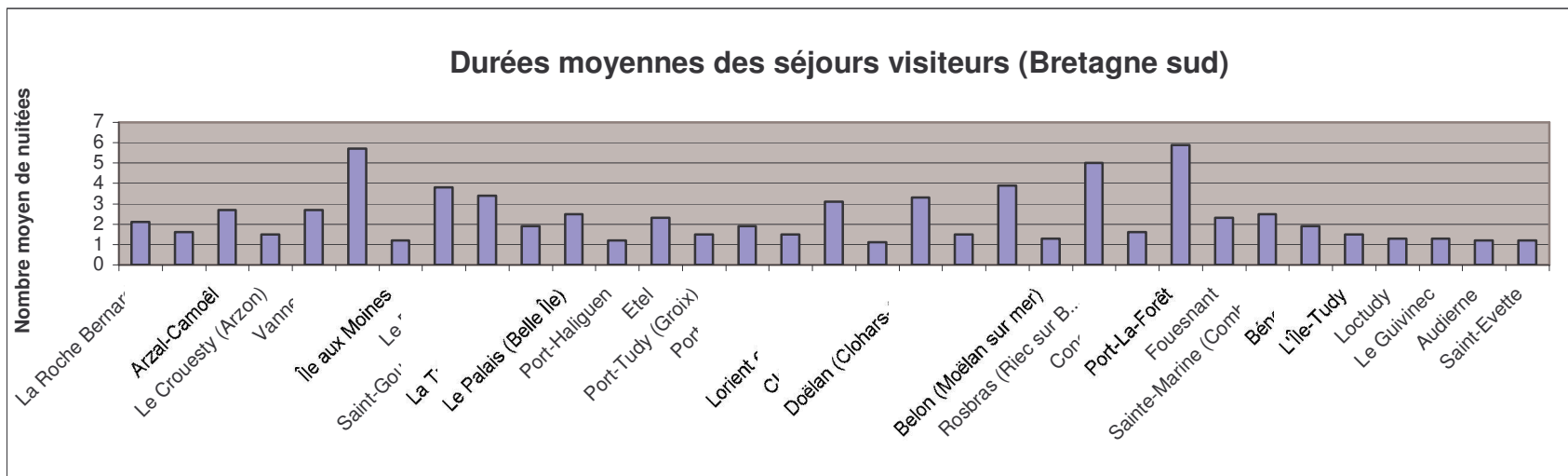
cumulées (rejoint par Saint-Quay-Portrieux, Le Croesty ou La Trinité-sur-Mer et même largement dépassé par Saint-Malo). Des ports de « transit » vont ainsi se différencier des ports de séjour.

Carte 11

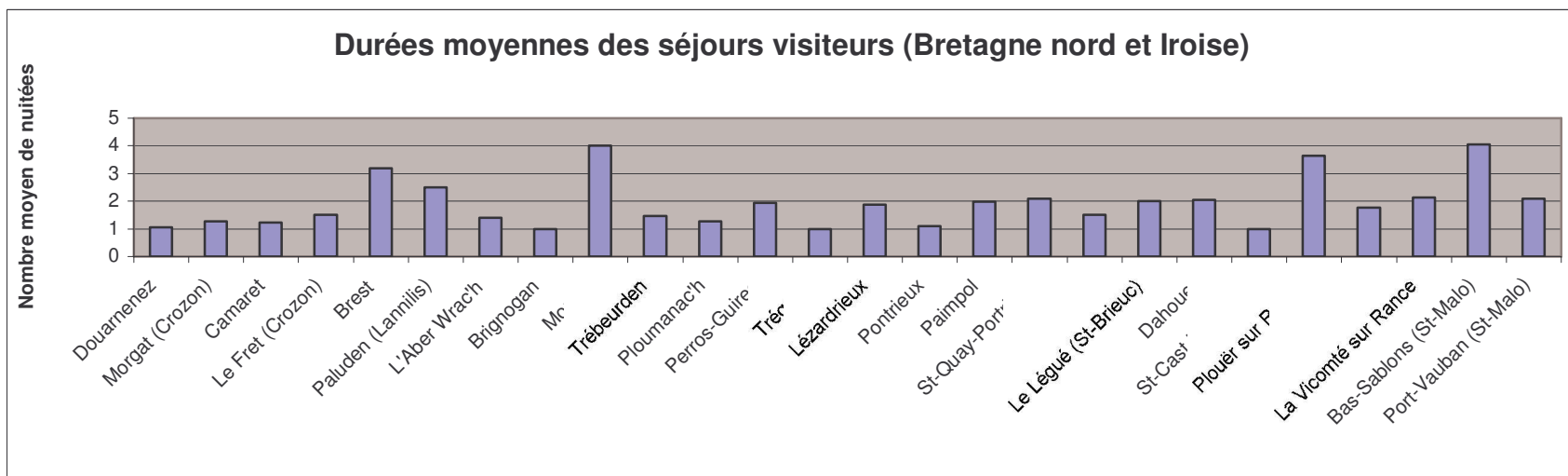
Les nuitées enregistrées dans les ports de plaisance bretons en 1999



Graphique 12



Graphique 13



Source : APPB, 2001

Réalisation : E. SONNIC, 2005

Dans les **ports de séjours de longue durée** la moyenne des séjours visiteurs y est au minimum proche de quatre nuitées et peut tendre vers six à Port-la-Forêt en baie de Concarneau. Huit ports entrent dans cette catégorie dont cinq en Bretagne sud. Mais il s'agit de structures très diversifiées tant en terme de physionomie que de services proposés et donc de tarifs : grands ports riches d'équipements et de services au contact d'une ville importante (Les Bas-Sablons à Saint-Malo) ou d'une station touristique (Port-la-Forêt), ports mouillages peu équipés situés dans des rias (ports de Brigneau et Rosbras au sud-est du Finistère) ou au sein d'un bassin très fréquenté (Arradon dans le golfe du Morbihan), ports de fond d'estuaire en milieu urbain (Morlaix, Le Bono) ou naturel (Plouër sur Rance). Durant leur séjour, les plaisanciers peuvent effectuer chaque jour une balade en mer en rayonnant à partir du port dans le bassin de navigation concerné. Certains viennent d'abord pour des activités terrestres dans les environs du port (visites, activités de loisirs, pratiques sportives ou ludiques : randonnées, golf...).

Les **ports de séjours de durée moyenne**. Les plaisanciers de passage s'y arrêtent en moyenne deux à trois nuits. Ils sont au nombre de vingt-quatre. Leur diversité est encore plus affirmée que dans la catégorie précédente : ports en milieu urbain en fond d'estuaire (Vannes, Auray, Dinan...) ou non (Perros-Guirec, Paimpol, Le Palais...), grands ports de station (La Trinité-sur-Mer, Saint-Quay-Portrieux) ou en milieu urbain (Brest), ports en milieu naturel (La Roche-Bernard, Paluden...), etc.

L'escale dans les **ports de séjours de courte durée** dure en moyenne une nuitée et demie environ. Une douzaine de ports sont concernés dont Redon, Le Crouesty, Merrien ou Concarneau en Bretagne sud, l'Aber Wrac'h, Trébeurden, ou Binic en Bretagne septentrionale.

Les **ports de transit** affichent des séjours moyens légèrement supérieurs à une nuitée. Quatorze ports entrent dans ce cas de figure. On retrouvera plusieurs structures qui, de par leur localisation stratégique, seront recherchées par les adeptes de la croisière côtière désirant parcourir en quelques jours ou semaines un vaste linéaire côtier (plusieurs dizaines voire quelques centaines de miles). Les ports situés à proximité de passages parfois délicats, souvent presque au contact de deux bassins de navigation, peuvent ainsi être qualifiés de port de transit. Les caps et presqu'île sont des sites fréquents pour leur localisation : Camaret sur la presqu'île de Crozon, Audierne ou Saint-Evette sur le cap Sizun, Port-Haliguen sur la presqu'île de Quiberon, Le Guilvinec à proximité de la pointe de Penmarc'h. Quoique plus éloigné de ce passage délicat, le

port de Loctudy, mieux équipé que celui du Guilvinec, pourra également jouer ce rôle de port de transit avant de franchir la pointe de Penmarc'h. Le port de Saint-Cast, non loin du cap Fréhel, peut également être évoqué parmi ce groupe de ports.

Bien que l'on ne s'y attarde pas, certaines de ces structures portuaires ne sont pas pour autant des ports de transit au sens strict du terme, de simples ports d'attente. On peut les rejoindre pour eux-mêmes lorsqu'elles bénéficient d'un cadre attractif. Toutefois, aux alentours du port, ce qui sera considéré comme digne d'intérêt aux yeux du plaisancier, n'impliquera pas forcément un séjour supérieur à une nuit. Des ports situés dans des petites îles sont ainsi souvent synonymes de très courts séjours : Port-Tudy à Groix, L'Île aux Moines. La situation est comparable pour des ports situés dans des rias ou des rivières, qu'ils soient en milieu naturel ou bien au contact de petites villes ou de petites cités de caractère (port du Belon, Pontrieux, Tréguier). Le port de Douarnenez, en fond de baie peut être intégré à cet ensemble.

E.6.3. Les ports de plaisance selon leur degré d'attractivité en tant que port d'attache

Plus de 76.000 propriétaires de navires de plaisance choisissent pour port (ou mouillage) d'attache un port ou un mouillage situé en Bretagne. La plupart de ces structures d'accueil dispose d'une liste d'attente. Nous verrons ultérieurement qu'une liste d'attente à l'état brut n'est pas toujours un indicateur fiable lorsque l'on cherche à évaluer la pression de la demande dans un port, une zone de mouillage, ou même à l'échelle d'un bassin de navigation ou d'une collectivité (commune, département, région). Mais le lissage de ces listes (exercice sur lequel nous reviendrons également), donne une idée plus vraisemblable de la demande véritablement sérieuse. L'observation de ces listes lissées va donc permettre de distinguer les ports d'attache recherchés de ceux qui le sont moins.

Mais, mesurer l'attractivité des ports de plaisance est souvent d'autant plus problématique que ceux-ci disposent généralement de plusieurs listes d'attente en fonction de la taille des navires. Il arrive même qu'un port présentant une liste concernant les bateaux de petites tailles, dispose parallèlement de places pour des embarcations plus importantes (exemple de Trébeurden ou de Perros-Guirec). La tâche se complique encore davantage sachant que de nombreux responsables portuaires n'ont pas opéré le lissage de leurs listes d'attente.

Un autre critère semble pourtant devoir être prioritairement pris en compte pour mesurer cette attractivité : le temps d'attente pour l'obtention d'un anneau ou d'un poste au mouillage. Une liste d'attente de plusieurs centaines de noms dans un port ou des places se libèrent régulièrement peut en effet sous entendre un temps d'attente moindre que dans une structure où elles se libèrent au compte-goutte. Il est fréquent que des plaisanciers patientant pour un port en particulier, disposent déjà d'un poste dans un autre port ou mouillage ; poste qu'il libérera dès que son premier choix sera satisfait. Mais le classement reste là aussi difficile à établir puisque dans un même port, ce temps d'attente variera en fonction du gabarit du bateau concerné (de 3 à 5 ans de patience à Douarnenez et même 3 à 7 ans à Paimpol).

Si le type d'infrastructure à son importance pour expliquer la plus ou moins longue attente d'une place à flot (pression de la demande généralement plus importante dans les ports d'équilibre et dans les principaux ports escale), l'attraction exercée par les différents bassins de navigation joue vraisemblablement un rôle prépondérant. Il faut ainsi souvent patienter plus de cinq ans minimum dans le bassin de la baie de Quiberon - golfe du Morbihan (5 à 6 ans à Auray, 6 à 8 à Vannes, 7 à 9 à la Trinité-sur-Mer ou au Crouesty), mais rarement plus de deux ans en mer d'Iroise : 1 à 2 ans à Brest ou Camaret, 2 à 3 à Crozon-Morgat (même si pour certaines tailles de navires, l'attente peut aller jusqu'à cinq années à Douarnenez).

E.6.4 Les ports de plaisance selon leur degré de fidélisation en tant que port d'attache

Il faut ici tenir compte du nombre ou du taux de postes se libérant parmi ceux attribués pour de longues durées (un an ou plus). Plus ce taux est proche de zéro et plus les plaisanciers sont fidèles à leur port d'attache. Ce point est donc étroitement lié au précédent puisque les temps d'attente particulièrement longs sont notamment liés au faible renouvellement des propriétaires de bateaux d'un port ou d'un mouillage. Des ports aux caractéristiques très différentes rentrent dans cette catégories présentant un fort degré de fidélisation : ports abris dotés de mouillages sur bouées massivement recherchés par des plaisanciers autochtones, ports en milieu urbain, structures équipées de pontons au sein d'une station touristique convoités par de nombreux plaisanciers allochtones, etc. Cependant, indépendamment du type de port, c'est bien l'attachement qui leur est porté qui nous intéresse dans ce cas précis.

E.6.5. Les ports de plaisance et leur fréquentation par les non-plaisanciers

Si les accès aux pontons sont usuellement réservés aux seuls plaisanciers, les abords des bassins et des plan d'eau portuaires sont accessibles à tous, en dehors de certains espaces techniques. Certains ports sont ainsi assidûment fréquentés par les badauds et les touristes. Les structures portuaires au contact ou intégrées aux centre-villes sont parmi les plus fréquentées (Vannes, Auray, Concarneau, Douarnenez, Morlaix, Binic, Saint-Malo...) et ce, tout au long de l'année. D'autres ports auront une fréquentation davantage concentrée sur la saison estivale et les week-ends : fronts de ports de certaines stations balnéaires bénéficiant d'équipements complémentaires : golfs, casinos, établissements de thalassothérapie (Saint-Quay-Portrieux, La Trinité-sur-Mer, Le Crouesty...). Certains peuvent bénéficier du voisinage d'un équipement ou d'un musée très visité à l'instar du port du Moulin-Blanc à Brest qui jouit de la présence d'Océanopolis. Au-delà de la saison estivale, des ports insulaires (Belle-Île, Groix) seront visités à l'occasion de longs week-ends printaniers.

Des installations portuaires seront à l'inverse assez peu recherchées. Il peut s'agir de ports où prédominent les espaces techniques et où les commerces ne dépendent pas de la filière nautique sont rares (Arzal-Camoël), de ports relativement éloignés des centre-villes (Le Légué à Saint-Brieuc, Le Kernével à Larmor-Plage, Crozon-Morgat, Plouër sur Rance...).

Enfin, la fréquentation est souvent négligeable autour de beaucoup de ports abris situés dans des petites communes à l'écart des principaux secteurs touristiques. C'est d'autant plus vrai lorsque la commune, quoique disposant d'une façade littorale, n'est pas caractérisée par un passé maritime affirmé. Le port ou la zone de mouillage se trouve alors assez éloigné du village ou du bourg et donc des commerces.

F) CONCLUSION DU SECOND CHAPITRE : DE LA PRISE EN COMPTE DE LA DIVERSITÉ ET DU RÔLE STRUCTURANT DES PORTS DE PLAISANCE

Propre aux pays occidentaux, le port de plaisance contemporain n'existe que depuis quarante à cinquante ans mais son histoire est déjà mouvementée. D'abord proliférant dans le contexte de croissance économique des trente glorieuses, le développement du port français, soumis aux aléas économiques et aux pressions exercées par l'opinion publique, est ensuite beaucoup moins frénétique et mieux maîtrisé. La capacité portuaire devient secondaire et le port de plaisance est désormais considéré en tant qu'élément essentiel de l'animation touristique et urbaine des littoraux. A la fois lieu d'escale, décor urbain, aire professionnelle et technique, cadre de vie apprécié, parfois pôle d'animation sportive (régates, transats), le port est un atout promotionnel de premier ordre pour des intérêts privés mais également pour les collectivités territoriales concernées.

Mais les infrastructures d'accueil pour la plaisance sont variées et cette description n'est valable que pour les ports les mieux équipés (ports d'équilibre, ports-escale). Elle ne doit pas occulter les centaines de port-abris et zones de mouillage, peu équipés, disséminés tout au long du littoral breton, et qui suffisent aux attentes d'une majorité de plaisanciers. Aussi est-il primordial de distinguer les principaux ports, souvent attractifs et donc synonymes de retombées économiques importantes (dépenses d'escale) des installations plaisancières les plus modestes, relevant d'une logique de proximité, largement occupées par les plaisanciers locaux. C'est en partie cet équilibre, entre ports autochtones et ports villégiatures, qui caractérise la plaisance en Bretagne.

Aussi diversifiée soit-elle en terme d'installations, l'armature portuaire de la plaisance bretonne ne résume pas cette activité. Pour reprendre les termes du titre de la thèse de N. Bernard, les ports de plaisance sont des *équipements structurants de l'espace littoral* autour desquels gravitent toute une constellation d'entreprises et d'associations spécialisés dans le secteur nautique. Ces derniers, brièvement évoqués dans ce chapitre (cf. figures 5 et 6) complètent souvent avantageusement les services spécifiques aux ports. Aussi ne peut-on les ignorer.

CHAPITRE III

LA PARTIE IMMERGÉE DE L'ICEBERG « PLAISANCE » : LA FILIÈRE NAUTIQUE

Quand on s'investit dans une étude sur le thème de la plaisance, notre regard de géographe aménageur s'oriente vers les installations portuaires, les aménagements et équipements des fronts de ports ainsi que sur les acteurs (élus, socioprofessionnels...). Epris de géographie sociale, notre attention se cristallise sur les caractéristiques et le rôle joué par les groupes sociaux qui fréquentent ces lieux (plaisanciers, employés des ports de plaisance, promeneurs...) ainsi que sur la manière dont il s'approprient et perçoivent l'espace de la plaisance (ports, environnement portuaire terrestre, bassin de navigation). Dans le cadre de notre démarche, tenir compte de ces aspects est effectivement indispensable, sans pour autant être suffisant. L'erreur serait d'omettre les entreprises et les divers organismes de la filière nautique dont le poids économique est bien supérieur à celui des seuls ports de plaisance et qui influent directement sur les dynamiques territoriales de cette activité. Ce chapitre insistera plus particulièrement sur l'importance socio-économique et sur la diversité de cette filière nautique au sein de laquelle la plaisance est dominante. Les aspects spatiaux (localisation des entreprises, flux...) seront pour leur part traités en dernière partie, conjointement avec l'ensemble des logiques territoriales de la plaisance.

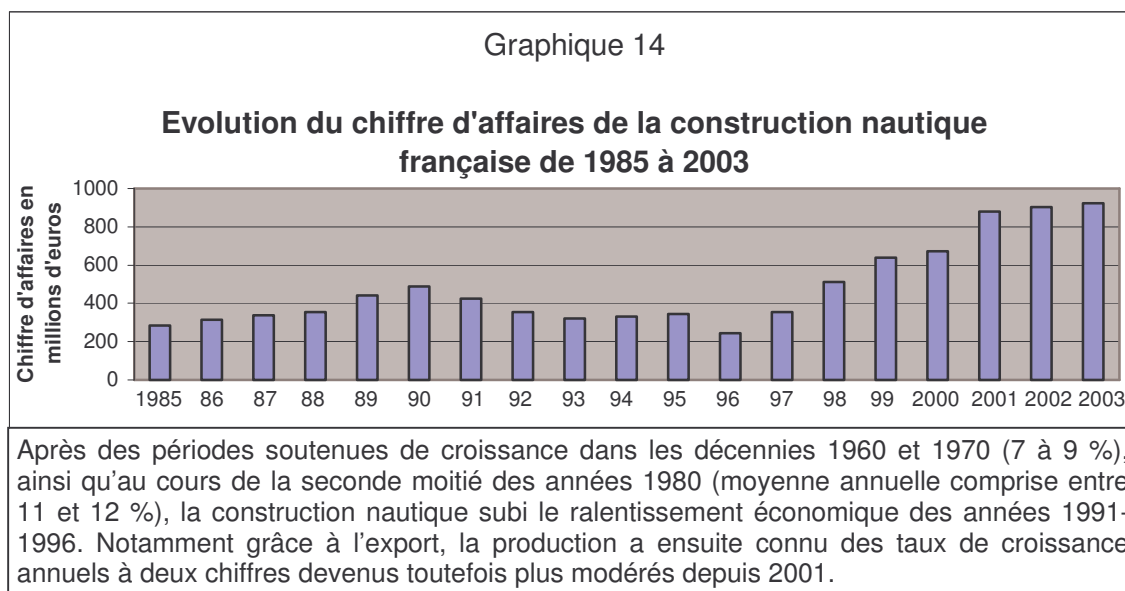
A) LE POIDS DE LA FILIÈRE NAUTIQUE EN FRANCE ET EN BRETAGNE

A.1. L'industrie nautique française en quelques chiffres

En 2003, la filière nautique française est forte de 3.200 entreprises et emploie 40.000 personnes ETP (équivalent temps plein). Elle génère un chiffre d'affaires d'un milliard et demi d'euros, dix fois supérieur à celui des ports de plaisance. Dans le concert nautique mondial, ces chiffres positionnent l'industrie nautique française au second rang derrière les États-Unis depuis 1989 et la classent première dans les secteurs de la voile habitable (35 % de la production mondiale) et des bateaux pneumatiques. Elle progresse également dans celui du bateau à moteur : du neuvième au sixième rang international entre 1997 et 2002. En outre, si le chiffre d'affaires de la production nautique mondiale a progressé de 7,1 % au cours de cette même période, celui de la France a été près de

trois fois supérieur (21 %). La part française est ainsi passée de 3,7 % du chiffre d'affaires mondial en 1997 à 9,8 % pour l'exercice 2002.

Indépendamment de sa dynamique propre, la filière nautique obtient des résultats qui semblent, comme de nombreux produits de loisirs, corrélés à la conjoncture économique générale et très sensibles aux perspectives du pouvoir d'achat des consommateurs.²⁴⁴ Ceci peut être illustré par l'évolution du chiffre d'affaires de la construction nautique (graphique 14), qui totalise près des deux tiers de celui de la filière nautique et entraîne dans son sillage l'ensemble des entreprises du secteur : chantiers navals assurant la réparation et l'entretien des navires, magasins d'accastillage, voileries, loueurs de navires...



Source : FIN, 2004

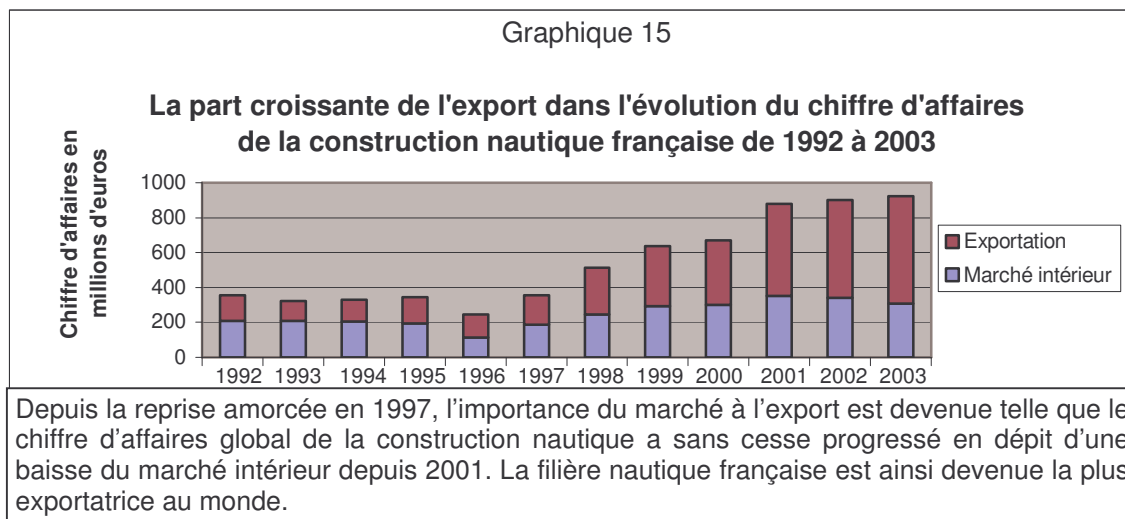
Réalisation : E. SONNIC, 2005

A.2. Une filière devenue fortement exportatrice

Cette forte reprise de l'activité de l'industrie nautique française, entamée en 1997 s'explique surtout par les exportations. Le chiffre d'affaires de la production française à l'export fut multipliée par 4,3 en l'espace de cinq ans pour passer de 131 à 563 millions d'euros entre 1997 et 2002 alors que celui du marché intérieur ne l'a été que de 1,8 (graphique 15).

Les principaux marchés étrangers de l'industrie nautique française sont l'Europe (75 % des exportations surtout grâce aux grands pays voisins : Grande-Bretagne, Allemagne, Italie, Espagne) et les Etats-Unis (près de 18 % du marché extérieur).

²⁴⁴ KALAYDJIAN Régis (Dir.), Service d'économie maritime, Ifremer, *Données économiques maritimes françaises 2001. Bilan et perspectives*, 2001.



Principale branche de l'industrie nautique, le secteur de la construction doit son succès à quelques locomotives, de grands groupes ayant mis en place un puissant réseau de distribution (concessionnaires) en France et à l'étranger. On n'en compte qu'une quinzaine en France parmi les 3000 entreprises de la filière (seulement 30 entreprises ont plus de 100 salariés) ; les plus emblématiques étant le vendéen Bénéteau (69 % du marché national de la construction nautique en 2003), qui domine le marché mondial des voiliers habitables réalisant 70 % de son chiffre d'affaires à l'export en 2003, et Zodiac qui résume souvent le bateau pneumatique motorisé dans l'esprit collectif en France. Cette même année, le marché international contribua pour 80 % à son chiffre d'affaires (Zodiac détenait alors 50 % du marché étasunien du pneumatique à moteur). Toujours en 2003, ces deux groupes présentaient respectivement 637 et 150 millions d'euros de chiffre d'affaires. La croissance se poursuit puisque le chiffre de Bénéteau a atteint plus de 715 millions d'euros à l'issue de l'exercice suivant.

Dans d'autres créneaux, des constructeurs français ont su se positionner avantageusement : Catana, dont le siège est à Canet en Roussillon, est le numéro un mondial du catamaran de plaisance, le vendéen Alubat est le premier constructeur européen de voiliers en aluminium, Plastimo (Lorient) occupe la même place pour l'accastillage et est aussi le numéro un mondial du matériel de sécurité en mer.

Le contexte international globalement favorable depuis 1997-1998, n'explique pas à lui tout seul la bonne santé actuelle de l'industrie nautique française qui est également le fruit d'une réorganisation profonde de la filière, basée notamment sur un phénomène de concentration. Pendant la crise de la première moitié des années quatre-vingt-dix, Bénéteau a ainsi repris Jeanneau, autre groupe vendéen (ancien numéro 2 français de la

construction nautique), Alubat fit de même avec Kirié. Certains se sont spécialisés dans de nouvelles niches de production. Si, aux dires des industriels, ce cycle de concentration est à peu près achevé en ce qui concerne les constructeurs, il devrait se poursuivre dans des secteurs tels que l'accastillage où le marché est encore très atomisé (du moins en France).

A.3. La filière nautique au delà des constructeurs : un réseau diversifié d'entreprises en étroite relation avec le port de plaisance

Paradoxalement, l'activité de construction, de loin la plus importante de la filière nautique (près des deux tiers du chiffre d'affaires), est physiquement assez peu présente, voire inexistante dans l'environnement portuaire de plaisance (du fait de l'exiguïté des espaces libres en bord de mer et des vastes surfaces nécessaires à la production en série de navires, ce n'est d'ailleurs guère étonnant). Au contraire, d'autres types d'entreprises y seront systématiquement présentes, sous réserve que le port en question soit suffisamment fonctionnel de par ses services et ses équipements. Certes, Bénéteau, Zodiac et d'autres ne sont pas absents des paysages portuaires et des proches environs, mais ils y arborent leur enseigne en tant que concessionnaires plus qu'en tant que constructeurs. En outre, ils sont fréquemment associés à un chantier naval offrant d'autres prestations (entretien, réparations des navires...).

Ce point s'appuiera notamment sur des documents publiés par les instances départementales du Morbihan²⁴⁵ et des Côtes d'Armor²⁴⁶. Ils sont le fruit d'un recensement minutieux de l'ensemble des prestataires de services de la filière nautique réalisé dans chacune des deux collectivités territoriales concernées.

A.3.1. Les chantiers navals et les magasins d'accastillage

Ils représentent environ la moitié des entreprises de la filière nautique dans le Morbihan et 58 % dans les Côtes d'Armor, mais seulement 9 % du chiffre d'affaires global. Abstraction faite de la construction, cela correspond néanmoins à près de 30 % du chiffre d'affaires du secteur. Leurs fonctions sont multiples. Si la plupart ont en commun l'entretien et la réparation des navires, plusieurs autres prestations peuvent être proposées : construction de navires, réparation et / ou vente de matériel d'accastillage, motoristes, vente de bateaux et de moteurs, gardiennage et hivernage pour les navires,

²⁴⁵ Conseil général du Morbihan, CCI du Morbihan, *Guide du nautisme en Morbihan*, 1999.

²⁴⁶ Côte d'Armor Développement, Conseil général des Côtes d'Armor, CCI des Côtes d'Armor, *Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor*, 2003.

Côtes d'Armor Développement, Conseil général des Côtes d'Armor, SONNIC Ewan, *La plaisance en Côtes d'Armor. Réalité économique et perspectives de développement*, 2003.

location de bateaux, remorques porte-bateaux... Cette polyvalence permet de s'adapter plus facilement à la demande des plaisanciers qui est variable selon le type de navire qu'ils possèdent (voiliers, moteurs) ou bien selon la saison (forte demande d'hivernage en basse saison). Bien que la plupart des chantiers navals sont susceptibles de travailler sur tout type de matériau, plusieurs sont spécialisés dans l'un d'eux en particulier : polyester, époxy, bois, aluminium, matériaux composites pour les navires de compétition, etc.).

A.3.2. Les sociétés de location de bateaux de plaisance

Elles sont de plus en plus nombreuses depuis la seconde moitié des années quatre-vingt. Leur avènement est relatif à l'apparition de nouveaux comportements. Les plaisanciers désirant s'affranchir des contraintes de la propriété (dépenses liées à l'achat, l'entretien et l'assurance du navire, ainsi qu'à la redevance annuelle portuaire entre autres), ont notamment opté pour la location qui présente par ailleurs des avantages supplémentaires : possibilité de choisir un nouveau bassin de navigation à l'occasion de chaque nouveau séjour, solution financièrement plus appropriée lorsque l'on s'adonne également à d'autres loisirs, moins de contraintes avant l'embarquement (révision, plein de carburant, mise à jour du matériel de sécurité, etc.). Ce type d'établissement sera plus répandu dans les zones fortement touristiques. Ils représentent 11 à 12 % des entreprises de la filière nautique dans le département du Morbihan, notamment en baie de Quiberon, contre seulement 4 % dans le département des Côtes d'Armor.

A.3.3. L'électricité et l'électronique marine

Dans des domaines aussi pointus, les chantiers navals, bien que très polyvalents, ne sont pas toujours susceptibles de répondre aux attentes des plaisanciers. Près de 5 % des entreprises du secteur nautique sont donc spécialisées dans l'électricité, l'électronique voire l'informatique embarquée. Si les bateaux de plaisance représentent souvent la part la plus importante de leur activité, elles interviennent également sur d'autres type de navires (pêche, commerce, voiliers de compétition taillés pour la course au large...).

A.3.4. Les voileries

Ce type de service est assez peu répandu puisqu'on peut se suffire d'un gréeur pour 2000 bateaux, déclarait un professionnel costarmoricain²⁴⁷. On n'en dénombre effectivement que quatre en Côtes d'Armor (2,5 % des établissements de la filière nautique) où il est vrai que les navires motorisés, notamment de type pêche-promenade,

²⁴⁷ MORIN Michel, *Voiles performances, Armor gréement*, entretien télévisé, 2003.

dominant. Guère plus d'une quinzaine ont été recensées par le conseil général du Morbihan. Cela correspond à 4 % des entreprises de la filière dans un département où la voile, qu'elle soit légère ou habitable, est pourtant particulièrement répandue, notamment au contact des grands ports de plaisance de la baie de Quiberon : La Trinité-sur-Mer, Le Crouesty, Port-Haliguen.

A.3.5. D'autres entreprises pour lesquelles la proximité portuaire revêt une moindre importance

D'autres entreprises sont liées à la plaisance. Toutefois, contrairement aux précédentes, la proximité portuaire revêt une moindre importance à leur endroit. Certaines se limitent au **gardiennage** et / ou à **l'hivernage des bateaux de plaisance**. Elles sont plutôt rares (moins de 1 % de l'ensemble). Cependant ce taux peut être porté à plus de 15 % si l'on tient compte des chantiers navals proposant un service de gardiennage, synonyme d'une surveillance du bateau, ou simplement d'hivernage. Ce type de service est également proposé dans certains ports ainsi que par de nombreux propriétaires terriens, affectant une partie de leurs terrains au stationnement de bateaux ou de caravanes.

Quant aux **sociétés de convoyage de bateaux**, elles assurent le transport par voies terrestres des bateaux de plaisance, notamment celui des navires de grande taille particulièrement difficiles à manipuler sans matériel adéquat. Plus que l'aide aux particuliers qui est davantage du ressort des établissements disposant de remorques porte-bateaux (en général des chantiers navals), ces entreprises offrent leurs services à d'autres professionnels de la filière nautique : constructeurs, concessionnaires, loueurs... Ils peuvent être particulièrement sollicités en vue de l'organisation de salon nautique, notamment internationaux (Paris, Düsseldorf, La Rochelle...). Certains convoyeurs travaillent uniquement sur de courts trajets (quelques dizaines voire centaines de kilomètres), d'autres assurent le transport de navires quelle que soit la distance. Les sociétés de convoyage concernent environ 4 % des entreprises de l'industrie nautique.

Les **cabinets d'expertise maritime** représentent 5 à 6 % des entreprises du secteur nautique. Ils proposent leurs conseils, leur assistance technique et analysent sur demande les risques en dommages et responsabilités en mer. Certains **architectes navals** sont également experts maritimes. Mais leur principale fonction est d'assurer la conception, la construction et la réparation de navires de course (monocoques et multicoques de compétition, prototypes...). Les clients susceptibles d'être intéressés

étant assez peu nombreux (skippers, quelques régatiers), les architectes navals sont assez rares parmi les entreprises de la filière nautique (environ 2 % de l'ensemble).

Les **agences de bateaux-écoles** sont destinées à l'apprentissage du pilotage des bateaux de plaisance motorisés. Elles délivrent les cartes mer²⁴⁸ et permis mer²⁴⁹ (côtiers ou hauturiers). Près de 12.000 titres furent délivrés en Bretagne au cours de l'année 2002. Les bateaux-écoles, parfois intégrées aux agences d'auto-écoles, représentent moins de 1,5 % des entreprises de la filière nautique dans les départements du Morbihan et des Côtes d'Armor.

Qu'il s'agisse du gardiennage, du convoyage ou encore de l'expertise, la plupart des entreprises portent leur attention sur les bateaux. Cependant, certaines sont spécialisées dans la **fabrication d'équipements collectifs**. Elles rassemblent un peu plus de 2 % des établissements du secteur nautique. Les spécialités et secteurs d'interventions sont variés : production de pontons flottants et de catways, construction de bers, fabrication de tout ou partie du mouillage (bouées d'amarrage, corps-morts, manilles et chaînes de corps-morts), interventions sous-marines pour la réfection des quais ou pour la pose, la réparation ou l'entretien des équipements portuaires (pontons, corps-morts).

A.4. La filière nautique en Bretagne

A.4.1. Les structures d'apprentissage et de pratique de la voile

Bien qu'elles dégagent un chiffre d'affaires bien inférieur à celui des entreprises de l'industrie nautique, les passer sous silence reviendrait à ignorer un facteur explicatif majeur du succès de la plaisance régionale. Dans le monde du nautisme, tout est en effet lié : les gens découvrent la navigation et s'initient dans les structures d'apprentissage (centres nautiques, écoles de voile...). Beaucoup deviennent ensuite des pratiquants réguliers, investissant dans l'industrie nautique en achetant des bateaux, en assurant leur entretien et en louant des places dans les ports de plaisance. En Bretagne, on dénombre près de 170 structures, essentiellement associatives, assurant l'apprentissage et la pratique de la voile pour tous niveaux, et localisées sur le littoral maritime pour une immense majorité. Il s'agit de centres nautiques et d'écoles de voile pour la plupart. Ils

²⁴⁸ Carte mer : titre permettant aux personnes âgées de 16 ans ou plus de piloter un navire à moteur d'une puissance comprise entre 6 et 50 chevaux vapeur. La carte mer ne permet, ni de naviguer au delà de 5 miles nautiques, ni la navigation de nuit.

²⁴⁹ Permis mer côtier : titre autorisant le pilotage, de jour comme de nuit, de navires motorisés de toutes puissances à moins de 5 miles nautiques d'un abri.

Permis mer hauturier : il offre les mêmes caractéristiques que le permis côtier, mais sans limitations de distance.

proposent des activités de voiles légères (optimists, petits catamarans, dériveurs légers...) ou de voile habitable (parfois les deux).

Parallèlement, un peu plus d'une cinquantaine d'organismes permettent de pratiquer la navigation pour les non débutants, notamment en voile habitable. Il s'agit surtout des clubs nautiques, des yacht-clubs et des sociétés de régates qui organisent des compétitions nautiques et proposent à leurs adhérents des séances d'entraînements en mer en vue des régates.

Enfin, une trentaine de structures, pour la plupart associatives, organisent des sorties en mer sur de vieux gréements qui seront représentatifs du patrimoine maritime local (Bisquines sur la Côte d'Émeraude, Sinagots dans le golfe du Morbihan...). Ces embarcations sont, soit retapées, soit fabriquées de toutes pièces conformément au mode de construction des navires traditionnels (respect des techniques et des matériaux de construction).

L'étude réalisée en 2003 dans le Département des côtes d'Armor²⁵⁰ (données de 2002) a permis d'évaluer le poids probable de la filière nautique hors entreprises dans ce département : 57 structures (associations Loi 1901, clubs, organismes communaux ou intercommunaux...), 244 emplois ETP et un chiffre d'affaires de 10,5 millions d'euros. Cela correspondait à 27,5 % des établissements, 32 % des salariés et 9 % du chiffre d'affaires de l'ensemble de la filière nautique départementale.

A.4.2. Une industrie nautique bretonne entre artisanat et secteurs de pointe

La situation de l'industrie nautique bretonne est paradoxale. En effet, bien qu'elle totalise un peu plus de 1000 entreprises soit un gros tiers des établissements français du secteur pour près de 39 % du chiffre d'affaires national (584 millions d'euros), elle ne représente que 14 % des salariés de la filière (5600 emplois ETP). Autre paradoxe de la filière nautique bretonne : des industries de pointe parmi les plus performantes au monde qui cohabitent avec des entreprises artisanales parfois extrêmement polyvalentes.

a) Une myriade de très petites entreprises

A l'inverse de ses voisins vendéens et charentais, qui ont vu naître et fusionner les plus grands groupes français voire mondiaux de l'industrie nautique (Bénéteau, Jeanneau, Dufour...), la Bretagne, est caractérisée par une majorité de très petites entreprises,

²⁵⁰ Côtes d'Armor Développement, Conseil général des Côtes d'Armor, SONNIC Ewan, *La plaisance en Côtes d'Armor. Réalité économique et perspectives de développement*, 2003.

notamment dans les Côtes d'Armor comme le confirme les résultats d'une étude réalisée en 2003²⁵¹ dans l'optique de ce travail de recherche. Dans ce département, près de 96 % des entreprises employaient alors moins de 10 actifs ETP et 48 % d'entre elles ne faisaient vivre qu'une à deux personnes. Le plus gros employeur costarmoricain de ce secteur n'employait que 16 salariés en équivalent temps plein. En Bretagne sud, les entreprises nautiques seront moins modestes. Néanmoins, sauf rares exceptions (Plastimo avec plus de 200 salariés), les plus importantes n'emploient que quelques dizaines de personnes. Bien souvent, ces entreprises artisanales (généralement des chantiers navals) misent sur une spécialité : ... la polyvalence. L'entretien et la réparation d'un seul et même bateau implique effectivement un savoir faire dans des domaines très divers (ferronnerie et chaudronnerie, plasturgie, menuiserie, mécanique, électricité...) et les plaisanciers apprécient de pouvoir trouver toutes ces compétences en un seul et même lieu.

b) Des niches de production

*Région pilote dans la construction de plaisance en contreplaqué dans les années soixante, la Bretagne a ensuite raté le virage du polyester*²⁵². Pour combler ce retard et se positionner avantageusement au sein du secteur nautique, de nombreuses petites entreprises ont misé sur des savoirs faire originaux, occupant ainsi des créneaux laissés libres par les grands constructeurs français ou internationaux. Elles se sont spécialisées dans des secteurs allant de la construction de navires traditionnels à celle des voiliers de compétition. Plusieurs sont aujourd'hui parmi les premières entreprises françaises, européennes ou mondiales dans leur domaine respectif parmi lesquels on peut citer : la voile légère, la construction d'annexes et de barque de pêche ou encore l'accastillage. Il s'agit là de créneaux directement liés à la plaisance, au contraire de quelques autres où les entreprises bretonnes sont tout aussi performantes²⁵³ (planche à voile, kayak de mer, char à voile...), mais sur lesquels nous ne nous attarderons pas davantage au risque de dévier de notre sujet.

Des chantiers navals sont spécialisés dans la construction de navires traditionnels (navires de travail, yachts de belle plaisance). Ils réalisent ou retapent sur commande des vieux gréements. Le défi « un bateau pour chaque port », lancé en 1989 dans le

²⁵¹ Ibidem.

²⁵² BACHY Laure, BRETAGNE ÉCONOMIQUE, *Niches et sports modernes pour la Bretagne*, 2002.

²⁵³ Le numéro 1 mondial de la planche à voile est breton, le leader mondial de la fabrication du char à voile également, tout comme le numéro 1 européen de la fabrication de yoles et skiffs de mer, ou encore le premier constructeur français de kayak de mer.

cadre du concours « Bateaux des côtes de France » et incitant la construction ou la remise en état de navires traditionnels, ainsi que les fêtes maritimes de plus en plus nombreuses, sont synonymes de commandes nombreuses pour des chantiers navals tels que celui du Guip. Né à l'Île aux Moines en 1976, puis doublé d'un second site à Brest, ce chantier a construit ou restauré de nombreux bateaux traditionnels dont certains sont classés « Monuments historiques » (*Notre-Dame de Rumengol, Fleur de Lampaul, Corbeau des mers, Les trois frères*). De ses ateliers, est également sorti l'un des vieux gréements les plus emblématiques des côtes Française : La Recouvrance.

Parmi les fleurons de l'industrie nautique bretonne, quelques entreprises assurent la conception et la réalisation de matériels de compétition (monocoques, multicoques, mâts, voiles...). Elles se caractérisent par la combinaison architecte(s) naval(s) / chantier. Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot-Prévoist sont indissociables du chantier CDK Technologies à La Forêt-Fouesnant qui a réalisé entièrement ou en partie plusieurs multicoques parmi les plus médiatisés (*Brocéliande, Banque Populaire II et III, Sergio Tacchini, Groupama, Fujicolor...*), Gilles Ollier, aidé de quelques autres architectes navals, dirige le chantier Multiplast à Vannes, l'un des seuls chantiers internationaux associant chantier naval et bureau d'études en un même lieu. Il affiche l'un des palmarès les plus impressionnants au monde : nombreuses victoires en transat, plusieurs fois détenteur du *Trophée Jules Verne* (dont le dernier en date -lorsque sont rédigées ces lignes-, réalisé par Bruno Peyron sur *Orange 2* en mars 2005), conception et réalisation de quatre des six catamarans géants de *The Race* en 2001 dont les trois premiers du classement (*Club Med, Innovation explorer* et *Team Adventure*), conception et réalisation de plusieurs défis français pour la coupe de l'America dont les derniers en date (*Ville de Paris, 6^e sens* et *Areva*), multiples records de vitesse ou de traversée, etc. Les premiers faits d'armes de ce chantier remontent aux années quatre-vingt (construction de la série des *Jet Services I, II, IV* et *V*). D'autres navires sont ensuite sortis de ses ateliers : *Elf Aquitaine II* et *III, Commodore Explorer, Région Haute-Normandie, La Trinitaine II*. En Loire Atlantique, on peut évoquer Lagoon, le chantier nantais du vendéen Bénéteau qui a réalisé lui aussi quelques multicoques notoires : *Pierre I^{er}* de Florence Arthaud ou *Fleury Michon* de Philippe Poupon.

Depuis Tabarly, les industriels ont pris conscience du formidable impact médiatique des courses à la voile et des grandes compétitions nautiques. Les sponsors cités précédemment le soulignent. Certes, on est loin de la plaisance de masse, caractérisée

par le seul loisir et non par la compétition de haut niveau. Mais cette dernière est également jugée porteuse par bien des collectivités. Sans philanthropie particulière, elles soutiennent la plaisance et le nautisme comme le démontre la suite de ce chapitre.

B) UNE FILIÈRE NAUTIQUE PORTEUSE OUVERTEMENT SOUTENUE ET UTILISÉE PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Jouissant d'une image de marque globalement favorable puisque liée à une activité sportive et de loisir de premier plan au niveau régional (première région pour le nombre de licenciés dans les clubs nautiques), la filière nautique est largement soutenue, utilisée et référencée par les collectivités territoriales (Régions, départements, communes...) ainsi que par diverses instances (chambres consulaires, structures associatives...). Parmi les principales actions on relèvera la mise en place ou le financement d'organismes spécialement créés pour le développement de la plaisance et des activités nautiques, le soutien et la participation aux salons nautiques ou encore la réalisation d'annuaires recensant les prestataires de services de ce secteur d'activité.

B.1. Des structures en faveur du nautisme créées ou financées par les collectivités locales

Plusieurs associations relatives au nautisme existent en Bretagne. Qu'elles soient liées à la plaisance, à la promotion des activités nautiques, à la formation au métiers du secteur ou encore à la préservation et la valorisation du patrimoine maritime, elles sont des relais indispensables à l'action des pouvoirs publics.

B.1.1. A l'échelle régionale

a) L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB)

L'APPB est née en 1993 à l'initiative des principaux ports de plaisance bretons, jusqu'alors adhérents à l'Union des Ports de Plaisance du Ponant (U3P) qui concernait l'ensemble du littoral Manche-Atlantique français. Il s'agissait ainsi de se doter d'une structure plus appropriée pour mener des actions concrètes en faveur des ports de plaisance de Bretagne, dont les problèmes différaient de ceux des autres régions du littoral Manche-Atlantique. L'APPB, tout comme chaque autre association régionale de ports de plaisance, est l'une des composantes de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP).

Afin d'obtenir plus aisément les subventions nécessaires à son fonctionnement (notamment le financement régional), l'APPB ne concerne que des ports de plaisance de Bretagne administrative. Ses principales actions, sur lesquelles nous reviendrons, bénéficient du soutien financier du conseil régional et des conseils généraux concernés. Parmi les actions aidées les plus significatives, on peut citer :

- La « Charte Qualité », signée en 1996, sur laquelle la région n'a pas manqué de communiquer (illustration 8), et qui, conformément au concept « ports propres et accueillants », prévoit d'aider à l'amélioration des services et équipements des ports de plaisance dans les domaines de l'accueil, de l'environnement et de l'animation ;
- l'organisation par l'APPB et la FFPP du colloque s'étant déroulé à Lorient en mars 1999 « Ports de plaisance acteurs économiques » ;
- les missions régionales 2000 et 2003-2004, études ayant abouti à des propositions concrètes pour l'amélioration des ports de plaisance ; propositions adressées aux responsables des institutions politiques sous la forme de rapports de synthèse (illustration 9 et 9 bis) ;

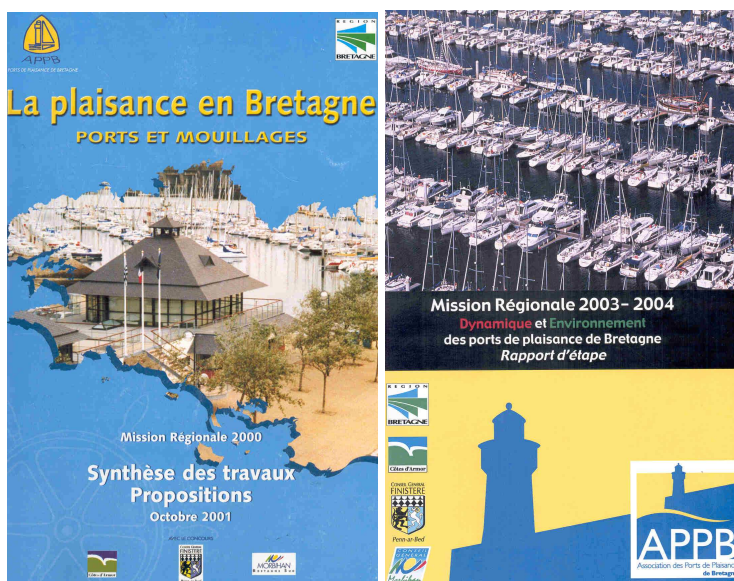
Illustration 8

Plaquette promotionnelle de l'action du conseil régional de Bretagne en faveur de la plaisance



Illustration 9 et 9 bis

Rapports d'étude des missions régionales 2000 et 2003-2004 financées par le conseil régional de Bretagne



Les illustrations ci-dessus témoignent de l'intérêt des collectivités territoriales pour la plaisance. A gauche, cette plaquette du conseil régional de Bretagne présente en quelques pages le type d'actions financées par la région et susceptibles d'intéresser les ports de plaisance. Au centre et à droite, les deux rapports de l'APPB présentent, en une soixantaine de pages chacun, un état des lieux de la plaisance bretonne et des préconisations en sa faveur. Ils sont financés par les collectivités territoriales dont on distingue les logos (Région Bretagne, conseils généraux des Côtes d'Armor, du Finistère et du Morbihan).

b) L’Institut Nautique de Bretagne (INB)

Créé en 1965 à l’initiative du centre des Glénans pour former ses chefs de bases nautiques, l’INB, situé à Concarneau, forme à l’ensemble des métiers de l’industrie nautique. On retrouvera parmi ses administrateurs des acteurs professionnels du nautisme (FIN, FFV), des chambres consulaires (chambres de commerce et d’industrie de Quimper et de Lorient) et les collectivités territoriales concernées (Région Bretagne, conseil général du Finistère, ville de Concarneau). Ces dernières soutiennent financièrement ce centre de formation, notamment le conseil régional à l’origine d’un tiers du financement total environ.

c) Nautisme en Bretagne

Créée en 1995, *Nautisme en Bretagne* est une association loi 1901 qui fédère des organismes régionaux (ligues et comités régionaux de sports nautiques, CINGO²⁵⁴, APPB, comité régional du tourisme...) et départementaux (*Nautisme en Finistère*, *Nautisme en Ille et Vilaine*, *Nautisme en Morbihan...*) directement concernés par le développement des activités nautiques, et fédérant eux-mêmes une multitude de structures : centres et clubs nautiques (voile, canoë-kayak, aviron...), ports de plaisance, etc. *Nautisme en Bretagne* totalise ainsi 600 structures employant 1600 personnes et accueillant environ 400.000 pratiquants par an. Son rôle est de promouvoir l’ensemble des pratiques nautiques pour assurer le développement de chacune de ses composantes et donc celui de l’ensemble de la filière. Au départ dotée d’assez peu de moyens financiers, cette association bénéficie depuis 2002 d’un budget d’action et de fonctionnement significatif grâce aux subventions de l’Europe et de l’Etat qui se sont ajoutées à celle de la Région.

d) La Fédération Régionale de la Culture et du Patrimoine Maritime (FRCPM)

Née en 1979, la FRCPM agit pour la mise en valeur de patrimoine maritime régional. Elle crée en ce sens *Les Ateliers de l’enfer* en 1984 à Douarnenez, un centre de formation à la charpente navale qui a restauré ou reconstruit à l’identique des navires traditionnels (environ 120 depuis sa création jusqu’à 2005). La FRCPM s’attache à fédérer les acteurs du patrimoine maritime et fluvial breton (associations, musées, écomusées, centres de recherches scientifiques, services d’archives, chantiers navals, etc.). Là encore, plusieurs collectivités locales financent cet organisme : Région Bretagne, Conseils généraux du Finistère et du Morbihan, Ville de Douarnenez.

²⁵⁴ CINGO : Chambre syndicale du commerce et des Industries Nautiques du Grand-Ouest (il s’agit de l’une des délégation régionale de la fédération des industries nautiques).

B.1.2. A l'échelle départementale

a) Nautisme en Finistère (NEF)

Cette association, essentiellement financée par le conseil général du Finistère, joue, au niveau départemental, le rôle de *Nautisme en Bretagne* à l'échelle régionale. Elle fédère entre autres les divers comités départementaux de sports nautiques (voile, canoë-kayak, plongée...). Du fait de son ancienneté, relative à la précocité de l'implication du département du Finistère dans le domaine du nautisme, l'action de NEF est plus visible (publications régulières) et davantage structurée que ses cadettes *Nautisme en Ille et Vilaine* (NIV) et *Nautisme en Morbihan* (NEMO), au regard de leur site Internet respectif (peu renseigné pour NIV, vraisemblablement inexistant pour NEMO).

b) Le Syndicat Mixte des Ports et Bases Nautiques du Morbihan (SMPBNM) et la Société d'Aménagement et de Gestion du Morbihan (SAGEMOR)

Afin de mener à bien une politique particulièrement volontariste en faveur de la plaisance, le département du Morbihan s'est doté dès les années soixante de ce syndicat qu'il subventionne et qui est constitué du Conseil général et de plusieurs des communes ayant été concernées par la réalisation d'un port de plaisance (Locmiquélic, Quiberon, La Trinité-sur-Mer, Arradon, Baden, L'Île aux Moines, Arzon, Arzal et Camoël). Le rôle du SMPBNM est notamment de porter les investissements nécessaires aux ports en question. Ce syndicat confie la gestion de ces ports à la SAGEMOR, cette société d'économie mixte, évoquée précédemment, qui exploite également celui de la Roche-Bernard. Rappelons que cela correspond à plus de 6450 anneaux, en faisant ainsi le premier gestionnaire français de places de ports de plaisance. Avec 52 % du capital, ainsi que la présidence du Conseil d'Administration, le département garde la main mise sur cette SEM. Avec les communes, c'est 64 % du capital qui est d'origine publique.

B.2. Collectivités territoriales et salons nautiques : échanges de bons procédés

Les collectivités territoriales, conscientes de l'intérêt du nautisme pour leur image de marque, sont régulièrement présentes dans les salons nautiques qu'ils soient internationaux, nationaux ou d'intérêt local ; salons dont elles sont des partenaires et qu'elles financent en partie.

B.2.1. Au salon nautique international de Paris

La région parisienne représente environ un cinquième de la population française ... loin de la mer. Or, la plaisance est un loisir éminemment urbain et ce n'est pas un hasard si

le salon nautique parisien est le plus ancien de France (1961). Quand on constate que les franciliens sont souvent les plaisanciers les plus nombreux derrière ceux de la région d'accueil (13 % des plaisanciers en moyenne dans les principaux ports de Loire Atlantique, autant à l'Île aux Moines, 30 % à Vannes ou au Crouesty), ne pas aller à leur contact constituerait une erreur stratégique pour les collectivités littorales désireuses de développer ou pérenniser sur leurs côtes une activité telle que la plaisance. Le réseau français des transports, organisé en étoile (autoroutes, lignes TGV, lignes aériennes), permet aux parisiens de rejoindre en quelques heures chacune des régions littorales de France métropolitaine. Il n'ont donc que l'embarras du choix. Le pouvoir de séduction d'une collectivité territoriale (région, département, commune, ...) peut alors s'avérer déterminant pour attirer un plaisancier.

Comme pour d'autres régions, les collectivités territoriales de Bretagne (La région, les cinq conseils généraux, des villes littorales...) sont présentes chaque année porte de Versailles²⁵⁵. Elles y présentent leurs bassins de navigation, leurs ports de plaisance, leurs activités nautiques, etc. Ces dernières années, 275 à 300.000 visiteurs ont parcouru les allées du salon nautique de Paris, l'un des plus importants de la capitale après ceux de l'automobile et de l'agriculture. L'affluence est presque trois fois supérieure à celle du *Grand Pavois* de la Rochelle (102.000 visiteurs en six jours pour l'édition 2005), premier salon nautique européen à flot et troisième au monde dans cette catégorie.

B.2.2. Dans les salons nautiques bretons

On compte plusieurs salons nautiques en Bretagne. Citons, pour les plus importants, le *Mille Sabords* au Crouesty (1^{er} salon européen de l'occasion et 3^e salon français toutes catégories confondues avec 60 à 70.000 visiteurs ces dernières années) ou encore *Hissez-Haut* à Binic (2^e salon breton avec 40 à 50.000 visiteurs depuis sa première édition au printemps 2002). Parmi les salons spécialisés, on relèvera celui de la navigation de plaisance (ex salon du bateau du caractère de Dinard, l'un des rares d'initiative publique créé en 1998), ou le salon des pêcheurs-plaisanciers de Nantes qui a accueilli près de 33.000 visiteurs lors de l'édition 2005.

Dans les salons bretons, la concurrence des collectivités extra-régionales est très peu significative (pour ne pas dire inexistante). La région en est généralement absente bien que leur influence peut parfois dépasser la Bretagne ou la France (exemple du *Mille Sabords* au Crouesty). Par contre, on retrouvera fréquemment le stand du conseil

²⁵⁵ Sortie permettant d'accéder au parc des expositions de Paris.

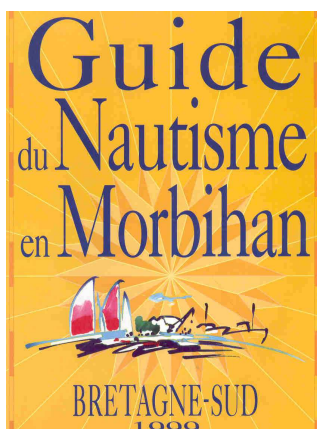
général concerné et celui de la commune d'accueil. Généralement d'initiatives privées, les collectivités territoriales ne sont pas moins systématiquement partenaires de ces salons nautiques.

B.3. Annuaires et guides de la filière nautique : le sceau départemental

Plusieurs départements bretons ont manifesté leur soutien, notamment financier, en faveur de la filière nautique à travers la réalisation d'annuaires recensant les prestataires de services de la plaisance et du nautisme (illustrations 10, 10 bis et 10 ter). Les « Avant-propos » de ces documents sont on ne peut plus explicites. Il s'agit de *renforcer la notoriété et l'image de ce secteur, ainsi que le développement des entreprises concernées*²⁵⁶ pour le guide morbihannais. Quant à l'annuaire de la plaisance costarmoricaine, il affirme d'emblée que sa *vocation (...) est double : être un guide au service du plaisancier, être un outil promotionnel en faveur des entreprises de l'industrie nautique départementale.*²⁵⁷

Illustrations 10, 10 bis et 10 ter

Annuaire départementaux de la filière nautique



En plus des installations de plaisance et de l'événementiel nautique, indiqués dans les annuaires morbihannais et costarmoricain, les guides ci-dessus recensent le plus exhaustivement possible l'ensemble des prestataires de services de la filière nautique du département concerné (entreprises, associations, collectivités territoriales) depuis les chantiers navals aux experts maritimes, en passant par les écoles de voile et les sociétés de location de navires. Financés par les conseils généraux et les chambres de commerce et d'industrie (ainsi que par l'Union européenne pour le guide costarmoricain), ils témoignent de cette volonté politico-économique en faveur du développement de la filière nautique.

La photographie illustrant la couverture de l'annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor, souligne également ce lien voulu entre les collectivités territoriales et le nautisme, en

²⁵⁶ Conseil général du Morbihan, Chambre de commerce et d'industrie du Morbihan, *Guide du nautisme en Morbihan*, 1999.

²⁵⁷ Côte d'Armor Développement, Conseil général des Côtes d'Armor, Chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor, *Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor*, 2003.

l'occurrence de compétition. Elle représente un voilier habitable de type *mumm 30* aux couleurs du Conseil général. Bien que cette pratique reste dominée par de grands groupes privés, d'autres collectivités ont sponsorisé des multicoques ou monocoques habitués des régates ou des transats (Ville de Paris, Région Haute-Normandie, Région Poitou-Charente...). Toutefois, afin de bénéficier à moindre frais de l'image positive véhiculée par la plaisance, des collectivités optent plutôt pour un voilier anonyme évoquant le simple plaisir de naviguer (cf. illustration 11).

Illustration 11

Une campagne publicitaire du Conseil général d'Ille et Vilaine



« Cette campagne de promotion a pour but d'inciter des entrepreneurs amoureux de notre département à venir s'y installer ». Ci-contre peu lisible, telle est l'inscription placée en bas à droite sur ce document présentant une campagne publicitaire du Conseil général d'Ille et Vilaine. Le choix du public cible n'est pas anodin : des entrepreneurs, une classe sociale particulièrement importante pour une économie locale (susceptible de créer des emplois et bénéficiant d'un pouvoir d'achat entre autre compatible avec l'achat d'un navire de plaisance de grande taille). La navigation en famille au premier plan et la cité corsaire sous un ciel bleu en arrière plan sont les atouts séduction ici mis en avant.

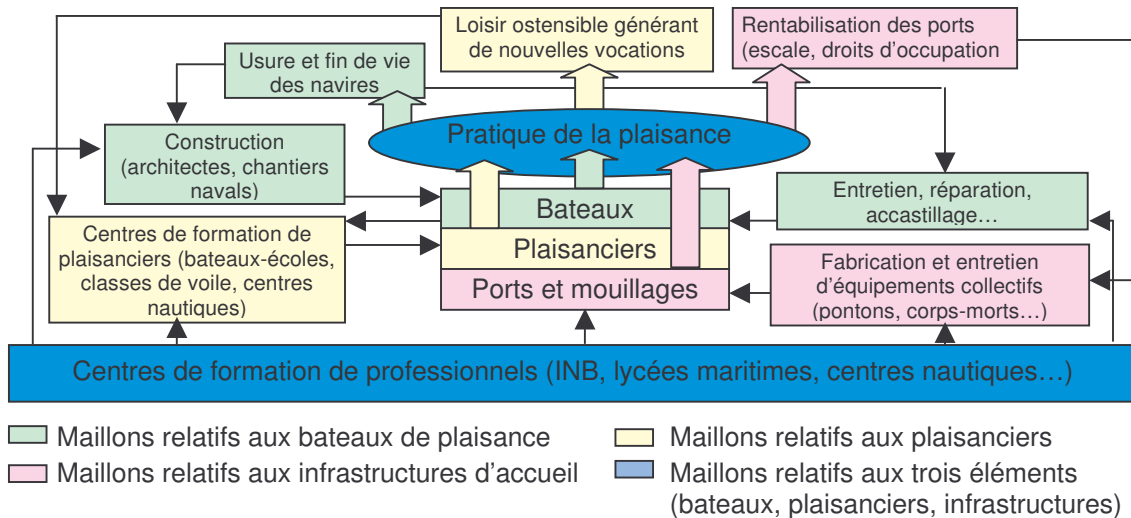
C) CONCLUSION DU CHAPITRE III : PLAISANCE ET FILIÈRE NAUTIQUE, UNE PROFONDE INTERDÉPENDANCE

La plaisance, que l'on a parfois tendance à résumer à la navigation et aux infrastructures portuaires, est bien plus qu'un loisir. Elle est en fait la vitrine d'un secteur d'activité autrement plus important en terme d'emplois et de chiffre d'affaires. A plus d'un titre, le secteur nautique est un vivier pour la plaisance : il produit et permet l'entretien des bateaux et du matériel d'accastillage, il équipe les ports (pontons, corps-morts...), forme les plaisanciers de demain (centres nautiques, bateaux-écoles, classes de voile...) ainsi que les futurs professionnels du secteur. La plaisance étant un atout séduction indéniable, il n'est pas surprenant que les collectivités soutiennent chaque maillon de la chaîne, le plus souvent par des subventions ou de la promotion. Omettre l'un d'eux

pourrait effectivement être préjudiciable à cet ensemble qui fait corps (cf. figure 9) et qui constitue bien plus qu'un secteur d'activité tourné vers le loisir nautique. Au regard de leurs professions ou catégories socioprofessionnelles, que l'on observera en dernière partie, beaucoup de plaisanciers sont avant tout des cadres ou des entrepreneurs, disposant d'un pouvoir d'achat supérieur à la moyenne, et créateurs de richesses et d'emplois.

Figure 9

Les maillons indispensables à l'auto-entretien de la plaisance



Conception et réalisation : E. Sonnic, 2005

Si la pratique de la plaisance semble en apparence se résumer aux ports, aux bateaux et aux plaisanciers, en amont, tout un système est indispensable à sa pérennisation. Les bateaux sont conçus par des architectes, construits, entretenus et réparés par des chantiers. Les ports et mouillages ne sauraient être fonctionnels sans les entreprises spécialisées dans l'entretien et la fabrication de pontons ou de corps-morts. Quant aux plaisanciers, ils doivent obligatoirement passer par l'apprentissage de la navigation, le plus souvent par le biais des centres nautiques ou celui des bateaux-écoles, tandis que les classes de voile contribuent à la sensibilisation des plus jeunes dont certains seront assurément les plaisanciers de demain. Tous ces corps de métiers ne pourraient exister à moyen et à long terme sans les centres de formations appropriés : lycées maritimes, Institut Nautique de Bretagne (INB), structures chargées de former les chefs de base nautique, les employés portuaires, etc.

De notre point de vue, appréhender la plaisance, que se soit à l'échelle du port de plaisance ou à celle du bassin de navigation, ne pouvait donc se penser sans prendre compte l'ensemble de cette filière nautique, d'autant plus que de nombreuses structures sont indissociables de la dimension spatiale de la plaisance. Les liaisons avec les infrastructures portuaires, les questions de l'accessibilité à l'eau, sont pour beaucoup primordiales. Bien des entreprises complètent ou suppléent les services portuaires de par leurs prestations : locations de navires, gardiennage et hivernage, manutention des bateaux, etc.

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

Cette première partie a permis de mettre en évidence des périodes charnières de l'histoire de la navigation de loisir, de comprendre les logiques d'implantation et de répartition des infrastructures portuaires de plaisance sur les littoraux, d'énumérer des critères utiles à leur hiérarchisation, ou encore d'évoquer les enjeux socio-économiques relatifs à leur présence. Il n'aura échappé à personne qu'une activité telle que la plaisance, en tant que pratique socio-spatiale, s'adapte en fonction de l'évolution d'un contexte général englobant des aspects aussi divers que la conjoncture économique, les progrès technologiques, l'environnement socioculturel et politique, la démographie, etc.

Conformément à toute étude de géographie humaine, il incombe au chercheur de tenir compte de l'ensemble de ces paramètres en utilisant ce que Joël de Rosnay a appelé le *macroscope*²⁵⁸, cet *instrument symbolique, fait d'un ensemble de méthodes et de techniques empruntées à des disciplines très différentes*.²⁵⁹ Pour imaginer son propos, J. De Rosnay, biologiste de son état, assimile les hommes aux *particules* constituant un organisme (la société humaine). Le regard du chercheur (qui n'est alors qu'une particule parmi d'autres), *doit se porter sur les systèmes qui nous englobent, pour mieux les comprendre (...). Les rôles sont inversés : ce n'est plus le biologiste qui observe au microscope une cellule vivante ; c'est la cellule elle-même qui regarde au microscope l'organisme qui l'abrite*.²⁶⁰ Dans une entité spatiale bien souvent à géométrie variable, à la fois dans l'espace et dans le temps, le « chercheur-cellule » doit alors appréhender les interactions entre groupes sociaux, les rapports à l'espace de ces mêmes groupes et essayer de comprendre l'ensemble des dynamiques concernant l'objet d'étude ; en l'occurrence la plaisance pour ce qui nous concerne. C'est une règle que l'on a essayé de respecter au mieux jusqu'à présent et que l'on tâchera de suivre tout au long de ce texte. C'est selon cette logique qu'il importe d'évaluer l'évolution en cours de la plaisance et d'appréhender cette activité au sein de son environnement littoral ; des aspects largement développés dans la seconde partie.

²⁵⁸ Alors que le microscope et le télescope permettent respectivement l'observation de l'infiniment petit et de l'infiniment éloigné, Joël de Rosnay définit le *macroscope* comme un outil symbolique chargé d'essayer de décrypter l'infiniment complexe, caractéristique du fonctionnement des sociétés humaines.

²⁵⁹ De ROSNAY Joël, *Le macroscope*, 1977.

²⁶⁰ Ibidem.



Bateaux de plaisance et tables ostréicoles à Port-Blanc (golfe du Morbihan), Photographie : E. Sonnic, mai 2005

DEUXIEME PARTIE



Le port de Sainte-Catherine (Locmiquélic) et port de commerce en rade de Lorient, Photographie : E. Sonnic, avril 2005

LA PLAISANCE OU LE RAPPORT COMPLEXE À L'ESPACE D'UNE ACTIVITÉ LITTORALE EN PLEIN ESSOR



Pêche professionnelle et plaisance à la Turballe, Photographie : E. Sonnic, septembre 2004

INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE

Malgré des périodes délicates, l'industrie nautique, construction en tête, est plutôt synonyme de réussite économique depuis les débuts de la plaisance contemporaine. Lorsque avec des taux de croissance avoisinant les 4 ou 5 % l'économie française se porte bien, la filière nautique affichent généralement une croissance à deux chiffres comme lors de la période 2000-2002. Il est toutefois difficile d'évaluer le succès de la plaisance à partir de ces seules données car la production nautique française doit davantage à l'exportation qu'au marché intérieur. Aussi doit-on se tourner vers d'autres indicateurs pour mesurer plus précisément les effets de cette croissance sur les littoraux. On observera avec une attention particulière, mais avec prudence, les immatriculations de navires de plaisance ainsi que la pression de la demande de place pour les accueillir. Elles sont susceptibles de nous éclairer sur la tendance actuelle et sur les perspectives de développement de la plaisance à court et moyen terme.

Bien que ce soit un préalable nécessaire, évaluer les besoins propres à la plaisance est cependant insuffisant dans le cadre de notre problématique. Il faut également vérifier que les réponses apportées ou à proposer ne portent pas préjudice au milieu naturel et aux autres usages du littoral. D'ailleurs, pour éviter les dérives, qu'elles soient le fait de la plaisance ou de toute autre activité, les espaces littoraux sont couverts par toute une série de mesures législatives et réglementaires. Parallèlement, au-delà de la protection d'espaces sensibles, *le Droit régule les rapports sociaux et contribue également à encadrer les organisations territoriales*²⁶¹. Quant à l'aménagement, il est évidemment indissociable du Droit. A ce titre, pour compléter cette étude de géographie humaine, notre étude sur la plaisance maritime, ne peut se départir d'une approche juridique et donc des nombreux textes en vigueur régissant les espaces littoraux.

²⁶¹ MIOSSEC Alain, *Encadrement juridique, aménagement du littoral, gestion du littoral : les géographes et le droit*, 2004.

CHAPITRE IV

LA PLAISANCE, VICTIME DE SON SUCCÈS ?

Plus ou moins 20.000 nouveaux bateaux de plaisance sont immatriculés chaque année. Les sorties de flotte, les nouvelles places de ports ainsi que le choix de nombreux plaisanciers pour des navires transportables expliquent en partie ce maintien à un niveau relativement élevé du nombre annuel d'immatriculation. Toutefois, l'industrie nautique (et plus particulièrement le secteur de la construction), serait bridée, étant donné que de nombreux plaisanciers potentiels refusent d'acheter un bateau de plaisance si une place de port ne leur est pas garantie à court terme. Aux dires de nombreux professionnels de l'industrie nautique, l'insuffisance de l'offre de places portuaires constituerait un manque à gagner préjudiciable à leur activité. Dans les faits, la réalité semble un peu plus complexe et les immatriculations tout comme la demande de places de port méritent assurément une analyse plus approfondie.

A) IMMATRICULATIONS ET LISTES D'ATTENTE : PRINCIPAUX TÉMOINS D'UNE PLAISANCE EN FORTE CROISSANCE

A.1. Les immatriculations de navires de plaisance

A.1.1. Un parc immatriculé important mais longtemps surestimé

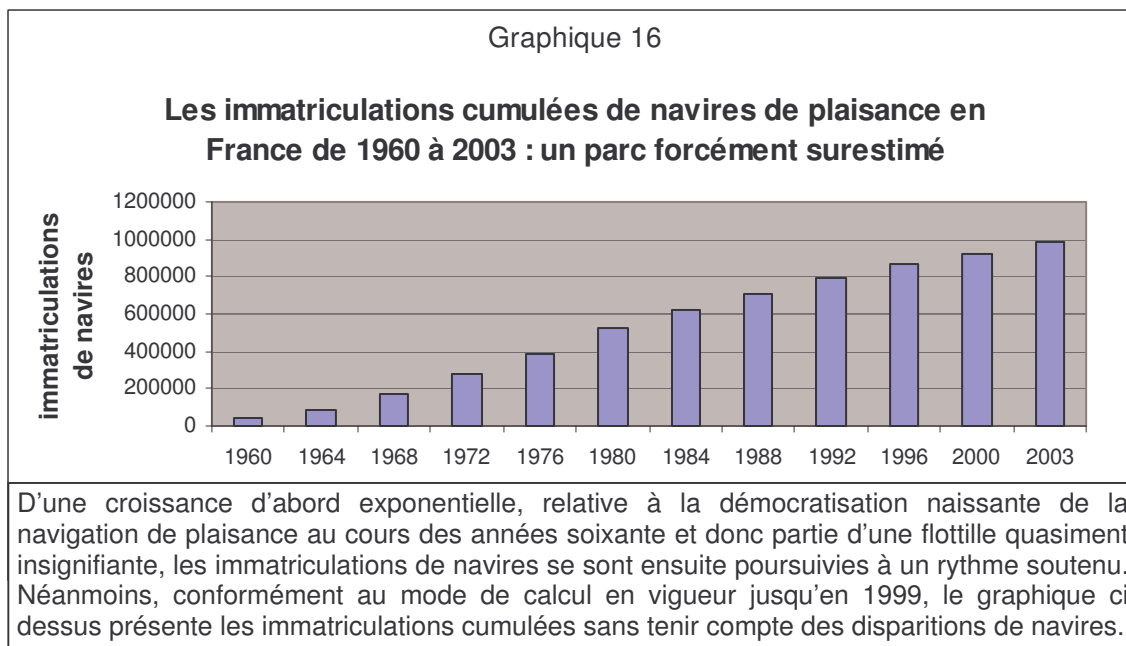
a) Les immatriculations à l'état brut : un non sens longtemps toléré

L'observation de l'évolution du parc immatriculé de navires de plaisance, tout comme celle des installations portuaires d'ailleurs, constitue un indicateur fréquemment utilisé pour illustrer le succès de la plaisance. En 2004, plus d'un million de bateaux ont été immatriculés depuis les années cinquante. Néanmoins, le nombre de navires en état de naviguer est assurément inférieur. Ce chiffre d'un million d'unités correspond aux immatriculations cumulées, essentiellement depuis les années cinquante (graphique 16).

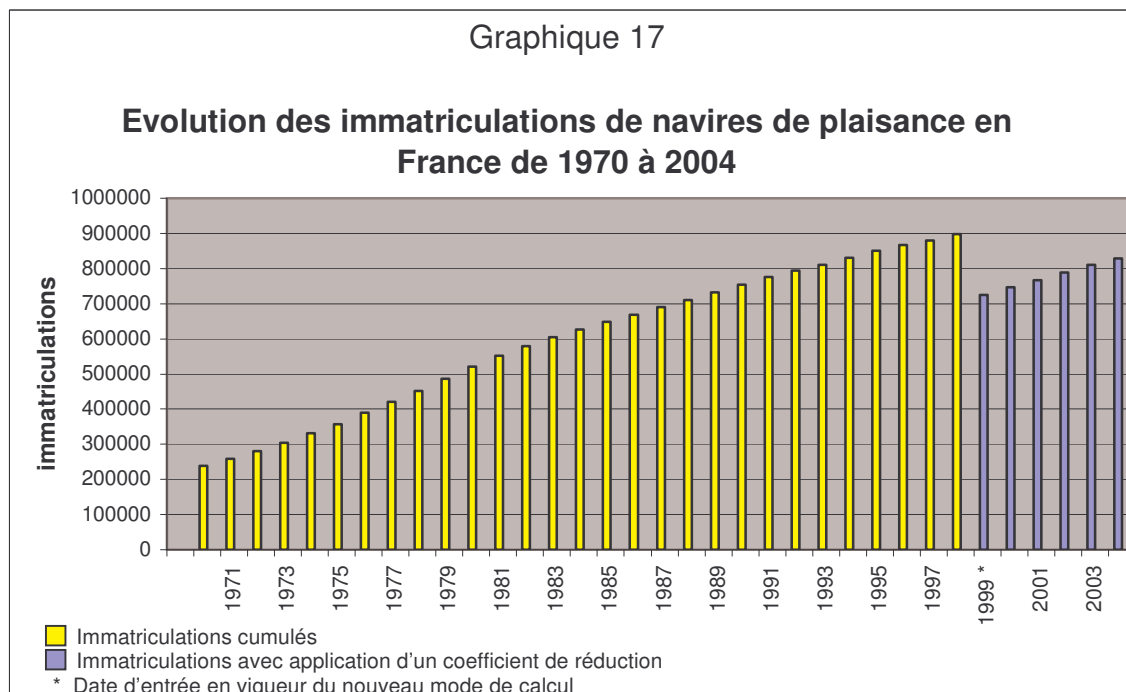
b) L'option d'un nouveau mode de calcul : une première étape nécessaire mais insuffisante

Depuis 1999, les immatriculations de navires de plaisance ont fait l'objet d'une modification du mode de calcul. Jusqu'alors, la non prise en compte de certains phénomènes avait eu pour effet d'augmenter indûment la flotte de navires immatriculés. On peut évoquer à ce sujet la non radiation des navires détruits ou exportés, ou encore

les ré-immatriculations consécutives à des mutations de propriétés (pratique ignorée dans l’optique des comptages durant les années soixante-dix et quatre-vingt). A partir des informations connues mais jusqu’alors non considérées dans les statistiques publiées par la DTMPL, le parc immatriculé a pu être réajusté. Selon ces révisions, la flotte française immatriculée en état de naviger totaliserait tout de même 810.000 navires en 2003 (graphique 17).



Source : DTMPL, 2004 Réalisation : E. SONNIC, 2005



En plus de l’augmentation continue du parc immatriculé de bateaux de plaisance, le graphique ci-dessus illustre la nécessité d’avoir révisé le mode de calcul des immatriculations de navires en France. A juste titre, environ 200.000 bateaux ont ainsi été radiés des listes des affaires maritimes en 1999.

Source : DTMPL, 2004 Réalisation : E. SONNIC, 2005

c) L'évaluation fine des sorties de flottes et des mises en inactivité des bateaux de plaisance

Néanmoins, ces chiffres affinés éludent encore les radiations non signalées ainsi que des bateaux hors d'usage ou inactifs. Deux ans après la nouvelle donne de 1999, une étude complémentaire²⁶² s'est intéressée précisément aux sorties de flottes et aux mises en inactivité des bateaux de plaisance. La méthode employée à cette occasion fut de comparer les structures par âge des bateaux du parc immatriculé d'une part (à partir des chiffres de la DTMPL), et celles du parc actif²⁶³, constitué des navires présents dans les ports, les mouillages, ainsi que ceux faisant l'objet de mises à l'eau d'autre part. L'observation de ce second effectif a porté sur un échantillon très important de 9000 propriétaires de bateaux de plaisance. Cette étude a mis en évidence la proportion bien moindre de navires âgés parmi le parc actif. Elle a souligné au sein de ce groupe l'existence de taux de disparitions significatifs notamment parmi les bateaux de quinze ans et plus. Ses conclusions, toutefois teintées de prudence, font état en 2001 de 422.000 bateaux actifs, soit 55 % du parc alors immatriculé qui totalisait 767.000 navires selon les données, alors pourtant récemment révisées de la DTMPL. Notons que le rapport « parc actif / parc immatriculé » différait selon la taille des navires : 300.000 bateaux actifs de moins de six mètres et 122.000 de plus grande taille, soit respectivement 50,6 % et 70,1 % des immatriculations jusqu'alors recensées dans ces deux catégories de longueur des navires.

En reprenant la même méthode, il est possible d'actualiser la flotte active en estimant l'évolution de son taux d'attrition²⁶⁴ depuis cette date. En considérant d'une part les immatriculations annuelles (par catégorie de taille et de mode de propulsion) de 2001 à 2004 inclus, et d'autre part les disparitions envisageables compte tenu des types de navires du parc actif, ainsi que de leur âge. Selon cette méthode, on peut estimer que la flotte de plaisance active est comprise entre 458 et 460.000 navires au 31 août 2004²⁶⁵. Pourtant, à la fin de cette même année, la FIN annonce une flotte active de 527.000

²⁶² DUCHÊNE Philippe, *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, 2003.

²⁶³ Le parc actif (ou flotte active) s'estime en comparant la structure par âge des navires immatriculés et celle des navires pouvant être observés.

²⁶⁴ Taux d'attrition : phénomène permettant de mesurer le phénomène de disparition d'un effectif, en l'occurrence celui des navires de plaisance en ce qui nous concerne. Combiné avec les nouvelles immatriculations, ce taux permet d'appréhender plus rigoureusement l'évolution du parc actif de bateaux.

²⁶⁵ Concernant les immatriculations annuelles de navires de plaisance, l'année statistique débute le 1^{er} septembre de chaque année pour s'achever au 31 août de l'année suivante. La DTMPL a fait ce choix de manière à faire coïncider les statistiques avec l'année commerciale plaisance.

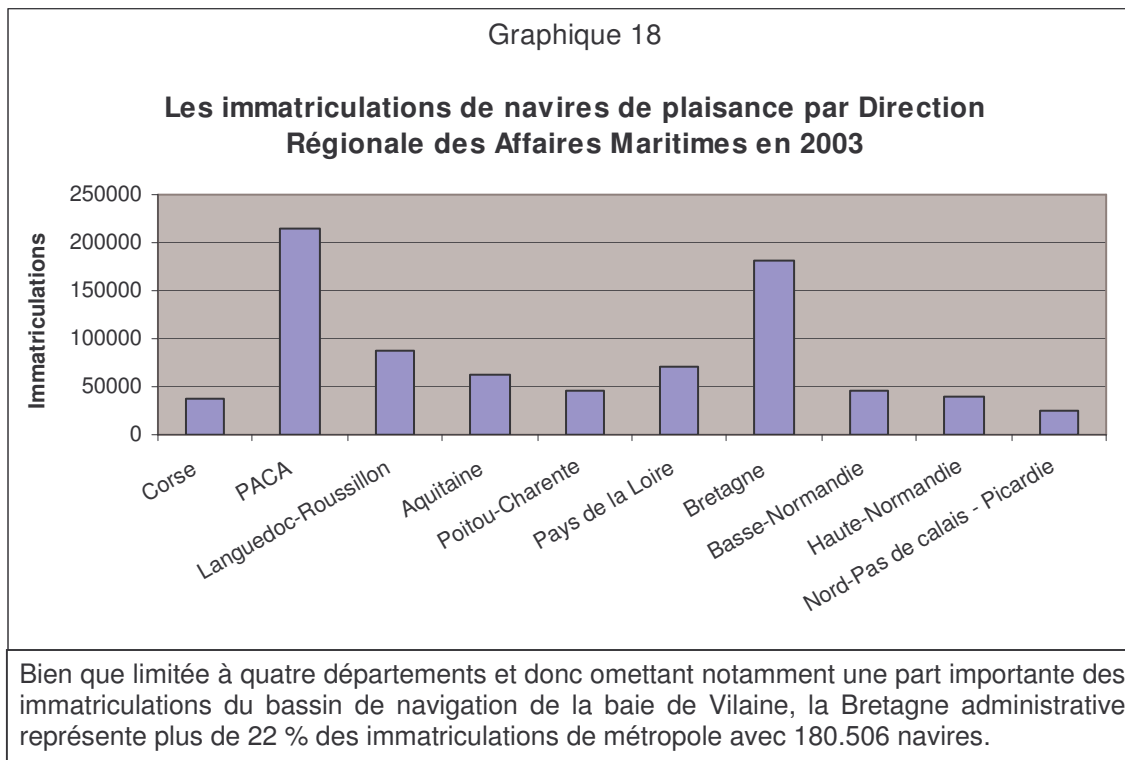
bateaux pour un parc total de 828.000 navires immatriculés. Nous essaierons d'expliquer cette différence d'ici quelques lignes.

d) Immatriculations et flotte active : la part de la Bretagne en France métropolitaine

➤ Le parc immatriculé en Bretagne

Au 31 août 2003, les cinq directions départementales des affaires maritimes de Bretagne,²⁶⁶ qui chapeautent également dix quartiers des affaires maritimes²⁶⁷, totalisaient 223.107 immatriculations de navires de plaisance, soit 27,5 % du total de France métropolitaine. Ce chiffre ne correspond pas aux immatriculations cumulées depuis la fin des années cinquante. Il découle bel et bien du nouveau mode de calcul précédemment évoqué, en application depuis le premier septembre 1999.

Que l'on opte pour les subdivisions administratives officielles (graphique 18) ou pour un découpage plus proche des réalités géographiques (graphique 19), la Bretagne est avec la région PACA très largement en tête des immatriculations de bateaux de plaisance.



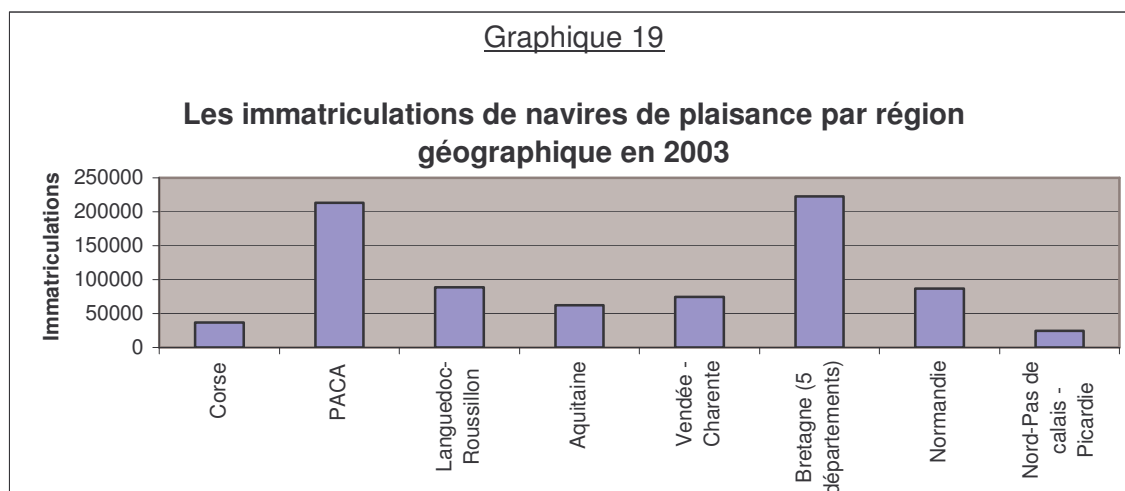
Source : DTMPL, 2004 Réalisation : E. SONNIC, 2005

²⁶⁶ Saint-Malo, Saint-Brieuc, Quimper, Lorient et Nantes.

²⁶⁷ Paimpol, Morlaix, Brest, Douarnenez-Camaret, Audierne, Le Guilvinec, Concarneau, Auray, Vannes et Saint-Nazaire.

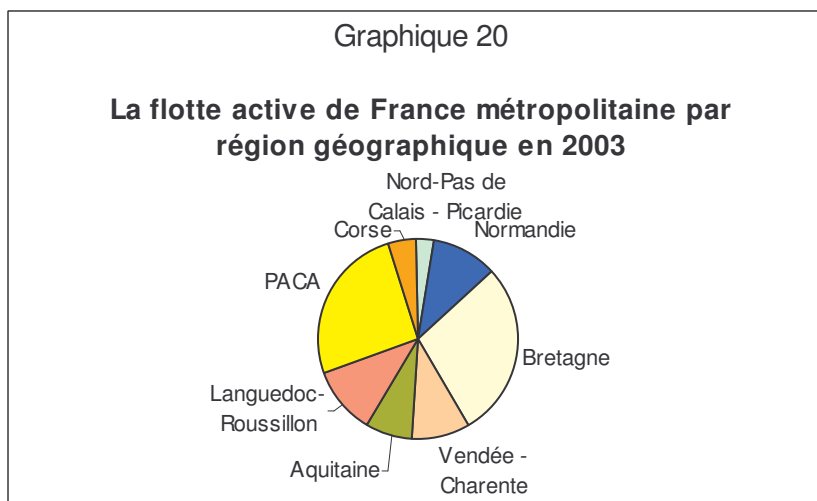
➤ **La flotte active en Bretagne**

Compte tenu des bateaux de plaisance immatriculés en Bretagne au 31 août 2003 (223.107 unités), des nouvelles immatriculations de l'exercice 2003-2004 et des disparitions probables de navires au cours de cette même période, il nous est possible d'estimer la flotte active des bassins de navigation bretons à 127.500 bateaux de plaisance au 31 août 2004 (exception faite de ceux de la baie de Bourgneuf immatriculés au quartier des affaires maritimes de Noirmoutier). Ce chiffre positionne la Bretagne en tête des régions littorales en France (graphique 20).



Cette réinterprétation du découpage instauré par l'Etat à travers les dix Directions Régionales des Affaires maritimes (DRAM) de France métropolitaine reste discutable étant donné qu'elle s'appuie sur les Directions Départementales (DDAM) et les quartiers des Affaires maritimes, soit des territoires globalement peu conciliables avec les bassins de navigation. Ainsi, concernant la Bretagne, les navires immatriculés du bassin de la baie de Bourgneuf sont essentiellement répartis entre la DDAM de Nantes et le quartier des affaires maritimes de Noirmoutier : deux subdivisions qui assurent également des immatriculations dans d'autres secteurs côtiers (estuaire de la Loire, nord de la Vendée au sud de l'île de Noirmoutier). Pour des raisons semblables, d'autres zones littorales posent sans doute problème : estuaire de la Gironde écartelé entre la DDAM de Gironde et le quartier de Marennes - Oléron par exemple.

Source : LEN CORRAIL (Laboratoire Economie Nantes – Centre d'Observation et de Recherche sur les Ressources Aquatiques et les Industries Littorales), 2004, DTMLP, 2004
Réalisation : E. SONNIC, 2005



Deux régions dominent le paysage plaisancier en France : la Bretagne, avec près de 28 % de la flotte active de métropole, et la région PACA qui rassemble 26,5 % de cette flotte loin devant le Languedoc-Roussillon (10,9 %), la Normandie (Basse et Haute) : 10,7 %, l'ensemble Vendée-Charente maritime (9 %) ou l'Aquitaine (8 %).

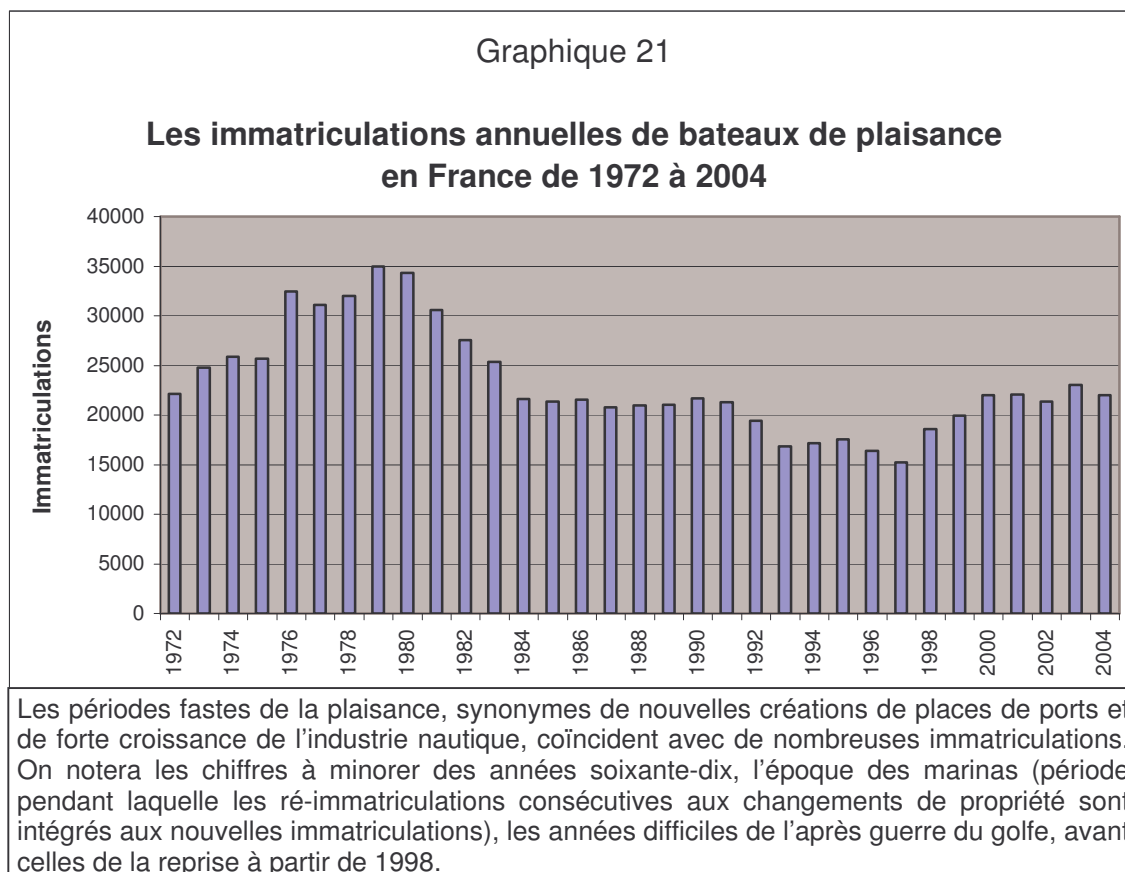
Source : : LEN CORRAIL, 2004 ; DTMLP, 2003 Réalisation : E. SONNIC, 2005

A.1.2. Malgré tout, un parc actif en progression constante

En dépit des révisions à la baisse du parc officiellement immatriculé, officieusement la flotte de plaisance n'a cessé de progresser depuis les débuts de cette activité. Pour preuve, l'augmentation du nombre de bateaux a inéluctablement conduit à la saturation des ports de plaisance dans de nombreux bassins de navigation. A tort plus qu'à raison (nous le verrons d'ici quelques pages), la différence entre le parc immatriculé et le nombre de places de port est un argument régulièrement avancé par différents acteurs pour le développement des capacités d'accueil pour les navires de plaisance. Parmi ces acteurs, on relèvera beaucoup de représentants de l'industrie nautique, des responsables et gestionnaires portuaires, des plaisanciers sans poste d'amarrage ou désireux d'en changer, ou encore certains élus.

A.1.3. Les immatriculations annuelles

Cette insistance en faveur des créations supplémentaires de postes pour la plaisance est généralement conjoncturelle. Elle s'affirme davantage aux cours des périodes de plus fortes croissance de l'industrie nautique qui se traduisent par des immatriculations plus nombreuses (graphique 21).



Source : DTMPL, 2004

Réalisation : E. SONNIC, 2005

A.2. Des listes d'attente révélatrices d'une demande pressante

La plupart des unités portuaires et des zones de mouillages organisées affectées à la plaisance disposent chacune d'une liste d'attente destinée aux plaisanciers ou futurs plaisanciers désirant une place de port ou de mouillage. Chaque demandeur de places doit s'y inscrire s'il souhaite obtenir satisfaction. Malgré leur généralisation, *il n'existe aucun texte législatif ou réglementaire imposant aux exploitants des ports de plaisance d'instituer des listes d'attente*²⁶⁸ (toutefois, les conditions de mise en place et de gestion d'une liste d'attente doivent normalement être spécifiées dans le cahier des charges de la concession portuaire ou de la zone de mouillage). La généralisation des listes d'attente semble bien être la preuve d'une pression grandissante de la demande en postes d'amarrage. Dans un tel contexte, leur instauration est apparue comme le moyen le plus simple d'organiser la demande en vue de l'octroi de postes privatifs destinés à être occupés pour une longue durée (les postes sont généralement délivrés à l'année sous forme d'abonnements et renouvelables d'une année sur l'autre). Depuis la fin des années quatre-vingt-dix, une place sur corps mort et a fortiori sur ponton ou à quai est effectivement très recherchée. Dans certains bassins de navigation les listes sont si longues et les taux de résiliation de contrats si peu élevés qu'il faut parfois patienter plusieurs années pour obtenir satisfaction.

La saturation des ports de plaisance, discours récurrent de nombreux acteurs du nautisme et largement relayé par la presse écrite depuis la fin des années quatre-vingt-dix, n'est pas un phénomène totalement récent. En effet, *les bassins de navigation attractifs ou proches des grandes villes, ont vite remplis leurs ports, et les listes d'attente sont apparues et se sont généralisées*²⁶⁹ dès le début de la décennie quatre-vingt-dix. Mais, le ralentissement des immatriculations de navires des années 1992-1997 rendait la situation aisément gérable par les gestionnaires portuaires. Le taux de rotation annuel des bateaux au sein des ports, souvent compris entre 5 et 10 %, limitait alors substantiellement les temps d'attente. De plus, de nombreux demandeurs bénéficiaient de solutions provisoires pour le stationnement de leur bateau (utilisation temporaire de mouillages notamment saisonniers, hivernage à terre voire en port intérieur, etc.).

²⁶⁸ FFPP, *Etude exploratoire. Liste d'attente des demandes de postes de mouillage et/ou d'amarrage dans les ports de plaisance*, 2003.

²⁶⁹ DUCHÊNE Philippe, *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, 2003.

Néanmoins, certains secteurs littoraux ont subi assez rapidement une forte pression : en PACA tout d'abord (où les solutions alternatives de mouillages n'existent pas ou presque) et dans certaines zones du littoral atlantique dont la configuration exigüe (mer intérieure, espace insulaire) était propice à une saturation rapide : bassin d'Arcachon, île de Ré, golfe du Morbihan. Puis, avec la reprise du marché depuis les années 1998-2000, (...) *ports et mouillages n'offrent plus guère d'élasticité, en tous cas pour les bateaux non transportables*²⁷⁰, généralement supérieurs à six ou sept mètres, et la saturation des ports et mouillages semble s'être généralisée dans la plupart des bassins de navigation.

Pouvoir satisfaire tous les inscrits d'une liste peut constituer une priorité pour des responsables ou gestionnaires portuaires. De nombreux acteurs de la plaisance essaient depuis des années de répondre à ces demandes en offrant, dans la mesure du possible, toujours plus de places : extensions, densifications ou réorganisations des concessions portuaires ou des zones de mouillage existantes, créations de port à sec, ouvertures rarissimes de nouveaux ports à flot, sont les solutions généralement adoptées. Mais dans le même temps les listes se sont allongées à un rythme encore plus soutenu. Pour autant, répondre à cette forte demande n'est pas forcément une obsession. Certains plaisanciers soupçonnent même des responsables portuaires de se satisfaire de la pénurie de places qui leur permet de maintenir des tarifs élevés, voire de les augmenter, tout en ayant moins de postes à gérer.

B) LA SATURATION DES PORTS DE PLAISANCE : UNE RÉALITÉ À RELATIVISER

B.1. De la crédibilité de discours officiels

B.1.1. Le discours de la Fédération des Industries Nautiques (FIN) : du catastrophisme à la préoccupation

Telle est l'évolution du discours de nombreux acteurs du nautisme. Si beaucoup (pas tous²⁷¹) sont encore préoccupés par le manque de places dans les ports et mouillages, leurs propos sont bien plus mesurés depuis les conclusions de l'étude précédemment évoquée²⁷². Les quelques extraits suivants illustrent cette évolution du discours.

²⁷⁰ Ibidem.

²⁷¹ Cette saturation des ports fait en partie les affaires des constructeurs de bateaux transportables et notamment de semi-rigides pneumatiques vers lesquels se tournent de plus en plus de plaisanciers (le groupe Zodiac a ainsi vendu près de 10 % de bateaux en plus en 2004 par rapport à l'exercice précédent)

²⁷² DUCHÊNE Philippe, *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, 2003.

Ainsi le parc en métropole représente aujourd'hui près de 900.000 unités (...). Cependant, en estimant que le parc doit être épuré grosso modo d'un tiers, il reste encore 600.000 bateaux et toujours 162.331 places pour répondre aux besoins du parc actuel, sans tenir compte du développement de la plaisance. A titre d'exemple, et uniquement dans le domaine de la location, nous savons que demain 1.600.000 personnes souhaiteraient louer un bateau, elles sont 200.000 aujourd'hui pour un parc de location estimé à 3000 bateaux. Pour répondre à cette attente par un calcul purement mathématique, il faudrait multiplier les places de port par 8. Et il s'agit là de perspectives réalistes pour notre activité.

Tibor SILLINGER, Fédération des Industries Nautiques.

Extrait des actes du colloque *Ports de plaisance : acteurs économiques*, 25 et 26 mars 1999

L'extrait ci-dessus mérite assurément un commentaire. Nous sommes alors en mars 1999, à quelques mois (septembre 1999) de la révision à la baisse du parc immatriculé de navires. L'orateur évalue à 600.000 le nombre de navires à considérer, un chiffre somme toute logique, compris entre celui alors imminent de la DTMPL (725.301 unités en métropole) et celui de la flotte active évaluée à 422.000 bateaux deux ans plus tard et donc vraisemblablement proche de 400.000 à la date du discours. Ce qu'il annonce ensuite est davantage discutable puisque le chiffre de 162.331 places ne concerne que les ports et élude les zones de mouillages. Certes, il n'y avait alors pas de données chiffrées fiables les concernant, mais on les savait nombreuses dans certains secteurs. Par souci de rigueur, elles auraient au moins du être évoquées. Depuis, des études estimatives et des recensements ont été réalisés : on dénombrait environ 60.000 places de mouillage hors concessions portuaires en 2003 dont 55 % en Bretagne de Cancale à Bourgneuf et 12,5 % dans le seul bassin d'Arcachon. En plus de l'ensemble des mouillages autorisés, ce chiffre de 60.000 englobait entre 9 et 10.000 mouillages sauvages pour l'essentiel répertoriés sur les côtes bretonnes, un chiffre probablement non exhaustif.

Au sujet des chiffres du secteur de la location et de la multiplication par 8 préconisée pour répondre aux besoins, on est également en droit de se questionner. En premier lieu, cette partie de la déclaration est peu claire. Cette multiplication semble se baser sur les places de port dans leur ensemble (162.331 fois 8 donc !). On ose espérer qu'il s'agit d'une erreur de retranscription et qu'il s'agit de multiplier par huit la création de postes à affecter aux navires de location (3000 fois 8). On peut enfin émettre une objection quant aux 1.600.000 personnes à satisfaire en terme de mise à disposition de bateaux de location. Il y a souvent un gap entre les personnes envisageant une activité quelconque et celles passant effectivement à l'acte. Quelques années plus tard, on constate l'évolution du discours des représentants de l'industrie nautique.

Bien que la France dispose de l'espace nautique le plus complet d'Europe, avec 5.500 km de côte, la capacité d'accueil -estimée à 223.000 places- reste insuffisante. La mobilisation semble porter ses fruits et même si la situation n'évolue pas aussi vite que souhaité, on enregistre des avancées significatives. Ainsi on sait qu'un déficit de 54.000 places de ports avait été identifié en 2002. Ainsi le développement des capacités portuaires pour la plaisance est devenu une vraie priorité.

Fédération des Industries Nautiques
Communiqué de presse, lundi 7 mars 2005

Ce communiqué de presse de mars 2005 s'appuyait sur une étude de 2002 pilotée conjointement par l'AFIT²⁷³, la DTMPL, la FFPP²⁷⁴ et la FIN, étude qui en plus de l'observation des immatriculations, avait révisé à la baisse la pression de la demande en analysant les listes d'attente. Entre temps les estimations de la FIN avait déjà été corrigées depuis mars 1999 puisqu'elle annonçait fin 2001 un manque de 100 à 150.000 places pour les 10 ans à venir. C'est d'ailleurs cette déclaration qui avait poussé certains acteurs (FFPP, DTMPL) à lancer l'étude ayant abouti au résultat de 54.000 places manquantes, comme le souligne cet extrait d'entretien paru en 2004 dans le magazine *Voiles et Voiliers* :

***Voiles et Voiliers** : Qu'est-ce qui a poussé à réaliser cette étude sur le manque de places dans nos ports de plaisance ?*

***Éric Rahyr**²⁷⁵ : Nous voulions répondre à la Fédération des industries nautiques – constituée en majorité par des chantiers – qui avançait des chiffres démesurés, cela commençait à nous agacer. Il ne faut pas le leur reprocher, ils veulent vendre des bateaux et c'est normal, mais quand ils ont annoncé qu'il manquait 150.000 places dans les ports du littoral français, on s'est dit qu'il fallait faire quelque chose ! Avec cette étude, on a abouti à un chiffre de 54.000 places manquantes.*

Extrait d'entretien
Voiles et Voiliers, n° 397, mars 2004

Cette estimation intermédiaire de 2001 était effectivement discutable puisqu'elle découlait d'une extrapolation à dix ans basée sur les chiffres d'une période de croissance exceptionnelle (1997-2001) consécutive à une demie-douzaine d'années moroses. Au premier trimestre 2005, la pénurie de places est évaluée à 54.000 places (chiffre de 2002). Si, aux yeux des représentants de la FIN, ce chiffre est préoccupant, on est bien loin des discours alarmistes et, peut-être parfois, plus ou moins sincères de

²⁷³ AFIT : Agence Française de l'Ingénierie Touristique (organisme sous tutelle du Ministère chargé du tourisme) a fusionné en 2005 avec l'ONT (Office National du Tourisme) et le SEATM (Service d'Etude et d'Aménagement Touristique de la Montagne) pour devenir l'ODIT France (Observation, Développement et Ingénierie Touristique).

²⁷⁴ FFPP : Fédération Française des Ports de Plaisance.

²⁷⁵ Délégué général de la Fédération française des Ports de Plaisance (FFPP).

1999 puis 2001. Concernant la flotte active (probablement 422.000 navires en 2001), notons également la position de la FIN, retranscrite dans un article de presse à la fin de l'année 2004 :

Fin 2004, la flotte française comptait 828.000 bateaux (...), dont 527.000 recensés « actifs » par la FIN.

L'Argus du bateau, décembre 2004

Extrait de l'article *Toujours plus de vente pour les bateaux neufs*

Selon cette affirmation, le parc actif constituerait donc près de 64 % de l'ensemble du parc immatriculé alors que ce taux n'était que de 55 % quelques années auparavant selon l'étude menée conjointement par l'AFIT (désormais ODIT France), la FFPP, la DTMPL et la FIN. Quel crédit accorder à cette évolution ? Les disparitions de navires auraient-elles à ce point diminué ? En fait, il semblerait qu'à partir de la base de 422.000 navires actifs de 2001, les immatriculations nouvelles aient été ajoutées sans que les probables disparitions n'aient été prises en compte par les représentants de l'industrie nautique. Rappelons donc que le parc actif doit totaliser entre 458.000 et 460.000 bateaux de plaisance en 2004.

B.1.2. La position d'une association nationale de plaisanciers

En réponse aux chiffres avancés par la FIN en 2001, l'UNAN (Union Nationale des Associations de Navigateurs), expose à son tour son point de vue par le biais d'un document²⁷⁶ traitant du manque de places dans les ports et mouillages :

Lors du salon nautique de Paris de décembre 2001, la FIN (Fédération des Industries Nautiques) a lancé le débat en annonçant le manque de 100 à 150.000 places pour les 10 ans à venir (le nombre total de postes d'amarrages serait actuellement au maximum de l'ordre de 300.000 places, ports et mouillages autorisés ou non !). cette estimation à l'évidence exagérée, était basée principalement sur les hypothèses suivantes :

- *extrapolation d'un nombre particulièrement élevé de vente de bateaux neufs au cours des années 1997 à 2001, période de croissance exceptionnelle ;*
- *mauvaise connaissance du taux d'attrition des bateaux anciens de moins de 3 tonneaux (après leur immatriculation, ils ne sont plus suivis, parce que non soumis à la taxe du Droit annuel de navigation) ;*
- *listes d'attente d'une qualité discutable. Les demandeurs s'inscrivent dans différents ports (...) et après avoir eu une place, oublient de l'indiquer aux autres ports (...) ou, volontairement, conservent leurs inscriptions dans l'attente d'une place dans un autre port plus commode pour eux ou moins*

²⁷⁶ UNAN, *Y a-t-il suffisamment de places dans les ports et les zones d'équipement légers de mouillage ?*, 2003.

coûteux (...). Nous voulons pour preuve que plusieurs demandeurs (4, voire 10) doivent être contactés pour l'attribution d'une place (...).

Nota : Nous pensons que le bon chiffre doit être de l'ordre de 30 à 40.000 (?) places manquantes pour la décennie à venir.

UNAN, 07.09.2003

Les déclarations de l'UNAN peuvent également être discutées. On peut d'abord leur reprocher de ne pas se baser sur la dernière position officielle de la FIN. Le document de l'UNAN est publié en septembre 2003 et il tient compte de déclarations datant de décembre 2001 (*100 à 150.000 places pour les 10 ans à venir*) alors que la position des représentants de l'industrie nautique avait évolué entre-temps : « pénurie équivalente à 54.000 postes en 2002 ». Le nombre de postes d'amarrage avancé par l'UNAN « au maximum, de l'ordre de 300.000 places » est bien supérieur au dernier chiffre officiel alors en date : 223.000 places de ports et mouillages. Si une part peut-être importante des mouillages sauvages n'était pas considérée à travers ce chiffre, on peut néanmoins émettre des réserves sur celui de 300.000 maximum. Aussi l'évaluation des besoins par l'UNAN, alors comprise entre 30 et 40.000 postes, peut-elle être considérée comme une hypothèse basse voire insuffisante dans une optique de satisfaction de la demande.

B.1.3. Le discours des médias

- « *Les ports de plaisance submergés par la demande* » (Les Echos, 20.11.1996),
- « *Les ports de plaisance : SOS saturation* » (Le Nouvel Ouest, Juin 1998),
- « *Crise du logement dans les ports de plaisance* » (Ouest-France, 23.11.2000),
- « *Plaisance : les ports manquent de places* » (Armor magazine, Novembre 2001),
- « *Embouteillage dans les ports* » (Le Télégramme, 29.06.2002) »,
- « *Les ports de plaisance affichent complets* » (Le Monde, 17.07.2002),
- « *La plaisance cherche des anneaux* » (Ouest-France, 07.02.2005),
- etc.

Les titres d'articles régulièrement relevés dans la presse écrite depuis plusieurs années sont éloquentes et unanimes au sujet de la saturation des ports. Par la consultation d'archives et le suivi de la presse écrite, plus d'une vingtaine de ce type ont été relevés depuis le début de travaux sur la plaisance entamés en 2000 dans le cadre d'un mémoire de second cycle universitaire. Cette litanie n'est certainement pas exhaustive. A défaut d'une analyse fine de la situation relative au manque de places dans les ports et mouillages, le sérieux, l'objectivité et la neutralité journalistique devraient être de rigueur. Or, un seul son de cloche semble se détacher. La presse semble relayer ni plu ni moins le discours, certes évolutif, de la FIN, tout en occultant volontairement ou non d'autres points de vue (associations de plaisanciers, bureaux d'études...). La réalité

relayée par la presse est donc parfois contestable. Dans une publication au sujet du phénomène urbain, il était fait le constat suivant :

« *Que se passe-t-il pour que nous ayons ainsi le sentiment que les journalistes se recopient mutuellement, qu'il existe une description toute faite de l'enfer urbain, du monstre mégapolitain, une prose déjà écrite où les villes concrètes paraissent interchangeables, un archétype hégémonique qui ne laisse pas de place à la réalité locale ? Serait-ce que les règles du lyrisme journalistique -ou du sensationnalisme, ce qui revient peut-être au même- s'imposent à celles de l'observation attentive de ce qui fait la vérité des lieux ? Croit-on ainsi rendre service aux citoyens soumis aux mille difficultés effectives de la vie en ville, en substituant à la description soigneuse et attentive de ces difficultés une généralisation qui emprunte surtout au patrimoine littéraire ? Davantage que le véritable travail d'enquête, les clichés poétiques à valeur "universelle" auraient-ils la vertu de mieux nous faire comprendre les grandes villes et nous permettre d'agir sur elles ? ».*

Jérôme MONNET, *Big Cities Blues : myth or reality ?*, 18 février 1997

Au regard des titres d'articles énumérés précédemment, un tel constat d'hégémonie journalistique peut également être fait au sujet de la plaisance. Jérôme Monnet parle de sensationnalisme. On peut effectivement le penser en lisant plus en détail les articles de presse car le contenu de certains est parfois bien plus mesuré que leurs titres quelque peu racoleurs. On peut y apprendre que la saturation des ports ne concerne que certains bassins de navigation et que des places libres existent dans certains ports. Considérant l'hypothèse selon laquelle énormément de lecteurs « survolent » la presse écrite en ne s'attardant que sur quelques articles, on est en droit de penser que ce journalisme là maintienne et favorise les idées reçues. Comme l'écrivait Gaston Bachelard²⁷⁷, le chercheur doit toujours garder à l'esprit que parfois, *l'opinion est source d'erreur*.

B.1.4. Une souhaitable prise de recul vis à vis des discours

Avant toute retranscription d'un point de vue, il apparaît nécessaire de se poser la question de son auteur. Qui est-il ou qui représente t-il ? Quel est son intérêt ? Quelles sont ses craintes ? Sont-elles légitimes ?

Le professionnel de l'industrie nautique, pour assurer le maintien ou le développement de son activité, soutiendra toute action d'offre supplémentaire de places. S'il exagère les chiffres concernant les besoins, peut-on le condamner sachant que la plupart du temps, les réponses, notamment politiques, sont souvent tardives et partielles ? De son côté, le plaisancier titulaire d'une place n'est peut être pas le plus enclin à voir arriver de nouveaux venus dans les ports, les mouillages et sur les plans d'eau. Il peut

²⁷⁷ BACHELARD Gaston, *La formation de l'esprit scientifique*, 1938.

légitimement craindre une recrudescence des conflits d'usages, parfois plus nombreux entre plaisanciers qu'avec d'autres groupes sociaux (professionnels de la mer, baigneurs, riverains, associations...). Aussi aura-t-il, peut-être plus que d'autres, tendance à minorer la pression de la demande et à gonfler les capacités d'accueil des ports et mouillages pour réduire artificiellement le différentiel « offre / demande ». Quant au journaliste, souvent assujéti à de courtes échéances pour la proposition d'articles (presse quotidienne), il glanera ses informations auprès des interlocuteurs les plus visibles et évidents à ses yeux (responsables de l'industrie nautique dans les salons, gestionnaires portuaires...), en récupérant notamment, à l'instar de ses confrères, les contenus des communiqués de presse, ce qui contribue à l'hégémonie des propos de nombreux articles.

B.2. De l'évaluation de la demande

B.2.1. Le différentiel flotte active / capacités d'accueil

Mesurer la différence entre la flotte active et la capacité d'accueil globale des ports et mouillages était une pratique courante jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix. Plus rare depuis les années 2000, elle nourrit encore parfois l'argumentaire d'acteurs désireux de créer des places en nombre. Ce procédé reste toutefois problématique principalement pour trois raisons :

- non considération des bateaux étrangers ayant un port ou un mouillage d'attache français et dont le nombre, mal connu, a été estimé à 10.000 unités,²⁷⁸ dont probablement 1000 à 2000 en Bretagne,
- non prise en compte d'une part de la flotte dite « passive », constituée de « bateaux ventouses », qui occupe vraisemblablement des places de port sans jamais naviguer,
- et surtout absence de considération des bateaux de plaisance stockés à terre par premier choix par leurs propriétaires et qui ne sont donc inscrits sur aucune liste d'attente. Absence de considération d'autant plus préjudiciable à l'évaluation de la demande, que les bateaux concernés par ce cas de figure sont très majoritairement inférieurs à six mètres : une catégorie de taille correspondant à environ 71 % de la

²⁷⁸ DUCHÊNE Philippe, *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, 2003.

flotte active mais qui n'occupe « que » 63 % des places de ports et mouillages en Bretagne.

Pour ajouter au flou ambiant, certains responsables portuaires classent tout ou partie des places réservées aux navires visiteurs parmi les postes disponibles. Par ailleurs, des variations relatives au temps de remplissage de places nouvellement mises à disposition suite à une extension sont ponctuellement possibles.

➤ **Actualisation de la capacité d'accueil des ports et mouillages**

Usuellement, les chiffres publiés sur les capacités d'accueil pour les bateaux de plaisance dépendent des définitions utilisées. *Selon que l'on parle de ports au sens fonctionnel (pontons, services ...), des ports au sens administratif (statut, arrêté de création), d'installations d'accueil (dont les autorisations temporaires groupées en mouillages), les chiffres varient.*²⁷⁹ L'ensemble des structures pouvant être concernées par une liste d'attente et donc par une demande officielle de places (exception faite des mouillages sauvages), c'est bien en terme « d'installations d'accueil pour la plaisance » qu'il convient d'appréhender les questions relatives à l'évaluation de la demande.

Estimer la capacité d'accueil globale pour les bateaux de plaisance a constitué un volet important de ce travail de recherche. Nous reviendrons ultérieurement sur la démarche adoptée dans cette optique ; démarche qui nous a permis, début 2005, d'estimer à environ 232.000 postes la capacité d'accueil globale en France métropolitaine dont environ 76.500 dans notre secteur géographique de la baie de Cancale à celle de Bourgneuf, soit près du tiers de l'ensemble.

➤ **La flotte active en 2004**

La flotte active française métropolitaine étant probablement proche de 458.000 ou 460.000 navires de plaisance à la fin de l'exercice 2004, la différence avec la capacité d'accueil globale des ports et mouillages avoisinerait les 226.000 ou 228.000, un chiffre forcément supérieur à la demande de postes et qu'il est préférable d'apprécier par le biais d'une observation des listes d'attente. Concernant notre secteur d'étude les chiffres de la flotte active et de la capacité d'accueil sont respectivement de 127.500 navires et d'au moins 75.000 postes en 2004. La différence, assurément très supérieure aux besoins, n'est d'aucun intérêt dans une optique d'évaluation de la demande.

²⁷⁹ DUCHÊNE Philippe, *Des solutions à la saturation des ports de plaisance*, 2004.

B.2.2. De l'interprétation des listes d'attente

Précisons que d'une liste d'attente à l'autre, la nature de la demande de places de ports et mouillages n'est pas toujours homogène. On distinguera une demande que l'on pourrait qualifier « de confort » d'une demande « économique » pour reprendre un terme relevé dans un rapport de feu l'AFIT.²⁸⁰

La **demande de « confort »** est dominante. On l'observera dans les ports les mieux dotés en services et en équipements. Elle concerne de nombreux propriétaires ne demeurant pas à proximité du port et recherchant un certain niveau de sécurité pour leurs bateaux (sécurité face aux intempéries et vis à vis des actes de délinquance éventuels), ainsi que des propriétaires autochtones souhaitant un certain niveau de confort (accessibilité directe au bateau grâce aux pontons). L'usage d'une annexe devenant plus contraignante avec l'âge, notons que certains plaisanciers, longtemps usagers de structures modestement équipées (dépourvues de pontons ou de service de rade assurant la liaison entre le rivage et le bateau) rejoignent cette demande à partir d'un certain âge. Cette demande de « confort » caractérise surtout les propriétaires de bateaux habitables, à fort tirant d'eau (notamment pour les voiliers), appartenant surtout à des propriétaires urbains. En plus d'un accès facile au bateau (ponton), les notions d'accès permanent à la mer sont importantes pour de nombreux plaisanciers ne souhaitant pas être assujettis aux horaires de marée, à l'ouverture d'une écluse (Binic, Paimpol...) ou à celle d'un pont mobile (Arzal, Vannes...). Dans de telles conditions, il n'est pas toujours possible de bénéficier de temps de sortie en mer satisfaisant.

La **demande « économique »** est caractéristique des ports publics à faible tarif (ports abris pour l'essentiel) et des zones de mouillage. Elle concerne la *clientèle qui ne peut ou ne veut payer cher le stationnement du bateau (moins de cent euros par mètre linéaire pour donner un repère)*²⁸¹. Les demandeurs sont surtout des autochtones résidant à proximité du port, souvent adeptes de la promenade en mer ou de la pêche-plaisance. Leurs navires sont essentiellement de taille modeste (inférieurs à six mètres). Toutefois, quelques propriétaires de navires habitables armés pour la croisière, optent pour de telles structures, à la condition de bénéficier d'un poste continuellement à flot. Ils sont motivés par des tarifs d'hivernage bien inférieurs à ceux exercés dans les principaux ports.

²⁸⁰ DUCHÊNE Philippe, *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, 2003.

²⁸¹ Ibidem.

a) Les facteurs explicatifs du gonflement des listes d'attente

Quoique plus fiable que le différentiel « flotte active / capacité d'accueil », il est unanimement admis par l'ensemble des acteurs (FIN, gestionnaires portuaires, plaisanciers, élus, etc.) qu'une liste d'attente n'est pas un miroir de la réalité des besoins en terme de places. A l'état brut, chacune correspond à une majoration de la demande ; majoration qui s'explique de différentes façons.

La **présence de doublons** relatifs aux personnes inscrites dans plusieurs ports de plaisance ou zones de mouillages, est probablement la principale raison du gonflement global des listes d'attente. On sait qu'ils sont nombreux dans les principaux bassins de navigation, mais conformément à la loi relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés²⁸², l'identité des inscrits sur les listes d'attente doit être préservée et ne peut être communiquée au public. L'évaluation du nombre de doublons reste donc délicate. Soulignons néanmoins qu'en ayant pris soin de préserver l'identité des inscrits, les responsables portuaires doivent être en mesure de présenter sur demande leurs listes d'attente qui sont publiques et consultables. Cette pratique des inscriptions multiples a généralement pour finalité un port ou un mouillage bien précis. Il peut s'agir du plus proche de sa résidence principale ou secondaire, ou encore du port le plus fonctionnel d'un secteur (un critère déterminant pour de nombreux plaisanciers allochtones). Néanmoins, postuler parallèlement dans d'autres infrastructures d'accueil moins prisées permet à des plaisanciers de bénéficier d'un poste à flot temporaire plus appréciable qu'un stationnement à terre synonyme de transport et de manipulation du navire. Par ailleurs, lorsqu'un plaisancier obtient une place dans le port qu'il souhaite, il arrive qu'il oublie ou qu'il ne prenne pas la peine de le signaler aux gestionnaires des autres ports ou mouillages dans lesquels il s'était également inscrit.

Les **inscriptions sans conviction** participent au gonflement des listes d'attente. Etant donné que s'inscrire n'engage à rien, certaines personnes postulent sans savoir si oui ou non elles accepteront une place lorsque leur tour viendra. Ce type d'inscription est semble-t-il assez répandu dans certains ports et bassins de navigation particulièrement recherchés. Cela concerne notamment des non propriétaires de bateaux particulièrement prévoyants qui, conscients des longues attentes (parfois près d'une dizaine d'années), font la démarche d'une inscription alors que l'acquisition future d'un navire reste du domaine de l'éventualité.

²⁸² Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

On relèvera l'existence d'**inscriptions aberrantes**. Elles correspondent aux inscrits dont on sait pertinemment qu'ils n'ont pas besoin d'une place : inscriptions d'enfants par leurs parents, inscriptions sous un faux nom de journalistes, d'étudiants ou de doctorants (*mea culpa*) cherchant à obtenir des informations en vue de la réalisation d'articles ou de mémoires universitaires, etc. D'autres inscriptions peuvent contribuer au gonflement des listes : personnes ayant déménagé depuis leur inscription et n'ayant pas prévenu le gestionnaire portuaire, inscrits malades ou décédés. On peut parfaitement imaginer des inscriptions encore plus exceptionnelles : repris de justice, plaisanciers en cavale (le Docteur Godard²⁸³ était-il sur liste d'attente ?), etc.

b) Les listes d'attente : des vases communicants²⁸⁴

➤ **L'illustration par une enquête locale : Locmiquélic**

Avant d'entrer dans les détails de cette enquête, présentons l'environnement plaisancier et le contexte de la demande dans le secteur concerné. La commune de Locmiquélic dispose de deux ports de plaisance équipés de pontons : Sainte-Catherine (466 places) et Pen-Mané (160), ainsi que quelques mouillages. Ces deux infrastructures gérées par la SAGEMOR sont localisées en rade de Lorient, autrement dit une vaste aire d'hivernage favorable au stationnement à flot des navires dont ceux de plaisance. Parmi les autres ports de plaisance notables équipés de pontons, citons Le Kernével à Larmor-Plage (737 anneaux), Lorient (380 postes) ou Port-Louis (242 places). Au total, entre les ports et les mouillages, la rade accueille plus de 2500 bateaux de plaisance à flot (majoritairement) ou à l'échouage. Quant à la pression de la demande, elle est relativement forte. Selon l'APPB, sur les quinze bassins de navigation de Bretagne administrative, celui recouvrant la rade de Lorient, la ria d'Étel et l'île de Groix était en 2000 le quatrième plus prisé derrière ceux de la baie de Quiberon - golfe du Morbihan, de la baie de Saint-Malo et du bassin de l'archipel de Glénan. L'existence d'un objectif de croisière insulaire attractif (Groix), une situation climatiquement favorable à l'échelle de la Bretagne (propre à l'ensemble des bassins de navigation de Bretagne sud, plus ensoleillés que leurs homologues de Bretagne septentrionale) ainsi qu'une population annuelle importante (150.000 habitants en 1999 pour les communes riveraines de la rade de Lorient), sont les principaux facteurs explicatifs de cette forte demande.

²⁸³ Après s'être embarqué à bord d'un bateau de plaisance, le Docteur Godard, soupçonné du meurtre de sa femme et de ses enfants, est recherché depuis plusieurs années par la police et la gendarmerie française.

²⁸⁴ FLEURY Delphine, BRUN Christophe, *Oui, j'ai trouvé une place de port !*, 2004.

L'enquête menée à Locmiquélic par la SAGEMOR est particulièrement révélatrice sur les rapports parfois étroits entre les listes d'attente d'un même secteur. Elle fut menée de décembre 2003 à janvier 2004 dans la perspective de la récente extension du port de Sainte-Catherine (extension de 250 places survenue quelques mois plus tard en juin 2004). Elle fut destinée aux 816 personnes alors inscrites sur la liste d'attente des deux ports de Locmiquélic dans la rade de Lorient. Parmi elles, 416 avaient répondu.

Si l'on peut légitimement supposer qu'une part substantielle des inscrits n'ayant pas répondu n'avaient pas ou plus besoin de place au port de Locmiquélic, rien ne peut évidemment nous l'assurer. Pour leur part, 100 % des inscrits ayant répondu étaient bel et bien désireux de signer pour un anneau. Pour autant, tous n'étaient pas dépourvus de place puisque 59 % d'entre-eux occupaient déjà un poste soit dans un autre port pour 37 %, soit dans une zone de mouillage pour 22 %. Ce qui veut dire qu'au moins 245 postes seront libérés ailleurs. Ce chiffre de places libérables est sans doute à majorer sachant que si les doublons sont nombreux, triplons et autres quadruplons et autres quintuplons existent aussi.

Sur cet échantillon de 416 personnes, il n'étaient finalement que 30 % à ne pas stocker leur bateau dans un port ou une zone de mouillage. Ils avaient opté pour des solutions de substitution : hivernage ou gardiennage dans des zones prévues à cet effet (sur les terre-pleins portuaires, au sein des chantiers navals, chez des propriétaires terriens...), stockage à domicile, etc. Quant aux 11 % restants, ils n'avaient pas encore de navire.

c) Entre listes d'attente et places disponibles

« *Oui, j'ai trouvé une place de port !* ». Tel était le titre d'un article publié en mars 2004²⁸⁵ et présentant les résultats d'une enquête réalisée par le magazine *Voile et voiliers*. Nous reviendrons plus en détail sur ce travail d'investigation, sur ses conditions de réalisation et sur la méthodologie alors employée.

En attendant, contrairement à ce que peut laisser entendre le discours dominant, les acteurs de la plaisance dans leur ensemble admettent que la pression de la demande n'est pas généralisée à l'ensemble des infrastructures d'accueil pour la plaisance. Dans certains secteurs, nombreuses sont celles qui ont des disponibilités en terme de places, ce qui n'est pas forcément incompatible avec une liste d'attente d'ailleurs. Selon le bassin de navigation, selon le type d'infrastructure, en fonction des diverses catégories

²⁸⁵ BRUN Christophe, FLEURY Delphine, *Oui, j'ai trouvé une place de port !*, 2004.

de taille des navires ou bien encore selon l'époque de l'année, la demande peut être très différente.

➤ **Selon le bassin de navigation**

Les longues listes d'attente et donc la forte pression de la demande caractérisant certains bassins de navigation (notamment les plus touristiques et / ou proche d'une agglomération importante), occulte souvent une autre réalité : celle d'un rapport « offre / demande » par endroit plutôt équilibré, voire excédentaire en terme d'offre. A l'échelle de la Bretagne, on différenciera des bassins saturés (bassin de Glénan, baie de Saint-Brieuc, rade de Lorient, etc.), voire sursaturés (baie de Quiberon - golfe du Morbihan, baie de Granville - Saint-malo), et d'autres où la pression de la demande pourra être modérée, faible ou même nulle (bassins du Finistère nord, baie d'Audierne). La cartographie en page suivante illustre cette concentration de la demande sur certains ports et bassins de navigation (carte 12).

➤ **En fonction du type d'infrastructure d'accueil**

Au sein d'un même bassin de navigation, la pression de la demande différera selon le type d'infrastructure d'accueil pour bateaux de plaisance. Comme le souligne la carte 12, les plus longues listes d'attente concerneront les principaux ports (ports d'équilibre, ports escale disposant d'un bassin continuellement à flot et les mieux dotés en service et en équipements : pontons, eau et électricité, douches et sanitaires, môle carburant, ...). Dans certains bassins, notamment pour des questions d'accessibilité et de service, ce type de port pourra concentrer la majorité de la demande alors que de petites structures voisines (ports abris) auront des disponibilités en terme de place. Toutefois, dans les secteurs de très forte demande, ports abris et zones de mouillage présentent eux aussi des listes d'attente significatives. Une étude réalisée en 2000²⁸⁶ a ainsi permis de dénombrer 2869 inscrits sur les listes d'attente des ports abris et zones de mouillage du golfe du Morbihan (carte 13). Ailleurs, la pression sur les mouillages est bien moindre. Dans une étude plus récente²⁸⁷, réalisée dans le cadre du schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor, environ 230 noms figuraient sur les listes d'attente des zones de mouillages costarmoricaines de la Rance et de la Côte d'émeraude. Quant aux mouillages des autres bassins de ce département, ils totalisaient à peine une centaine d'inscrits répartis comme suit : seulement une vingtaine de noms sur les listes affiliées

²⁸⁶ APPB, SONNIC Ewan, *Les zones de mouillages du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuy : état des lieux et perspectives*, 2000.

²⁸⁷ Conseil général des Côtes d'Armor, ACT-OUEST, *Schéma directeur de la plaisance*, 2003.

aux mouillages de la baie de Saint-Brieuc, un peu plus d'une soixantaine sur celles de la Côte de granit rose et tout juste une quinzaine en baie de Lannion. Concernant le secteur Rance - Côte d'émeraude, notons que le nombre de 230 inscrits sur les listes est assurément supérieur puisque les mouillages d'Ille et Vilaine (55 % de la capacité d'accueil mouillage de ce bassin interdépartemental) sont ignorés de cette étude d'essence costarmoricaïne et paradoxalement conduite par un cabinet malouin²⁸⁸ spécialisé dans les questions relatives au tourisme et à la plaisance. Par extrapolation, et donc avec réserve, on peut estimer à environ 510, le nombre d'inscriptions sur les listes d'attente des mouillages du bassin de la baie de Saint-Malo qui comprend la Rance maritime et la Côte d'Émeraude.

➤ **Compte tenu de la taille du navire**

Plusieurs ports n'ont pas une mais deux ou trois listes d'attente (parfois plus). Chacune d'entre-elles correspond à une catégorie de taille ou de tirant d'eau des navires. Ainsi le port de Trébeurden ne peut-il répondre à l'ensemble de la demande pour les navires de moins de six mètres alors qu'il dispose de places immédiatement disponibles pour des embarcations de plus grande taille. C'est un cas de figure fréquent dans les structures présentant à la fois des postes toujours à flot et d'autres à l'échouage, une situation courante en Bretagne nord étant donné les forts marnages : Ploumanac'h, Binic, Dahouët, Le Légué, etc. En parallèle d'une demande insatisfaite, il existe aussi parfois une offre ne trouvant pas preneur, parfois au sein d'un seul et même port.

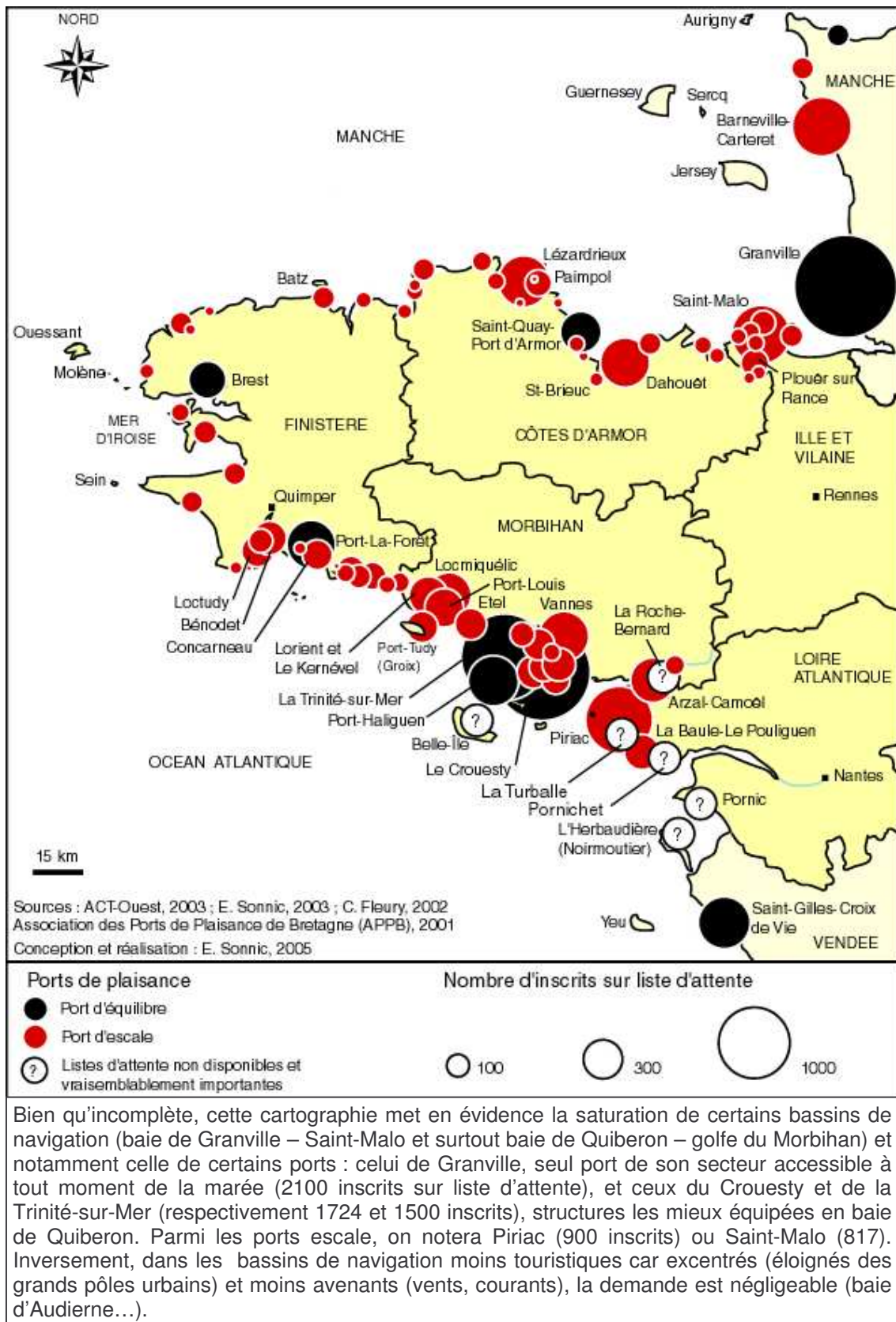
➤ **Selon la période de l'année**

La saturation de bien des ports est chronique. Elle se ressent surtout en été, lorsque les sorties en mer sont les plus nombreuses et la pression relative aux navires de passage dans les ports est à son paroxysme. Hors saison, une part importante des places réservées aux visiteurs sont affectées à des plaisanciers pour l'hivernage à flot de leurs navires. Mais n'étant pas titulaire des postes, ils doivent les libérer au printemps avant de pouvoir les retrouver à l'automne. Entre-temps, ces plaisanciers s'adaptent diversement. Certains se voient affecter un poste sur terre-plein par la capitainerie, d'autres se rabattent sur des mouillages voisins, quelques-uns naviguent plusieurs mois en faisant escale dans d'autres ports le temps de cet intermède estival. A condition de changer régulièrement de place en fonction du passage estival, des plaisanciers peuvent même bénéficier d'un poste à flot tout au long de l'année.

²⁸⁸ ACT-OUEST.

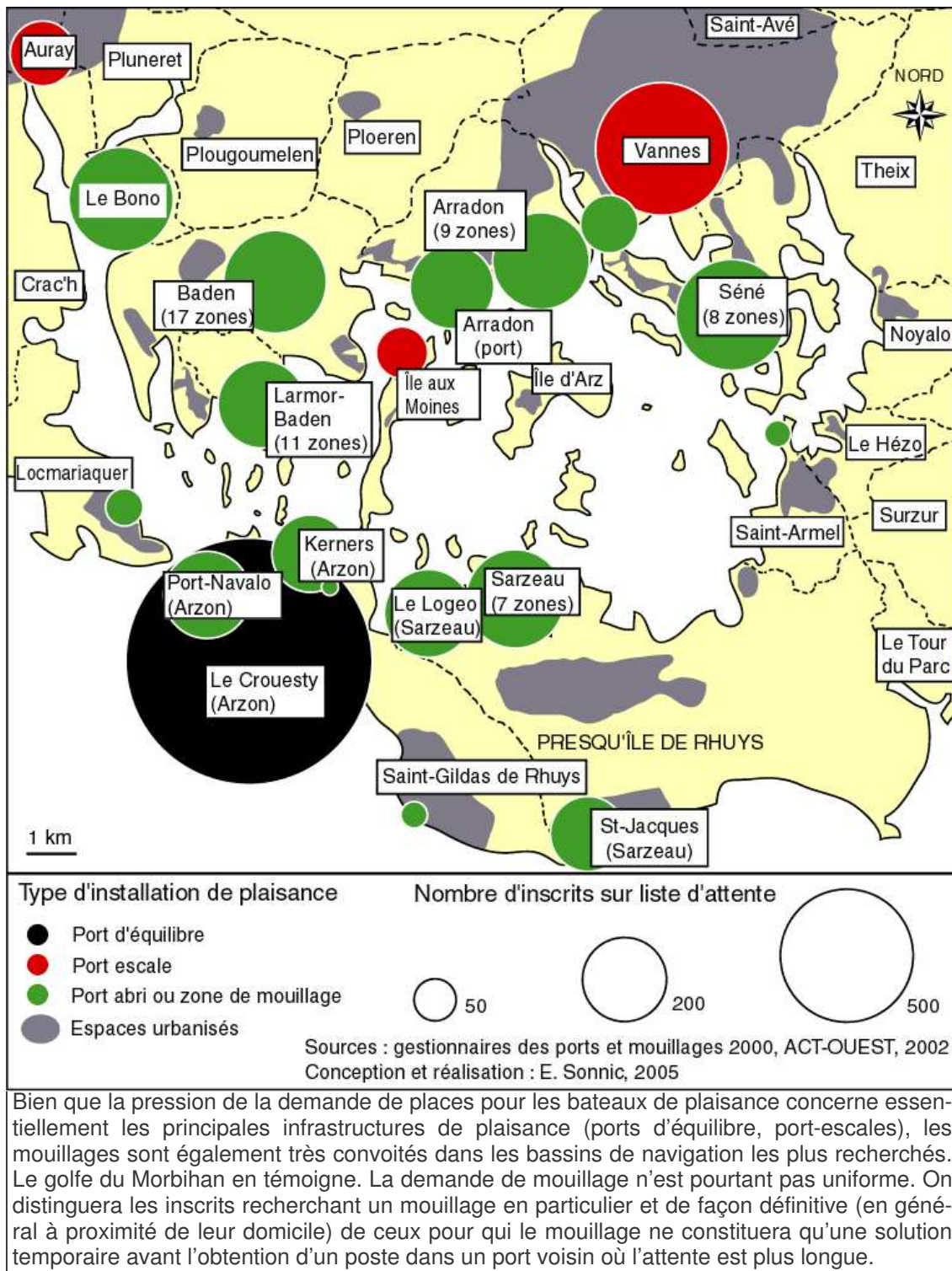
Carte 12

Une pression de la demande inégalement répartie dans l'espace



Carte 13

La pression de la demande dans le golfe du Morbihan et sur la presqu'île de Rhuys



d) L'enquête Voiles et Voiliers

➤ La méthodologie employée

Il s'agit d'une enquête téléphonique anonyme réalisée de décembre 2003 à janvier 2004.

L'un de ses auteurs s'est présenté comme un plaisancier originaire de Paris qui venait

d'acquérir un voilier de 9,75 mètres de long. Ayant de la famille dans la région du port contacté, ce demandeur souhaitait définitivement et le plus rapidement possible une place de port. Or, bien que les navires inférieurs à six mètres soient majoritaires sur l'ensemble de la flotte active et du parc immatriculé, ce sont bel et bien ceux compris entre six et dix mètres qui sont les plus nombreux dans les ports de plaisance français dotés d'un certain niveau d'équipement (pontons, capitainerie, bassin continuellement à flot), ainsi que sur les listes d'attente de ces mêmes ports. Pour leur part, les bateaux de plus petites tailles seront davantage représentés dans les zones de stockage à terre, dans les ports et mouillages modestement équipés ainsi que sur les listes d'attente de ces mêmes structures (ports abris dont les postes sont sur bouées au mouillage ou à l'échouage, zones de mouillage).

Sur les 310 ports prospectés (dont 83 de Cancale à Noirmoutier nous intéressent directement), 33 (soit 11 % de l'ensemble) ne correspondaient pas aux caractéristiques du bateau (gabarit, tirant d'eau) et 48 (15 %) n'ont pu être contacté malgré trois tentatives d'appel. Les réponses utiles sont donc au nombre de 229. Dans le détail, et pour reprendre la répartition géographique de *Voiles et Voiliers*, l'enquête concerne 68 ports des côtes de la Manche (dont 51 réponses utiles : 75 % de l'ensemble), 95 ports atlantiques du Conquet au Pays Basque (63 réponses utiles : 66 %) et 147 ports méditerranéens (115 réponses utiles : 78 %). Les réponses (ou non réponses) furent ventilées en cinq catégories :

- « oui, j'ai trouvé une place fixe à l'année »,
- « oui, j'ai trouvé une place visiteurs à l'année »,
- « oui, j'ai trouvé une place visiteurs pour une partie de l'année »,
- « non, je n'ai pas trouvé de place du tout »
- « non communiqué » (correspondant aux ports n'ayant pu être contactés malgré trois tentatives d'appel).

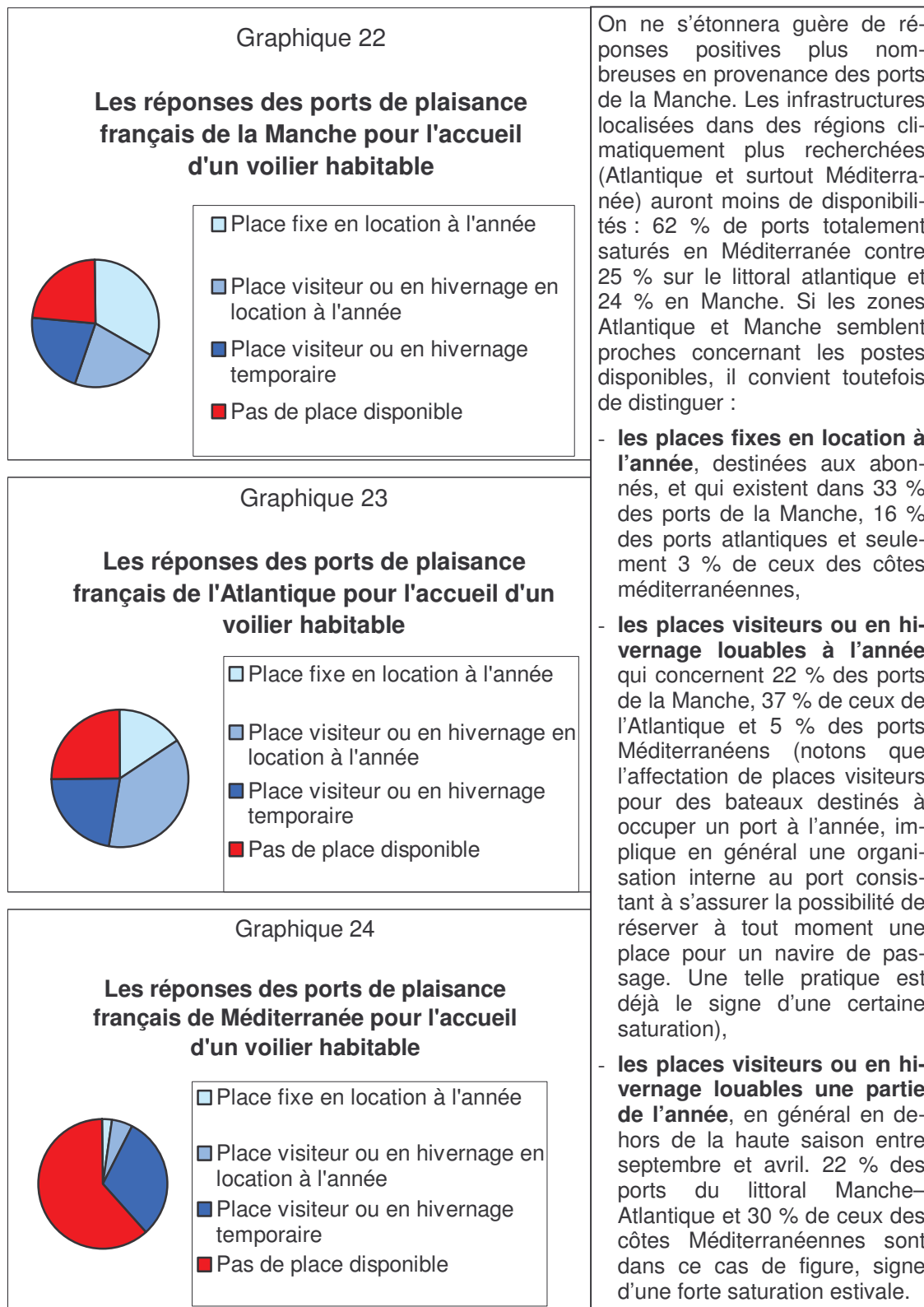
➤ **Les résultats obtenus**

A l'échelle nationale, seulement 43 % des ports ont affirmé n'avoir aucune possibilité de stationnement longue durée pour un voilier habitable de 9,75 mètres. Là encore, on est loin du discours largement admis par l'opinion d'une saturation généralisée. Néanmoins, selon les régions, les différences sont très importantes (graphiques 22 à 24).

e) L'enquête *Voiles et Voiliers* rapportée aux ports bretons : une opposition Bretagne nord – Iroise / Bretagne sud

Alors que les ports de la pointe Finistère étaient intégrés à ceux de l'Atlantique par les enquêteurs de *Voiles et Voiliers*, nous avons choisi de les associer aux ports bretons de

la Manche. Les conditions naturelles les concernant (puissance des vents, forts courants, nombreux récifs), rendent la navigation plus difficile qu'en Bretagne méridionale et s'apparentent davantage à celles que l'on peut rencontrer dans l'ouest de la Manche.



Source : Voiles et Voiliers, 2004

Réalisation : E. SONNIC, 2005

Région de transition entre la Manche et l'Atlantique, la Bretagne peut résumer les différences observées à l'échelle de la façade Manche-Atlantique française quant au manque ou aux disponibilités en terme de places portuaires.

En Manche et en mer d'Iroise, de Cancale à Audierne inclus, 40 ports étaient concernés par l'enquête *Voiles et Voiliers*, mais 13 n'ont pu être contacté, ramenant à 27 l'effectif exploitable. Parmi eux, 21 avaient des disponibilités en terme de stationnement (près de 78 % de l'ensemble) et se répartissaient de la manière suivante : neuf (33 %) proposaient une place fixe à l'année (dont six ports équipés de pontons), quatre (près de 15 %) présentaient un poste visiteur pour l'année entière (tous sur pontons) et huit (soit 29,5 %) avaient des possibilités de stationnement en dehors des mois d'été.

Dans les ports des bassins de navigation plus touristiques de Bretagne sud, les disponibilités de postes fixes annuels sont beaucoup plus rares. Parmi les 37 unités portuaires ayant répondu (sur un total de 43) seuls trois (soit 8 %) en proposaient à l'année dont un port à sec (Paimbœuf) et deux sur pontons : le port de Sainte-Catherine à Locmiquélic grâce à des travaux d'agrandissement alors imminents et celui du Palais à Belle-Île. Par contre les possibilités à l'année sur postes visiteurs concernent douze des ports interrogés (32,5 % de l'ensemble), dont dix équipés de pontons. Onze ports (près de 30 %), dont cinq dotés de pontons disposaient de places visiteurs en dehors de la saison estivale. Il s'agit donc de structures concernés par une saturation chronique. Enfin, 19 % des ports (7) sont continuellement saturés dans ce secteur.

B.2.3. Bilan de la demande

Paradoxalement, les disponibilités existantes dans les ports et mouillages en terme de stationnement des bateaux de plaisance ne sont pas une solution pour la résolution du manque d'anneaux. Chaque bassin de navigation a une réalité propre qui est celle d'un certain rapport entre l'offre et la demande de place. Certains sont saturés alors que dans d'autres, la demande est globalement satisfaite. Au sein de chacun de ces bassins, ces rapports offre / demande peuvent également différer d'une structure d'accueil à l'autre en fonction de critères aussi variés que les services et équipements portuaires, l'accessibilité par la mer ou par voie terrestre, la taille des bateaux, etc. Aussi, est-il préférable de traiter indépendamment ces questions de manque et de disponibilités qui relèvent de problématiques différentes, surtout lorsque l'échelle dépasse le cadre du bassin de navigation (échelle régionale ou nationale par exemple).

a) L'état de la demande

➤ Essai d'appréciation de la demande par la prise en compte des taux de retour positif

Sachant qu'une liste d'attente à l'état brut n'est pas un reflet de la réalité en terme de demande de place, nous avons décidé, dans le cadre de notre première étude universitaire sur la plaisance²⁸⁹, de réduire le nombre d'inscrits sur les listes des ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys. Afin d'obtenir un résultat satisfaisant, il avait été décidé de prendre en compte le taux de retour positif de chaque liste d'attente. Ce taux, estimé par les gestionnaires portuaires, correspond au pourcentage d'inscrits acceptant une place de port ou de mouillage lorsque leur tour arrive. Profitant de notre participation en 2000 à la première phase de la mission régionale des ports de plaisance de Bretagne, pilotée par l'APPB et financée par le Conseil régional, nous avons pu interroger quatorze gestionnaires de ports et mouillages à ce sujet. Ces derniers représentaient une quinzaine de ports (dont douze situés dans le golfe du Morbihan et trois sur la façade océanique de la presqu'île de Rhuys) et plus de soixante-dix mouillages autorisés (essentiellement localisés dans le golfe). Les résultats obtenus sont présentés ci après (tableau 1). Ils nous apprennent que les structures d'accueil pour la plaisance observées avaient des taux de retour positifs souvent compris entre 70 et 80 % jusqu'à l'année 2000. On remarquera tout de même quelques taux atypiques méritant une explication.

Le plus surprenant étant celui du port de Saint-Jacques, situé sur la côte océanique de Sarzeau, sur la presqu'île de Rhuys. Son taux de 30 % et un temps d'attente de seulement 18 mois (bien inférieur aux 4 ou 5 ans d'attente que connaissent bon nombre de ports avoisinants) en font un cas à part au sein du bassin de navigation auquel il appartient. Ceci s'explique par son envasement continu et extrêmement marqué et engendré par la présence d'une digue (photographies 8). Ce port constitue une solution temporaire pour plusieurs de ses usagers. Cela se traduit par un taux de résiliation de contrat à l'année très élevé : des places se libèrent donc fréquemment, notamment lorsque l'un des usagers obtient une place dans un autre port. A Saint-Jacques, le temps d'attente est ainsi amoindri.

²⁸⁹ SONNIC Ewan, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance, L'exemple du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys*, 2000.

Tableau 1

Evaluation de la demande par les taux de retour positifs

Port de plaisance de	Nombre d'inscrits sur liste d'attente	Taux de retour positif approximatif	Evaluation des listes après application du taux de retour positif (demande plausible)	Temps d'attente pour une place
Locmariaquer	39	75 %	29	3 à 4 ans
Port-Navalo (Arzon)	342	70 %	239	3 à 5 ans
Kerners (Arzon)				
Vannes	388 (500)	80 %	310	3 à 5 ans
Arradon	120 (200)	75 %	90	3 ans
Port-Blanc - l'île aux Moines	81 (60)	75 %	61	3 à 4 ans
Port-Lagaden (Larmor-Baden)	139	80 %	111	15 ans
Pen-Lannic (Larmor-Baden)				
Port du Logeo (Sarzeau)	240	70 %	168	Plus de 20 ans
Port de Saint-Goustan (Auray)	120	80 %	96	5 à 7 ans
Port du Crouesty (Arzon)	1850 (1724)	70 %	1295	7 à 9 ans
Port aux Moines (Saint-Gildas)	20	95 %	19	2 ans environ
Port Saint-Jacques (Sarzeau)	130 (160)	30 %	39	1 an ½
Total ports	3469	71 %	2457	1 ½ à 20 ans
Zones de mouillages de	Nombre d'inscrits sur liste d'attente	Taux de retour positif approximatif	Evaluation des listes après application du taux de retour positif (demande plausible)	Temps d'attente pour une place
Arzon	31	80 %	25	3 à 5 ans
Sarzeau (Golfe)	276	80 %	221	4 à 5 ans
Saint-Armel (nord)	20	80 %	16	3 à 4 ans
Séné	350	80 %	280	7 ans
Conleau (Vannes, Arradon)	95 *	98 %	93	3 à 5 ans
Arradon	230	80 %	184	3 ans
Baden	300	85 %	255	3 ans
Larmor-Baden	80	80 %	64	15 ans
Le Bono	242	75 %	182	3 à 4 ans
Total mouillages	1624	81 %	1320	3 à 15 ans
Total Ports et mouillages	5093	74 %	3777	1 ½ à 20 ans

* Liste volontairement limitée
données AFIT 2002

Source : Bureaux des ports et mouillages, E. SONNIC, 2000, AFIT 2002
Réalisation : E. SONNIC, 2000 (complété en 2005)

ATTENTION ! Les données chiffrées du tableau ci-dessus datent du premier semestre de l'année 2000. Le contexte est aujourd'hui très différent. Plus de 800 postes de ports ou de mouillages ont été depuis créés (650) ou officialisés dans ce secteur, notamment dans les ports gérés par la SAGEMOR (630 créations dont 430 au port du Crouesty, 100 dans celui de Port-Blanc – L'île aux Moines et autant à Arradon). Parallèlement, de nouveaux demandeurs se sont fait inscrire sur les listes d'attente. On notera l'évolution de certaines listes pour lesquelles nous disposons de chiffres plus récents (surlignés en vert) ; évolution à la baisse pour les ports ayant bénéficié des agrandissements les plus importants. L'objet de ce tableau n'est donc pas de faire un état des lieux de la demande plausible, mais de mettre en évidence l'intérêt que peut constituer la prise en compte des taux de retour positif dans une optique d'évaluation de la demande.

Photographie 8

L'envasement du port de Saint-Jacques (Sarzeau)



Crédit photographique : E. SONNIC, avril 2000

Depuis son prolongement dans les années quatre-vingt, la digue depuis laquelle est prise la photographie ci-contre, a considérablement amplifié la sédimentation du port de Saint-Jacques. Le tirant d'eau s'en trouve réduit pendant la pleine mer. A basse mer, la plupart des 350 bateaux de la concession repose sur un épais tapis de vase. Il ne manque plus que l'odeur ...

A l'inverse, l'abri côtier de Port aux Moines sur la commune voisine de Saint-Gildas de Rhuy dispose d'une liste d'attente dont le taux de retour positif est de l'ordre de 95 %.

Il présente pourtant de grandes similitudes avec son voisin sarzeautin, et notamment celle d'un envasement prononcé, également favorisé par une digue (photographies 9). Seulement, Port aux Moines est bien plus petit que Port Saint-Jacques : 117 bateaux contre 350. De plus, cet abri n'accueille que des navires inférieurs à 6 mètres. Le périmètre à dévaser est beaucoup plus réduit, les opérations sont moins coûteuses et le désenvasement est effectué chaque année. Les quelques mètres cubes de vase évacués afin de permettre l'accès aux chaînes, sont simplement repoussés hors du port. Repousser les vases est bien moins onéreux que leur pompage. Ce procédé n'est envisageable que sur de petites surfaces.

Photographie 9

Port aux Moines (Saint-Gildas de Rhuys)



Crédit photographique : E. SONNIC, mai 2005

A l'instar de Saint-Jacques, le bassin de l'abri côtier de Port aux Moines dans la commune voisine de Saint-Gildas de Rhuys subit un envasement relatif à la présence d'une digue de protection. Cette sédimentation est néanmoins bien moins problématique : volume de vase à extraire bien inférieur qu'à Sarzeau et simplement repoussé en dehors de la concession.

Estimer le taux de retour positif sur liste d'attente, nous avait semblé concluant en 2000 étant donné que la forte demande de places de ports ou de mouillages avait pu être diminuée de 26 %. Nous étions toutefois conscients des limites de ce procédé :

- d'une part, une telle évaluation de la demande n'a pas un caractère scientifique puisque le taux de retour positif est calculé à partir de mouvements passés. Rien ne peut assurer que la tendance restera identique dans les mois et les années à venir,
- d'autre part, les gestionnaires ne donnent généralement qu'un taux approximatif relevant essentiellement de l'estimation. La fiabilité des chiffres annoncés est d'autant plus discutable que les places se libèrent au compte goutte. Il peut se passer plusieurs mois entre deux séries d'appels, ce qui rend l'évaluation du taux de retour positif extrêmement difficile ;

Depuis, d'autres informations recueillies dans le cadre de nos recherches nous ont invité à émettre de nouvelles réserves quant à l'usage des taux de retour positif et quant aux résultats obtenus en 2000. A l'occasion d'un entretien, le responsable d'exploitation du

port du Crouesty (qui n'était pas le même que lors de notre première étude de 2000), affirmait qu'*un taux de retour positif est d'autant plus faible que la liste d'attente est longue*.²⁹⁰ De nombreux inscrits s'accommodent finalement d'un autre port ou mouillage initialement choisi en tant que solution temporaire. D'autres ont tout simplement renoncé. Selon lui, le taux de retour positif au Crouesty est davantage compris entre 30 et 50 %, alors que le chiffre avancé quatre ans auparavant était de l'ordre de 70 % pour ce même port ! Il est assez peu probable que ce taux ait réellement évolué de la sorte au cours de cette période.

Au delà d'une évolution véritablement à la baisse de ce taux (concernant le port du Crouesty), certains facteurs peuvent expliquer de tels écarts : mauvaises appréciations, possibilité d'une surestimation volontaire des taux en 2000 (époque pendant laquelle l'euphorie plaisancière se prêtait peut-être davantage à l'exagération de chiffres susceptibles de donner à une capitainerie une image plus glorieuse que celle de ses voisins), etc. Tenir compte des taux de retour positif, reste une solution intéressante sur le fond, mais les aléas sont certainement trop nombreux pour en faire un outil suffisamment fiable. Pour y remédier, il conviendrait d'archiver l'ensemble des anciens inscrits et de différencier ceux ayant effectivement accepté une place de port ou de mouillage lorsque leur tour vînt, de ceux l'ayant refusé ou n'ayant pu être contactés.

➤ **L'évaluation de l'ODIT France (ex AFIT)**

A ce jour, une étude conduite par l'AFIT²⁹¹, en partenariat avec la DTMPL, la FFPP et la FIN, est probablement la plus complète réalisée à ce jour concernant l'évaluation de la demande à l'échelle nationale. Elle fait état d'environ 70.000 attentes exprimées à travers les listes d'attente et évalue la demande à 54.000 postes. Cette demande est bien évidemment très inégalement répartie sur le littoral de France métropolitaine (carte 14).

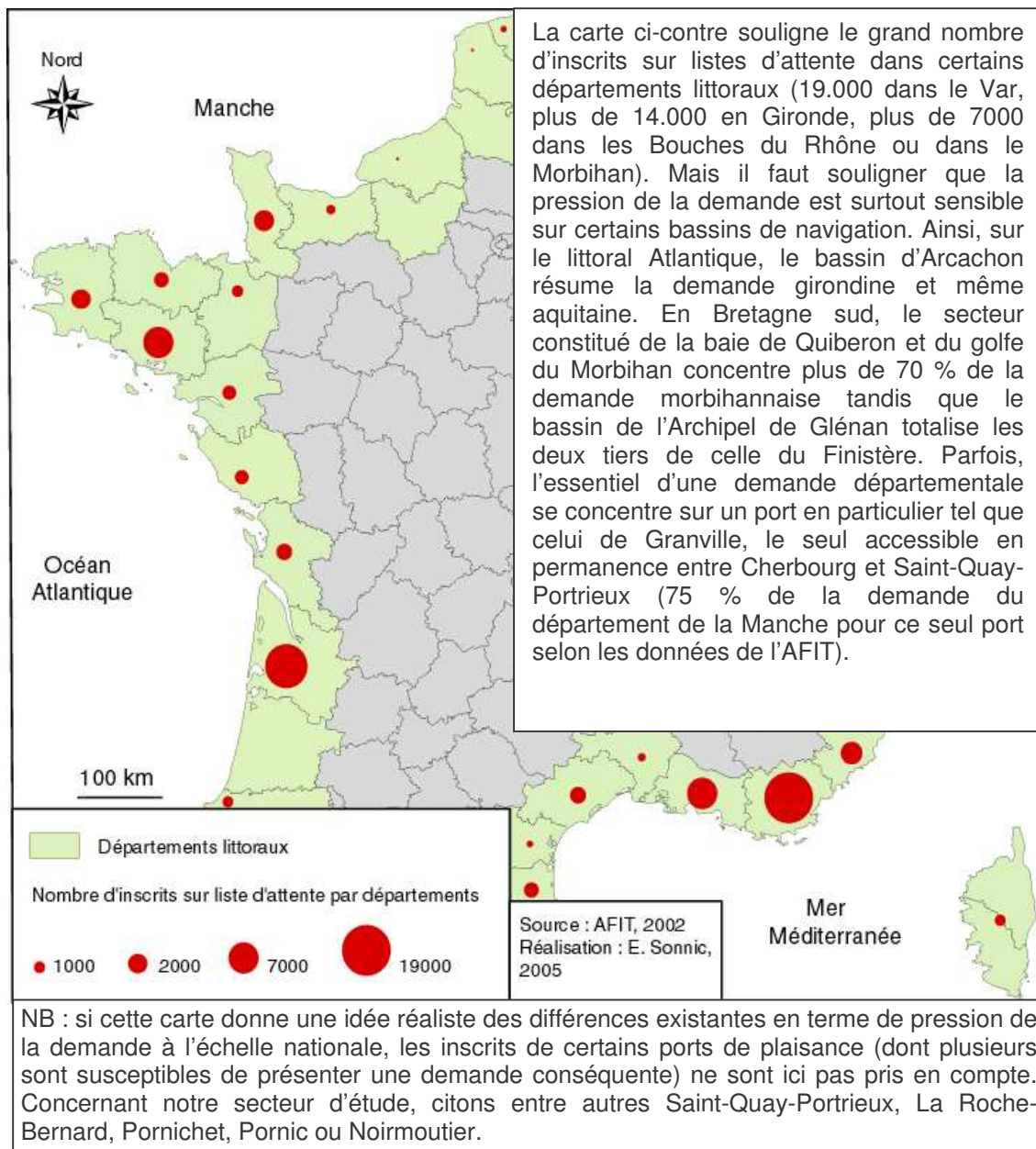
Les chiffres de l'AFIT concernant les ports de notre secteur d'étude font état en 2002 de 14.500 inscrits sur les listes d'attente à l'état brut et d'une demande vraisemblable évaluée à 9.600 postes (près de 18 % de la demande métropolitaine). Ce second chiffre correspond en fait aux besoins avancés par les gestionnaires portuaires en terme de places de port ou de mouillage. Elle correspond à une évaluation de la demande de leur part, tenant compte des taux de retour positif sur liste d'attente et révisant donc à la baisse les listes à l'état brut.

²⁹⁰ BENON Jean-Paul, *Entretien du 28 mai 2004*, (propos recueillis par E. Sonnic).

²⁹¹ DUCHÊNE Philippe, *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, 2003.

Carte 14

Nombre d'inscrits sur listes d'attente par département en France métropolitaine



➤ **L'évaluation basée sur les données conjointes de l'APPB, de l'AFIT et d'Act-Ouest**

Quoique plus ancienne, évoquons à nouveau la Mission régionale des ports de plaisance. Certes, les données chiffrées relatives à la demande datent de 2000, mais l'ensemble des structures portuaires ainsi que de nombreux mouillages avait été enquêtés ; et là aussi, le nombre d'inscrits sur listes d'attente fut révisé à la baisse et finalement estimé à 10.740 pour les quatre départements de Bretagne administrative. En ajoutant à ce chiffre, ceux de la demande de Loire-Atlantique et du port de Granville évalués par l'AFIT en 2002, ainsi que ceux des mouillages et des ports abris de la Rance

et de la Côte d'Emeraude obtenus par le cabinet Act-Ouest en avril 2003, on obtient environ 15.000 demandes.

Aucune estimation n'apparaît totalement satisfaisante étant donné les aléas relatifs au comportement des inscrits sur les listes d'attente. Toutefois, satisfaire la demande de places aurait impliqué vraisemblablement la mise à disposition de 14 à 15.000 postes entre 2000 et 2002. Les nouveaux inscrits étant chaque année plus nombreux que les places de port ou de mouillage nouvellement créées aux dires des responsables portuaires, la demande a probablement encore progressé depuis. Cette demande reste toutefois très hétérogène d'un bassin de navigation à l'autre (carte 15).

Le bassin constitué de la baie de Quiberon et du golfe du Morbihan (demande supérieure à 5200 places²⁹²) et celui de Granville - Saint-Malo (3860²⁹³) représentent respectivement un peu plus d'un tiers et un quart de la demande des bassins représentés sur la carte 15, soit 60,5 % de la demande des bassins bretons. Par contre, le littoral s'étirant de la baie de Lannion à celle d'Audierne représente moins de 4 % des inscrits. Chacun des autres bassins de navigation rassemble 4 à 8 % de la demande régionale. Parmi eux, on notera que les bassins de Bretagne septentrionale connaissent une pression moindre que celle de leurs homologues méridionaux : entre 4 et 5 % en baie de Saint-Brieuc ou sur la Côte de Granit rose contre 7 à 8 % pour le bassin de l'Archipel de Glénan, pour celui de la rade de Lorient ou encore en baie de Vilaine.

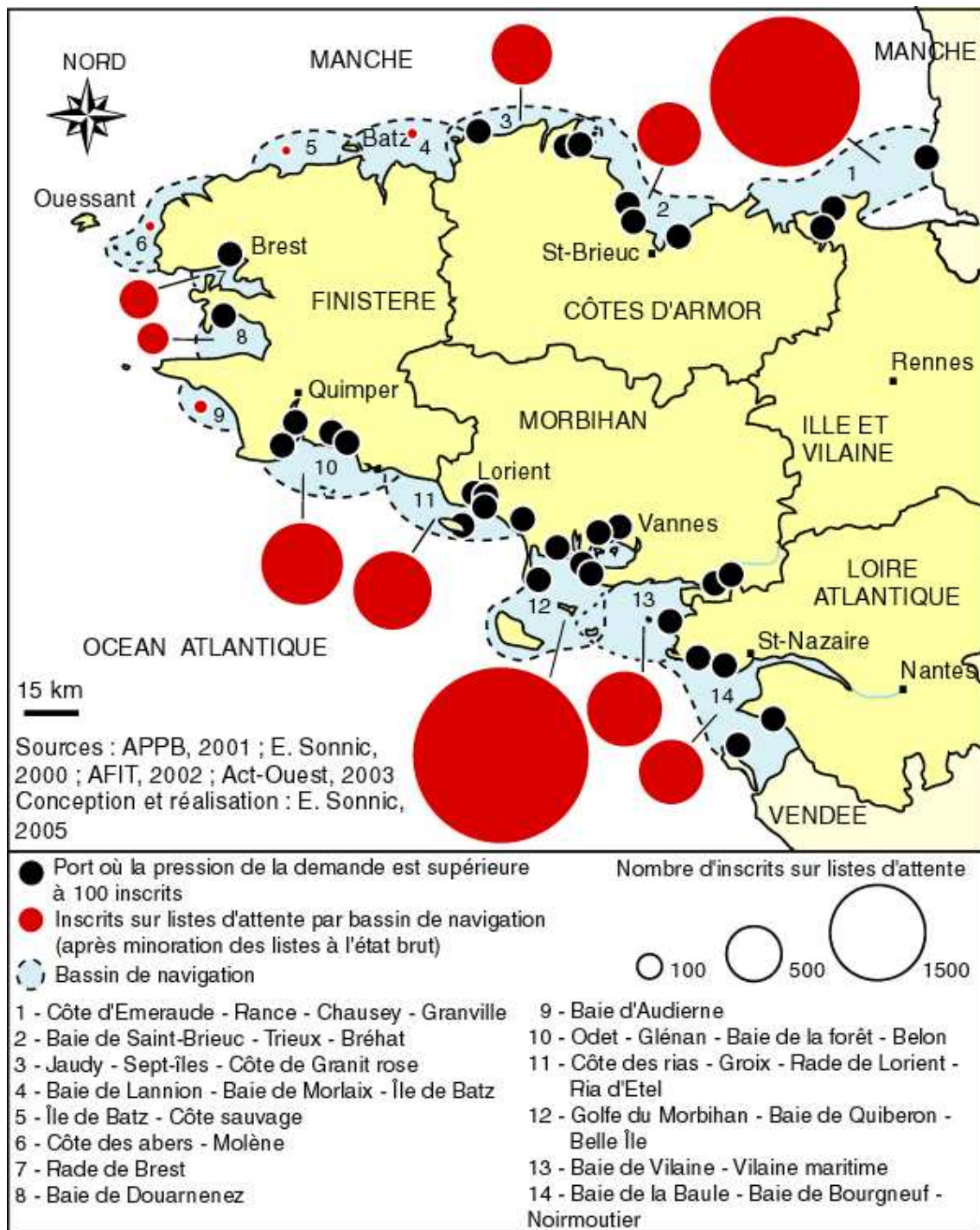
On notera également en observant cette carte 15, que la pression de la demande est plus forte dans les bassins présentant déjà les plus grandes capacités d'accueil et donc les plus fortes emprises spatiales (cartes 8 et 9, Chapitre II), ainsi que les plus importants taux de fréquentation des ports de plaisance par les équipages visiteurs (cartes 10 et 11, Chapitre II).

²⁹² Les chiffres avancés en 2001 par l'APPB faisaient état d'une demande de 3700 postes pour le secteur du golfe du Morbihan et de la Baie de Quiberon. Si nous avons choisi de retenir celui de 5200, c'est pour tenir compte de la demande relative aux zones de mouillages et aux ports abris de ce bassin de navigation. Certes, ce type de structure présente des listes d'attente très souvent négligeable dans la plupart des bassins, mais ce n'est pas le cas dans le golfe du Morbihan qui présente un très grand nombre de mouillages particulièrement protégés, au sein d'un espace subissant une très forte pression touristique et urbaine.

²⁹³ Concernant ce bassin de navigation, l'APPB, assujettie aux limites administratives régionales admettait une demande de seulement 1250 places. Notre chiffre de 3860 intègre également la demande du port de Granville (2100 inscrits en 2002) ainsi que celle des ports abris et mouillages de la Rance et de la Côte d'Emeraude (510 en 2003). Si une pression sur les mouillages existe probablement dans quelques autres bassins de navigation accueillant de nombreux mouillages dans des espaces particulièrement abrités : Odet, rias du Finistère sud, ria d'Étel, elle est assurément inférieure à celle observée en Rance et à fortiori dans le golfe du Morbihan.

Carte 15

La demande insatisfaite par bassin de navigation au début des années 2000



b) L'existence d'une demande sous exprimée

Les besoins de places sont d'autant plus difficiles à estimer qu'il existe probablement une demande sous exprimée dans certains bassins de navigation. Deux raisons peuvent l'expliquer. D'abord la longueur des listes d'attente qui peut s'avérer décourageante et n'inciterait donc pas certaines personnes à s'y inscrire (il est d'ailleurs avéré que des

plaisanciers ont opté pour des navires transportables, de taille modeste et stockables à terre à défaut d'embarcations plus importantes). Cette situation concerne essentiellement les ports bien équipés des bassins les plus saturés : La Trinité-sur-Mer ou Le Crouesty en baie de Quiberon, Granville ou Saint-Malo sur le secteur Côte d'Emeraude - Granville. L'extrême saturation de la baie de Quiberon et du golfe du Morbihan se traduit même par des temps d'attente supérieurs à cinq années dans des ports moins accessibles, assujettis aux horaires de marées (Vannes), voire dépourvus de pontons (Arradon ou Saint-Goustan à Auray). Une patience comparable est même nécessaire pour l'obtention d'un poste dans de nombreuses zones de mouillage, notamment à Conleau (Vannes) ou dans les communes de Séné, Sarzeau ou Arzon.

Ensuite l'absence de port suffisamment équipé peut également rebuter d'éventuels demandeurs de place. Pour de nombreux individus, peu enclins à occuper une place au sein d'un port abri ou d'une zone de mouillage, une infrastructure portuaire avec accès direct au bateau (pontons, catways) et dotée d'un certain nombre de services (eau, électricité, services techniques, etc.), constitue un préalable indispensable pour effectuer une demande d'anneau. Des ports peuvent donc engendrer la demande ; et la faible pression de la demande dans certains secteurs (Finistère nord) est peut-être à relativiser quelque peu.

B.2.4. Les dérives engendrées par la pression de la demande : combines et passe-droits

Bien qu'il soit difficile d'évaluer la demande de façon totalement satisfaisante, force est de constater que la pression de celle-ci est extrêmement forte dans certains ports et bassins de navigation. Cette situation semble malheureusement favoriser des comportements discutables et des pratiques parfois illégales ayant des répercussions sur la demande en général et augmentant notamment les temps d'attente pour l'obtention de places de port. Les personnes inscrites sur les listes d'attente, et donc adoptant la démarche réglementaire, sont lésés si le port qu'elles envisagent est concerné par le phénomène.

a) En parallèle de l'enquête téléphonique *Voiles et Voiliers*

En plus de l'enquête téléphonique auprès des gestionnaires portuaires²⁹⁴, l'envoyé spécial de *Voiles et Voiliers* a également sondé les constructeurs de bateaux de plaisance

²⁹⁴ BRUN Christophe, FLEURY Delphine, *Oui, j'ai trouvé une place de port !*, 2004.

lors de l'édition 2003 du salon nautique international de Paris. Là encore, les réponses obtenues peuvent surprendre compte tenu du discours officiel couramment entendu et qu'illustre l'extrait ci-après :

La quasi totalité des professionnels interrogés (98 %) font du manque de places leur préoccupation première à l'égard des ports de plaisance. (...) Le manque de places de ports est un frein important au développement de la location. (...) Les métiers du négoce et de la maintenance doivent répondre aux demandes des clients qui exigent de plus en plus de bénéficier d'une place de port lorsqu'ils achètent un bateau. Pour les constructeurs, le problème est bien entendu arithmétique puisque chaque bateau de plus de deux tonnes produit nécessite une place supplémentaire.

PLIHON Sébastien, Fédération des Industries Nautiques
Extrait de l'Enquête sur les attentes des professionnels du nautisme à l'égard des ports de plaisance,
Novembre 2002

Et ourtant, dans les allées du salon nautique de Paris, il est possible d'entendre d'autres discours, généralement non officiels, et témoignant de pratiques fleuretant parfois avec l'illégalité. L'extrait présenté en page suivante (illustration 12), issu d'un magazine de presse nautique, est particulièrement révélateur à ce sujet.

b) L'enquête *Capital*

Une enquête antérieure²⁹⁵, menée dans un port de la région PACA par une équipe journalistique d'une chaîne hertzienne, est encore plus édifiante. Elle démontre que l'achat d'un simple bateau d'occasion peut permettre d'obtenir une place de port alors que les démarches effectuées dans l'enquête précédente auprès des responsables de chantiers sous entendaient l'acquisition d'un bateau neuf). Voici ci-après quelques extraits de sa retranscription télévisée datée de juin 2003 :

Commentaire du journaliste :

Mais comment font ceux qui veulent un bateau d'occasion pour eux tous seuls et qui veulent la place qui va avec ? Normalement, ils doivent repasser par la liste d'attente. Mais là aussi, il y a une combine, et elle est illégale. Alors comment ça marche ? Pour le savoir nous nous faisons passer en caméra cachée pour un acheteur sur cet autre port de la Côte d'Azur. On a repéré dans une agence un petit voilier de dix mètres, ... Pas cher : 55.000 euros. C'est le patron de l'agence qui nous le fait visiter. Le voilier n'est pas un foudre de guerre, l'intérieur est un peu vieillot, mais le vendeur a un excellent argument : il peut nous garantir la place tout de suite, sans passer par la liste d'attente. Il a la capitainerie dans la poche.

²⁹⁵ BRULE Christophe, BRITSCH Edouard, MONTAND Arnaud, KUCHALSKI Slawek, *Trafic*, (reportage sur le trafic de places dans les ports de plaisance diffusé dans l'émission *Capital* du 29 juin 2003).

Illustration 12

Salon de Paris : ils m'ont tous promis une place !

A quoi bon acheter un bateau neuf s'il n'y a pas de places de port ? Au fait, au Salon nautique, quel discours tiennent les chantiers ? Disposent-ils de certaines «facilités» ? A la porte de Versailles, en décembre dernier, j'ai fait le tour des grands constructeurs. Mon message a toujours été le même : «Je vous achète un 32 pieds neuf, mais à la condition que vous me trouviez une place de port.» Tous ou presque m'ont affirmé que cela ne posait pas de problème...

Bénéteau, La Baule Nautic, Pornichet-La Baule (Loire-Atlantique). «Si vous signez aujourd'hui pour un Océanis Clipper 323, vous avez une place de port. Vous pouvez même acheter l'anneau tout de suite, car nous sommes actionnaires du port privé de Pornichet et propriétaires d'anneaux à la vente et à la location !»

Dufour, Sillage Nautisme, Port-Camargue/Cap-d'Agde (Hérault). «Pas de problème pour trouver une place. En tant que revendeur, nous sommes implantés depuis des années sur la région ; si vous nous achetez un Dufour 34, il nous est très facile de mettre un peu la pression sur les capitaineries et, à la fin, on trouve toujours une place de port pour nos clients.»

Jeanneau, Pornic Nautic, Pornic (Loire-Atlantique). «Pas de problème : dans le port privé de Pornic, il y a de la place en location à l'année et à l'achat. Si vous nous prenez un Sun Fast 35, on a la solution !»

Jeanneau, revendeur, Bandol (Var). «C'est un peu compliqué, mais vous avez la possibilité d'acheter un anneau, il en reste à vendre dans notre coin. Je suis prêt à me renseigner et à tout organiser. En attendant, je vous assure une place en ponton visiteurs avec, peut-être, quelques changements de place à prévoir cette année.»

Bavaria, Alexandre Marine, Antibes (Alpes-Maritimes). «Pas de problème sur Antibes, Saint-Laurent-du-Var, Marina Baie-des-Ange et Golfe-Juan. Si vous nous achetez un Bavaria 32, j'ai une place de port tout de suite...»

Kirié, revendeur, La Rochelle (Charentes-Maritimes). «Si vous achetez un Feeling 32, je vous trouve une solution au port des Minimes. Je vous promets une place en ponton visiteurs, un peu plus chère, avec dans les premiers temps quelques changements de place, mais avec une place fixe qui vous sera attribuée après le Grand Pavois 2004.»

X-Yachts, La Trinité (Morbihan). «Il y a une liste d'attente de six ans, mais il existe toujours des solutions. C'est vrai qu'il serait plus facile de trouver une place à l'année au Crouesty, Arzal ou Port-Hallguen, mais si vous souhaitez venir à La Trinité, je m'engage à trouver un bon arrangement avec la capitainerie en ponton visiteurs. Votre bateau risque de changer souvent de place et de se retrouver au mouillage en juillet-août, mais si vous décidez de faire les entraînements d'hiver, j'ai une place fixe assurée en visiteurs avec une remise de 50 % sur les tarifs basse saison. Tout cela peut vous être confirmé par une personne de la SAGEMOR...»

Etap, Manche Ouest Marine, Granville (Manche) et Deauville (Calvados). «Sur Granville et Carteret, c'est très difficile, mais on connaît très bien les capitaines de port et on trouvera toujours une solution. A Deauville, pas de problème en location à l'année. Et même si on ne trouve pas tout de suite, je peux vous dépanner en sous-location avec les propriétaires d'immeubles possédant un ponton sans bateau.» C.B.

Extrait de *Voiles et Voiliers*, n° 397, mars 2004

L'encart ci-contre, extrait de *Voiles et Voiliers* n° 397 (mars 2004), initialement inséré aux côtés du compte-rendu d'une enquête téléphonique est révélateur. L'achat d'un navire habitable ne signifie pas pour autant des mois ou des années d'attente sur une liste, même dans des bassins de navigation parmi les plus recherchés. Un poste au ponton semble pouvoir se négocier, parfois peut-être illégalement (Port-Camargue, Antibes ? ...). Les ports au sein desquels des places ont été promises sont en effet parmi les plus prisés. Ils présentent des temps d'attente souvent supérieurs à sept ou huit années : La Rochelle, Bandol, Port-Camargue, La Trinité-sur-Mer, Le Crouesty, etc.

Pendant la visite du bateau, le patron de l'agence, tint au faux acheteur les propos suivants :

« La capitainerie, elle nous a dit : "pour vous aider à vendre votre business, nous que ce soit un locataire ou un autre on s'en fout. Si votre acheteur de bateau, il la veut la place, ben ... il passe et il la récupère". Mais moi ce que je vous dis, c'est pas des paroles ... Si ce bateau vous intéresse, on va à la capitainerie, je vous présente le chargé de la capitainerie et vous lui dites : si j'achète ce bateau je peux rester ? Il va vous dire : Oui monsieur, vous pouvez rester ».

Le journaliste incognito prend donc rendez-vous une semaine plus tard. Un rendez-vous qui, pour des raisons de discrétion, généralement nécessaires au bon déroulement d'une démarche non réglementaire, aura lieu dans les bureaux de l'agence et non à la capitainerie. Le dialogue s'instaure entre le représentant de l'agence et le vrai faux acheteur :

« - *C'est mieux de le faire ici entre nous que devant tout le monde à la capitainerie. Imaginez qu'on aille à la capitainerie, qu'il y a des gens qui attendent des places publiques, ... devant eux, il va pas dire : si vous achetez le bateau vous avez la place.*

- *Oui bien sûr... Parce que j'imagine que ce monsieur il a également une liste d'attente, comme dans tous les ports.*

- *Eh oui ... alors que là vous grillez la liste d'attente. C'est ... C'est pas très officiel, mais ... à nous il nous dit : écoutez, pour moi, un locataire c'est un locataire. Si ça vous aide pour vendre le bateau ... »*

Plus tard, dans un bureau de la capitainerie, une nouvelle discussion a lieu avec un représentant du port. Le faux acheteur entame la conversation :

« - *C'est vrai qu'il y a de telles listes d'attente dans la région que ... actuellement, c'est impossible d'avoir une place ...*

- *Moi, jusqu'à maintenant, je ne fais pas capoter une vente pour une question de place. (Acquiescement du vrai faux acheteur). Moi que ce soit Monsieur X, Monsieur Y, peu importe. Ce que veut la capitainerie, c'est des gens sérieux qui payent ce qu'on leur demande de payer ».*

Après un entretien d'à peine quelques minutes, la capitainerie répond sans difficulté à cette demande personnelle. Mais l'extrait du reportage se termine dans les bureaux de l'agence par ces mots du responsable :

« *Une fois que la transaction est faite avec R... Je vous dis pas de le faire maintenant,... quand il vous aura attribué la place, vous lui ferez une petite enveloppe, 200 euros, et ça, c'est super !... parce que demain, vous dites : R... j'ai vendu le bateau, le nouveau bateau il fait un mètre de plus. Il vous dira : je me débrouille... vous comprenez ! »*

Commentaire du journaliste :

Bien sûr qu'on comprend. Une petite enveloppe pour éviter 20 ans de liste d'attente, ça s'appelle de la corruption. Très difficile d'évaluer l'ampleur de ce genre de pratique. Sur ce port en tous cas, elle paraît bien rodée.

Ces passe-droits et arrangements entre acheteurs et vendeurs, largement tus, et dont il est extrêmement difficile de mesurer l'ampleur, témoignent à leur manière de la forte pression de la demande que connaissent plusieurs bassins de navigation. Aussi, bien que

le concept du « port escale », synonyme d'amélioration de l'accueil, des équipements et des services portuaires, se soit largement développé depuis la fin des années quatre-vingt, offrir des places supplémentaires reste une priorité pour de nombreux acteurs de la plaisance et de l'industrie nautique.

B.3. Les réponses à la demande de places : orientations passées, actuelles et à venir

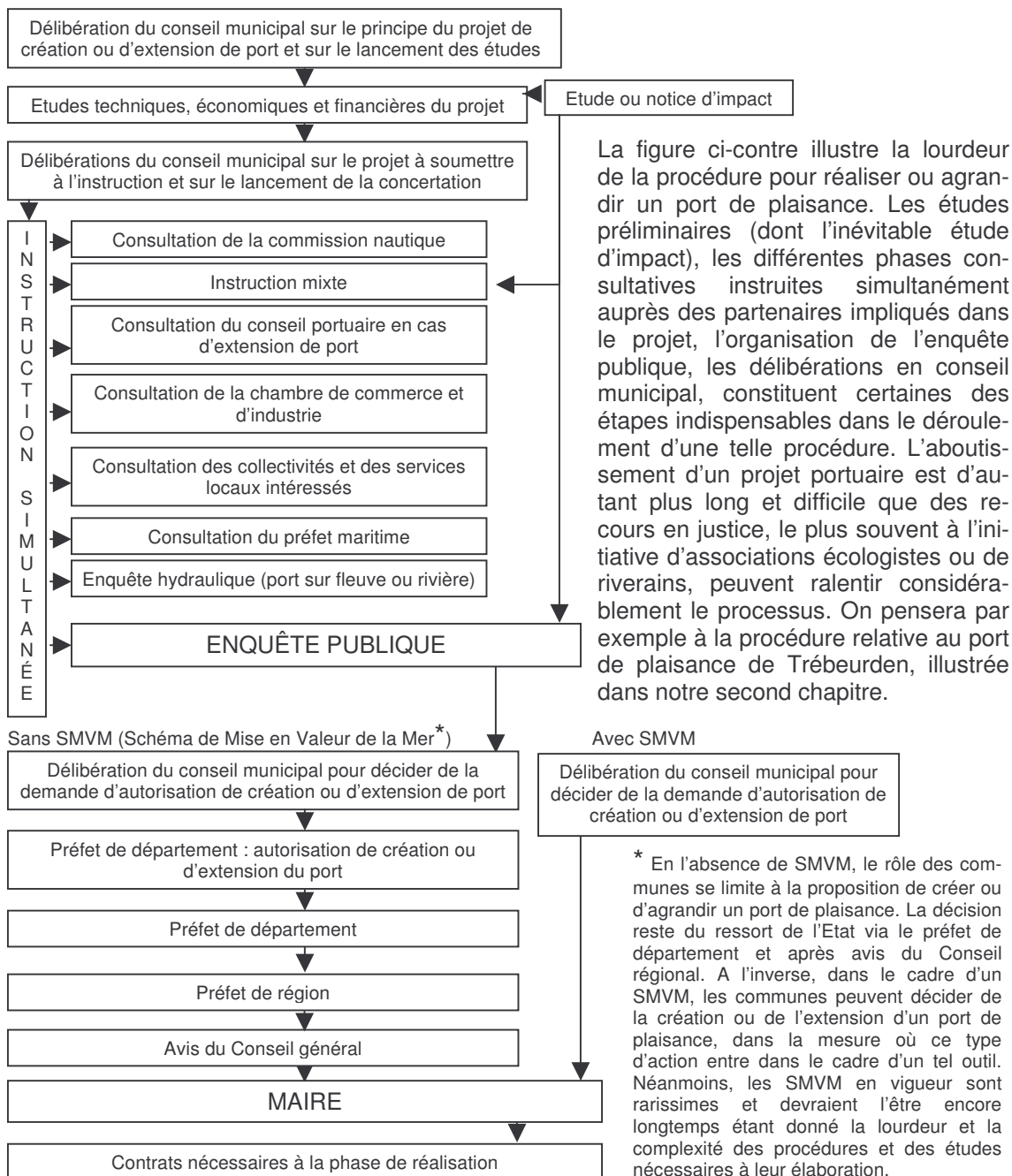
Depuis l'époque révolue de la création massive de ports ex-nihilo, de marinas et autres ports de complaisance, l'offre de nouvelles places s'est amenuisée. Les raisons, évoquées dans le second chapitre sont diverses. Au cours des années quatre-vingt, la législation devient plus contraignante (loi Littoral, généralisation des études d'impact), l'essentiel des aides de l'Etat en faveur des réalisations de ports de plaisance sont supprimées (ce qui rend plus difficile les montages financiers) et l'opinion publique, gardant à l'esprit les dérives de la décennie précédente et relayée par une proportion grandissante de la classe politique, dissuade plusieurs porteurs de projets portuaires. Parallèlement, le contexte économique est plus incertain, le marché de l'immobilier décline et la procédure réglementaire pour la création ou l'extension d'un port de plaisance est devenue bien plus longue et complexe que dans les années 1960 et 1970 (figure 10). Tout est donc réuni pour annihiler l'euphorie plaisancière. Ensuite, malgré un lustre d'une reprise sensible de l'industrie nautique dans la seconde moitié des années quatre-vingt (cf. graphique 13, chapitre III), confirmé par une recrudescence des immatriculations annuelles de navires (cf. graphique 20, chapitre IV), cette morosité de la création de places portuaires se confirme au cours de la difficile période 1991 - 1996.

B.3.1. Accueillir des bateaux de plaisance, oui, mais autrement

Avec la reprise du marché de la plaisance à partir de 1997, la question de l'offre supplémentaire de places occupe à nouveau le devant de la scène, une quinzaine d'années après la fin de la période de construction intense des ports de plaisance. De nombreux rapports, fruits des principaux acteurs concernés (associations régionales et fédération de ports de plaisance ou de l'industrie nautique, services de l'Etat, etc.), font état des différentes alternatives possibles en ce domaine : extensions et réaménagements de ports existants, développement de ports à sec et de parcs à bateaux, utilisation de friches portuaires, sont les options les plus couramment évoquées.

Figure 10

La procédure pour la création ou l'extension d'un port de plaisance



Source : N. BERNARD (d'après Atelier central de l'Environnement), 2000
 Texte et réalisation : E. SONNIC, 2005

a) Quid de la création de nouvelles infrastructures d'accueil pour la plaisance ?

Les infrastructures lourdes. En Bretagne, Saint-Quay-Portrieux, ouvert en 1990 (photographie 10), Loctudy (1991) et Trébeurden (1993) constituent les derniers exemples en date de nouvelles créations portuaires de grande envergure. En France, la dernière réalisation importante ex-nihilo est celle de Port-Médoc en Gironde (800 places sur pontons) qui a ouvert en 2004, dix ans après les premières études préliminaires. Les

réalisations de tels ports sur des sites vierges de toute installation de plaisance resteront rarissimes en Bretagne, même si un nouvel équipement portuaire pourrait voir le jour à Roscoff sur le site de Bloscon. Pour autant, des projets portuaires devraient se concrétiser, mais il s'agira davantage d'extensions très importantes accompagnées de restructurations profondes des installations de plaisance existantes que de réalisations ex-nihilo stricto-sensu. Néanmoins, la physionomie des sites actuels sera à tel point modifiée par les aménagements à venir qu'il convient de classer ses projets parmi les créations portuaires.

Photographie 10

L'un des derniers nés des grands ports de plaisance bretons : Saint-Quay-Port d'Armor



Photographique : A. VIET. Autorisation : Port d'Armor

Ouvert en 1990, Saint-Quay-Port d'Armor est l'archétype du port îlot réalisé en avant du trait de côte, au delà du port d'échouage (en haut à gauche). Cet aménagement fut d'autant plus important qu'il se devait d'accueillir les navires de pêche professionnelle (partie droite du bassin) et les équipements nécessaires à cette activité sur les terre-pleins. Cette mixité portuaire pêche professionnelle et plaisance comportait deux avantages : d'une part une opposition probablement moindre que ce qui pouvait être envisagé l'équipement ne se destinait pas aux seuls plaisanciers (au contraire du port de Trébeurden), d'autre part l'obtention de fonds européens relatifs à l'activité de pêche.

Au-delà de la seule augmentation des capacités portuaires, l'objet de ces restructurations est davantage de rendre fonctionnels les ports concernés, notamment pour l'accueil des navires de passage (installation de pontons, mise à flot permanente du bassin portuaire, voire du chenal d'accès au port, développement des services portuaires, etc.). Dans les faits, les projets les plus à même de se concrétiser sont destinés à compléter le maillage portuaire régional en privilégiant des zones côtières dépourvues d'infrastructures aisément accessibles via la mer (ports d'équilibre, ports escales dont les accès sont peu affectés par les marées). Du fait des forts marnages, de telles structures sont rares en Bretagne nord et les projets les plus avancés s'y retrouvent : Plougasnou (5 à 600 anneaux au lieu des 350 bouées existantes), l'Aber Wrac'h (150 postes sur pontons envisagés), le port du château à Brest (487 anneaux) et surtout Saint-Cast-le-Guildo (prévision de 650 places sur pontons au lieu des 234 postes actuels sur bouées). A

l'instar de Saint-Quay-Port d'Armor en son temps, le projet portuaire de Saint-Cast bénéficiera des aides européennes puisqu'il prévoit l'accueil d'une activité de pêche professionnelle (photographie 11). On peut également évoquer le projet de la Ville Gilette à Saint-Brieuc, en aval du port du Légué (600 places envisagées). En Bretagne sud, citons le projet de restructuration du port de La Gravette à Préfailles (carte 16).

Photographie 11

Saint-Cast-le Guildo : une mixité portuaire plaisance – pêche professionnelle



Sur la Côte d'Emeraude, le port de plaisance de Saint-Cast-le-Guildo, fera l'objet d'une restructuration majeure doublée d'une extension de plus de 400 postes dans les années à venir. L'existence d'une activité de pêche professionnelle sur la concession, illustrée par la présence de bateaux de pêche (à gauche, sur la prise de vue) permettra de bénéficier de fonds européens dans l'optique de cet aménagement.

Crédit photographique : E. SONNIC, mai 2002

Par leur localisation respective, à mi-chemin entre les ports d'équilibre de Granville et de Saint-Quay (situation de Saint-Cast-le Guildo), et sur le parcours joignant les ports fonctionnels et aisément accessibles de Lézardrieux et Camaret (cas de Roscoff et de l'Aber Wrac'h), ces équipements constitueront les jalons indispensables pour compléter le maillage régional nécessaire à l'accompagnement de la croisière côtière.

➤ **Les équipements légers**

Ils correspondent aux port-abris dénués d'ouvrages d'une certaine ampleur (jetées, terre-pleins, etc.) et aux zones de mouillages affectées aux navires de plaisance. Leurs équipements peuvent consister en de simples mouillages (corps-morts, chaînes, bouts et bouées), un ponton flottant pour l'accueil des navires de passage, une cale de mise à l'eau pour les unités légères, des rangements pour les annexes, etc. Créer un mouillage organisé reste avantageux financièrement : 150 à 500 euros hors taxes par mouillage sans tenir compte du coût de revient des équipements terrestres (cales, râteliers pour annexes, ...). Le coût de revient sera supérieur dans le cas d'une organisation dense privilégiant l'embossage²⁹⁶ (photographie 12).

²⁹⁶ Embossage : système de mouillage par lequel le navire est amarré par la proue et la poupe, les deux chaînes étant généralement reliées à une chaîne mère. L'embossage est une technique employée dans les secteurs où les courants sont relativement marqués. On les retrouve notamment en rivière.

Carte 16

L'ossature portuaire de la croisière côtière bretonne



La Carte 16 souligne le sous-équipement manifeste de la Bretagne septentrionale, et surtout du Finistère nord, en terme d'unités portuaires adaptées à l'escale, et donc aisément accessibles. On notera le caractère saisonnier de l'escale de l'Aber Wrac'h, synonyme d'absence d'escale fonctionnelle depuis Tréguier et Lézardrieux jusqu'à Camaret et Brest en dehors de la haute saison. Bien que moins critique, la situation est comparable plus à l'est entre Granville et Saint-Quay-Portrieux. Si ce secteur est mieux protégé de la houle et des vents dominants que le sont les côtes nord et ouest du Finistère, les marnages réduisent l'accès de l'essentiel des infrastructures portuaires. En baie du Mont-Saint-Michel et dans les secteurs voisins (Côte d'Émeraude, baie de Saint-Brieuc, etc.), les amplitudes de marée sont effectivement les plus fortes d'Europe et parmi les plus importantes au monde. Précisons que les unités portuaires cartographiées sont celles assurant aux plaisanciers croisiéristes une escale d'un certain confort et accessible à tout moment ou presque. Certains ports, pourtant plus attractifs au regard de leur fréquentation (cf. carte 10, chapitre II), n'y sont donc pas représentés : Trébeurden, ports insulaires (Groix, Belle-Île), ports urbains de fonds d'estuaires ou de rivières (Vannes, La Roche-Bernard).

Photographie 12

Mouillages en embossage à Conleau



Crédit photographique : E. SONNIC, juin 2004

Au sud de Vannes, la zone de mouillage de Conleau s'étire le long de la rivière du Vincin. Les bateaux mouillent en embossage, ce qui permet de les amarrer en file indienne, très proches les uns des autres. Un grand nombre de navires peuvent ainsi être accueillis sur un espace restreint.

Officiellement, les nouveaux équipements légers, et notamment les zones de mouillages, ont été de plus en plus nombreux depuis une dizaine d'années. Mais cette recrudescence est essentiellement due à l'officialisation sous forme d'AOT²⁹⁷ groupées de mouillages alors non autorisés. Ces procédures d'officialisation, ont bénéficié d'un contexte particulièrement favorables depuis le milieu des années quatre-vingt-dix : une période de transfert de gestion de nombreux mouillages, jusqu'alors sous contrôle de l'Etat (DDE), à destination de collectivités locales (essentiellement des communes) ou, plus rarement, de structures associatives.

b) L'extension de ports ou de mouillages existants

On distinguera les extensions lourdes, pouvant modifier le périmètre des bassins, des extensions légères qui correspondent à des réaménagements internes aux concessions portuaires : ajout de pontons, densification des postes sur bouées d'un port ou d'une zone de mouillage. A l'instar des créations portuaires et au contraire des extensions légères (réalisées dans le périmètre existant affecté à la plaisance), les premières

²⁹⁷ AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine public maritime.

impliquent une procédure d'instruction et une étude d'impact suivie d'une enquête publique.

Une **extension lourde** a concerné le port du Crouesty en 2001. Elle constitua l'une des plus importantes opérations d'aménagement portuaire de ces dernières années en France (extensions et créations confondues). Deux darses supplémentaires furent creusées portant la capacité d'accueil du port de 1000 à 1432 postes sur pontons (photographies 13 et 13 bis). Plus récemment, en 2004, un autre port géré par la SAGEMOR fit l'objet d'un projet d'extension d'envergure : celui de Sainte-Catherine à Locmiquélic, en rade de Lorient. Près de 250 postes sur pontons se sont ajoutés aux anneaux existants portant la capacité d'accueil à 466 places.

Assez peu de ports sont susceptibles de faire l'objet d'une telle opération. Les procédures nécessaires sont comparables à celles d'une création portuaire. Au Crouesty, la situation était particulière puisque l'extension fut réalisée sur des réserves foncières de la concession portuaire, réserves constituées à l'époque de la création de la station (mais étant donné l'ampleur des aménagements, il serait impropre de parler d'extension légère). Le Syndicat Mixte des Ports et Bases Nautiques du Morbihan (Maître d'ouvrage) et la DDE. (Maître d'œuvre) ont ainsi pu réaliser la dernière grand phase de cet aménagement portuaire sans difficulté majeure, malgré des oppositions d'associations de riverains ou d'écologistes. Quant au port de Locmiquélic, bien que ses capacités aient plus que doublé, ses nouveaux aménagements ne sont pas irréversibles au contraire du creusement d'un bassin, de la réalisation de terre-pleins ou de la construction de digues d'enrochements. Dans les faits, quelques centaines de mètres de pannes (ou pontons) ont été ajoutées, notamment en prolongeant les appontements existants. Parallèlement, la mise en place de pontons brise-clapot a permis d'assurer la protection du plan d'eau portuaire nouvellement agrandi. Quelques projets d'agrandissement d'ampleur comparable pourraient tout de même aboutir dans les années à venir. A Paimpol, un bassin supplémentaire est projeté pour 400 places supplémentaires sur pontons. Autant sont envisagées au port du Moulin-Blanc à Brest qui est déjà le premier port de plaisance en Bretagne. Plus incertain, le port de Saint-Jacques serait également concerné par un projet d'extension relativement important selon l'Agence française de l'ingénierie touristique (ajout d'environ 300 postes). Mais plus nombreux sont les projets ajournés ou révolus, du fait de montages financiers jugés insuffisants, d'études de faisabilité peu concluantes ou d'oppositions trop importantes

aux différents projets. Parmi d'autres exemples on peut citer Dinard, Fréhel ou Cléder en Bretagne nord, Vannes²⁹⁸, Ambon ou Billiers sur le littoral sud.

Photographies 13 et 13 bis

L'extension du port du Crouesty en 2001



Photographie : Ph. PLISSON, SAGEMOR, 1998



Photographie : J.-M. LIOT, SAGEMOR, 2002

Ci-contre, en haut, la marina du Crouesty en 1998 avant les travaux d'extension entamés fin 1999 et achevés en juin 2001. La superficie de la darse nord-ouest au centre gauche a été doublée, tandis qu'au sud-ouest de la concession, au centre droit, une nouvelle darse a été créée (darse sur-ouest). Cette extension confère au port son aspect définitif.

En passant de 1000 à 1432 anneaux, le port du Crouesty est devenu l'un des quatre plus grands de la façade Manche-Atlantique française. Les autres étant celui des Minimes à La Rochelle avec 3300 anneaux, Arcachon avec 2600 places, et le Moulin-Blanc à Brest (1460 postes) qui envisage une extension de 400 à 500 nouveaux anneaux.

Les **extensions légères** sont plus simples à mettre en œuvre, car réalisées dans le périmètre existant affecté à la plaisance. Elles n'entraînent pas d'instruction de type « création / extension » et ont donc été bien plus fréquentes que les aménagements lourds ces dix ou quinze dernières années. Les projets en cours devraient d'ailleurs confirmer cette tendance. Ces extensions ont probablement porté sur 5 à 10 % des capacités portuaires françaises et davantage en Bretagne où de très nombreux sites, dépourvus de darses ou de bassins à flot, se prêtent davantage à ce type d'aménagement : ports de rivières par exemple. A l'instar des ports de plaisance, plusieurs zones de mouillages ont également fait l'objet d'extension légères dans un

²⁹⁸ Il est ici fait allusion à un projet d'aménagement datant des années quatre-vingt (alors envisagé à 1 km en aval de l'actuel port de plaisance) et non au projet portuaire actuel qui correspond à une reconfiguration sur place du port de plaisance.

passé proche. On les retrouve dans des secteurs de forte pression de la demande : golfe du Morbihan, Vallée de la Rance. Dans les faits, les extensions peuvent se traduire par l'ajout ou l'allongement d'un ponton ou d'une ligne de mouillages ainsi que par une densification des postes : insertion d'un ponton, réduction des aires d'évitage²⁹⁹ des postes sur bouées. Au cours de la période correspondant à nos activités de recherches, depuis fin 1999, de nombreuses unités portuaires ont ainsi vu croître leur capacité d'accueil de plusieurs dizaines, voire de plus d'une centaine de postes : Le Conquet (40 places en plus), Brest (135), Crozon-Morgat (134), Bénodet (90), Etel (130), Port-Haliguen (51), Port-Blanc - L'Île aux Moines (101), Arradon (125), Arzal-Camoël (100), La Baule - Le Pouliguen (30)... les exemples sont légions.

Si une extension supérieure à 100 postes peut paraître conséquente, elle est à rapporter à la capacité d'accueil initiale du port concerné. En passant de 1325 à 1460 anneaux, le port du Moulin-Blanc à Brest a connu en 2003 une extension somme toute modeste. La situation du port d'Arzal-Camoël, 927 anneaux en 2002 au lieu de 827 auparavant, est comparable. Certains ports plus modestes n'ont pas subi une mais deux ou plusieurs extensions légères successives. Dans le golfe du Morbihan, le port d'Arradon en a connu cinq depuis 1999. Ses capacités ont ainsi augmenté de 71 % en cinq ans et une extension supplémentaire de l'ordre de 50 places est envisagée. Si cet agrandissement aboutit le potentiel d'accueil du port aura doublé depuis 1999 (175 à 350 postes).

L'extension légère reste probablement la solution la plus simple techniquement, réglementairement, tout en étant la moins coûteuse pour le développement des capacités portuaires. Une disposition plus rationnelle des pontons flottants ou des corps-morts peut également offrir davantage de places, sans pour autant étendre l'aire du plan d'eau portuaire.

c) L'utilisation des friches portuaires

Au sens large, les friches portuaires correspondent à tous les espaces portuaires traditionnels laissés à l'abandon ou sous-utilisés. De nombreux équipements rentrent dans cette définition : quais, cales, terre-pleins, hangars, etc. Dans un rapport de 1996³⁰⁰, le CSNPSN (Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports

²⁹⁹ Aire d'évitage : zone à peu près circulaire dans laquelle un navire évite autour de son mouillage. La dimension de cette aire est relative, en plus de la taille du navire, à la longueur de la chaîne fixée au corps-mort. Diminuer la longueur de chaîne entraîne la réduction de l'aire d'évitage.

³⁰⁰ D'ABOVILLE Gérard, CSNPSN, *Nautisme et réhabilitation des friches portuaires*, 1996.

Nautiques) suggère de considérer les critères suivants pour définir une friche portuaire nécessitant une réhabilitation :

- absence d'activité économique depuis une longue période,
- impossibilité du retour à l'activité économique à laquelle était affecté le lieu ou l'espace concerné (ce second point pose la question des critères à retenir pour décider de la possibilité ou non du retour d'une activité traditionnelle).

Le recul regrettable d'activités halieutiques ou de commerce dans la seconde moitié du XX^e siècle, conjugué au développement remarquable des activités touristiques et de loisirs en bord de mer, s'est traduit par une mutation profonde de nombreux quartiers portuaires. Dans certains d'entre-eux, des bassins ont simplement été comblés afin d'aménager des aires de stationnement, souvent considérées comme indispensables à l'ère de l'automobile. Ailleurs, la plaisance s'est régulièrement affirmée : Saint-Goustan, Dinan. Mais dans la plupart des cas, un équilibre a été trouvé afin de permettre l'accueil conjoint des voitures et des bateaux (Vannes, Lorient, Saint-Malo...). En Bretagne, environ une trentaine de ports de plaisance, déjà anciens, sont le résultat de la reconversion de friches portuaires (cf. photographies 14 à 18 et carte 17).

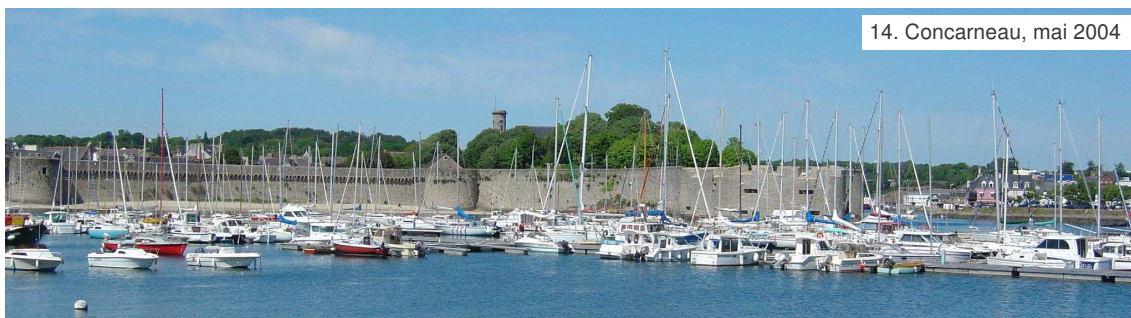
L'intérêt de ces friches est multiple. D'abord, les infrastructures lourdes existent déjà. En conséquence, aménager un tel port est bien moins onéreux qu'une réalisation ex-nihilo (coût de revient par anneau environ quatre à cinq fois moindre qu'un port de plaisance classique selon l'AFIT³⁰¹ : 4 à 20.000 € contre 30 à 50.000 €). Par ailleurs, les inévitables précautions environnementales sont infiniment moins contraignantes que dans un environnement côtier vierge de constructions humaines. A de nombreuses reprises, la plaisance a donc permis la requalification de quartiers portuaires urbains (Binic, Morlaix, Concarneau, Saint-Goustan, etc.) et des possibilités existent encore. On peut au passage envisager les choses différemment : la plaisance est-elle « le bon samaritain » volant au secours des friches portuaires, ou ces dernières ne constituent-elles pas autant de bouées de sauvetage pour une activité en mal d'espace ? Toujours est-il que selon l'AFIT, ces reconversions pourraient permettre l'offre de plus de 2500 places en Bretagne (données 2002) et des projets existent par exemple à Nantes, Lesconil... Parmi eux, celui du port du château à Brest, qui bénéficie de la mise à disposition par l'Etat d'espaces jusqu'alors affectés à la Défense. Le contexte des

³⁰¹ Bien que l'ODIT France ait remplacé l'AFIT depuis 2005, nous ferons essentiellement référence à cette seconde appellation étant donné que l'ensemble des rapports de cet organisme auxquels nous nous référons sont antérieurs à 2004.

dernières années (disparition de la conscription, réduction de la flottille) explique le retour à la vie civile de ces espaces. Cet équipement, dont la mise en service est annoncée pour l'été 2008, devrait offrir 487 nouvelles places sur pontons à proximité du centre-ville.

Photographies 14 à 18

Ports traditionnels bretons reconvertis à la plaisance



14. Concarneau, mai 2004



15. Dinan, mai 2002

Concarneau (ci-dessus), Dinan (ci-contre), Morlaix (ci-dessous à gauche), Vannes (à droite) et Camaret sont des exemples parmi d'autres de ports traditionnels de pêche (Concarneau, Camaret) ou de commerce reconvertis totalement ou partiellement à la plaisance. Bénéficiant d'un patrimoine architectural reconnu, datant souvent de l'époque médiévale, les villes concernées ont pu combiner plaisance et tourisme urbain et retrouver un nouveau souffle après le déclin de l'abandon de l'activité portuaire traditionnelle.



16. Morlaix, février 2004



17. Vannes, avril 2000

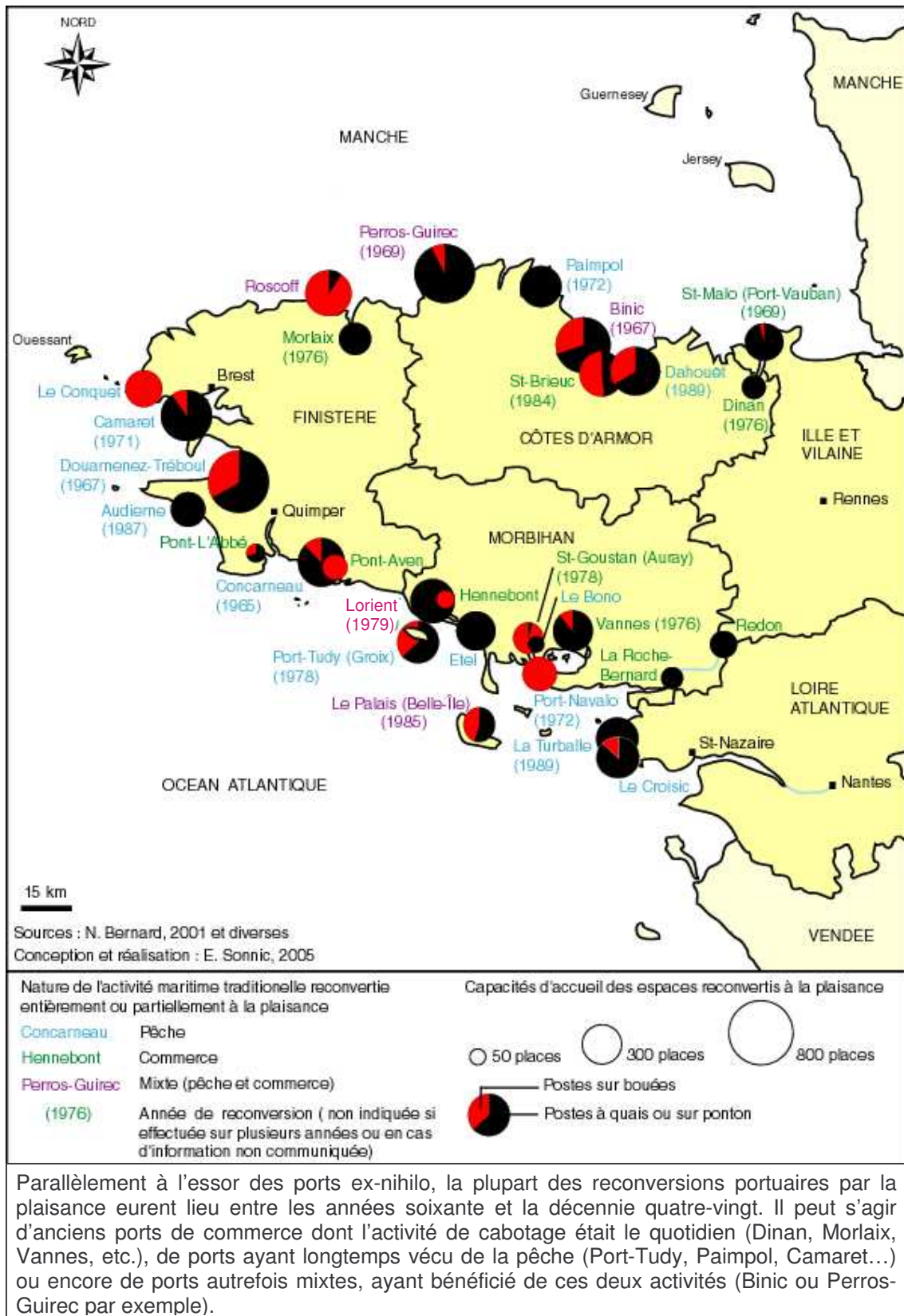


18. Camaret, juin 2005

Crédit photographique : E. SONNIC

Carte 17

Les principaux ports traditionnels bretons reconvertis à la plaisance



Affecter à la plaisance ces espaces portuaires traditionnels peut toutefois s'avérer délicat. Les obstacles relèvent cependant plus de blocages sociaux et psychologiques que de contraintes financières ou réglementaires. Les professionnels de la mer, les riverains ou plus généralement les autochtones, peuvent supporter difficilement *la confiscation de l'outil de travail, voire le détournement de la mémoire et de l'héritage maritime du site*.³⁰² C'est un sentiment on ne peut plus légitime, surtout dans une région intimement liée, depuis des siècles, au commerce maritime et à la pêche. Si l'activité traditionnelle est révolue depuis des décennies, le maintien en l'état d'une friche portuaire aide à son souvenir et peut même être synonyme d'espoir de son retour à plus ou moins long terme (il conviendrait parfois d'utiliser le terme de jachère portuaire plutôt que celui de friche). Par contre, dans les esprits, l'appropriation des équipements traditionnels par la plaisance, peut, tout au moins symboliquement, sonner le glas d'une activité portuaire commerciale, de pêche, voire militaire. En outre, aux yeux de certains, une activité à forte connotation touristique ou de loisir, telle que la plaisance, n'est pas forcément digne de supplanter l'activité traditionnelle. Aussi, un projet de réhabilitation de friche portuaire sous entend t-il une étude port par port, une rencontre avec les principaux protagonistes concernés (professionnels portuaires, élus, administrations, riverains). Il ne faut surtout pas remettre en cause des activités vivotant mais qui pourraient retrouver un nouvel élan avec une conjoncture favorable.

d) Les ports à sec et les parcs à bateaux

Il ne faut pas faire d'amalgame entre les ports à sec, les parcs à bateaux et les multiples espaces prévus pour le gardiennage à terre des bateaux de plaisance. En effet, plusieurs ports, mais également beaucoup de chantiers navals proposent un service d'hivernage ou de gardiennage³⁰³ pour entreposer les bateaux pendant la basse saison, en dehors des périodes de navigation. Il arrive aussi que des propriétaires terriens réservent certaines de leurs parcelles pour le gardiennage de bateaux ou de caravanes. **Les ports à sec** (ou ports à terre) sont très fréquents aux Etats-Unis, et assez bien développés sur les côtes françaises de Méditerranée où leur apparition remonte à la fin des années soixante-dix. Parmi elles, Port-Napoléon à Port-Saint-Louis du Rhône accueille 2000 navires tandis que les ports à sec de Port-Maritima (Martigues) et Port-Inland (Mandelieu) comptent 800 places chacun. Leur avènement semble être le signe d'un haut niveau général de

³⁰² BERNARD Nicolas, BOUVET Yvonne, *Les enjeux de la reconversion des ports traditionnels à la plaisance en Bretagne*, 2001.

³⁰³ Au contraire de l'hivernage qui n'est qu'une solution de stockage en basse saison lorsque le bateau ne navigue pas, le gardiennage implique aussi une surveillance du navire par le gestionnaire du site.

saturation des ports de plaisance. Encore rarissimes en Bretagne en 2000 (un port de ce type à Paimbœuf, pouvant accueillir 150 bateaux), plusieurs unités ont été créées depuis. Toujours en Bretagne sud dans un premier temps, à Saint-Philibert en 2002 (photographie 19) et Loctudy en 2004 (500 places -ce dernier est cependant peu fonctionnel aux dires de responsables portuaires voisins-). Un port à sec a ensuite vu le jour en Bretagne septentrionale, malgré les forts marnages synonymes de surcoût de réalisation. Il s'agit de celui de Kerpallud à Paimpol, ouvert en 2005 (84 places et extension prévue pour l'accueil de 320 bateaux à terme). D'autres projets pourraient aboutir dans les prochaines années (Saint-Brieuc, Penvénan). Le port à sec devient donc une option d'aménagement de plus en plus fréquente sur le littoral breton.

Photographie 19

Le port à sec de Saint-Philibert



Crédit photographique : E. SONNIC, mars 2005

Sur la rive gauche de la rivière de Crac'h, dans le Morbihan, le port à sec de Saint-Philibert (60 postes lors de son ouverture en 2002) offre en 2005 une centaine de places pour bateaux à moteur de petites tailles et de faible tirant d'eau. Situé à quelques centaines de mètres du grand port de plaisance de la Trinité-sur-Mer, dans un secteur où la pression de la demande est extrêmement forte, il constitue une alternative aux traditionnels ports à flot.

Cette apparition tardive des ports à sec en Bretagne s'explique diversement. Une infrastructure de ce type nécessite des terre-pleins suffisamment vastes, des moyens de manutention adéquats (ascenseurs, slips, chariots élévateurs, etc.) et un accès direct à la mer, le tout devant garantir un retrait et une mise à l'eau rapide des navires afin de se rapprocher au maximum des conditions de fonctionnement d'un port à flot synonyme d'immédiateté d'embarquement. De plus, dans la perspective d'une réalisation de port à sec, il est préférable que le marnage soit limité (inférieur à 5 mètres afin d'assurer les manutentions de manière permanente et rapide). Toutes ces conditions sont assez difficiles à réunir au sein d'une même enceinte portuaire.

Par ailleurs, cette solution concerne majoritairement les bateaux à moteur qui sont plus aisément superposables. Les « étagères » à bateaux ne pouvant accueillir des embarcations dotées d'un mât de plusieurs mètres, les ports à sec adaptés à l'accueil des voiliers sont gourmands en terme d'espace car organisés sur un seul niveau (exemple de Port-Maritima à Martigues). Les bateaux y sont entreposés à l'aide de bers³⁰⁴. La

³⁰⁴ Ber : charpente en bois ou métallique permettant le support ou le maintien en position verticale des bateaux munis d'une quille et parfois utilisée pour la mise à l'eau des navires.

surface au sol nécessaire est d'autant plus importante qu'un port à sec s'accompagne inévitablement d'une aire de stationnement pour les automobiles de ces usagers.

Que le stockage soit organisé sur un ou plusieurs niveaux, le port à sec implique une surface terrestre au contact ou très proche du plan d'eau (quelques dizaines de mètres à Saint-Philibert), un linéaire de quai pour assurer la mise à l'eau des bateaux, ainsi qu'un ponton ou un quai d'attente pour les navires à extraire de l'eau suite à une sortie en mer. Au moins deux engins de levage sont également nécessaires, l'un devant remplacer l'autre en cas de panne.

Au-delà de ces considérations techniques, de telles infrastructures peuvent aussi poser le problème de l'intégration au site. A l'initiative de la région Languedoc-Roussillon, un guide destiné aux gestionnaires de port de plaisance préconise d'ailleurs, dans la perspective de la réalisation d'un port à sec, de prévoir sur son pourtour *des plantations arborées constituées de plusieurs essences pour ne pas créer un écran visuel linéaire*.³⁰⁵

Quant au coût de revient d'une place au sein d'un port à sec, elle est relativement économique puisque comparable à celui d'une place dans le cadre d'une réhabilitation de friche portuaire : 5 à 15.000 € en fonction des caractéristiques du site (importance du marnage) et de la taille de l'infrastructure. Conséquence, le coût du stockage s'en trouve réduit au bénéfice du gestionnaire et du plaisancier. Ce dernier réalise également des économies au niveau de l'entretien du navire (absence de frais de carénage) et le gardiennage est généralement mieux assuré que dans un port à flot.

Le **parc à bateau** est une solution supplémentaire d'offre de places à terre, n'ayant pas le statut de port toutefois. A la différence du port à sec, une telle structure est située en arrière du littoral sans accès direct à la mer. Sa création est donc censée poser moins de problèmes sur le plan du foncier. En revanche, les opérations de manutention des bateaux (transport, mise à l'eau, ...) sont plus longues et cette option est donc adaptée aux utilisateurs de bateaux sortant rarement en mer. Si le parc à bateau est aujourd'hui une alternative possible pour le stationnement des navires de plaisance, la nouveauté du concept fait qu'il est encore rare (aucune structure de ce type en Bretagne). On manque donc de recul pour évaluer la fonctionnalité et la légitimité d'un tel équipement qui devrait cependant constituer l'une des solutions les plus économiques (100.000 €, voire davantage dans les sites à marée).

³⁰⁵ BECOM, Centre régional de la plaisance, des industries et du tourisme nautique, *Guide pratique à l'usage des gestionnaires*, 2003.

B.3.2. Un désir manifeste d'offre de places supplémentaires pour la plaisance...

a) Un grand nombre de projets

Extensions, réaménagements de sites portuaires, ports à terre et parcs à bateaux, équipements portuaires légers, réhabilitations de friches portuaires : les moyens de répondre à la demande de place sont variés. Toutefois, quelque soit l'option choisie, elle répond autant de l'opportunité que de la seule volonté politique. Chaque site a ses spécificités qu'il s'agit de prendre en compte dans une perspective d'offre de places supplémentaires pour la plaisance. Quoiqu'il en soit, les projets sont nombreux en Bretagne et 41, plus ou moins crédibles, ont été relevés dans le cadre de cette étude (tableau 2). La moitié concerneraient des extensions légères, 29 % des agrandissements plus lourds et des projets de ports à sec. En outre, parmi les réalisations ou extensions lourdes, plusieurs projets semblent très incertains (Saint-Jacques, Dinard, Lannion).

b) Le CODCAP, témoin d'une volonté de développement des capacités portuaires

Le Comité pour le Développement des Capacités d'Accueil pour la Plaisance (CODCAP) est né en novembre 2003 afin de sensibiliser les acteurs locaux au manque de places portuaires et de promouvoir les différentes options précédemment citées d'offre de places pour bateaux de plaisance. Il regroupe les principaux organismes désireux de satisfaire la demande que sont la FFPP, la FIN, l'AFIT, le CSNPSN, le Ministère de l'Équipement à travers la DTMPL et l'ANEL³⁰⁶. Concrètement, le CODCAP identifie et suit les projets d'offre de places. Dans le but de favoriser l'émergence et l'aboutissement de projets, il informe sur les montages juridiques, administratifs et financiers nécessaires à leur mise en œuvre. Il contribue parallèlement aux propositions pour l'assouplissement de réglementations susceptibles de freiner les initiatives locales.

B.3.3. ...mais une perspective démographique incitant à la prudence

Aussi forte soit la demande, *il ne faut pas perdre de vue certaines données du contexte démographique : nous sommes dans une phase de papy boom*³⁰⁷ rappelait un ancien responsable du port de Vannes. Les futurs plaisanciers (ceux inscrits sur listes d'attente en tête) compenseront-ils à moyen terme les départs inéluctables ? Cette question apparaît d'autant plus légitime que la part des personnes de plus 50 ans est plus

³⁰⁶ ANEL : Association Nationale des Elus du Littoral.

³⁰⁷ LE NORCY Jean-Yves, *Entretien du 17 avril 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

importante parmi la population plaisancière qu’au sein de la population adulte française dans son ensemble. Les quelques assemblées générales d’associations de plaisanciers auxquelles on a pu assister le confirment : les personnes retraitées y sont largement majoritaires. Il est vrai qu’avoir beaucoup de temps libre se prête assez bien à la pratique de la navigation de plaisance. En ce sens, les retraités sont logiquement privilégiés et donc fortement représentés parmi les utilisateurs de bateaux. Ce fort taux de plaisanciers de plus de 50 ou 60 ans, s’explique également par les niveaux des revenus généralement plus élevés en fin de carrière (même si, au sein de ces classes d’âges, bien des personnes sont financièrement dans la difficulté). Un fort pouvoir d’achat constitue souvent un préalable à la possession d’un navire de plaisance dont le coût avoisine les 15.000 € dans les premiers prix à l’état neuf. De plus, ce type de produit décote lentement et se maintient longtemps à des prix élevés sur le marché de l’occasion tandis que les inévitables frais annexes (carénage, accastillage, mécanique, plein de carburant) n’en font pas non plus un loisir économique.

Les résultats de l’une des enquêtes menées pour cette étude confirment le décalage entre la répartition par classe d’âges des plaisanciers d’une part (graphiques 25 à 27) et de la population adulte française d’autre part (graphique 28). Celle-ci, réalisée de juin à octobre 2004 auprès de 265 plaisanciers abonnés ou en escale dans des ports et mouillages morbihannais et costarmoricens, fait état d’une grande majorité d’individus de plus de 50 ans (72 % de l’échantillon). Ce résultat est proche de ceux obtenus suite à d’autres enquêtes, telles que celle conduite en 2000-2001 par l’UNAN-M (Union des Associations de Navigateurs du Morbihan)³⁰⁸ auprès de ses adhérents : 77% des sondés ayant répondu étaient alors âgés de 50 ans ou plus. Or, selon le recensement de 1999, les classes d’âges de plus de 50 ans représentent « seulement » 41 % de la population adulte masculine³⁰⁹ française.

Naviguer implique souvent un certain niveau de vie et du temps libre et il semble que la plaisance « recrute » massivement au sein des classes d’âges de 50 ans et plus. Au regard de la pyramide des âges de la population française (graphique 29), et sous réserve d’une conjoncture économique favorable, la pression de la demande devrait rester forte dans les deux décennies à venir. En revanche, lorsqu’à partir de 2025, les

³⁰⁸ UNAN-Morbihan, *Enquête auprès des membres de l’UNAN-Morbihan*, 2001,

³⁰⁹ Les 265 plaisanciers ayant répondu étant des hommes à près de 99 %, il est préférable de comparer leur répartition par classe d’âges à celle de la population française masculine.

individus nés après le baby-boom atteindront 50 ans et plus, le potentiel de plaisanciers pourrait-être moindre.

Tableau 2

Projets d'aménagement portuaire identifiés ou repérés en Bretagne

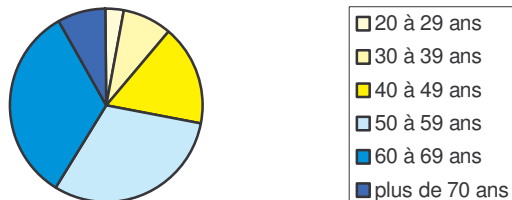
Lieu	Type de projet	Etat du projet (et date probable d'aboutissement)	Capacité actuelle	Capacité après projet
			b = bouées / p = pontons	
La Vicomté sur Rance	Extension légère	?	258 p	?
Dinard	Extension	Ajourné	500 b	?
St-Cast le Guildo	Création - extension	Etude en cours (2006)	234 b	650 p
Erquy	Extension légère	?	280 b	? b
Dahouët	Extension	?	329 p + 170 b	?
La Ville Gillette (St-Brieuc)	Création port à sec	En cours (2005)	0	70 à terre
Le Légué (Plérin St-Brieuc)	Création - extension	Etude en cours	130 b	600 p
Binic	Extension	?	420 p + 180 b	?
Saint-Quay-Portrieux	Extension légère	?	1030 p	?
Kerpallud (Paimpol)	Extension port à sec	Etude en cours	84	236 à terre
Paimpol	Extension	Etude en cours	330 p	730 p
Pontrieux	Extension légère	Extension légère	170 quai	?
Lézardrieux	Extension légère	?	662 p + b	?
Penvénan	Création port à sec	Etude initiale à lancer	0	? à terre
Tréguier	Extension légère	Etude en cours (2005)	350 p	?
Le Linkin (Perros-Guirec)	Extension légère	Etude en cours (fin 2005)	730 p	798
Lannion	Création	Ajourné	0	?
Plougasnou	Création - extension	Etude en cours	350 b	600 p
Roscoff - Blosson	Création	Etude en cours	0	500 p
Aber Wrac'h	Extension	Etude en cours	52 p + 30 b	? p
Le Moulin-Blanc (Brest)	Extension	Etude en cours	1465 p	1865
Port du Château (Brest)	Création / extension	Etude en cours (2008)	70 b	487 p
Camaret	Extension légère	?	471 p + 50 b	570 p + b
Le Guilvinec	Extension légère	?	244 b	272 b
Lesconil	Extension légère	?	95 b	?
Loctudy	Extension légère	?	606 p + 74 p	747 p + b
Corniquel (Quimper)	Création port à sec	?	25 b	25 b + ? à terre
Bénodet	Extension légère	?	480 p + 200 b	780 p + b
Guidel	Extension légère	Etude en cours (2007)	95 p	190 p
Le Kernével	Extension légère	Etude en cours (2008)	700 p + 47 b	980
Port-Louis	Extension	Etude en cours (2008)	200 p + 42 b	450 p + b
Etel	Extension légère	Etude en cours (2005)	296 p	346 p
Saint-Philibert	Extension port à sec	Etude en cours (2005)	100 à terre	? à terre
Ile aux Moines	Extension légère	Etude en cours (2005)	76 p + 285 b	450 b + p
Arradon	Extension légère	Etude en cours	260 b + 40 p	310 b + 40 p
Vannes	Création port à sec	Envisagée	0	? à terre
Saint-Jacques (Sarzeau)	Extension	?	350 b	660 ?
Le Folleux (Béganne)	Extension légère	?	231 p + 91 b	360 p + b
Redon	Extension légère	Etude en cours	141 p	220 p
La Roche-Bernard	Extension légère	Etude en cours (2005)	344 p + 177 b	396 p + 177 b
Piriac	Extension légère	?	500 p + 140 b	880 p + b
La Baule - Le Pouliguen	Extension légère	?	750 p	780 p
Paimbœuf	Extension légère	?	15 p	115 p
La Gravette (Préfailles)	Création - extension	Etude en cours	350 b	? p

L'expérience démontre qu'une part non négligeable des projets identifiés ou repérés ci-dessus n'aboutiront sans doute pas. Des aménagements envisagés par le passé, notamment dans les années 1980, ont été probablement définitivement ajournés. Il ne font en tous cas plus parler d'eux : Billiers, Ambon ou encore Vannes - Larmor-Gwened en Bretagne sud, Cléder, Fréhel, projet d'extension de Dinan en Bretagne septentrionale. Mais ces 44 projets témoignent de la volonté de certains acteurs de développer les capacités portuaires régionales (membres de l'industrie nautique, gestionnaires portuaires, certains élus, services de l'Etat...). On remarquera la prédominance des extensions légères (52 % des aménagements envisagés) qui, pour la plupart, devraient aboutir. L'essor récent des ports à sec semble se confirmer (près de 14 % des projets sous forme de création ou d'extension d'une structure de ce type).

Sources : ODIT France (ex AFIT), APPB, ACT-Ouest et diverses

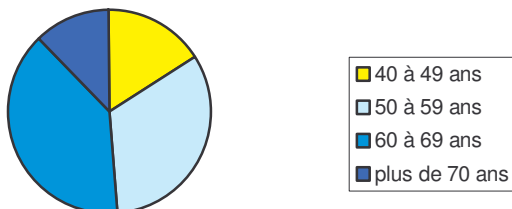
Graphique 25

La répartition des plaisanciers abonnés ou en escale dans les ports morbihannais et costarmoricains par classe d'âges



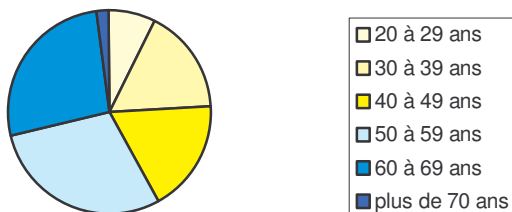
Graphique 26

La répartition des plaisanciers abonnés par classe d'âges dans les ports morbihannais et costarmoricains



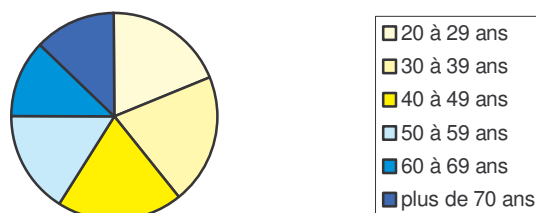
Graphique 27

La répartition des plaisanciers en escale par classe d'âges dans les ports morbihannais et costarmoricains



Graphique 28

Répartition par classe d'âges de la population française masculine de 20 ans et plus en 1999



On notera la très faible proportion de plaisanciers de moins de 50 ans en général (28 %, graphique 24) mais surtout celle des abonnés en particulier (16 %, graphique 25). Au sein des plaisanciers en escale la part des jeunes plaisanciers représenterait 42 % de l'ensemble. De tels écarts méritent une explication, d'autant plus que les plaisanciers visiteurs sont souvent abonnés à l'année dans un autre port.

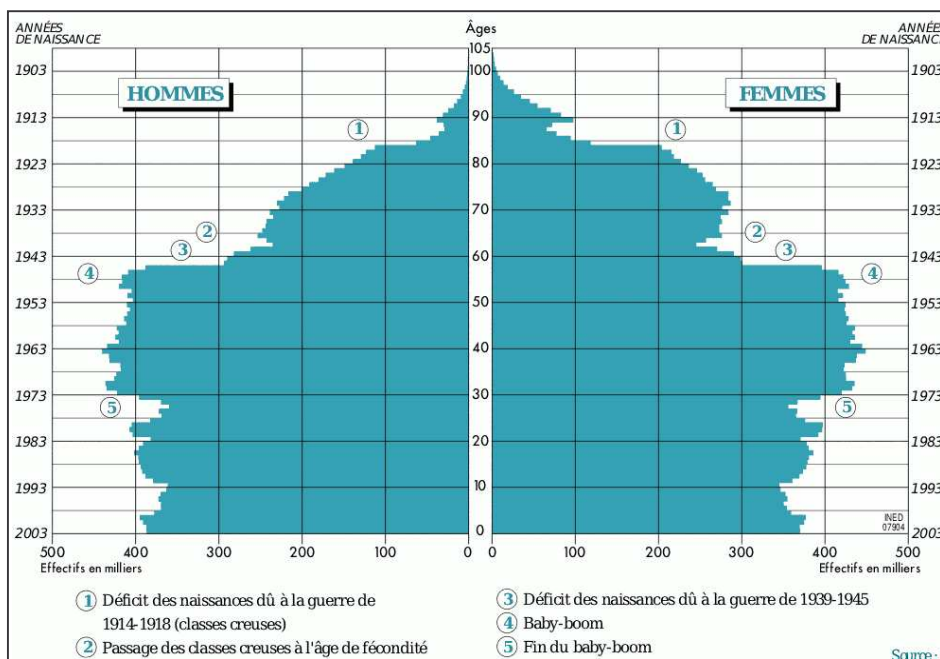
Les questionnaires d'enquête destinés aux plaisanciers abonnés dans nos différents ports et mouillages tests (Saint-Quay-Port d'Armor, Arradon, Le Crouesty, Vannes, l'Île-aux-Moines, Larmor-Baden et Kerners à Arzon) furent majoritairement expédiés par courrier postal et environ 23 % avaient été retournés. Il est possible que les plaisanciers salariés, davantage occupés par leur activité professionnelle, aient moins répondu que les retraités. Les résultats relatifs au seul port d'Arradon nous le confirment (les questionnaires avaient été diffusés et récupérés de la main à la main via le service de rade). Dans ce port, près de 40 % des abonnés interrogés avaient moins de 50 ans.

Quant à nos questionnaires « escales » ils ont été diffusés directement sur les pontons lors de l'été 2004. La répartition des plaisanciers par classe d'âges était effectivement moins déséquilibrée (42 % de moins de 50 ans donc). Il pourrait donc être pertinent de se contenter des seuls plaisanciers en escale pour obtenir la répartition par classe d'âge la plus représentative de l'ensemble de la population plaisancière.

Cependant, il est possible que les plaisanciers retraités répartissent plus équitablement leurs sorties en mer sur l'année et notamment au profit de l'avant et de l'après saison. Aussi sont-ils peut-être sous-représentés parmi les plaisanciers visiteurs. La part des plus de 50 ans est probablement comprise entre 58 et 72 % et représente peut-être les deux tiers de l'ensemble alors que ces classes d'âges totalisent 41 % de la population adulte masculine française.

Graphique 29

La pyramide des âges de la population française en 2003



La démographie tempèrera les perspectives de croissance les plus optimistes. Certes, sauf crise majeure, les renouvellement de plaisanciers devraient se poursuivre encore une quinzaine ou une vingtaine d'années. Au-delà de 2020 ou 2025, l'avenir est par contre plus incertain.

Source : INSEE, 2004

Cette perspective démographique invite donc à la prudence. Elle devrait n'encourager l'offre de places supplémentaires que sous certaines conditions : équipements légers, faciles à démanteler si besoin est (mouillages sur corps-morts ou de préférence ancres à vis –illustration 13, page 230–), les brise-clapots et les pontons flottants plutôt que les digues de protection et les quais d'amarrage, etc. Il est également possible d'optimiser les capacités d'accueil existantes en adoptant une gestion dynamique des places portuaires, qu'il convient d'évoquer maintenant.

B.3.4. Une gestion optimisée des capacités favorisée par la mise en réseau des ports de plaisance : une réponse partielle à la saturation portuaire

a) La gestion optimisée des capacités portuaires ...

Face à la pression de la demande et afin de satisfaire un maximum de plaisanciers plusieurs gestionnaires portuaires agissent déjà en ce sens, particulièrement sur les littoraux français de la Manche et de l'Atlantique. C'est ce que nous a d'ailleurs précédemment appris l'enquête *Voiles et Voiliers*³¹⁰ : les responsables de ports de plaisance affectent volontiers aux propriétaires de navires prospecteurs de places annuelles, des postes temporaires a priori réservés aux visiteurs ou pour l'hivernage (cf. graphiques 21 et 22). Les navires sont ensuite susceptibles d'être déplacés dans la

³¹⁰ BRUN Christophe, FLEURY Delphine, *Oui, j'ai trouvé une place de port !*, 2004.

concession portuaire de places visiteurs en places d'hivernage en passant par des places délaissées momentanément par des plaisanciers abonnés en croisière. Parallèlement, des bateaux temporairement inutilisés, peuvent être transférés de leurs places attirées à l'année vers des postes d'hivernage à terre, libérant ainsi des postes à flot. Ces gestions dynamiques des places portuaires s'intensifient en haute-saison lorsque des bateaux en hivernage retrouvent leur anneau à l'approche des week-ends de printemps. Afin de faciliter la gestion de ces mouvements internes aux ports adoptant une telle pratique, il est demandé aux plaisanciers bénéficiant d'un contrat annuel de prévenir, dans la mesure du possible, de leurs dates de départ et de retour.

b) ... améliorée par la mise en réseau des ports de plaisance

Ces gestions dynamiques des places de ports sont plus facilement développables dans le cadre d'accords conclus entre plusieurs unités portuaires. Un même effectif de port de plaisance fonctionnant en réseau est susceptible d'accueillir jusqu'à 5 %³¹¹ de bateaux de plus que dans un système où chaque port gère ses capacités isolément et sans politique dynamique particulière. Encore rares, de telles gestions dynamiques existent déjà et l'expérience française la plus ancienne concerne notre secteur d'étude. Il s'agit de l'opération *Passeport Morbihan* qui existe depuis 1984. Cette mise en place précoce s'explique par l'existence d'une SAEM morbihannaise à qui la gestion de neuf ports de plaisance a été confiée : la Sagemor. Neuf ports pour un seul et unique gestionnaire : la situation se prêtait bien à une gestion dynamique et en réseau des places portuaire. Progressivement, de nouveaux ports de plaisance, pourtant sous le contrôle d'autres autorités (communes, autre société d'économie mixte, syndicat intercommunal), ont rejoint les ports Sagemor en tant que partenaires et une vingtaine de sites sont désormais liés par le *Passeport Morbihan*. Certains d'entre-eux sont localisés dans des départements proches (carte 18). Les usagers des ports gérés par la Sagemor ont largement adhéré à la démarche : en 2004, alors que les ports concernés totalisaient 6200 places à flots, près de 4000 plaisanciers y étaient titulaires d'un « passeport ».

En proposant des avantages tarifaires aux bateaux qui naviguent le *Passeport Morbihan* favorise la libération d'anneaux dans les ports concernés. Il en fait ensuite profiter d'autres plaisanciers. La capacité d'accueil globale reste la même, mais davantage de plaisanciers peuvent être satisfaits par cette gestion dynamique. Le principe du

³¹¹ Pourcentage avancé par DUCHÊNE Philippe, directeur du cabinet Act-Ouest, dans l'article *Des solutions à la saturation des ports de plaisance*, 2004.

*Passeport Morbihan est fondé sur la déclaration de départ, normalement obligatoire selon le code de la navigation, mais qui, dans les faits, n'est pas toujours respectée.*³¹²

Cette optimisation des capacités d'accueil est une solution particulièrement adaptée dans les bassins de navigation les plus recherchés de Bretagne sud, des espaces côtiers où la saturation portuaire peut être atténuée grâce à une utilisation appropriée et évolutive des places réservées aux navires visiteurs ou à l'hivernage. Mais une telle organisation nécessite plusieurs ports suffisamment équipés et accessibles, relativement proches les uns des autres, et donc susceptibles d'être mis en réseau. Ce système n'est pas forcément applicable partout. A titre d'exemple, les ports de Granville et d'Arcachon semblent trop isolés pour impulser une telle dynamique puisqu'ils sont les seuls ports à la fois bien équipés et accessibles à toute heure dans leur secteur respectif. Ces deux ports ne peuvent donc optimiser leur capacité d'accueil qu'en interne (rien ne les empêche cependant d'adhérer ou de constituer un réseau en faveur de l'escale). En PACA, les ports bien équipés sont omniprésents et l'absence de marnage ne pose pas de problème d'accès. Par contre, leur saturation est exacerbée (62 % des gestionnaires portuaires disent n'avoir aucune place disponible : cf. graphique 23) et la récente mise en réseau des ports dans cette région³¹³ n'a pour objectif que de faciliter l'escale et non de permettre à davantage de plaisanciers de pouvoir bénéficier d'une place à l'année. Egalement dans une logique de développement de l'escale, des projets du type « Passeport Morbihan », certes balbutiants, sont actuellement en cours d'étude, par exemple dans le cadre du schéma directeur de la plaisance costarmoricaine. La Bretagne, pionnière en France dans la mise en réseau des ports, n'a donc probablement pas achevé son développement dans ce domaine.

Autant que faire se peut, étant donné les perspectives démographiques et sans parler des incertitudes concernant le contexte conjoncturel à venir, une gestion dynamique des postes semble à développer prioritairement. Privilégier une telle option n'est pas pour autant synonyme de refus des autres solutions susceptibles de répondre à la demande de places, mais celles-ci seront à adopter avec parcimonie. Par ailleurs, étant donné les

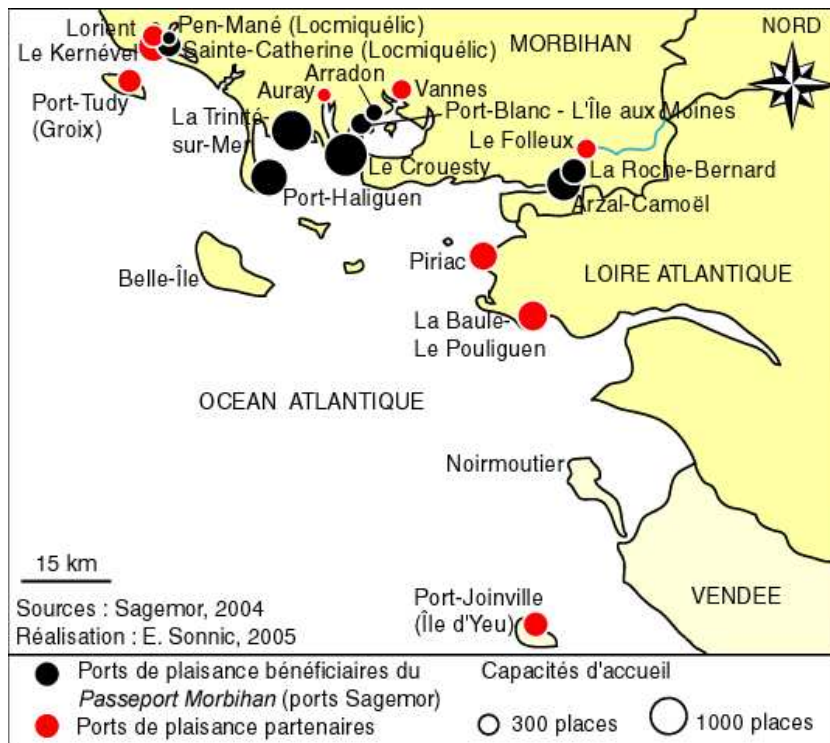
³¹² DUBOIS Patrick, Entretien, *Le Passeport Morbihan encourage les plaisanciers à sortir du port*, (propos recueillis par M. Leenhardt-Salvan, 2004).

³¹³ Inspiré du Passeport Morbihan, la GDP (gestion dynamique des ports de plaisance), développée par la société *Seapass services*, bénéficie à 43 ports de la région PACA depuis 2004. Il s'agit d'une centrale de réservation de places de affectées à l'escale. Le but est d'encourager les plaisanciers à naviguer. Il est vrai que, sur ces côtes, la saturation des ports est telle qu'un plaisancier quittant son port d'attache n'est pas assuré de pouvoir ensuite occuper un poste visiteur ailleurs. En centralisant les annonces de départs et donc les libérations temporaires de places, la centrale de réservation *Seapass services* se constitue un stock d'anneaux qu'elle peut réaffecter en fonction des besoins exprimés par les plaisanciers.

bénéfices engendrés par l'escale, intégrer un réseau portuaire est une piste à ne pas ignorer pour un gestionnaire de port.

Carte 18

Les ports de plaisance concernés par le *Passeport Morbihan*



L'opération *Passeport Morbihan* profite en premier lieu aux plaisanciers des ports de la Sagemor. Pour une somme forfaitaire annuelle, les titulaires bénéficient, en plus d'un poste à flot dans leur port d'attache (la base du contrat), de plusieurs prestations gratuites ou à tarifs préférentiels : escales dans les autres ports de la Sagemor ainsi que dans certains ports partenaires, accès aux cales de mise à l'eau, aux aires de carénage ou encore aux douches et sanitaires, réductions sur les opérations de manutention, offres pour le stationnement sur terre-pleins en été lorsque les titulaires du passeport ne naviguent pas, etc.

C) CONCLUSION DU CHAPITRE IV : UNE DEMANDE DE PLACES À SATISFAIRE AVEC PARCIMONIE

Le parc de navires de plaisance immatriculés et la longueur des listes d'attente sont loin de correspondre aux bateaux réellement actifs (assurément beaucoup moins nombreux) et aux véritables besoins en terme de places de ports, longtemps très exagérés. La demande reste néanmoins très forte, mais uniquement dans une minorité de bassins de navigation où l'offre supplémentaire devra être parcimonieuse voire proscrite puisqu'ils accueillent déjà les plus fortes concentrations de bateaux de plaisance.

De l'avis le plus fréquemment partagé, les créations et extensions portuaires importantes devront donc rester rares. Leur légitimité dépendra de la nécessité de compléter un maillage portuaire déficient dans une optique de développement de la croisière côtière par exemple. De ce point de vue quatre ou cinq unités tout au plus seraient à réaliser en

Bretagne (et sont d'ailleurs sérieusement envisagées), essentiellement sur le littoral nord. Cette légitimité des nouvelles infrastructures de plaisance pourrait être renforcée en cas de réhabilitation d'une friche portuaire par exemple, mais là aussi la prudence est de rigueur car la plaisance peut apparaître comme une intruse aux yeux de certains professionnels de la mer ou de riverains. Quant au gigantisme propre aux ports approchant ou dépassant les 1000 anneaux³¹⁴, il est probablement à proscrire. Des unités accessibles et bien équipées de 300 à 600 places peuvent suffire, notamment sur les côtes septentrionales où la pression de la demande est moins annuelle et locale que relative au passage saisonnier. Parallèlement, la mixité portuaire commerce - plaisance ou pêche professionnelle - plaisance est un gage de sûreté puisqu'elle permet régulièrement l'obtention d'aides financières significatives en vue des aménagements (subventions de l'Etat, fonds structurels européens...). Favoriser les ports mixtes, tout en s'assurant du bon voisinage des différentes activités portuaires (pêche, commerce, plaisance), est probablement une piste à ne pas négliger.

Dans la mesure du possible, l'offre de places supplémentaires devra également tenir compte de la demande locale : est-elle économique ? Auquel cas il importera de privilégier les équipements légers. Concerne-t-elle des bateaux à faible tirant d'eau et dépourvus de mât pour lesquels les ports à sec sont particulièrement adaptés ? Dans les zones où les différentes activités et occupations littorales exercent une très forte pression, l'option des parcs à bateaux serait peut-être préférable. Les bateaux transportables étant largement majoritaires, la réfection de cales ou rampes de mise à l'eau, couplées à des zones de stationnement adaptées aux remorques, constitue également un aspect à ne pas négliger. Ces questions d'accès à l'eau sont d'autant plus cruciales que bon nombre de plaisanciers se rabattent sur le navire transportable pour cause de pénurie de place de port.

Par ailleurs aussi forte soit la demande d'un bassin, il convient de la mettre en lien avec le contexte général et notamment démographique. Ce dernier interpelle sur la pertinence de certains aménagements portuaires. Feront-ils toujours le plein de leurs capacités dans 20 ou 30 ans ? Un aménagement portuaire de plaisance lourd n'est-il pas une entreprise risquée ? De tels équipements ne seront-ils pas les friches portuaires de demain pour

³¹⁴ On parle ici de gigantisme à l'échelle de la Bretagne. On est loin des 2600 anneaux du port d'Arcachon ou a fortiori des 3300 de celui de La Rochelle. En Méditerranée, un port d'environ 1000 places est monnaie courante et cinq unités ont plus de 2000 postes, dont le port de plaisance du Vieux port à Marseille (3200 anneaux) et Port-Camargue (4860).

lesquelles il faudra envisager de nouvelles affectations ? Ce discours prudent, très rarement énoncé, mis en avant dans nos précédents mémoires³¹⁵ en 2000 et 2002, puis évoqué plus récemment dans un rapport de l'APPB³¹⁶, exprime le souhait d'une certaine stratégie de développement des capacités d'accueil. Il invite à privilégier les équipements n'affectant pas de manière irréversible les littoraux et les plans d'eau : mouillages sur corps-morts, brise-clapots, pontons flottants...

Mais, offrir des solutions de stationnement pour les bateaux ne peut se limiter, ni à une analyse de la demande, ni à envisager son évolution à venir. La plaisance est avant tout une activité littorale. A ce titre, elle reste tributaire d'un imposant arsenal juridique et réglementaire régissant les espaces côtiers, ainsi que du voisinage des autres activités littorales. Par ailleurs, la pratique de la plaisance et les équipements d'accueil qui la caractérisent (aussi légers soient-ils) ne sont pas sans incidence sur l'environnement, qu'il soit naturel ou anthropisé.

³¹⁵ SONNIC Ewan, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance ? L'exemple du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys*, 2000.

SONNIC Ewan, *Stratégies de développement pour une plaisance durable en Bretagne*, 2002.

³¹⁶ BROQUET-LETELLIER Virginie, APPB, *Dynamique et environnement des ports de plaisance de Bretagne*, 2004.

CHAPITRE V

LA PLAISANCE OU LES CONTRAINTES D'UNE ACTIVITÉ LITTORALE

Engendrant une pression manifeste sur les espaces côtiers, impliquée dans de nombreux conflits d'usage, sujette à une réglementation régissant les espaces littoraux, la plaisance est confrontée aux difficultés indissociables de toute activité nécessitant le contact ou la proximité de la mer. On ne pouvait traiter la plaisance isolément et faire fi de cette réalité alors que rares sont les espaces aussi convoités et réglementés que le littoral.

A) LA PLAISANCE ET SES IMPACTS SUR LE MILIEU LITTORAL

Les impacts produits par les infrastructures, les bateaux et les pratiques de la plaisance, tant au niveau des espaces naturels côtiers que des écosystèmes littoraux, se manifestent diversement : pollutions, modification des dynamiques et des équilibres littoraux, cohabitations délicates, conflits d'usages... Aussi, avant toute action de développement de cette activité, il convient d'en évaluer les incidences.

A.1. Les incidences environnementales

A.1.1. Les conséquences de l'installation des ports et mouillages

a) L'installation d'un aménagement lourd

L'implantation d'un port, notamment par les opérations de creusement et de dragage engendre les premières atteintes au milieu naturel. Celles-ci se traduisent par une destruction systématique et définitive de la flore et de la faune supportant les travaux. Ces derniers sont certes temporaires mais les conséquences sont généralement irrémédiables. *Cela prend une acuité particulière en Méditerranée, surtout sur la Côte d'Azur, en raison de la présence de l'herbier de posidonies*³¹⁷. Les écosystèmes de ces littoraux ont connu d'importants déséquilibres essentiellement dus à l'artificialisation quasi systématique des rivages. De plus ce type d'herbiers se reconstitue très lentement. La Bretagne a également été concernée par de semblables phénomènes. Localement, les études d'impact mettent en avant des destructions d'écosystèmes, en particulier ceux concernant les herbiers de zostères. Des études d'impact telles que celles relatives aux ports de Loctudy ou du Crouesty, respectivement parues en 1986 et

³¹⁷ MAUVAIS Jean-Louis, *Les ports de plaisance. Impacts sur le littoral*, 1991.

1997, le confirment. Ces herbiers ont un rôle fondamental puisqu'ils *abritent une faune riche d'invertébrés marins et peuvent également constituer, le cas échéant, une protection pour les juvéniles poissons*³¹⁸. Ils sont d'ailleurs identifiés comme *écosystèmes marins remarquables*³¹⁹ par la DIREN de Bretagne et par le conseil régional de Bretagne. Au cours des chantiers, la turbidité de l'eau s'accroît, de façon temporaire toutefois. Il en résulte une diminution de la lumière dans l'eau et donc une baisse de la photosynthèse préjudiciable à la flore marine. Parallèlement, les éléments mis en suspension sont une menace pour une partie de la faune, et notamment les mollusques dont les organes de filtration peuvent être obstrués.

Qui dit creusement sous entend généralement l'utilisation d'explosif pour le déroctage lorsque le port s'implante sur un substrat rocheux, et qui dit dragage implique forcément la gestion du volume de sédiments extraits. Dans les faits, il s'agit de déterminer le lieu et les conditions de leur dépôt qui dépendra de leur niveau de pollution. Cette dernière opération s'effectue parfois sous forme de rejet en mer des matériaux. Les premiers effets concernent la colonne d'eau : colmatage des branchies des poissons, entraves à la filtration de l'eau par les bivalves. Puis, les organismes benthiques³²⁰ sont enfouis dès que les dépôts atteignent le fond. Les organismes fixés sont immédiatement tués. Quant aux mollusques, ils sont suffisamment agiles pour s'extirper à condition que l'épaisseur des sédiments n'excède pas une vingtaine de centimètres. *Après l'arrêt des rejets de dragages, les peuplements se rétablissent dans un délai de quelques mois à quelques années.*³²¹ En général, le site est assez loin de la côte pour ne pas gêner les activités littorales (conchyliculture, pêche à pied, plongée, tourisme balnéaire, etc.). Concernant l'utilisation d'explosifs, les déflagrations provoquent l'émission d'ondes vibratoires qui affectent parfois gravement la faune (risque de ponte prématurée des huîtres et perte par décollement du naissain fixé, hémorragies chez les poissons). On admet qu'une décharge de deux kilo de dynamite n'a pas de répercussions au delà de 200 mètres.

En 1988, l'ensemble des impacts liés à la construction d'un port de plaisance avaient été précisés par le Secrétariat d'Etat à l'environnement (tableau 3). Du point de vue écologique et d'une manière générale, les plus perturbateurs restent néanmoins ceux qui viennent d'être présentés dans les deux précédents paragraphes.

³¹⁸ Ibidem.

³¹⁹ DIREN, Région Bretagne, *La Bretagne, des hommes, un territoire. Atlas de l'environnement en Bretagne*, 1998.

³²⁰ Organismes benthiques : organismes aquatiques vivant sur les fonds marins.

³²¹ DERIAN Sandrine, *Impacts des ports de plaisance sur le milieu marin*, 1996.

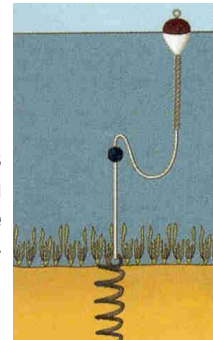
b) L'installation d'un équipement léger

Aussi légers soient leurs équipements, les port-abris et autres zones de mouillages ne sont pas sans conséquence sur les milieux naturels. Les installations de corps-morts (blocs de pierre ou de béton de 500 kilos à deux tonnes), posés à même le fond, affectent largement certains écosystèmes marins (certains systèmes sont toutefois beaucoup plus respectueux –illustration 13–). Ce voisinage délicat entre mouillages et milieu peut être illustré à travers l'exemple du golfe du Morbihan.

Illustration 13

Ancre à vis : un mouillage d'avenir ?

Contrairement aux corps-morts qui affectent considérablement les herbiers de méditerranée (posidonies) ou de Bretagne (zostères), l'ancre à vis a peu d'emprise sur les fonds marins comme le souligne l'illustration ci-contre (extrait de Mer & Littoral n° 58). La légitimation des mouillages passera peut-être par la généralisation d'un tel système, encore rarissime aujourd'hui, mais qui a notamment été employé en baie d'Agay dans le Var.



La morphologie et la bathymétrie du golfe du Morbihan lui confèrent une très grande richesse écologique. Les estrans vaseux ou sableux favorisent notamment la présence d'herbiers de zostères particulièrement fragiles. Ces espaces sont aussi synonymes de garde-manger pour de nombreuses espèces d'oiseaux dont certaines sont rares et menacées. De plus, la matière organique issue de la décomposition naturelle des feuilles de ces herbiers alimente les organismes filtreurs, notamment en hiver, compensant ainsi la très faible production phytoplanctonique observée à cette saison. Les espèces commercialisées comme l'huître ou la palourde disposent ainsi de nourriture tout au long de l'année. Au-delà de leur intérêt faunistique et floristique, on voit ici l'intérêt économique des 1300 ha d'herbiers du golfe du Morbihan qui, pour toutes ces raisons, font l'objet de nombreux classements et autres mesures réglementaires (ZNIEFF³²², ZICO³²³, ZPS³²⁴, Arrêtés de biotope, etc.). Or la présence de mouillages menace en partie ces écosystèmes en entraînant leur destruction partielle : l'installation de corps-morts ainsi que l'échouage de bateaux sur ces herbiers leur est préjudiciable. Le plus préoccupant étant l'arrachage de ces herbiers par le mouillage d'ancres qui détruit *jusqu'à 25 % du couvert végétal dans les zones de mouillage*³²⁵ (en l'absence de mouillage, l'auto-reconstitution des herbiers est néanmoins relativement rapide).

³²² ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique.

³²³ ZICO : Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux.

³²⁴ ZPS : Zone de Protection Spéciale.

³²⁵ DIREN Bretagne, *La biodiversité dans les sites Natura 2000 Golfe du Morbihan / rivière de Pénerf : état des lieux et enjeux de conservation*, 2002.

Tableau 3

Les impacts relatifs à la réalisation d'un port

Principaux impacts		Opérations de chantiers									
		Dragage hydraulique	Déroctage (tir de mine)	Remblaiement et terrassement	Battage de pieux et de palplanches	Mise en place d'enrochements	Stockage à terre de produits de dragage	Rejet en mer de produits de dragage	Nettoyage et vidange d'engins de chantier	Stockage de matériaux et d'engins	Installation provisoire de chantier
Milieu Marin	Qualité des eaux et peuplements aquatiques	Augmentation de la turbidité	●		●	•	●		●		
		Pollution chimique (relargage de polluants)	●		•				●		
	Pollution accidentelle								●	●	
	Activités liées au milieu marin	Pêche et navigation	•		•		•		●		
		Tourisme (plages)	●		•		•				
Milieu terrestre	Stérilisation des espaces naturels et dégradation de la végétation				●			•		•	•
	Pollution de la nappe phréatique				●			●		●	
	Paysages							●		●	●
Cadre de vie	Qualité de l'air (poussières, gaz d'échappements)		•		●	•	•	●			
	Bruit		•	●	●	●	●	●			
	Vibrations			●							
	Gêne pour la circulation et le déplacement				●		●	•			

Conception : P. Michel, Secrétariat d'Etat chargé de l'environnement, 1988
Réalisation : E. Sonnic, 2005

- Impact principal
- Impact secondaire

A.1.2. Les conséquences de la présence d'un port de plaisance

Les conséquences de l'artificialisation du trait de côte peuvent être différemment appréciées. Si les aménagements portuaires sont couramment critiqués pour leur impact paysager (cf. cas de Trébeurden, photographie 7, chapitre II), nous aborderons ici les modifications de l'équilibre dynamique du littoral.

a) Des modifications de la dynamique littorale

L'érosion et l'engraissement littoral sont des phénomènes naturels dont les processus peuvent être modifiés plus ou moins profondément par la création d'infrastructures portuaires. C'est cet aspect qui sera traité ici.

La **sédimentation provoquée** est généralement la modification de la dynamique littorale la plus préjudiciable à la plaisance. Les ports d'estuaire et de fond de baie, où les eaux sont calmes et donc favorables à la sédimentation, sont naturellement victimes d'envasement ou d'ensablement. Par contre, dans des endroits plus exposés à la houle ou à de forts courants, on protège souvent le port de digues ou de quais. Il peut alors arriver que la sédimentation soit artificiellement créée et qu'un littoral s'engraisse là où il devrait stagner voire démaigrir (cas de Saint-Jacques et Port aux Moines. cf. photographies 8 et 9, chapitre IV). Ceci n'est pas sans causer certaines difficultés (accessibilité, allongement du temps d'échouage quand le port n'est pas continuellement de pleine eau). Les opérations de désenvasement sont donc nécessaires et posent le problème du coût de l'opération et surtout de la gestion des sédiments extraits que nous évoquerons d'ici quelques paragraphes.

L'**érosion marine** peut être relevée, même s'il est rare qu'elle soit seulement due à l'artificialisation. L'aménagement ou le rétrécissement d'un chenal d'accès peut toutefois l'accélérer. Néanmoins, si un port est installé dans une zone subissant naturellement l'érosion, les infrastructures portuaires en seront aussi victimes. Il n'est pas rare d'observer sur les digues, des fissures dues à la houle ou aux mouvements des marées. Il est parfois temps de consolider les structures concernées. Là aussi un investissement financier est inévitable.

b) Des modifications paysagères

L'essor fulgurant des ports de plaisance, de la fin des années 1960 jusqu'au début des années 1980, a contribué à une transformation radicale et à l'artificialisation de vastes

portions littorales. Contrairement au littoral méditerranéen, les côtes bretonnes ont globalement résisté à l'appel des sirènes. Beaucoup de ports bretons sont plutôt bien intégrés au site (ports en milieu urbain, ports - mouillages, etc.) La plupart sont de taille modeste (150 à 350 places) et n'ont pas grand chose à voir avec les marinas azuréennes ou languedociennes, même si localement des réalisations ont découlé de la même logique. Rappelons l'exemple du Crouesty, illustré dans le second chapitre, dont la réalisation a entraîné la suppression d'un marais littoral (photographies 6 et 6 bis, chapitre II). Port-la-Forêt, non loin de Concarneau, constitue un cas de figure comparable de réalisation portuaire en retrait du trait de côte qui engendra la destruction du site originel. Les modifications paysagères consécutives à des réalisations de ports îlots ou autres réalisations en avant du trait de côte (Pornichet, Saint-Quay-Portrieux, Trébeurden, Port-Haliguen...), sont encore plus nombreuses et souvent plus visibles (digues d'enrochements).

A.1.3. Les conséquences de l'exploitation d'une installation de plaisance

L'activité portuaire entraîne sur son site et dans son voisinage des apports polluants de différentes natures. Les pollutions différeront en quantité et en diversité selon les navires fréquentant le port (voiliers ou hors bords, bateaux habitables –donc équipés de sanitaires de bord- ou non), en fonction des équipements et services portuaires existants (aire de carénage, môle carburant...), selon l'environnement portuaire qui engendrera des polluants différents selon sa nature (parking automobile, zone piétonne, terre-pleins portuaires, chantier naval, etc.), ou encore au gré de certaines opérations d'entretien (dragages). Si des pollutions accidentelles importantes peuvent affecter l'environnement portuaire (marée noire), la majeure partie des contaminations sont chroniques et concernent surtout la période courant d'avril à mi-octobre au cours de laquelle l'activité de plaisance bat son plein.

a) Les pollutions chimiques

Les apports d'origines chimiques concernent plusieurs types de substances : huiles, graisses et hydrocarbures, détergents, micro-polluants métalliques et herbicides sont essentiellement observables dans les ports. Les **huiles et les hydrocarbures** constituent généralement la principale cause de pollution dans les ports équipés d'un môle carburant, d'une cale de carénage ou encore d'une aire technique. Elle se traduit par les fuites ou rejets involontaires de carburant (fuites diverses, fausses manœuvres en cours de remplissage des réservoirs) ou encore par les vidanges d'eaux et d'huiles usées.

Quand il y a fuite de carburants, une partie importante s'évapore en donnant des odeurs caractéristiques tandis que la fraction la plus lourde forme un film irisé à la surface de l'eau. Lorsque ce film est continu et qu'il occupe une surface importante, la pénétration de la lumière dans l'eau est atténuée. Cela peut conduire à un déficit en oxygène des eaux sous-jacentes et porter donc préjudice à des organismes vivants.

La **pollution par les détergents** est également caractéristique des ports bien équipés (pontons, bornes d'adduction d'eau...) où l'utilisation de détergents est importante, soit pour le nettoyage de vêtements, soit pour le lavage du bateau lui même (lessivage du pont...). En dépit de l'obligation de biodégradabilité dont ils font l'objet, les produits détergents peuvent être une source de pollution.

La responsabilité de la plaisance quant à la présence de **polluants métalliques** (zinc, cuivre, plomb...) dans les concessions portuaires a été mise en évidence par une étude réalisée en 1989 par D. ROBBE pour le bulletin de liaison du laboratoire des ponts et chaussées n° 260. De nombreux éléments sur les bateaux sont effectivement faits dans ces matériaux et participent notamment à l'enrichissement des sédiments portuaires. Mais la principale source de pollution métallique provient des **peintures antisalissures** présentes sur les coques des navires, appelées aussi « antifouling ». La majorité des navires sont enduits de peintures à base d'oxydes cuivreux, de métaux lourds et d'herbicides qui libèrent un principe actif directement dans l'eau. Leur but étant de protéger les coques contre la corrosion et les bio-salissures, elles sont extrêmement toxiques pour les organismes marins et ne sont pas biodégradables. Lors des opérations de carénage, le grattage de la coque ou son nettoyage à l'aide de lances à eau haute pression, provoque le décollement des salissures et la décomposition des couches de peintures restantes. Les eaux de lavage se charge ainsi en métaux lourds et en pesticide et polluent les eaux portuaires excepté dans les rares ports équipés d'une aire de carénage aux normes. L'opération est souvent suivie d'un léger ponçage qui participe à la pollution du site portuaire.

b) Les pollutions organiques et bactériennes

Elles sont la conséquence de sanitaires portuaires négligés ou plus souvent *de rejets clandestins par les bateaux habités, ou de rejets extérieurs (eaux pluviales)*³²⁶. Néanmoins, la corrélation entre la présence d'une *population « flottante »*, c'est à dire

³²⁶ MICHEL Patrick, L'étude d'impact des ports de plaisance, 1988

le nombre de personnes vivant à bord des bateaux³²⁷, et la pollution bactérienne n'est pas toujours systématique. Le taux de contamination dépend de plusieurs autres facteurs.

Premier paramètre : **la période de l'année**. La population flottante d'un port de plaisance au plus haut en saison estivale et pendant certains longs week-ends printaniers alors qu'elle est nulle ou presque en hiver. Les ports de grandes capacités et ceux présentant de forts taux d'escale seront davantage concernés par les contaminations organiques et bactériennes d'origine humaine (restes alimentaires, fécès).

Le **niveau d'équipement** est un second facteur influant sur le taux de contamination portuaire. A capacité d'accueil égale, un port bien équipé en sanitaires et doté de locaux à poubelles, sera moins concerné par de telles pollutions, surtout si ces équipements sont accessibles 24h/24. Des containers et des poubelles trop éloignés, des sanitaires mal situés vis à vis de certains appontements, mal éclairés ou ouverts à des heures peu appropriées peuvent favoriser la négligence de certains plaisanciers (ordures ménagères déposés en dehors des points prévus à cet effet, utilisation des sanitaires de bord).

La **situation géographique** du port est également à prendre en compte. Si les effets de marée sont particulièrement marqués, si les eaux sont suffisamment agitées, alors le niveau de pollution sur un site déterminé sera moindre. Sous réserve d'autres types de pollution, il est donc préférable de tomber à l'eau dans une zone de mouillage bretonne plutôt que dans une marina méditerranéenne. Généralement, en Bretagne, un port dans une baie ouverte sera proportionnellement moins affecté qu'un port de fond d'estuaire.

Evoquons enfin **la présence (ou non) d'activités proches**. Certains rejets polluants d'origines diverses (urbaine, industrielle, agricole) sont souvent la principale cause de dégradation des eaux d'un port malgré l'existence d'un habitat estival à bord de certains bateaux. Les exutoires naturels que sont les fleuves, fossés et autres vallons, charrient, notamment après d'importantes précipitations des polluants de toutes sortes : nitrates, phosphates, azote, produits phytosanitaires, etc. En milieu urbain les contaminations se présentent sous forme de micropolluants, d'effluents industriels ou d'hydrocarbures en provenance de zones d'activités, des aires de stationnement et des voies de circulation automobiles. Elle peuvent également être d'origine bactérienne (en cas de dysfonctionnement d'un réseau d'eaux usées en amont par exemple). En plus des hydrocarbures, des métaux lourds, des solvants et autres produits chimiques (qu'ils

³²⁷ RAMOGE, *Le management environnemental des ports de plaisance*, 2001.

proviennent ou non de la zone portuaire), l'écoulement des eaux pluviales peut transporter des germes également présents sur les terre-pleins portuaires et sur les zones imperméabilisées qui jouxtent les bassins. Il s'agit le plus souvent de germes issus de déjections canines ou de fientes d'oiseaux (goélands, mouettes...). La contamination des eaux du port s'en trouve accrue. Ponctuellement, l'événementiel et la fréquentation qu'il entraîne accentuent les pollutions. Les salons et les manifestations nautiques, les fêtes foraines, les festivals musicaux animent les abords de nombreux ports de plaisance : Saint-Malo, Binic, Paimpol, Lorient, Vannes, Le Croesty...

Si l'activité portuaire est bien à l'origine de pollutions qui peuvent découler de la responsabilité de plaisanciers négligents ou de celle du gestionnaire (installations insuffisamment nombreuses, hors normes ou défectives), force est de constater qu'usagers et responsables portuaires sont relativement impuissants face aux pollutions produites en amont et convergeant vers les terre-pleins et les bassins portuaires.

c) Des pollutions relatives au comportement de plaisanciers

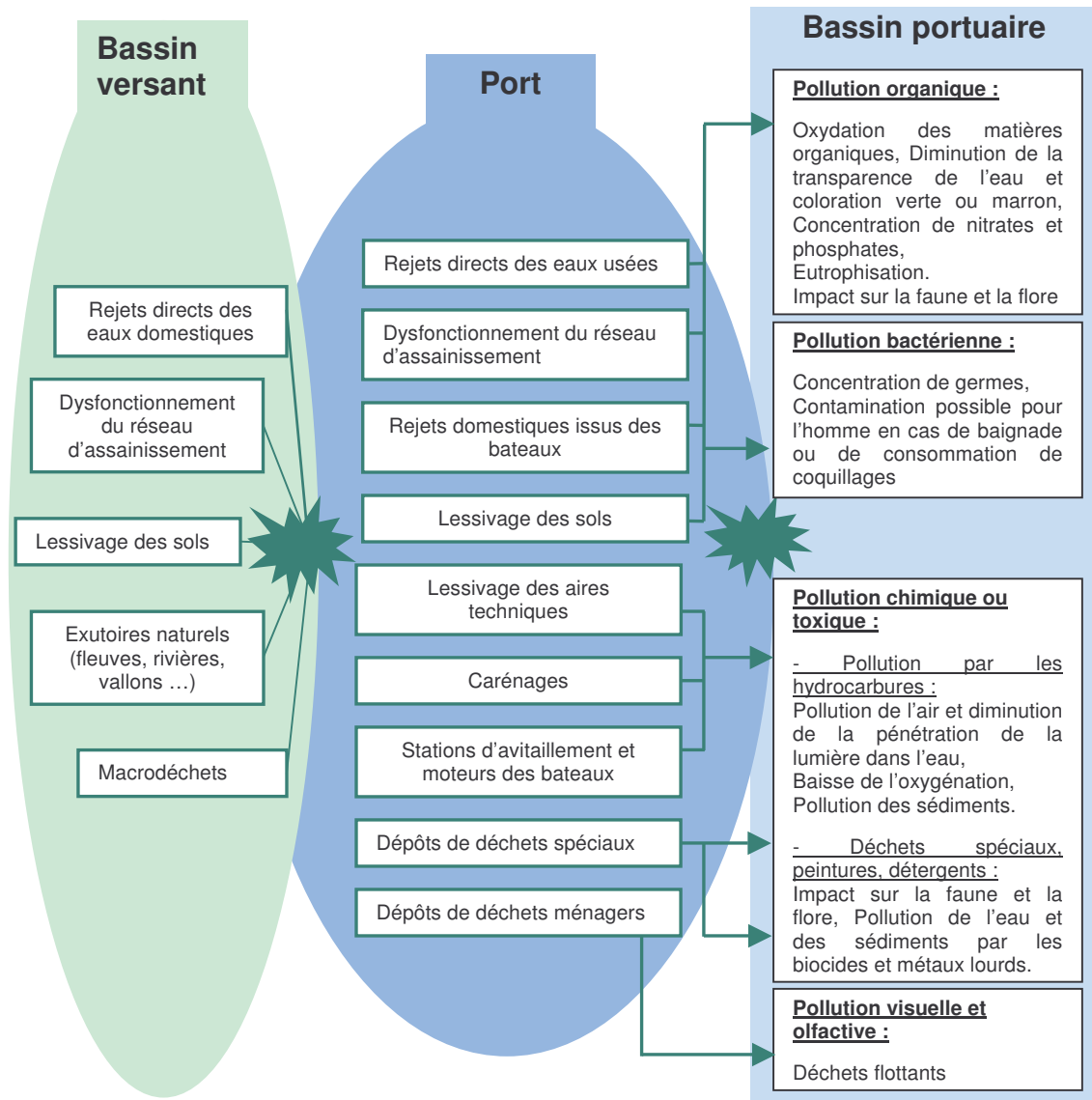
Les pollutions chimiques, organiques ou bactériennes, peuvent être amplifiées par le comportement de certains plaisanciers : lessivage du pont et utilisation insouciante de lessive et de produits chimiques sans protection préalable (eaux grises), utilisation abusive des sanitaires de bord quand le bateau est au port (eaux noires), accumulation dans les eaux portuaires de macro-déchets flottants ou non (sacs plastiques, cartons, bouteilles, boîtes de conserve, emballages, objets métalliques...). L'explication de la présence de ce dernier type de pollution est à interpréter avec beaucoup de précautions. Certes, il peut arriver que certains macro-déchets soit volontairement rejetés par dessus bord, mais ces derniers sont largement des pollutions accidentelles. Pour les responsables du CEDRE (Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux), *ces déchets sont le modèle même de la pollution par négligence*³²⁸ qui est loin d'être le seul fait des plaisanciers d'ailleurs. Ces pollutions diminueront à condition que changent les mentalités. Qu'elles soient ou non produites par l'activité du port de plaisance, les pollutions observables à l'échelle d'une concession portuaire ont été récemment synthétisées dans un rapport de l'APPB³²⁹ (figure 11).

³²⁸ GIRIN Michel, citation issue d'un article de LOMBARD Philippe, *Les macro-déchets sont des pollutions accidentelles*, Mer & Littoral, n° 48, septembre-octobre 2001.

³²⁹ BROQUET-LETELLIER Virginie, APPB, *Dynamique et environnement des ports de plaisance de Bretagne*, 2004.

Figure 11

Port de plaisance et sources de pollution potentielles



Conception : V. BROQUET-LETELLIER, APPB, 2004

Réalisation : E. SONNIC, 2005

d) Les conséquences des opérations de dragage

Si certains ouvrages peuvent localement être à l'origine de l'envasement ou de l'ensablement de ports de plaisance, l'engraissement des littoraux est avant tout un processus naturel au même titre que l'érosion marine. Pour pérenniser l'activité d'un port, quelle que soit sa fonction (commerce, pêche, plaisance), il faut s'assurer du maintien de son accès par des opérations régulières de dragage des sédiments, tant dans les chenaux que dans les bassins portuaires. Plus que l'ensablement, l'envasement est caractéristique des secteurs où les eaux sont calmes. Il est accentué par la rencontre des courants d'eaux douces et d'eaux salées qui favorise la sédimentation. Le ruissellement des eaux pluviales sur les terre-pleins portuaires et s'écoulant dans les bassins y

contribue à un degré moindre. Les fonds de baie et les fonds d'estuaires sont naturellement sujets à l'envasement. Or beaucoup d'entre-eux sont des sites portuaires (Le Légué, Morlaix, Auray, Vannes, etc.). Mais au-delà des aspects techniques et financiers relatifs aux opérations de pompage ou de dragage des vases, c'est la gestion du volume de sédiments extrait qui pose problème, et notamment la question de son dépôt. En fonction de la quantité, mais surtout du degré de pollution des vases, cette étape sera plus ou moins contraignante pour le gestionnaire portuaire. Parmi les polluants les plus fréquemment présents dans les sédiments d'un port, on retrouve des traces de métaux lourds et d'hydrocarbures.

Choisir une filière de destination des déblais revient à définir la capacité d'acceptation du site de dépôt tout en étant en conformité avec la réglementation. Il est donc nécessaire de prendre en compte la faisabilité de toutes les méthodes existantes d'extraction et de stockage voire de valorisation envisageable. L'option choisie devra être respectueuse de l'environnement, économiquement acceptable et techniquement satisfaisante. Chaque projet de dragage doit donc être examiné au cas par cas. Il faut d'abord caractériser les sédiments du port puis, évaluer le volume à extraire. Ce n'est qu'ensuite que sont déterminées la technique d'extraction et la destination du dépôt.

➤ **Les méthodes traditionnelles de gestion des sédiments**

L'**immersion des vases en mer** est l'une des plus fréquente mais elle ne peut s'appliquer que pour des sédiments peu pollués. Généralement, les vases les plus contaminées sont celles issues des bassins à flot puisque ces derniers sont proches des activités urbaines, industrielles et portuaires. C'est là que se concentrent les navires. A l'inverse, les sédiments provenant des chenaux sont relativement propres et se différencient peu de ceux issus de milieux totalement naturels. Il existe deux stratégies de dépôt en mer. La première est dite « dispersive ». Elle doit être effectuée sur un site soumis à de forts courants pour affecter le moins possible la faune et la flore environnante. La seconde est dite « de dépôt ». Le rejet doit être réalisé au-dessus d'une fosse ou d'un puits faiblement remanié par les courants et les tempêtes. Ce procédé impose une étude d'impact rigoureuse au niveau du site afin de cerner précisément l'environnement (faune, flore, phénomènes hydrodynamiques de transport sédimentaire). Pour toute immersion dans les eaux territoriales, une demande de permis et d'autorisation doit être formulée auprès des autorités administratives et l'autorisation ne peut être accordée qu'après enquête publique.

Autrefois pratiqué, le **dépôt en zone découvante** est devenu presque impossible puisqu'il concernait des espaces désormais très réglementés : les estrans. Ceux-ci constituent soit des autorisations d'occupation temporaires du Domaine public maritime (zones de mouillages et d'équipements légers, concessions conchylicoles...), soit des zones récréatives (baignade, pêche à pied...) ou encore des espaces naturels protégés.

Le **dépôt à terre** des sédiments recouvre plusieurs formes. Le sédiment peut par exemple être utilisé à la *création d'un terre-plein*, susceptible de constituer le support d'un aménagement. C'est une méthode intéressante une fois les problèmes de transport et de siccité (teneur en eau) du sédiment résolus. Cette technique a par exemple été employée à Vannes par le passé. En 1973 et 1986, les vases avaient été entreposées dans des bassins de décantation sur le site d'une zone marécageuse, en bordure du chenal d'accès, au sud de la ville. Ces sédiments ajoutés à des gravats divers ont permis la réalisation d'une esplanade qui accueille aujourd'hui le parc des expositions et une zone d'activité à vocation touristique, de loisir et nautique (l'aquarium océanographique et tropical, la gare maritime, un bowling-billard, un hôtel, des chantiers navals, etc.). L'*épandage sur sol cultivable* est une autre alternative intéressante si le terrain n'est pas trop éloigné du site de dragage afin d'éviter les surcoûts de transport. Mais, il faut que les qualités agronomiques et sanitaires du produit à épandre soient satisfaisantes (teneur en matière organique, azote, calcium...). Pour sa part, la technique de la *reconstruction de sol* reprend les mêmes contraintes que l'épandage sur des sols cultivables, mais elle est généralement utilisée pour le dépôt de grosses quantités de vases sur des terrains érodés ou en friche. L'épaisseur du dépôt peut atteindre un mètre et le sol évolue ensuite par lui-même pour obtenir en quelques années une prairie permanente. Enfin, les sites de *stockage confiné* sont expressément créés pour accueillir les dépôts. Cette solution s'applique généralement pour des sédiments pollués ne pouvant être valorisés ou immergés. Le site doit être protégé et contrôlé. Les eaux doivent être récupérées et traitées. Les vases sont ensuite disposées en couche (deux mètres maximum) sur une couche de sable elle-même sur une couche d'argile. Le processus de stabilisation peut durer plusieurs années. Il peut être amélioré par la plantation de peupliers. Le principal problème est de trouver un site assez grand pour accepter l'ensemble des déblais.

➤ **De nouvelles alternatives**

De nouveaux procédés apparaissent petit à petit et constituent de nouvelles alternatives pour le traitement des dépôts. Encore peu fréquents, ils devraient être utilisés de plus en plus dans les années à venir soit pour améliorer la qualité des sédiments, soit pour

réduire le volume à extraire. On peut ainsi évoquer le **traitement biologique « in situ »** qui consiste à faire digérer la matière organique du sédiment présente dans la vase par des bactéries ajoutées ou stimulées. L'attaque bactérienne procède par couche. En digérant la matière organique, l'eau interstitielle est chassée et le volume de sédiment se réduit. Même si les sédiments d'origine minérale restent, cette technique demeure intéressante car elle réduit le volume de vase à extraire. L'**utilisation de produits chimiques** est une seconde possibilité. Elle permet d'agir sur les sédiments vaseux en faisant diminuer la hauteur de vase dans le port. Le résultat est proche de celui du traitement biologique. Ces deux options peuvent être complétées par la technique de l'**insufflation d'air** dans la vase. Le principe est sensiblement le même que celui des deux procédés précédents. Quant à l'**incinération en cimenterie** (ou cogénération), elle est une autre alternative au dépôt à terre. Il faut néanmoins trouver une cimenterie susceptible d'accepter ce type de déblais. Celui-ci doit être au préalable séché. Cette solution est intéressante quand la contamination en polluant des sédiments est importante. Mais, elle ne peut se faire que sur des volumes assez modestes.

A.2. Plaisance et conflits d'usage

En dépit des pollutions que peut entraîner la plaisance, les reproches dont elle fait régulièrement l'objet sont davantage relatifs aux concurrences et aux cohabitations parfois délicates entre activités socioéconomiques littorales. Comme pour la plupart des activités côtières, les conflits d'usage concernant la plaisance sont d'abord liés à son emprise spatiale et à ses pratiques. *Ils sont le reflet d'une concurrence autour d'un espace ou d'une ressource*³³⁰ et sont, avec les conflits d'aménagement et les conflits d'environnement, une des manifestations des conflits environnementaux³³¹. On observera en outre, que ces reproches sont parfois le fait de la perception ou des représentations que s'en font certains groupes sociaux. A ce sujet, on peut rappeler les systèmes de références conditionnant la perception d'un groupe ou d'un individu :

- le **système individuel**, reflet de la sensibilité de l'individu : la perception sera différente selon qu'il vit sur ce territoire ou non, depuis longtemps ou pas, s'il a des raisons familiales d'être attaché au territoire, et selon ce qu'il voit depuis chez lui ;

³³⁰ LECOURT Arnaud, *Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, 2003.

³³¹ Sur ce sujet, on pourra se référer à la thèse citée ci-dessus.

- le *système clanique*, reflet de la sensibilité d'un groupe : les groupes auxquels appartient l'individu influencent la perception qu'il a du territoire, qu'il s'agisse d'un groupe professionnel qui défend une activité ou d'une association qui défend des idées ;
- le *système citoyen* : la perception sera différente selon que l'individu rencontré raisonne dans une logique de défense de l'intérêt général plus que dans une logique de défense de l'intérêt individuel.³³²

A.2.1. Etude de cas : les concurrences dans le golfe du Morbihan

Nous illustrerons un cas extrême, déjà évoqué précédemment : le golfe du Morbihan. Avec environ 6400 bateaux³³³ répartis dans plus de quatre-vingt-dix ports et mouillages organisés ou non (carte 19), ce secteur présente la plus forte concentration d'équipements et de bateaux de plaisance, ainsi que les flux de navigation touristique les plus intenses de la façade Manche-Atlantique française, devant le bassin d'Arcachon. A ce titre, il peut être qualifié de *sous bassins actifs*³³⁴ au sein d'un bassin de navigation plus vaste comprenant également la baie de Quiberon voire la baie de Vilaine. Lorsque l'on sait qu'à l'échelle nationale, ce même espace concentre l'une des plus fortes proportions de parcs ostréicoles, de vedettes touristiques pour le transport de passagers, d'écoles de voile et de bases nautiques, de zones naturelles protégées, d'oiseaux migrateurs et que le taux d'urbanisation y est l'un des plus forts de France, on conçoit aisément que les pressions exercées sur le littoral soient particulièrement intenses aux abords et dans la « Petite Mer »³³⁵.

La carte 20 met en évidence cette mosaïque d'activités et d'écosystèmes marins. Dans un espace si convoité, les diverses activités doivent cohabiter tout en tenant compte des nombreuses réglementations et autres classements relatifs à la préservation de l'espace littoral. Plusieurs de ces mesures ont vu le jour bien avant l'avènement de la loi Littoral

³³² PENNANGUER Stéphane, TARTARIN Fanny, GUILSOU André, FONTENELLE Guy, *Acteurs, concertation et territoires*, 2003.

³³³ Ponctuellement, compte tenu des bateaux en visite dans le golfe mais non affiliés à un port ou un mouillage de la « Petite Mer », ou encore des embarcations qui y disposent d'un poste à flot mais stockés momentanément à terre, le nombre de navires de plaisance présents à un moment « m » peut être très différent. D'une façon générale, mis à part dans les ports bien équipés et protégés (Vannes), les bateaux sont peu nombreux en basse saison. Ils rejoignent progressivement leur poste au fur et à mesure qu'approche la saison estivale. Des photographies aériennes prises par la DDE du Morbihan font état de 4311 bateaux de plaisance le 3 juin 2001 entre 17h00 et 19h00, 5974 au 15 juillet 2001 entre 14h20 et 16h20 et probablement autour de 6700 au 11 août 2001 entre 10h30 et 12h30 (source : BOSSER Karine, *Nautisme et concurrences liées à l'accessibilité au plan d'eau du golfe du Morbihan*, 2002).

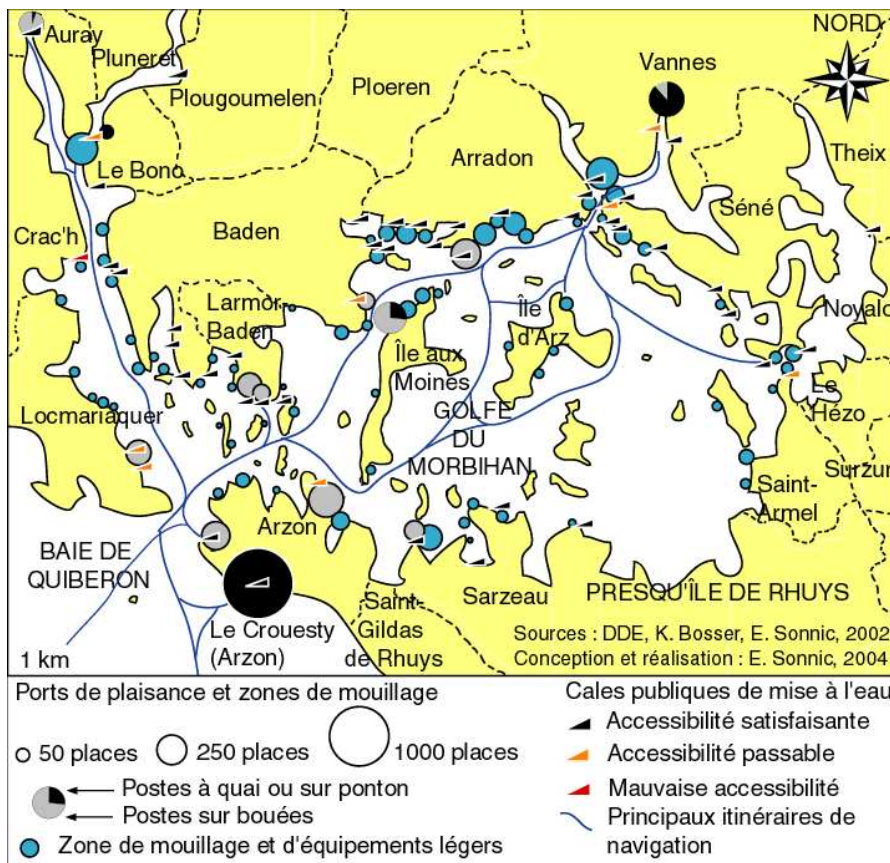
³³⁴ RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

³³⁵ Surnom parfois donné au golfe du Morbihan, « Morbihan » signifiant « Petite Mer » en breton.

de 1986. Dans un tel contexte, le développement de la plaisance n'a pu se traduire par des équipements lourds même à l'époque où ces derniers émergeaient çà et là sur les côtes françaises. Aussi l'accueil des navires de plaisance fut rendu possible, soit par la reconversion de friches portuaires de pêche ou de commerce (Port-Navalo, Auray, Vannes, etc.), soit par le développement d'équipements légers.

Carte 19

Les infrastructures de plaisance dans le golfe du Morbihan



En tant que vaste zone d'hivernage naturelle, le golfe semble prédestiné pour l'accueil des équipements légers. Mais ces derniers ne répondent que partiellement à la très forte demande de places dans ce secteur. Aussi, bien des propriétaires stockent leur bateau à terre et près d'une cinquantaine de cales ou rampes de mise à l'eau, leur permettent d'accéder au plan d'eau. A cette pression endogène à terre (à proximité des cales) et sur l'estran (mouillages), s'ajoute les flux de navigation relatifs aux bateaux en provenance des ports de la baie de Quiberon (Le Croesty, La Trinité-sur-Mer...).

a) Les rapports conflictuels sur les estrans

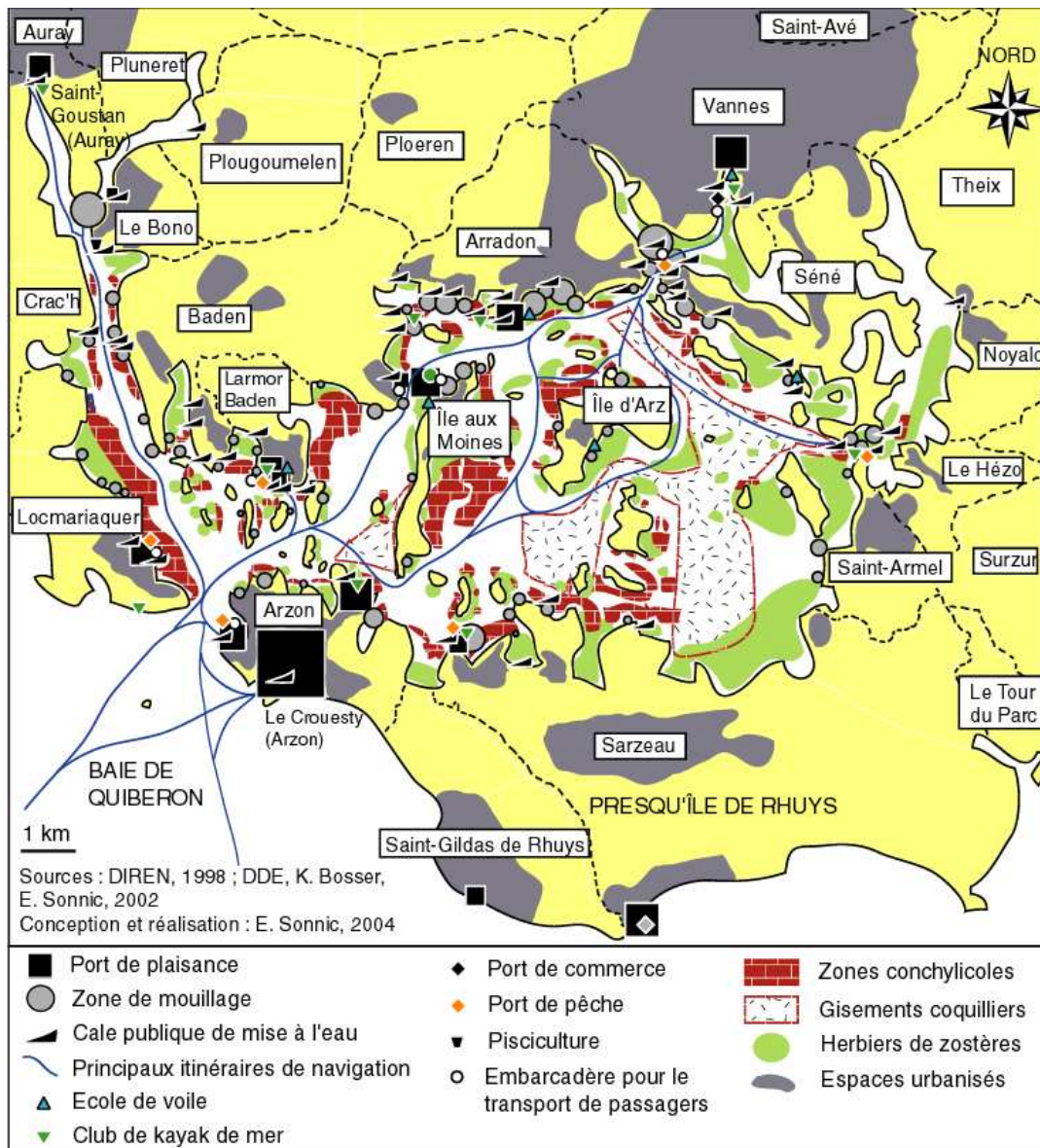
➤ **Les rapports plaisanciers - ostréiculteurs**

Parmi les relations de voisinage parfois délicates, citons les rapports entre plaisanciers et ostréiculteurs. Relations d'autant plus problématiques que mouillages et tables ostréicoles se concentrent principalement sur les estrans qui représentent 4300 ha sur les 14.500 que compte le golfe. Des photographies aériennes prises en 2001 pour la DDE du Morbihan permettent de repérer les surfaces occupées par l'ostréiculture et les mouillages. Les tables ostréicoles, où sont déposées les casiers, occupent 5,6 % des zones découvrantes, et même le double si l'on considère les espaces entre ces tables. Quant aux zones de mouillage, elles s'étendent sur 374 hectares, soit 8,7 % des estrans

qu'elles débordent souvent, couvrant également des espaces continuellement immergés. De surcroît, l'observation de la carte 20 nous apprend que les zones de mouillages et les concessions ostréicoles sont bien plus représentées dans une grosse moitié ouest du Golfe. Les grandes vasières de la zone orientale, dominées par des herbiers de zostères, se prêtent moins à ces deux activités. Les principaux chenaux de navigation qui divagent surtout dans la partie ouest du plan d'eau, de part et d'autre de l'Île-aux-Moines (cartes 19 et 20), expliquent pour partie la localisation des mouillages. L'espace réel de cohabitation s'en trouve donc réduit dans une mer déjà petite.

Carte 20

L'occupation du littoral dans le golfe du Morbihan



Contrairement à ce que lui reprochent ses détracteurs, qu'ils soient plaisanciers ou non, l'ostréiculture n'est pas plus envahissante qu'autrefois dans le golfe du Morbihan, au

contraire de la plaisance, négligeable à l'aube des années soixante. Pour preuve, la superficie totale des concessions en activité n'a pas retrouvé sa surface de 1970. Cependant, l'usage de plus en plus répandu de tables métalliques favorise probablement cette impression à basse mer (photographie 20). Quelques uns les disent inesthétiques. Pendant la haute mer, le problème est autrement plus problématique : *les tables deviennent des obstacles invisibles, parfois heurtés par les embarcations de plaisance. Les risques de dommages matériels (hélices, dérives, matériels conchyliques) et/ou humains (blessures)*³³⁶ sont réels. Ces incidents sont d'autant plus fréquents que beaucoup de zones de mouillages jouxtent des concessions ostréicoles.

Photographie 20

Tables ostréicoles en rivière d'Auray



Les tables sont aujourd'hui largement utilisées par les ostréiculteurs qui y entretiennent les huîtres. Parfaitement repérables à basse mer (ci-dessus, une concession localisée sur la commune de Baden sur la rive gauche de la rivière d'Auray), elles seront invisibles d'ici quelques heures. Il arrive que des bateaux les percutent. Seuls des piquets, parfois trop discrets à l'image de celui repérable à gauche de la prise de vue, signalent leur présence.

Il n'y a pas si longtemps, dans les années quatre-vingt-dix, les contentieux furent encore nombreux. Les plaisanciers se plaignaient de tables mal matérialisées, immergées dès la mi-marée, et donc synonymes d'entraves à la navigation et de dégâts matériels. Ils constataient aussi le manque de chenaux d'accès à l'eau du fait de l'omniprésence de ces tables dans certains secteurs comme à Locmariaquer ou encore sur la façade est de l'Île aux Moines (carte 20). De leur côté, les ostréiculteurs dénonçaient le risque de blessures lors de la manipulation des casiers, risques relatifs à la perte d'hameçons par certains pêcheurs-plaisanciers s'adonnant à leur activité au-dessus des concessions ostréicoles. La dégradation de leur matériel heurté par les bateaux était également un sujet de préoccupation. Des conchyliculteurs dénoncent aussi la pollution causée par les bateaux à moteur et par les peintures de coques. Les particules chimiques qu'elles contiennent ne rassurent pas les responsables des parcs ostréicoles, surtout lorsqu'ils ont pour voisinage immédiat une zone de mouillage et à fortiori une aire de carénage.

³³⁶ SONNIC Ewan, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance ? L'exemple du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys*, 2000.

b) Les conflits sur le plan d'eau

A l'instar des estrans, le plan d'eau est aussi le théâtre de contentieux d'autant plus fréquents que l'essentiel des flux se concentrent dans la partie occidentale du golfe. Le principal couloir de navigation s'étire de Vannes au goulet d'entrée et de sortie du golfe en passant à l'ouest de l'Île aux Moines. Les navires de plaisance, de pêche, de commerce, ou de transport de passagers, empruntent tous ce chenal. La combinaison entre l'étroitesse d'un chenal et son degré de fréquentation sera directement explicative du nombre de conflits entre navigants. Parmi les passages les plus problématiques, mis en exergue par une étude réalisée en 2001 et publiée l'année suivante³³⁷, on relèvera le goulet d'entrée du golfe du Morbihan, le passage entre l'île de Berder et celle de la Jument et celui compris entre l'Île-aux-Moines et Port-Blanc sur la commune de Baden (carte 21). Les comptages effectués dans le cadre de cette étude ont révélé une très grande majorité de bateaux de plaisance parmi les sorties en mer (91 %) tandis que les vedettes touristiques à passagers et les bateaux de pêcheurs ou d'ostréiculteurs représentaient respectivement 3 et 2 % des effectifs navigants.

➤ **Les rapports entre plaisanciers**

Les plaintes entre plaisanciers sont d'abord relatives aux non-respect des priorités et aux vagues d'étraves³³⁸ engendrées par le déplacement trop rapide de certains bateaux. Dans la zone des 300 mètres à partir du rivage, la limitation de vitesse à cinq nœuds³³⁹ est souvent dépassée. Ces infractions connaissent une recrudescence depuis plusieurs années du fait du comportement de certains utilisateurs de vedettes ou de hors-bords, embarcations de plus en plus nombreuses sur le plan d'eau. Parallèlement, des plaisanciers, ainsi que des professionnels (pêcheurs, ostréiculteurs, excursionnistes) dénoncent les risques de collision relatifs aux pratiques de certains pêcheurs-plaisanciers (pêche à la dérive). Néanmoins, extrêmement peu de collisions ont eu lieu ces dernières années : seulement trois en cinq ans de 1997 à 2001 (K. Bosser, 2002). Les problèmes de sécurité sur le plan d'eau semblent davantage relever du sentiment d'insécurité.

³³⁷ BOSSER Karine, *Nautisme et concurrences liées à l'accessibilité au plan d'eau du golfe du Morbihan*, 2002.

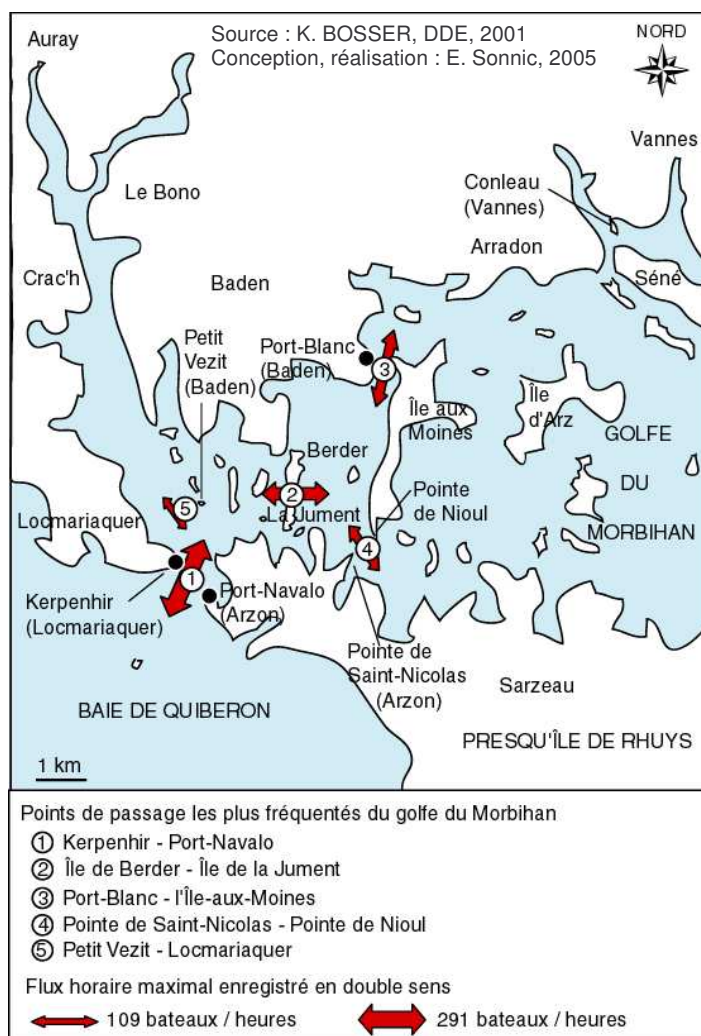
³³⁸ Vague d'étrave : onde occasionnée par le passage d'un bateau.

³³⁹ Un nœud équivaut à un mile par heure (1850 mètres). Une vitesse de cinq nœuds correspond à 9,25 kilomètres heure).

Carte 21

Flux de navigation aux principaux points de passage dans le golfe du Morbihan

(d'après comptage DDE au 11 août 2001 en fin d'après-midi : situation exceptionnelle³⁴⁰)



Des comptages réalisés par la DDE ont mis en évidence des flux de navigation particulièrement intenses en certains points de passage du golfe du Morbihan. L'intensité de ces flux est fonction du nombre de bateaux recensés et de l'étroitesse du chenal. Parmi les chenaux où les flux de navigation sont les plus importants on relèvera le goulet d'entrée du golfe du Morbihan (291 bateaux par heure) qui est large de 686 mètres pour le chenal navigable (863 mètres au total), le passage entre l'île de Berder et celle de la Jument (largeur totale de 307 mètres dont 256 pour le chenal navigable) et celui compris entre l'Île-aux-Moines et Port-Blanc sur la commune de Baden (287 mètres de large dont 247 pour le chenal navigable). A ces deux points de passage plus étroits, 234 et 237 bateaux ont été recensés. L'entrée de la rivière d'Auray, large de 1190 mètres (527 mètres pour le seul chenal), entre Locmariaquer et l'îlot du Petit Vezit est moins fréquentée (109 bateaux par heure). Plus au nord, un autre goulet, lui aussi moins fréquenté, se distingue par son étroitesse (118 mètres). Il s'étire entre Séné et Arradon au sud de la presqu'île de Conleau.

➤ **Le rapport entre plaisanciers et organisateurs d'excursions en mer**

En 2001, vingt-six vedettes passagers sillonnaient le Golfe. Leur effectif n'a probablement pas diminué depuis. Ensemble, elles auraient effectué 434 sorties en deux mois³⁴¹. Pendant l'été, la plupart effectuent plusieurs sorties quotidiennes. Dans les chenaux et lors de leurs manœuvres, elles sont prioritaires sur les navires de plaisance. Cela ne pose pas véritablement de problèmes aux plaisanciers. Ces derniers dénoncent par contre les vagues d'étrave occasionnées par le passage des vedettes. Ces vagues, plus importantes que celles produites par un hors-bord, simplement désagréables pour un équipage pique-niquant à bord d'un bateau de plaisance, sont susceptibles de faire chavirer les petites embarcations à fond plat (kayaks, annexes...). Pour le Président de

³⁴⁰ Recensement réalisé lors du week-end prolongé du 15 août, par beau temps et pendant la haute mer.

³⁴¹ BILLY Stéphanie, Bilan des connaissances sur l'impact des activités maritimes sur le milieu dans le golfe du Morbihan

l'association des plaisanciers du port de Vannes, la situation s'est aggravée ces dernières années. *Du fait d'un nombre toujours plus important de passagers, les transporteurs sont de plus en plus nombreux, il y a de plus en plus de rotations, les navires naviguent donc de plus en plus vite et créent des vagues toujours plus grosses.*³⁴² De son côté, le président de la fédération des associations de mouillages de Conleau, ajoute que le golfe du Morbihan est un *espace très touristique où l'on s'assoit facilement sur les règlements.*³⁴³ Dans le goulet de Conleau où mouillent de nombreux bateaux, la vitesse maximum autorisée, qui est de trois nœuds, n'est pas souvent respectée. Dans les faits, étant donné leur fort tirant d'eau, les vedettes à passagers sont très dépendantes des marées. La concurrence que se livrent les compagnies explique aussi en partie leur vitesse importante : *le premier bateau arrivé débarque ses passagers dans les meilleures conditions, les autres attendent ou vont débarquer plus loin.*³⁴⁴

Pour leur part, les excursionnistes sont particulièrement critiques vis à vis de certains plaisanciers et notamment des adeptes de la pêche à la dérive. Cette pratique s'effectue dans les principaux points de passages entre les îles. En coupant leur moteurs et en se laissant porter par les courants, leurs embarcations deviennent forcément moins réactives et le danger est réel : les sillages des vedettes à passagers *ont déjà fait chavirer quelques petits bateaux de pêcheurs et les collisions sont souvent évitées*³⁴⁵ in extremis.

➤ Les relations entre baigneurs et plaisanciers

Du point de vue des équipements d'accueil pour la plaisance, le golfe du Morbihan est largement dominé par les équipements légers sous forme de ports mouillages ou de zones de mouillage (carte 19). Sur les 6400 postes de pleine eau ou à l'échouage de ce secteur, seulement 435 sont à quai (10 à Saint-Goustan et 49 au Bono) ou sur pontons (300 à Vannes et 76 à l'Île-aux-Moines). Or, la limite des concessions d'équipements légers est visuellement difficilement identifiable pour un œil non averti³⁴⁶, et la proximité d'une zone de baignade constitue un risque « d'empiètement » de la part d'un baigneur. Pour bien des nageurs, généralement adolescents, le désir de rejoindre une bouée ou un bateau au mouillage est parfois plus fort que l'interdit, et que dire du plaisir de sauter ou plonger d'un quai, d'une digue ou d'un ponton et donc de se retrouver

³⁴² PETIT Michel, *Entretien du 17 avril 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

³⁴³ LE GLOAHEC Léon, *Entretien du 6 juillet 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

³⁴⁴ BOSSER Karine, *Nautisme et concurrences liées à l'accessibilité au plan d'eau du golfe du Morbihan*, 2002.

³⁴⁵ Ibidem.

³⁴⁶ Dans certains cas, lorsqu'il s'agit de mouillages sauvages, il n'y a d'ailleurs ni concession, ni AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du DPM) et donc aucune limite officielle.

parmi les bateaux. Mais l’empiètement n’est pas toujours unilatéral et il arrive que des bateaux de plaisance pénètrent les zones de baignades.

➤ **Les problèmes entre plaisance et voile légère**

La voile légère concerne essentiellement les embarcations des écoles de voile et des centres nautiques (optimists, dériveurs légers, petits catamarans, etc.). Conformément à leur rôle d’apprentissage, ces structures accueillent des licenciés débutants, généralement des enfants ou des adolescents. Des plaisanciers évoquent les erreurs de navigation de ces néophytes. D’autres licenciés des centres nautiques, plus expérimentés, recherchent la performance et la vitesse, ce qui peut constituer une source de conflits avec les autres usagers du plan d’eau.

➤ **Les rapports bateaux de plaisance / plates ostréicoles**

Il s’agit probablement des deux types d’embarcations les plus répandues dans le golfe du Morbihan. Pourtant, les conflits les concernant ensemble sont rarissimes. La haute saison des plaisanciers (été) correspond à la basse saison des ostréiculteurs. Inversement, en hiver, lorsque l’activité ostréicole bat son plein, les bateaux de plaisance sont rares sur le plan d’eau. Toutefois, du fait de la présence de mouillages, des ostréiculteurs, dont les barges mesurent souvent plus d’une dizaine de mètres, estiment perdre du temps pour rejoindre certains secteurs de leurs concessions. Dans un souci de rentabilité, ils regrettent d’avoir à contourner les zones de mouillages ou d’être amenés à slalomer en leur sein entre les bateaux. Si beaucoup font contre mauvaise fortune bon cœur, ils admettent par contre plus difficilement les gênes comparables occasionnées par les mouillages sauvages. Certains pêcheurs professionnels souhaitant regagner leur port ou leur zone de mouillage d’attache (qu’ils partagent parfois avec des plaisanciers) tiennent un discours similaire. Toutefois, les rapports entre pêcheurs et plaisanciers ne se limitent pas à cet aspect somme toute secondaire aux yeux des professionnels de la pêche.

➤ **Les relations entre pêcheurs professionnels et pêcheurs amateurs**

Selon l’enquête évoqué précédemment,³⁴⁷ 56,8 % des pêcheurs-plaisanciers interrogés (sur un total de 272 individus) affirmaient qu’il existait une concurrence avec les professionnels sur les zones de pêche du golfe du Morbihan. Du point de vue des pêcheurs de métier, certains plaisanciers portent atteinte à leur activité professionnelle

³⁴⁷ BOSSER Karine, *Nautisme et concurrences liées à l’accessibilité au plan d’eau du golfe du Morbihan*, 2002.

en revendant illégalement leurs prises. Il s'agit selon eux d'une concurrence déloyale étant donné que ces derniers ne sont bien sûr pas assujettis à une taxe professionnelle. En début d'année 2000, un rapport sur la pêche côtière réalisé par le Ministère de l'agriculture et de la pêche, préconisait l'instauration d'un permis de pêche en mer, comme cela existe en rivière. Il n'en fallait pas plus pour que la fédération française des associations de pêcheurs plaisanciers monte au créneau. Ce permis aurait probablement été payant. Or, la fédération défend inlassablement la gratuité de l'accès à la pêche en mer et le caractère populaire de ce loisir.

En fait, il faut distinguer la *véritable pêche-plaisance* de la *pêche faussement plaisancière* pour reprendre les termes du rapport Dupilet.³⁴⁸ La première, inscrite dans un cadre réglementaire visant simplement à limiter les captures, est bien évidemment légale (les prises ne sont aucunement revendues et sont essentiellement destinées à la consommation personnelle du pêcheur amateur). En revanche, la seconde constitue ni plus ni moins une forme de braconnage concernant surtout les espèces nobles. Elle contribue à la raréfaction des ressources halieutiques et a de vraies incidences socio-économiques dont les pêcheurs professionnels côtiers sont les principales victimes.

Concernant les prises, qu'elles soient le fait de braconniers ou de pêcheurs-plaisanciers, les pêcheurs professionnels redoutent également le non respect des tailles minimum autorisées. Ces rapports parfois conflictuels entre pêcheurs de profession et pêcheurs-plaisanciers, notamment analysés par J.-L. Bascoul et J.-P. Brouat, ne concernent que la pêche côtière, la seule pêche professionnelle présente dans le golfe du Morbihan. *Dans les autres types de pêche, si le pêcheur n'est pas toujours indifférent aux plaisanciers (les discours sont souvent négatifs à leur endroit), il n'y a pas de relations effectives entre les uns et les autres.*³⁴⁹ Ces auteurs ont notamment mis en évidence les points de vue des marins-pêcheurs professionnels. De leurs observations, il ressortait que les discours tenus par des membres de ce corps de métier, reflétaient plus une représentation collective qu'une description rigoureuse de la réalité. Les pêcheurs professionnels distinguent à juste titre deux types de plaisanciers s'adonnant à la pêche-promenade. Le premier est un plaisancier allochtone, en vacance, éventuellement propriétaire d'une résidence secondaire et s'adonnant plus ou moins fréquemment à la pêche pour le plaisir. Le second est autochtone et généralement retraité. Il dispose de

³⁴⁸ DUPILET Dominique, *Le règlement des conflits d'usage dans la zone côtière entre pêche professionnelle et autres activités*, 2001.

³⁴⁹ BASCOUL J.-L., BROUAT J.-P., *Le rapport des marins-pêcheurs aux plaisanciers : un analyseur de leurs représentations de la mer comme espace professionnel*, 1987.

davantage de temps pour pratiquer son loisir. Il peut s'agir d'un ancien professionnel de la mer et donc d'un ancien collègue (conchyliculteur, marin-pêcheur, etc.). De toute évidence, ce dernier est le pêcheur amateur le plus efficace : *il connaît les coins, les techniques, etc. On peut donc penser que c'est lui qui est le concurrent le plus efficace, pourrait on dire. Or, ce n'est à peu près jamais lui qui s'attire les diatribes les plus virulentes. Tout se passe comme si les vacanciers devaient endosser les protestations que l'on ose faire au retraité. (...) Dans le cas présent, le plaisancier-vacancier, étranger donc, a la prétention de s'adonner comme passe-temps à une activité dont les pêcheurs font métier.*³⁵⁰ Il est donc considéré volontiers comme un gêneur, un concurrent déloyal et, d'une manière générale, comme quelqu'un méconnaissant les règles comportementales relatives au milieu maritime.

c) Les incidences terrestres de certaines pratiques nautiques

Des pratiques nautiques ont aussi des incidences à terre. C'est le cas des plaisanciers qui ne disposent pas d'une place à flot et utilisent de ce fait les cales de mise à l'eau réparties sur les rivages du golfe (carte 19). Lorsque les aires de parking sont trop peu vastes, trop éloignées du rivage, voire inexistantes, le stationnement plus ou moins sauvage des véhicules munis d'une remorque peut poser des problèmes de circulation terrestre et donc constituer une gêne pour les riverains et certains professionnels (conchyliculteurs). L'accès à une cale pour la mise ou la sortie d'eau d'un navire, a fortiori lorsque celle-ci est étroite, peut parfois devenir un sujet de discorde entre plaisanciers. Certains, afin de s'assurer la primeur de la mise à l'eau n'hésitent pas à approcher leur remorque en bout de cale bien avant que le niveau de l'eau ne le permette (photographie 21). Ce type de tension survient au cours des périodes de forte fréquentation, notamment au jusant, à l'approche de la basse mer. Certaines cales sont effectivement inaccessibles à marée basse.

Photographie 21

Mise à l'eau en perspective



Signe avant coureur des concurrences existantes pour l'accès à l'eau ? Quoi qu'il en soit, un plaisancier s'est assuré la primeur de la mise à l'eau à partir de la cale de Barrarac'h (Séné, golfe du Morbihan). Bien que l'heure de marée ne le permette pas encore, son bateau, posé sur sa remorque, est déjà en bout de cale.

³⁵⁰ Ibidem.

A.2.2. Réglementation et dialogues, facteurs de la résolution des conflits d'usage

Tendre vers une occupation respectueuse du milieu naturel et vers une cohabitation en bonne intelligence entre la plaisance et les autres activités littorales, impose une réglementation des espaces littoraux du golfe dont ceux accueillant des bateaux de plaisance. La nécessaire régularisation des mouillages a connu une histoire relativement mouvementée et les actions entreprises ont, notamment dans les années quatre-vingt-dix, conduit à des débats parfois houleux entre les différents acteurs concernés (usagers et riverains de l'espace littoral, services administratifs, associations de protection de l'environnement). Avec le décret de 1991 (faisant suite aux lois de décentralisation et à la loi Littoral), les mouillages de la Petite Mer jusqu'alors si discrets, sont brusquement au cœur des préoccupations lorsque les services préfectoraux lancent une campagne pour leur réorganisation. Alors que depuis quelques décennies ils existaient impunément dans les eaux du golfe, les possibilités de transfert de gestion changent la donne. Si les collectivités locales et les associations sont désormais susceptibles d'obtenir la gestion de zones de mouillage, il en va de même pour les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées. D'ailleurs, la Lyonnaise des eaux s'intéresse de très près à leur gestion en général et à celle du golfe en particulier. Etant donné qu'il s'agit déjà de la plus grande concentration de mouillages en France (dont 80 à 90 % sont alors sauvages), la Lyonnaise entrevoit là de gros bénéfices. Mais les plaisanciers et notamment ceux regroupés en associations ne l'entendent pas de cette oreille, de peur d'avoir à payer une redevance annuelle trop élevée. Bon gré mal gré, ils acceptèrent le principe de la redevance à la condition que la gestion des mouillages soit confiée aux collectivités locales ou à des associations. C'est dans ce contexte que cinq présidents d'association fondent en 1992 une union d'associations pour défendre plus efficacement leurs intérêts : L'UNAN-M (L'Union des Associations de Navigateurs du Morbihan). Ils furent progressivement rejoints par d'autres et représentent 32 associations adhérentes en 2004, soit près de 4000 plaisanciers. A cette époque charnière, la tension était palpable quant à la question des mouillages et une réunion à ce sujet *a rassemblé 800 à 1000 personnes en 1994*³⁵¹ !

La mise en place d'un plan d'organisation délimitant précisément les aires de mouillage fut une mesure globalement très bénéfique à la résolution des conflits d'usage. En outre, l'implantation des mouillages au sein de chaque zone est réalisée *de façon rationnelle afin d'obtenir les meilleures densités de stationnement : jusqu'à quarante bateaux à*

³⁵¹ HERRY Louis, *Entretien du 28 mai 2004*, (propos recueillis par E. Sonnic).

*l'hectare sur des mouillages organisés, contre une vingtaine seulement pour des mouillages sauvages*³⁵². Quelques nouveaux bateaux de plaisance furent ainsi accueillis dans le golfe, sans pour autant augmenter la surface totale des zones de mouillage toutefois. Par ailleurs, le transfert de gestion des mouillages aux communes a permis un contrôle au plus près, alors qu'auparavant la subdivision maritime de la DDE de Vannes administrait seule *600 km de littoral depuis Plouharnel à l'entrée de la presqu'île de Quiberon jusqu'à Pénestin au sud de l'estuaire de la Vilaine*³⁵³. Par cette réglementation, des comportements scandaleux ont également été rendus impossibles. Autrefois, certaines personnes s'adonnaient à de véritables trafics : *un individu posait ainsi illégalement des mouillages qu'il revendait autour de 60000 francs à l'époque (environ 9150 euros) alors que le coût total du matériel s'élevait à 4000 francs environ (610 euros)*³⁵⁴. Un comble sachant que le rôle des équipements légers qui proposent le service minimum est justement de mettre à disposition des usagers les postes à flot ou à l'échouage les moins chers qui soient afin de répondre à la demande de nombreux plaisanciers locaux. Une comparaison des tarifs réalisée en 2000³⁵⁵, a révélé que le coût d'une redevance annuelle dans une zone de mouillage du golfe est quatre à sept fois moindre que dans les ports avoisinants.

Certes, des contentieux demeurent, mais les rapports entre les différents partis sont aujourd'hui apaisés. Grâce à leur connaissance du terrain et à leur désir de s'impliquer, ces groupes locaux nouvellement structurés, qu'il s'agisse des plaisanciers à travers l'UNAN-M ou encore des conchyliculteurs par le biais de la Section Régionale Conchylicole de Bretagne Sud (SRC), s'affirment maintenant comme des interlocuteurs de choix pour les administrations en charge de la réglementation des mouillages. Dans le cadre des discussions ou de la mise en place d'outils concernant ou ayant concerné le golfe (SMVM, Parc Naturel Régional, contrat de baie), ils font partie intégrante des commissions et groupes de travail au sein desquels les souhaits ou revendications des uns et des autres sont mis à plat et discutés. Les mesures prises ensuite permettent d'améliorer sensiblement la situation, par exemple dans un objectif de clarification du balisage des parcs à huîtres par les professionnels et de respect des concessions ostréicoles par les plaisanciers.

³⁵² BERNARD Nicolas, *Les ports de plaisance équipements structurants de l'espace littoral*, 2000.

³⁵³ FRÉTIGNÉ Jean-Louis, *Entretien du 05 juillet 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

³⁵⁴ HERRY Louis, *Entretien du 28 mai 2004*, (propos recueillis par E. Sonnic).

³⁵⁵ SONNIC Ewan, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance ? L'exemple du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys*, 2000.

B) LA PLAISANCE, UNE ACTIVITÉ SOUMISE À UN CADRE ADMINISTRATIF, LEGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE ENTRE IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ ET INADÉQUATION

D'abord dans une logique de préservation des espaces naturels sensibles du littoral, menacés par la pression conjointe du tourisme et de l'urbanisation sur les côtes françaises dans les années soixante, l'Etat a expressément renforcé son arsenal juridique et réglementaire. Jusqu'à cette époque, *les principes d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité, attachés au Domaine public maritime depuis trois siècles, semblaient suffire à le préserver.*³⁵⁶ Mais, avec la soudaine augmentation du parc de bateaux de plaisance sur les littoraux, des projets portuaires se sont concrétisés et *de fins juristes ont essayé de s'approprier des terrains DPM à partir de concessions d'endigages.*³⁵⁷ Moyennant redevance, elles correspondent à des contrats administratifs conclus entre l'Etat et une personne publique ou privée, pour la réalisation de travaux permettant de gagner des terrains sur la mer. Contrairement à ce que le terme de concession laisse supposer, soulignons que ces contrats ont souvent abouti *au transfert de pleine propriété des terrains exondés aux concessionnaires. Si cette disposition ne paraissait pas incongrüe lorsque intérêt public et intérêt privé étaient également présents dans la procédure (...), l'équilibre est rompu, à partir de 1960, lorsque la puissance publique accorde de telles concessions sur le domaine public maritime, alors même que l'intérêt général n'est nullement démontré, pour fabriquer des terrains à bâtir, les marinas pieds dans l'eau.*³⁵⁸ A ce sujet, on peut se reporter à l'exemple du port du Crouesty (cf. Chapitre II). Mais, des réalisations, parfois autrement plus abusives, se sont multipliées, notamment sur les côtes méditerranéennes ; d'où des circulaires et de la jurisprudence afin d'encadrer et limiter les possibilités de bétonisation du trait de côte et, sans mauvais jeu de mots, les « dérives littorales »³⁵⁹.

C'est dans un tel contexte qu'apparaissent des outils de protection et de mise en valeur du littoral, tant au niveau régional (contrats nature, Conservatoire Régional des Espaces

³⁵⁶ DTMPL, Direction générale de l'urbanisme de l'habitat et de la construction, *Rapport au Parlement sur l'application de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral et sur les mesures spécifiques prises en faveur du littoral*, 1999.

³⁵⁷ FRILET Marc, *Aspects juridiques liés au développement des activités économiques sur les ports de plaisance*, 1999.

³⁵⁸ BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, 2004.

³⁵⁹ Le terme de « dérive littorale » à une définition bien précise en géomorphologie du littoral. Il s'agit du flux marin dominant d'une zone côtière (courants) et par lequel transitent les sédiments, notamment issus de l'érosion de certains secteurs littoraux et en engraisant d'autres.

Naturels...), national (réserves naturelles, arrêtés de biotope...) qu'à l'échelle européenne et internationale (programme Natura 2000, réserves de biosphères...), et que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire commande en 1971 une étude sur les perspectives du littoral français. Elle se traduira en 1973 par la parution du célèbre « rapport Piquard », le premier texte à penser le littoral de manière cohérente et globale en intégrant le trait de côte, un arrière pays et une frange maritime par endroit abondamment et diversement pratiquée et appréhendée : pêche professionnelle ou amateur, nautisme, baignade, protecteurs de la faune, etc. Viennent ensuite la création du Conservatoire du littoral et des rivages lacustres en 1975, la loi relative à la protection de la nature du 10 juillet 1976 qui prévoit une étude d'impact avant tout projet d'aménagement ou de construction pouvant porter atteinte au milieu naturel, une instruction ministérielle cette même année, puis la directive nationale d'aménagement du littoral en 1979, dite directive d'Ornano, qui instaure le principe d'inconstructibilité dans la bande des 100 mètres le long des rivages maritimes et lacustres. Non opposable aux documents d'urbanisme (plan d'occupation des sols, schémas directeurs), l'Etat corrige le tir et la remplace par la loi du 3 janvier 1986, communément appelée « loi Littoral ». Sans porter de jugement, notons que ce texte réaffirme, paradoxalement, la toute puissance de l'arbitrage d'un Etat central, seulement trois ou quatre ans après les lois de décentralisation. Celles-ci ont réorganisé la répartition des compétences entre collectivités territoriales (Etat, départements, communes) et profondément modifié le statut des ports maritimes (chapitre II). Selon que les bateaux de plaisance soient accueillis dans des ports exclusivement affectés à cette activité (ports communaux, parfois administrés par un syndicat intercommunal), dans des ports mixtes également caractérisés par une activité de pêche ou de commerce (ports départementaux) ou dans des ports d'intérêt national, plusieurs cadres administratifs régissent la plaisance dans la plupart des bassins de navigation.

B.1. La loi Littoral : un fragile équilibre entre aménagement, préservation et mise en valeur des espaces côtiers

B.1.1. Un apport assurément bénéfique de la loi Littoral...

Aménagement, mise en valeur et préservation du littoral résument la philosophie de la loi à laquelle tout un chacun souscrit. Force est de constater que l'avènement de cette loi a mis à mal la préoccupante bétonisation du trait de côte, notamment en identifiant précisément les espaces littoraux à préserver (dunes, falaises, plages, forêts...), en

privilégiant les constructions à l'intérieur des terres et en annihilant temporairement ou définitivement bon nombre de grands projets d'aménagement notamment de ports de plaisance. L'usage libre et gratuit des plages et la généralisation de l'enquête publique avant tout éventuel aménagement font aussi partie de ses dispositions. De ce point de vue l'apport de la loi Littoral est incontestablement positif. D'une manière générale, et malgré les difficultés d'application de ce texte depuis son entrée en vigueur, celui-ci *a eu beaucoup plus d'effets bénéfiques que les esprits frondeurs et pessimistes ne l'entendent*.³⁶⁰ En outre, bien des responsables portuaires s'accommodent très bien de ce texte. L'un d'eux nous déclarait qu'*autant la loi se durcit quand il s'agit d'espaces naturels, autant elle s'adoucit quand il s'agit d'un espace bâti ou insalubre*³⁶¹. Le port dont il avait la charge, en l'occurrence celui de Vannes, cumulait quelque peu les deux aspects : un espace bâti bien sûr, mais également considéré comme insalubre du fait des odeurs dégagées par les vases de l'avant port à basse-mer. On peut s'étonner au passage de ce qualificatif d'« insalubre » généralement employé pour les vases découvrantes polluées ou non. L'insalubrité serait-elle une vue de l'esprit ? Quoi qu'il en soit, la situation est comparable pour l'ensemble des ports en milieu urbain et localisés en fond d'estuaire ou en fond de baie : Dinan, Le Légué, Morlaix, Auray pour citer quelques exemples bretons. Et la loi est particulièrement souple dans de tels sites. Les responsables portuaires et les élus concernés ont ainsi une grande latitude pour d'éventuelles opérations d'aménagement. De ce point de vue, le projet de réaménagement du port de Vannes est révélateur des possibilités offertes par la loi Littoral (illustration 14, photographie 22 et illustration 15, page 257). Dans un tel cas de figure, les principaux obstacles sont davantage techniques, financiers ou politiques que réglementaires.

Autre installations pour la plaisance peu entravées par la loi Littoral et historiquement très répandues en Bretagne : les zones de mouillage. Sur ce point, l'article 28 de la loi prévoit que *des autorisations d'occupation temporaire du Domaine public maritime peuvent être accordées à des personnes publiques ou privées pour l'aménagement, l'organisation et la gestion de zones de mouillages et d'équipements légers lorsque les travaux et les équipements réalisés ne sont pas de nature à entraîner l'affectation irréversible du site*. Le décret d'application de cet article n'entre en vigueur qu'en octobre 1991, près de six ans après la loi, tandis que la note technique d'une

³⁶⁰ MIOSSEC Alain, *Encadrement juridique, aménagement du littoral, gestion du littoral : les géographes et le droit*, 2004.

³⁶¹ LE NORCY Jean-Yves, *Entretien du 17 avril 2000* (propos recueillis par E. Sonnic).

circulaire³⁶² apporte les explications sur son application. Elle précise qu'aucun des travaux et équipements réalisés ne doit entraîner l'affectation irréversible du site. En d'autres termes, *aucun ouvrage permanent sur le sol de la mer, en dehors des équipements d'amarrage et de mise à l'eau* n'est autorisé et *seuls sont permis sur le rivage des équipements mobiles et relevables*³⁶³ tels que des corps-morts ou des pontons flottants. Toutefois, *la présence d'une cale d'accès peut être tolérée.*³⁶⁴

Ports en milieu urbain et zones de mouillages, installations de plaisance parmi les plus répandues sur le littoral breton (photographies 23 à 26, page 258), existaient bien avant l'avènement de la loi littoral. Cette dernière ne les remet pas en cause et autorise d'ailleurs l'avènement de nouveaux équipements de ce type tout en interdisant les mouillages dans certains espaces naturels sensibles.

B.1.2. ... mais un contenu imprécis préjudiciable ...

« Espaces proches du rivage », « services publics ou activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau », « espaces urbanisés », « hameaux nouveaux intégrés à l'environnement », « sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral », « coupures d'urbanisation », etc. C'est à partir de tels termes, souvent dénoncés pour leur imprécision, que la loi Littoral instaure plusieurs règles de fond. Chaque paragraphe de la loi ou presque est en fait un compromis entre les différents usages et processus qui concernent le littoral. Or, ceux-ci sont fréquemment antagonistes : urbanisation, activités professionnelles, fonctions de loisirs, protection des écosystèmes littoraux, etc. Aussi la loi n'a-t-elle pu que ralentir les profondes mutations des espaces littoraux (pression grandissante de l'urbanisation et du tourisme) et un certain nombre de problèmes persistent ou s'accroissent : conflits d'usage, occupations illégales du Domaine public maritime, réduction d'activités traditionnelles sous l'effet de la pression foncière (agriculture, artisanat), etc. La définition (ou plutôt l'absence de définition) par la loi du terme « littoral » (« entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur »), contribue à alimenter ce flou ambiant et favorise les recours en justice.

³⁶² Circulaire n° 91/588 du 30 décembre 1991.

³⁶³ Décret n° 91.1110 du 22 octobre 1991.

³⁶⁴ Note technique annexée à la Circulaire n° 91/588 du 30 décembre 1991.

Illustration 14

Projet de réaménagement du port de Vannes

L'aire de stationnement automobile de la Rabine (600 places) serait supprimée. En contrepartie, un parking souterrain d'une capacité équivalente serait réalisé sous le bassin à flot. La promenade de la Rabine redeviendrait uniquement piétonne.

L'ambitieux projet de réaménagement portuaire de Vannes est révélateur du peu d'incidence de la loi littoral sur les littoraux déjà urbanisés. D'ailleurs, concernant les rives du port, on ne parle pas exactement de DPM mais de DPMA (Domaine Public Maritime Artificiel) et si l'idée d'un réaménagement du port date de déjà plusieurs lustres, le fait que les grands travaux n'ait pas encore commencé relève davantage de choix politiques que d'obstacles réglementaires. Outre le transfert des pontons avals d'une rive à l'autre, de nouveaux édifices devraient voir le jour rive gauche. Le sous-sol des eaux portuaires, par définition partie intégrante du DPMA, sera creusé pour réaliser un vaste parking souterrain. Ci-dessous une photographie de la place Gambetta souligne la place qu'elle réserve encore à l'automobile tandis qu'une image de synthèse illustre son devenir piéton qui autorisera néanmoins le passage des transports en commun.

Photographie 22 et illustration 15

Le front de port vannetais d'aujourd'hui à demain



Image de synthèse : ARKA Ouest, Zublena, Cabannes, Peiffer, Freycenon, Plays, Ter, Boplan.



La place Gambetta, aujourd'hui ouverte à la circulation automobile deviendrait piétonne en maintenant le passage des bus. La circulation des voitures s'effectuerait par un passage souterrain

La capitainerie serait transférée sur la rive gauche dans de nouveaux locaux plus spacieux

L'emplacement de l'actuelle cale DDE serait converti en un bassin pour l'accueil de manifestations nautiques.

Les pontons aval, actuellement situés le long de la rive droite serait transférés sur la rive gauche qui accueillerait aussi des locaux commerciaux et associatifs, en particulier ceux liés à la plaisance.

Depuis 2001, une nouvelle écluse est construite pour permettre au bassin à flot de rester continuellement à flot. Elle a remplacé un ancien ouvrage du même type datant des années 1970 et situé plus en amont. Cette réalisation est en fait la première étape du réaménagement du port.

Au niveau de l'avant-port, le pont tournant de Kérino, synonyme de passage alterné entre voitures et bateaux, devrait être remplacé par un tunnel.

Photographies 23 à 26

Loi littoral, ports urbains et mouillages



23. Port de plaisance de Binic (mai 2004)



24. Port de plaisance de Lorient (juillet 2005)

A l'instar du port de plaisance de Vannes, ceux de Binic ou de Lorient ci-dessus, également situés en milieu urbain, sont peu incommodés par la loi Littoral d'autant plus qu'ils occupent d'anciens bassins autrefois affectés à une activité portuaire plus ancienne (pêche, commerce). La loi est également indulgente vis à vis des équipements légers tels que ceux présentés ci-dessous. A droite, celui de Gwin Zegal n'en est pas moins atypique puisque le corps-mort traditionnel est ici remplacé par des arbres élagués dont on a conservé les racines pour une meilleure prise au sol. Ces équipements d'amarrage un peu particuliers, victimes comme les autres de l'usure (eau de mer, intempéries...) sont changés à l'occasion de grandes marées.



25. Mouillages sur le Trieux (juillet 2004)



26. Zone de mouillage de Gwin Zegal, Plouha (juin 2003)

Crédit photographique : E. Sonnic

B.1.3. ... et une lente mise en application

Il ne faut pas perdre de vue qu'une loi n'est effectivement applicable que lorsque les décrets qui lui incombent sont publiés au Journal officiel. Souvent, les désaccords et les recours en justice s'expliquent par les parutions tardives de ces décrets qui viennent compléter les dispositions du texte. Exception faite du décret du 5 décembre 1986, relatif aux schémas de mise en valeur de la mer, que nous présenterons ultérieurement, la plupart sont apparus après 1989 et parfois même très récemment. Deux d'entre-eux ne sont entrés en vigueur qu'en 2004³⁶⁵, après 18 ans de gestation. Au 21 juillet 2004, date à laquelle un rapport d'information³⁶⁶ sur l'application de la loi Littoral fut déposé au Parlement, le décret devant fixer *la liste des communes participant aux équilibres économiques et écologiques littoraux fait encore défaut*³⁶⁷ ; idem pour celui relatif à l'élaboration d'un schéma d'aménagement susceptible d'autoriser la reconstruction

³⁶⁵ Décrets n° 2004-310 et 2004-311 du 29 mars 2004 relatif au régime juridique des espaces naturels remarquables et caractéristiques du littoral et à l'application de la loi aux communes riveraines des deltas et estuaires.

³⁶⁶ GÉLARD Patrice, *L'application de la « loi Littoral » : pour une mutualisation de l'aménagement du territoire*, 2004.

³⁶⁷ Ibidem.

d'une partie des bâtiments situés dans la bande des cent mètres. En l'absence de tels décrets, chaque protagoniste, qu'il soit élu, professionnel, promoteur, riverain ou défenseur de l'environnement, peut *interpréter le texte à sa guise, les écologistes en brandissant les principes, les aménageurs, les bétonneurs et autres invoquant les exceptions, tandis que l'administration argue des ambiguïtés de la loi pour justifier son indécision, alors que beaucoup d'élus locaux ne considèrent que l'intérêt financier immédiat qu'ils peuvent retirer pour leur commune de certains projets.*³⁶⁸

B.1.4. Effets pervers de la loi

a) Une insécurité juridique

Le manque de précision autour de notions précitées et retenues par la loi, ainsi que l'absence ou l'inadéquation de certains décrets, conduit régulièrement à de nombreux litiges et recours en justice, la plupart du temps auprès du Tribunal Administratif (à la décharge des auteurs de la loi Littoral, précisons que celle-ci constitue, à la demande du Premier Ministre de l'époque, une version abrégée, et donc probablement moins précise d'un premier texte beaucoup plus dense et passé sous silence). Résultat, le juge administratif a très (trop ?) souvent remplacé le législateur sur le littoral. Ajoutons à cela les insuffisances des documents de planification récemment remplacés³⁶⁹, et l'on comprend mieux encore l'incertitude juridique ; *incertitude renforcée par l'opposabilité directe de la loi aux décisions individuelles, particulièrement préjudiciable pour les communes. (...) La loi Littoral a ainsi pu être perçue par les maires comme une source importante de complications, sinon comme une entrave au développement.*³⁷⁰ Si, aux dires des élus, le rôle des associations de protection de l'environnement est globalement positif, ils dénoncent aussi les recours abusifs de certaines d'entre-elles qui développent *une stratégie juridique d'une efficacité redoutable.*³⁷¹ A tort ou à raison, plusieurs projets portuaires ont avorté ou n'aboutiront vraisemblablement pas : Dinard, Ambon, Fréhel, Cléder ou Billiers pour citer quelques cas bretons.

b) Une loi à la fois trop permissive et trop rigide

Imaginons deux communes littorales voisines. Les élus de la première ont depuis longtemps (bien avant l'avènement de la loi Littoral) misé sur le tourisme en

³⁶⁸ Les amis de la terre, http://www.amisdelaterre.org/publications/publications_12.html, 1995.

³⁶⁹ La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 a respectivement remplacé les POS et les schémas directeurs par les PLU et les SCOT.

³⁷⁰ GÉLARD Patrice, *L'application de la « loi Littoral » : pour une mutualisation de l'aménagement du territoire*, 2004.

³⁷¹ DALIGAUX Jacques, *Appliquer la loi Littoral, une question de volonté*, 1999.

encourageant les hébergements (complexes résidentiels immobiliers, hôtels...) et les infrastructures (port de plaisance, casino, palais des congrès...). Cette commune bénéficie désormais de retombées économiques considérables (taxe professionnelle, taxe foncière...) dont profitent amplement ses commerçants (dépenses des touristes). Conformément au texte de la loi Littoral, elle peut poursuivre son développement économique par la création d'équipements supplémentaires au titre de la possibilité de construire dans la continuité du bâti existant. Insidieusement, l'urbanisation peut ainsi progresser et pénétrer parfois au sein de la fameuse bande des cent mètres. Elle accentue alors sa pression sur la frange côtière au risque de menacer des espaces qui, pourtant, participent fréquemment à sa renommée. La seconde commune, au contraire, a prioritairement pris des mesures en faveur de la protection et de la mise en valeur des paysages et des écosystèmes de son littoral. En ce sens, elle a limité au maximum l'urbanisation. Depuis l'entrée en vigueur de la loi, cette commune, paradoxalement largement préservée, rencontrera désormais bien plus de difficultés pour la construction d'un bâtiment en discontinuité avec le périmètre bâti existant, même s'il est modeste et même s'il est d'utilité publique (station d'épuration par exemple). Dans de telles circonstances, la faiblesse des rentrées fiscales et des retombées économiques semble difficilement remédiable.

Trop rigide pour les uns, trop permissive pour d'autres, la loi Littoral est en fait les deux à la fois. Selon les caractéristiques locales, elle peut interdire ici de légitimes aménagements et en autoriser de plus discutables ailleurs. C'est toute l'ambivalence d'une loi nationale d'application locale très différenciée. A ce sujet, on peut revenir sur la notion d'urbanisation uniquement autorisée dans la continuité du bâti existant. Satisfaisante dans de nombreuses communes littorales caractérisées par un habitat traditionnel groupé, elle l'est beaucoup moins en Bretagne où l'organisation de l'habitat, propre aux pays de bocage, se traduit par la dispersion en villages et hameaux. Une telle configuration favorise le mitage si souvent décrié. C'est en partie pour cette raison que, depuis 1995, la Bretagne présente le taux d'urbanisation le plus fort de France dans ses communes littorales. Etant donné les spécificités locales de l'habitat, certains préconisent d'ailleurs une « loi Littorale bretonne »³⁷².

Pour toutes ces raisons, la loi fait régulièrement l'objet de remises en question par les différents acteurs (professionnels, promoteurs, élus des collectivités locales littorales,

³⁷² MARTRAY Joseph, OLLIVRO Jean, *La Bretagne au cœur du monde nouveau*, 2001.

universitaires, voire écologistes). Toutefois, tous ou presque préconisent essentiellement des changements sur la forme plutôt que sur le fond du texte. Le consensus semble largement partagé quant à l'esprit de la loi. Y toucher, même sur la forme, reste donc une entreprise risquée. En 2004, malgré les propositions d'un rapport parlementaire et en dépit des attentes de nombreux députés de la majorité, Matignon n'a pas (osé ?) touché(er) directement à la sacro-sainte loi Littoral. Néanmoins de la souplesse lui a été apportée (de manière détournée ?), par quelques modifications du contenu des schémas de mise en valeur de la mer qui seront évoqués d'ici quelques pages.

B.2. Au-delà de la loi Littoral, une zone côtière régie par une pléthore d'instruments de protection et de mise en valeur

Plusieurs mesures législatives ou réglementaires, visant notamment à la préservation de la qualité des eaux et à la protection de la biodiversité, ont abouti à la création d'outils spécifiques sur de nombreux espaces littoraux. Sans prétendre à l'exhaustivité d'un inventaire à la Prévert, les quelques points suivants illustrent ce désir de défense des écosystèmes. La plaisance, largement présente dans certains des espaces concernés par ces mesures (carte 22) est tenue de ne pas affecter les équilibres à préserver : biotopes, qualité des eaux, etc.

B.2.1. Des mesures de protection de la biodiversité et des paysages

a) Un outil original : le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres

➤ S'insérer dans le marché foncier plutôt que légiférer

Original car basé sur l'acquisition foncière plutôt que sur la législation pour préserver les espaces littoraux sensibles (à l'image du National Trust britannique) le Conservatoire du littoral a été créé en 1975. Il est un des résultats les plus concrets et précoces du rapport Piquard. *Sur ce fond original, le législateur a, quand même, ajouté quelques moyens plus régaliens*³⁷³ et le Conservatoire dispose de moyens comparables à ceux de la puissance publique (acquisition à l'amiable, droit de préemption, voire, de manière exceptionnelle, d'expropriation). *Plus important encore, il rend inaliénables et imprescriptibles les acquisitions effectuées (...). Cette irréversibilité des acquisitions constitue sans doute l'un des points d'appui les plus puissants de l'action du Conservatoire du littoral*³⁷⁴. Cet établissement public administratif a ainsi soustrait de

³⁷³ Jean-Philippe Lacoste, *Le Conservatoire du littoral*, 1999.

³⁷⁴ Ibidem.

nombreuses portions de rivage à la pression immobilière. Des terrains peuvent également lui être légués ou simplement cédés. Au 1^{er} juin 2005, le Conservatoire du littoral a acquis environ 300 sites naturels (dont environ 90 en Bretagne), soit 73.610 hectares et 880 kilomètres de rivages maritimes correspondant à 16 % du linéaire côtier métropolitain, faisant de lui le premier propriétaire foncier des côtes françaises.

➤ **Une politique d'acquisition non privative et de mise en valeur**

Après leur acquisition, les sites font, si nécessaire, l'objet d'une remise en état par le Conservatoire. Dans la mesure du possible, ils sont ensuite confiés aux collectivités territoriales concernées ou bien à des associations qui en assurent la gestion. L'objectif poursuivi n'est pas de sanctuariser mais bien d'ouvrir ces espaces au public tout en assurant leur préservation. Quinze millions de visiteurs y sont d'ailleurs accueillis chaque année. Le Conservatoire ne déroge donc aucunement à la règle permettant à tout un chacun d'accéder librement et gratuitement au rivage. Cette politique de gestion définit aussi les usages agricoles et de loisir compatibles avec le respect de chaque site.

➤ **Des moyens somme toute limités**

Délivrée pour l'essentiel par l'Etat, l'enveloppe budgétaire du Conservatoire est destinée pour 80 % à l'acquisition et à l'aménagement des sites. N'utilisant quasiment jamais son droit d'expropriation, le conservatoire doit, pour mener à bien sa mission, disposer d'un budget important. Si ce dernier est globalement stable (autour de trente millions d'euros), la spéculation foncière est préjudiciable à son efficacité. Les moyens humains du Conservatoire sont eux aussi limités : une équipe réduite d'une centaine de fonctionnaires auxquels s'ajoutent 150 gardes du littoral et 300 emplois jeunes recrutés par les collectivités pour la surveillance et l'entretien des sites.

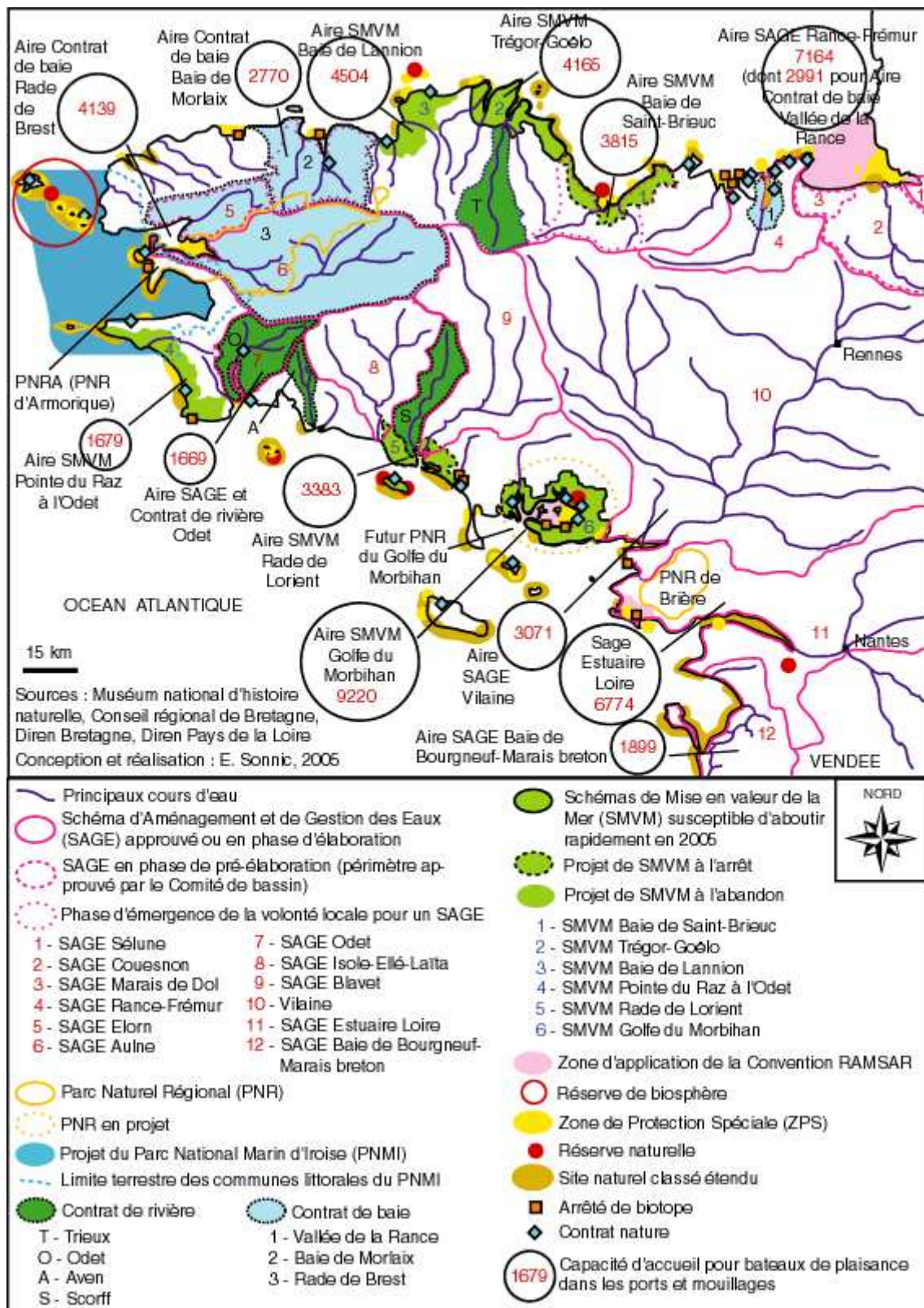
b) Un abondant panel d'instruments de préservation de la biodiversité...

➤ **Au niveau international et européen**

Lancées par l'UNESCO dans les années soixante-dix, les **réserves de biosphères** sont des espaces reconnus au niveau international pour leurs écosystèmes remarquables. Fin 2004, 459 réserves de biosphère sont recensées dans 97 pays différents. En France seulement deux sont labellisées dont une en Bretagne : la réserve de la mer d'Iroise depuis 1988 (carte 22) ; l'autre étant la réserve de Camargue (1977).

Carte 22

Plaisance et outils de protection, de mise en valeur et de gestion du littoral breton



Sans prétendre à l'exhaustivité, la carte précédente illustre la diversité et le grand nombre d'outils de protection et de gestion en vigueur ou envisagés sur les espaces côtiers en Bretagne : SAGE, Contrats de baie ou de rivière, PNR, SMVM (pour être complet, les instruments de planification tels que les DTA, SCOT, PLU, contrats de pays et autres contrats d'agglomération, mériteraient également d'être représentés). Quoi qu'il en soit les périmètres respectifs des outils cartographiés se chevauchent ou se superposent. Pour exemple, la rade de Brest est liée à un contrat de baie, au PNRA, au SAGE de l'Aulne ainsi qu'à celui de l'Elorn en phase de pré-élaboration. Plus au sud, l'Odét cumule SAGE et contrat de rivière tandis qu'au nord-est, la vallée de la Rance superpose SAGE et contrat de baie. Dans ces différents espaces d'action ou de projet, les activités riveraines de la mer ou des cours d'eau sont nombreuses (agriculture, industrie, pêche, conchyliculture...). Parmi elles, la plaisance se manifeste localement par de fortes concentrations de navires (golfe du Morbihan, Trégor-Goëlo...). Cette carte met en évidence l'impérieuse nécessité d'un contrôle de cette activité.

Du nom de la ville iranienne dans laquelle elle fut signée en 1971, la **convention RAMSAR**, ratifiée en 1986 par la France, vise à *la conservation de zones humides terrestres (marais, tourbières...) ou marines peu profondes d'importance internationale*³⁷⁵. Celles-ci sont protégées du fait de leur rôle régulateur du régime hydrologique et en raison de leur flore et de leur faune caractéristiques. Cinq sites sont aujourd'hui concernés par la convention RAMSAR dans notre secteur d'étude dont trois sont littoraux (carte 22) : la baie du Mont-Saint-Michel (75.000 hectares à cheval sur la Bretagne et la Normandie), le golfe du Morbihan (23.000 hectares) et les marais salants de Guérande (5200 hectares). Si la plaisance est totalement absente de la baie du Mont-Saint-Michel, elle est très largement présente dans le golfe du Morbihan avec environ 6400 bateaux répartis dans les différents ports et mouillages. Un peu plus au sud, les 750 navires de plaisance du port de La Baule - Le Pouliguen occupent un ancien étier rejoignant les marais salants de Guérande tandis que le port de plaisance du Croisic (367 bateaux) n'est situé qu'à quelques centaines de mètres des premières salines. Avec le jeu des courants de marée, ce site est susceptible d'être affecté par des pollutions relatives à l'activité portuaire de plaisance.

Le réseau écologique **Natura 2000**, vise à la préservation de la biodiversité sur le territoire de l'Union européenne. *Il s'agit de maintenir ou de rétablir dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire*³⁷⁶ par le biais de deux directives européennes : celle du 2 avril 1979, dite directive « Oiseaux », et celle du 21 mai 1992, dite directive « Habitats ». Par pays, les sites Natura 2000 sont classés en Zones de Protection Spéciale (ZPS) et en Zones d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux (ZICO) pour la première directive, et en Zones Spéciales de Conservation (ZSC) pour la

³⁷⁵ DIREN, *La Bretagne, des hommes, un territoire*, 1998.

³⁷⁶ Ibidem.

seconde. Les ZSC littorales correspondent par exemple à des habitats naturels tels que des dunes, des landes ou des zones humides. L'ensemble de ces zones (ZPS et ZSC) constitue le réseau Natura 2000. Mais, au-delà de la préservation d'espaces naturels, ce programme européen tient également compte des exigences socio-économiques et culturelles ainsi que des spécificités régionales et locales en conciliant les divers usages présents sur le littoral. C'est ainsi, qu'entre autres activités, la plaisance est présente dans plusieurs ZPS (carte 22) : 700 navires se répartissent dans les mouillages de la partie orientale du golfe du Morbihan, respectivement 900 et 1400 dans les estuaires du Jaudy et du Trieux, 1300 pour celui de la Vilaine, plus de 1600 pour l'ensemble constitué du sud-est de la rade de Brest et de l'estuaire l'Aulne, etc.

➤ A l'échelle nationale

Les **réserves naturelles** sont prévues par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, leur objectif est d'assurer la conservation d'espace présentant une importance particulière : intérêt faunistique ou floristique, gisement de minéraux ou de fossiles, etc. Aussi peuvent-elles être soustraites à *toute intervention artificielle susceptible de les dégrader*.³⁷⁷ Si le classement d'un espace en réserve naturelle peut se révéler *contraignant, dans la mesure où le dispositif prévu peut établir un régime de protection strict excluant activités et aménagements*³⁷⁸, au cas par cas, elle résulte plus d'un compromis avec les propriétaires concernés (indemnisations). Notons qu'au contraire des mesures précédemment évoquées (sites RAMSAR, ZPS...), les réserves naturelles découlent davantage de la logique du sanctuaire : les activités humaines, dont la plaisance, y sont rares, voire inexistantes. Toutefois, l'accueil des visiteurs y est généralement prévu et organisé. En 2004, 42 des 152 réserves d'intérêt national existantes en France sont localisées dans des communes littorales. En Bretagne, cela concerne six des sept réserves (carte 22).

Les **sites naturels classés et inscrits** sont institués par la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, afin de protéger ou de conserver en l'état certains espaces. Elle a permis de sauvegarder plusieurs ensembles naturels littoraux en Bretagne. Elle distingue le classement d'un site, qui constitue l'une des protections les plus fortes de l'arsenal juridique français, de son inscription. Cette dernière est une

³⁷⁷ Article L332-1 du Code de l'environnement.

³⁷⁸ BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, 2004.

procédure moins contraignante permettant la poursuite des aménagements et des activités humaines, sous réserve du maintien de la qualité paysagère ou architecturale de l'espace considéré. La loi dissocie également les sites classés ou inscrits ponctuels, des sites étendus pouvant couvrir plusieurs milliers d'hectares (carte 22). En Bretagne, de nombreux sites sont classés ou inscrits au titre des ZICO et des ZNIEFF³⁷⁹. Certains de ces sites, à l'instar de celui de la vallée de la Rance, accueillent parallèlement un grand nombre de bateaux de plaisance).

Prévus par la loi du 10 juillet 1976, à l'instar des réserves naturelles, les **arrêtés de biotope** sont des arrêtés préfectoraux pour la conservation des biotopes. Sur les littoraux, des ensembles tels que des îlots ou des marais sont fréquemment concernés.

➤ A l'échelle de la région

Propre à la Région Bretagne, le **contrat nature** est un accord conclu entre le Conseil régional, qui s'engage financièrement, et un organisme (collectivité locale, association...). Ce dernier assure la protection d'espèces menacées (contrats nature « thématiques ») ou la gestion, la restauration et la valorisation de milieux naturels (contrats nature « sites ») considérés d'intérêt régional. Un tel contrat comprend *plusieurs volets : inventaires et plans de gestion, équipements et travaux de génie écologique, suivi scientifique, sensibilisation du public et des scolaires.*³⁸⁰

c) ... susceptible d'être simplifié ?

Arrêtés de biotope, sites naturels classés, ZPS... plusieurs de ces mesures poursuivent assurément les mêmes objectifs de préservation des écosystèmes et se superposent fréquemment (carte 22). Ajoutons que la liste des instruments cités précédemment n'est pas exhaustive : ZPPAUP³⁸¹, Réserves de chasse, Espaces naturels sensibles ou encore Conservatoire Régional des Espaces Naturels auraient pu y figurer. Si l'on peut opérer une hiérarchie entre les espaces largement ouverts au public (sites du Conservatoire du littoral, sites naturels inscrits...) et ceux caractérisés par un contrôle bien plus strict des visiteurs (réserves naturelles, sites naturels classés...), il est légitime de penser qu'une réduction du nombre d'outils de protection est possible, sans pour autant réduire le nombre de site à préserver, et tout en maintenant l'efficacité globale des mesures protectrices. Mais la diversité des mesures est surtout liée aux différents niveaux de

³⁷⁹ ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique.

³⁸⁰ DIREN, *La Bretagne, des hommes, un territoire*, 1998.

³⁸¹ ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager.

reconnaisances : international (Réserve de biosphère, convention RAMSAR), communautaire (Natura 2000), national (réserve naturelle, sites naturels classés ou inscrits...) ou encore régional (contrat nature). C'est donc au sein de chaque niveau de reconnaissance qu'une concentration des compétences en un ou deux instruments semble plus aisément envisageable.

Pourtant, la tendance semble inverse. En mai 2005, les décrets d'application relatifs à la loi Démocratie de proximité du 27 février 2002 prévoyant la création de réserves naturelles régionales (RNR), sont entrés en vigueur³⁸². La région Bretagne a décidé de créer de telles réserves *qui porteraient l'appellation « Espaces Remarquables de Bretagne » (ERB). Ce classement peut concerner le domaine public maritime et les eaux territoriales.*³⁸³ Pour paraphraser un rapport du Conseil Economique et Social Régional (CESR)³⁸⁴, le classement en ERB permettrait de contrôler les usages susceptibles de porter atteinte à des écosystèmes littoraux dont les plus fragiles. Force est de constater que de tels outils existent déjà. Les RNR ne seront pas pour autant illégitimes s'ils font preuve de leur efficacité. Mais il importerait qu'ils se substituent à des outils existants afin d'éviter des superpositions supplémentaires.

B.2.2. Les outils pour la préservation ou la reconquête de la qualité des eaux entre complémentarité et redondance

a) Les instruments en vigueur

➤ Contrats de rivière et contrats de baie

Respectivement institués par les circulaires ministérielles du 5 février 1981 et du 13 mai 1991, signés pour cinq ans, ces contrats concernent des unités géographiques cohérentes correspondant à un bassin versant (contrat de rivière) voire à un ensemble de bassins versants pour certains contrats de baie (rade de Brest, baie de Morlaix). Ils doivent concourir au maintien ou à la reconquête de la qualité des eaux tout en permettant une cohabitation harmonieuse des différentes activités côtières. Ils associent les acteurs locaux (élus, professionnels...), le Ministère de l'environnement et l'Agence de l'Eau. En Bretagne, plusieurs sites faisant l'objet d'un tel contrat accueillent des navires de plaisance (carte 22) : contrats de rivière de l'Odet ou de l'Aven (respectivement près de 1670 et 640 bateaux recensés), contrats de baie de la vallée de la Rance (2990 navires),

³⁸² Décret n° 2005-491 du 18 mai 2005 relatif à la loi n° 2002-276 du 27 février 2002.

³⁸³ CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

³⁸⁴ Ibidem.

de la baie de Morlaix (2770), de la rade de Brest (4140) ou de la baie de Bourgneuf (1900). Ailleurs, comme dans le golfe du Morbihan, certains ont avorté au profit d'outils de type SMVM ou charte de PNR³⁸⁵ que nous évoquerons d'ici quelques paragraphes. Les gestionnaires des ports et mouillages de ces sites doivent concourir à atteindre les objectifs fixés en limitant par exemple au maximum les pollutions relatives à la plaisance (résidus de carénage, fuites de carburant, eaux grises et eaux moires en provenance des bateaux, etc.). Bien que ces contrats soient synonymes d'un engagement de la part des signataires, leurs dispositions ne sont que peu contraignantes étant donné qu'elles n'ajoutent rien à la réglementation existante. Depuis la circulaire du 24 octobre 1994, les contrats de rivières font l'objet d'une procédure allégée lorsque le périmètre concerné est également couvert par un schéma d'aménagement et de gestion des eaux, instrument présenté ci-après.

➤ **Les SAGE, instruments pour l'application des préconisations des SDAGE (Schémas Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux)**

Pour chacun des six grands bassins hydrographiques de France métropolitaine³⁸⁶, la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 a prévu un SDAGE qui fixe les grandes orientations de la gestion de la ressource en eau. Celui concernant la Bretagne (SDAGE Loire-Bretagne) a entre autres objectifs l'amélioration de la qualité de l'eau des nappes phréatiques et des cours d'eau, la préservation et la restauration des écosystèmes littoraux ou encore la maîtrise de l'urbanisation dans les zones inondables. A cet effet, le SDAGE préconise toute une série d'orientations destinées aux activités sectorielles affectant la qualité des eaux. Celles concernant la plaisance, encouragent par exemple la prise en compte des écosystèmes aquatiques par les études d'impact auxquelles sont soumises les opérations de construction ou d'extension portuaire. Au sujet des règles d'assainissement et de protection de la qualité des eaux portuaires et de mouillage, elles recommandent l'identification des pollutions générées par la plaisance, la mise en œuvre des moyens de lutte contre ces pollutions ou encore la sensibilisation des plaisanciers. C'est pour parvenir à une action efficace, à l'échelle de bassins versants ou de sous bassins versants, que sont mis en place les SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux).

Bien que n'étant pas des documents de planification spécifiques au littoral, les SAGE *s'y appliquent, notamment au niveau des estuaires où ils revêtent un intérêt*

³⁸⁵ PNR : Parc Naturel Régional.

³⁸⁶ Artois-Picardie, Seine-Normandie, Loire-Bretagne, Adour-Garonne, Rhône-Méditerranée-Corse, Rhin-Meuse.

*particulier*³⁸⁷, à l'instar de certains contrats de rivières (Odet, Aven). Ils s'adressent aux mêmes acteurs que ceux impliqués dans des contrats de rivière. En outre, ces deux outils poursuivent le même objectif (reconquête et / ou préservation de la qualité des eaux, gestion équilibrée à l'échelle d'un bassin versant). Le SAGE présente néanmoins une dimension supplémentaire puisque ses orientations ont une portée réglementaire. Il est institutionnalisé par la mise en place d'une Commission Locale de l'Eau (CLE) dont la composition fait l'objet d'un arrêté préfectoral conformément au décret n° 92-1042 du 24 septembre 1992. Cette CLE assure le processus de concertation entre les acteurs et organise la mise en œuvre du SAGE en veillant à anticiper les conflits d'usage.

De la baie du Mont-Saint-Michel à celle de Bourgneuf, douze SAGE³⁸⁸ en vigueur ou en cours d'instruction concernent la Bretagne en 2004 (carte 22). La plupart intègre des installations de plaisance dans leur périmètre. Si ces dernières sont assez peu nombreuses dans la plupart des estuaires ou rivières liés à un SAGE, on retiendra que la vallée de l'Odet et le SAGE Vilaine englobent respectivement 1670 et 3070 bateaux de plaisance. La baie de Bourgneuf accueille autour de 1900 bateaux tandis que la vallée de la Rance en rassemble environ 3000 en amont de l'usine marémotrice.

b) Des outils conformes à la politique européenne de protection de l'eau

La directive européenne 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établit un cadre pour la politique de l'Union dans le domaine de l'eau. Son objet *est de prévenir toute dégradation supplémentaire de la qualité des eaux, de renforcer la protection de l'environnement aquatique et de parvenir à un « bon état écologique » des eaux dans un délai de 15 ans*³⁸⁹. En ce sens, elle préconise de mener les actions nécessaires à l'échelle des bassins hydrographiques. Conformément au mode de fonctionnement de l'Union européenne, si les objectifs à atteindre concernent chaque état membre, ces derniers ont toute latitude quant au choix et à la mise en œuvre des outils nécessaires pour aboutir aux résultats fixés par la directive. Pour sa part, la France a principalement opté pour les SAGE. Ceci est notamment confirmé par la loi du 21 avril 2004 portant transposition de la directive européenne précitée.³⁹⁰ Principalement destinée à l'amélioration de la

³⁸⁷ CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

³⁸⁸ Oudon, Sélune, Couesnon, Marais de Dol, Rance-Frémur, Elorn, Aulne, Odet, Isole-Ellé-Laïta, Blavet, Vilaine, Estuaire Loire, baie de Bourgneuf-marais breton.

³⁸⁹ BROQUET-LETELLIER Virginie, *Les ports de plaisance et la politique environnementale européenne*, 2003.

³⁹⁰ Loi n° 2004-338 du 21 avril 2004 portant transposition de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

qualité des eaux douces et notamment celles destinées à la consommation humaine, cette directive porte aussi une attention particulière aux eaux du littoral au niveau des estuaires, des golfes ou des *mers relativement fermées, étant donné que leur équilibre est fortement influencé par la qualité des eaux intérieures qui s’y jettent*.³⁹¹ Sur ce point, cette directive revêt un intérêt particulièrement important en Bretagne au regard des multiples échancrures du littoral régional (rias, golfes, estuaires...).

c) SAGE et contrat de rivière : doublon ou complémentarité ?

Selon l’Office International de l’Eau, SAGE et Contrat de rivière sont bel et bien complémentaires étant donné qu’ils *se relayent sur le terrain. Le contrat peut découler d’un SAGE en offrant un cadre adapté à la réalisation de certaines de ses orientations sur tout ou partie de son territoire. A l’inverse, les contrats préalablement engagés représentent un premier diagnostic du cours d’eau et un apprentissage de la concertation que le SAGE consolide. Il appartient aux acteurs locaux de choisir la formule qui répond le mieux aux exigences du terrain*.³⁹² Certes, mais les prérogatives de l’un peuvent également être reprises par l’autre, la seule véritable différence portant en fait sur la valeur réglementaire du SAGE. Au prix de quelques mesures ou d’un transfert de compétence, il semble qu’un seul de ces instruments puisse suffire. On peut donc légitimement douter de la pertinence de ce doublon opératoire.

d) Des textes réglementaires spécifiques à la plaisance et visant à la préservation de la qualité des eaux

En deçà, de l’ensemble des outils réglementaires ou législatifs destinés à maintenir ou restaurer la qualité des eaux et concernant à ce titre la plaisance, cette activité est confrontée à une réglementation qui lui est plus ou moins spécifique. Sans entrer dans les détails, on peut évoquer quelques uns des principaux textes. Certains concernent spécifiquement les bateaux. C’est le cas du décret du 4 juillet 1976³⁹³ qui régit les normes de construction et de vente des bateaux de plaisance, des pièces et éléments d’accastillage. On peut aussi évoquer la directive européenne du 16 juin 1994³⁹⁴ qui stipule que les bateaux de plaisance doivent être dotés d’équipements de stockage des eaux usées et des déchets. Quant aux ports, ils doivent répondre aux exigences de la circulaire du 9 août 1978 réglementant leur équipement sanitaire selon leur taille. Le

³⁹¹ Directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000.

³⁹² Office International de l’eau, <http://www.oieau.fr/inondations/fra/chap1/mesures5.htm>

³⁹³ Décret n°96-611 du 4 juillet 1976.

³⁹⁴ Directive n° 94/25/CE du 16 juin 1994.

décret du 24 janvier 1989³⁹⁵ leur impose un système efficace d'évacuation des substances nuisibles à la santé publique. Plus récemment, la directive du 27 novembre 2000³⁹⁶ commande aux responsables portuaires la mise en place d'installations pour réceptionner les déchets des navires (eaux usées, déchets...).

B.3. Appréhender le littoral : une nécessaire immersion dans les méandres du droit de l'urbanisme

L'espace littoral est étroitement lié aux dispositions de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (dite loi SRU). Celle-ci prolonge, entre autres textes, la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire de juin 1999 (LOADDT), dite loi Voynet. A travers les documents de planification urbaine dont la mise en place est initiée par les collectivités locales (PLU³⁹⁷, SCOT³⁹⁸), cette loi vise notamment à faire du développement durable une thématique transversale à l'ensemble des politiques territoriales. Aussi ces deux outils donnent-ils lieu à l'élaboration d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) s'inscrivant dans une vision prospective du développement territorial. Par la mise en place de ces mesures, l'Etat incite à une planification globale de l'espace.

B.3.1. Le plan local d'urbanisme et la loi Littoral

Les territoires communaux couvrant l'ensemble des côtes françaises, la réglementation des espaces littoraux est étroitement liée aux PLU par lesquels est mise en œuvre la loi Littoral à l'échelle communale. Chaque projet portuaire doit faire l'objet d'un cadrage afin de le rendre compatible avec le PLU. Le cas échéant, ce document de planification urbaine doit être en conformité avec les outils supra communaux en vigueur que nous évoquerons dans les pages à venir : SCOT, SMVM, Charte de PNR, etc. Conformément aux dispositions de la loi SRU, les PLU doivent avoir été substitués aux POS avant le 1^{er} janvier 2006. En attendant, il est intéressant d'observer comment sont considérés les ports de plaisance dans les documents d'urbanisme actuellement en vigueur (carte 23).

A l'instar des POS, les PLU doivent être en concordance avec les dispositions générales définies par les articles L110 et L121-1 du code de l'urbanisme³⁹⁹ qui imposent le

³⁹⁵ Décret n° 89-38 du 24 janvier 1989.

³⁹⁶ Directive n° 2000/59/CE du 27 novembre 2000.

³⁹⁷ PLU : Plan Local d'Urbanisme.

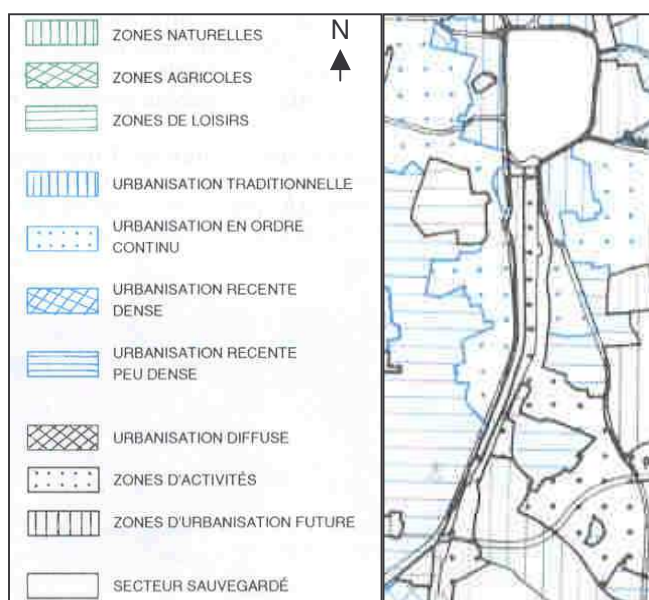
³⁹⁸ SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale.

³⁹⁹ L'article L110 définit les règles générales d'utilisation des sols tandis que l'article L121-1 précise les dispositions générales communes aux SCOT, aux PLU et aux cartes communales.

principe d'équilibre entre l'aménagement d'une part, la protection et la mise en valeur d'autre part. Aussi, de nombreux PLU réservent-ils des terrains pour les cultures marines ou les installations de plaisance. Cependant l'inscription au PLU de tels espaces ne signifie pas pour autant la *liberté pour la commune de réaliser, lorsqu'elle le voudra, l'investissement prévu*.⁴⁰⁰ L'Etat reste le garant du Domaine public maritime sur lequel aucun projet portuaire ne peut être engagé sans son aval, tandis que les réserves naturelles s'imposent aux PLU. D'une manière générale, étant donné la forte pression touristique et urbaine que connaissent bon nombre de zones côtières, le PLU d'une commune riveraine de la mer est plus fortement encadré que celui d'une commune intérieure.

Carte 23

Prise en compte du port de plaisance de Vannes par le POS



En cours de remplacement par les PLU, les POS témoignent encore de la manière dont sont envisagés les différents espaces d'une commune. On notera que l'ensemble du bassin à flot du port de Vannes s'étire selon une orientation nord-sud, au centre de cette représentation simplifiée de ce document d'urbanisme, depuis la ville close (secteur sauvegardé). Il est considéré en tant que zone d'activité à part entière (pointillés noirs). Il s'agit plus précisément d'une zone Ulp, destinée à l'accueil des équipements portuaires. Autre aspect intéressant, il est vrai peu évident ci-contre, l'extrémité nord du bassin dépend du secteur sauvegardé et jouit à ce titre d'une politique stricte de protection et de mise en valeur.

Source : Ville de Vannes (Petit guide du POS, septembre 1996)

La loi Littoral, reprenant le principe d'équilibre entre l'aménagement, la protection et la mise en valeur des espaces côtiers, a profondément modifié les dispositions spécifiques au littoral dans le code de l'urbanisme (articles L146-1 à L146-9). Elle contribue à cette imbrication entre droit du littoral et droit de l'urbanisme. Concrètement, l'article L146-4, directement inspiré par les dispositions de la directive d'Ornano (inconstructibilité dans la bande des 100 mètres), interdit toute forme d'urbanisation qui ne serait pas dans la continuité du bâti existant dans les espaces proches du rivage. Quant à l'article L146-6, il instaure la protection des sites littoraux remarquables d'un point de vue naturel

⁴⁰⁰ BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, 2004.

(pour le maintien des équilibres biologiques) ou culturel. La liste de ces espaces est fixée par décret.

➤ **Le cas particulier de la carte communale**

Bien que l'élaboration d'un POS ait été rendue obligatoire par la directive d'Ornano en 1979, plus d'une centaine de communes ne s'en étaient pas dotées, et ce, même après l'avènement des lois de décentralisation (notamment celle du 7 janvier 1983 relative au transfert de compétences en matière d'urbanisme). Pourtant, l'effort pédagogique ayant accompagné ces dernières avait sensibilisé bien des élus à l'urbanisme et à l'aménagement de l'espace de compétence locale. Néanmoins la nécessité d'un POS n'a pas semblé primordiale aux yeux d'élus de petites communes littorales, largement rurales et finalement peu concernées par l'urbanisation et le développement touristique. Obtenant, grâce à la loi SRU, le statut juridique d'un véritable document de planification urbaine, la carte communale est un document d'urbanisme simplifié, adapté à la situation de ces communes délivrant peu d'autorisations d'occupation des sols et peu de permis de construire. D'ailleurs, il est possible que *quelques petites communes littorales dotées actuellement d'un plan d'occupation des sols, renoncent à l'élaboration d'un plan local d'urbanisme pour adopter cette modalité beaucoup plus simple.*⁴⁰¹

B.3.2. La montée en puissance du schéma de cohérence territoriale

A l'instar des PLU, les SCOT ont été institués par la loi SRU. Ils sont élaborés par un EPCI⁴⁰² ou par un syndicat mixte chargé d'assurer *leur suivi, leur modification et leur révision. Ils doivent être validés, ou révisés tous les dix ans sous peine de caducité.*⁴⁰³

En Bretagne, les EPCI couvrent la quasi totalité du territoire. L'organisation territoriale est donc particulièrement favorable à l'émergence des SCOT. Afin de renouveler la planification urbaine à l'échelle intercommunale selon une logique de développement durable, ces derniers remplacent les Schémas Directeurs (SD) qui découlaient, comme les POS, de la loi d'orientation foncière (LOF) du 30 décembre 1967. Par la mise *en cohérence de toutes les politiques sectorielles liées à l'aménagement de l'espace* (en

⁴⁰¹ Ibidem.

⁴⁰² EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale parmi lesquels on retrouve les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes, les syndicats d'agglomération nouvelle ou les syndicats mixtes.

⁴⁰³ CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacement et d'équipement commercial)⁴⁰⁴, *ce document d'urbanisme décentralisé devrait avoir un véritable avenir sur la frange côtière française.*⁴⁰⁵ Pour preuve, les SCOT s'imposent aux PLU et concernent l'ensemble des communes situées à moins de quinze kilomètres du trait de côte ou d'une agglomération de plus de 15.000 habitants. Pour une commune, même titulaire d'un PLU, ne pas adhérer à un SCOT se mettant en place peut se révéler très contraignant. Ce dernier peut effectivement contenir l'urbanisation de la localité « récalcitrante » en lui appliquant la règle de constructibilité limitée. Néanmoins, devant l'incompréhension de certains élus locaux, la loi dite « urbanisme et habitat » du 2 juillet 2003 assouplit la règle : *la constructibilité limitée en l'absence de SCOT ne concerne plus que les communes situées à moins de quinze kilomètres d'une agglomération de plus de 50.000 habitants, au lieu de 15.000. Mais (...), aucun changement n'a été enregistré quant aux communes situées à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer*⁴⁰⁶, probablement du fait de la nécessité plus importante d'un tel outil à proximité des littoraux. D'ailleurs, on imagine comment certaines concessions portuaires d'intérêt supra-communal puissent être appréhendées en dehors d'un SCOT. L'exemple du port du Légué, à cheval sur deux communes, mérite que l'on s'y attarde. Il a été mis en exergue dans un mémoire universitaire⁴⁰⁷ de troisième cycle dont s'inspirent les lignes suivantes.

Le Légué est un port départemental géré par la CCI des Côtes d'Armor et caractérisé par une triple fonction : commerce (l'activité principale), plaisance (380 postes dont 180 sur pontons) et une activité marginale de pêche. C'est un port tout en longueur, orienté ouest-sud-ouest – est-nord-est et s'étirant sur environ 2,5 kilomètres au creux d'une vallée encaissée. Débouchant au fond de la baie de Saint-Brieuc, ce site est caractérisé par un envasement prononcé et par un accès difficile, assujéti aux horaires de marée et à d'importants marnages. Aussi une écluse maintient-elle à flot la partie amont du port (carte 24, photographies 27 à 31). La dernière caractéristique majeure est relative à sa situation géographico-administrative : la rive droite (sud) est briochine tandis que la rive gauche est localisée sur la commune de Plérin.

⁴⁰⁴ A ce titre, un SCOT prend en considération les périmètres du Plan de Déplacements Urbain (PDU), du Programme Local de l'Habitat (PLH), des schémas de développement commercial ou des chartes de développement des pays et des parcs naturels.

⁴⁰⁵ BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, 2004.

⁴⁰⁶ Ibidem.

⁴⁰⁷ BROQUET-LETELLIER Virginie, *La plaisance au port du Légué : approche économique*, 2003.

Carte 24 et photographies 27 à 31

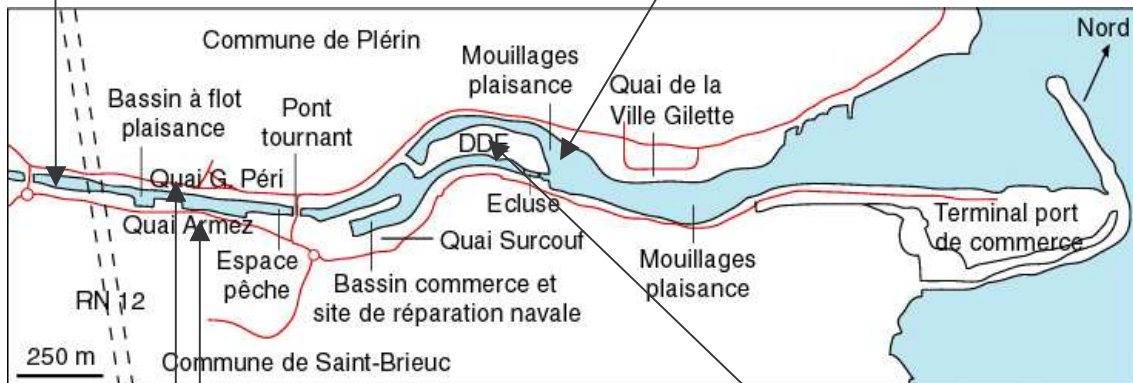
Aspects du port du Légué



27. Le Légué en amont du viaduc (RN 12)



28. Mouillages du Légué



Réalisation : E. Sonnic, 2005



29. Quai Armez (Saint-Brieuc)



30. Mouillages joutant la DDE



31. Quai G. Péri (Plérin)

Crédit photographique : E. Sonnic

Tout au long du port du Légué se succèdent les différentes activités portuaires. Le commerce occupe l'avant port ainsi qu'un bassin et un site de réparation navale à 500 mètres en amont de l'écluse. Encore un peu plus en amont un secteur est affecté à la pêche tandis que la plaisance s'est installée çà et là, au fur et à mesure que se libéraient des espaces jusqu'alors occupés par les activités traditionnelles.

Conséquence de cette mosaïque d'activités portuaires et de cette double appartenance communale : le site, autrefois bien plus actif, semble aujourd'hui manquer de cohésion. Autrefois, des entreprises importantes (notamment Chaffoteau) avaient choisi d'être au contact du port pour se développer. Elle faisaient du quartier portuaire un pôle économique majeur (emploi, activité). La fermeture de ces établissements a entraîné une baisse et un vieillissement de la population et le déclin du site. Par ailleurs, sa configuration, à 80 mètres en contrebas des centre-villes de Saint-Brieuc et Plérin,

respectivement distants d'1,5 et 3 kilomètres par la route, ne sont pas favorables à la cohésion ville-port.

Aujourd'hui, la rive sud reste un espace de travail (commerce, construction navale, pêche) peu mis en valeur (photographie 29). La rive nord, qui accueille la capitainerie du port de plaisance, présente un aspect moins laborieux avec un front de port présentant davantage de commerce dans un environnement plus soigné (végétalisation...). Mais la rive plérinoise est également très parcellaire. Ici aussi se succèdent sans réelle continuité des espaces très différents : pôles urbains, flancs de falaise boisés, zones industrielles (espace DDE, quai de la Ville Gillette...). Cette concession portuaire quelque peu atomisée fait actuellement l'objet d'un projet de réhabilitation global qui devrait se traduire par la création d'activités commerciales et de services liées à la mer (réparation navale, accastillage, voilerie, stockage et hivernage de bateaux). On notera, qu'en dehors des pouvoirs de police portuaire relevant du maire selon le code général des collectivités territoriales, les communes de Plérin et Saint-Brieuc ne sont pas compétentes sur la concession portuaire au contraire de la CABRI⁴⁰⁸. Plus qu'ailleurs on perçoit tout l'intérêt d'un SCOT dans un tel site portuaire. Cet outil de planification urbaine est plus à même de donner corps à un ensemble aussi parcellaire.

Contrairement aux anciens schémas directeurs, les SCOT ne prévoient nullement l'affectation précise des sols, excepté les sites sensibles ou remarquables ainsi que les éventuels espaces concernés par une extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage. Néanmoins, ils précisent entre autres compétences, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés, les objectifs d'équilibre social ou encore les localisations préférentielles des activités commerciales et économiques. Parmi les compétences obligatoires de la CABRI, précisées par arrêté préfectoral, on relèvera les activités touristiques et portuaires qui concernent directement la plaisance.

La fonction plaisance pourrait à terme bénéficier de cette approche intercommunale car les résultats modestes de ce port (quelques places sont toujours disponibles, absence de liste d'attente –preuve manifeste d'absence de pression annuelle de la demande–, seulement une trentaine de bateaux visiteurs enregistrés chaque année) ne s'expliquent par uniquement par l'envasement ou les difficultés d'accès. D'autres ports victimes des

⁴⁰⁸ CABRI : Communauté d'Agglomération Briochine.

mêmes inconvénients accueillent bien plus de bateaux de passage (500 à Morlaix, 700 à Dinan). C'est bien l'absence de mise en valeur du site (commerces et services pour les visiteurs, faiblesse du plateau technique pour les résidents) qui rebute les plaisanciers alors que le potentiel de développement existe bel et bien : port urbain au centre de la principale agglomération costarmoricaine desservie par la RN 12 (Rennes - Brest), la gare TGV de Saint-Brieuc et l'aéroport de Plérin, indiscutable qualité d'abri en faisant un excellent port d'hivernage.

B.4. L'application difficile des outils de planification pilotés par l'Etat

Respectivement créés par la Loi d'Orientation pour l'aménagement et le Développement du Territoire (LOADT) du 4 février 1995 et par la loi de décentralisation des compétences du 7 janvier 1983, les DTA et les SMVM s'imposent aux prescriptions locales d'urbanisme (cartes communales, PLU et SCOT). Pilotés par l'Etat à travers ses services déconcentrés (DDE) et élaborés en concertation avec les collectivités locales, ils précisent parallèlement l'application de la loi Littoral sur le terrain. Si l'esprit des DTA et des SMVM, conciliant le bon voisinage et le développement des activités socioéconomiques tout en respectant les milieux naturels est consensuel, leur élaboration et leur mise en application est parfois difficile, notamment pour les SMVM. La procédure, impliquant entre autre un décret en Conseil d'Etat, est généralement extrêmement lourde. Comme le souligne la figure 12 ci-après, leur existence vient encore complexifier l'arsenal législatif et réglementaire régissant l'espace littoral (figure 12).

B.4.1. Les Directives Territoriales d'Aménagement

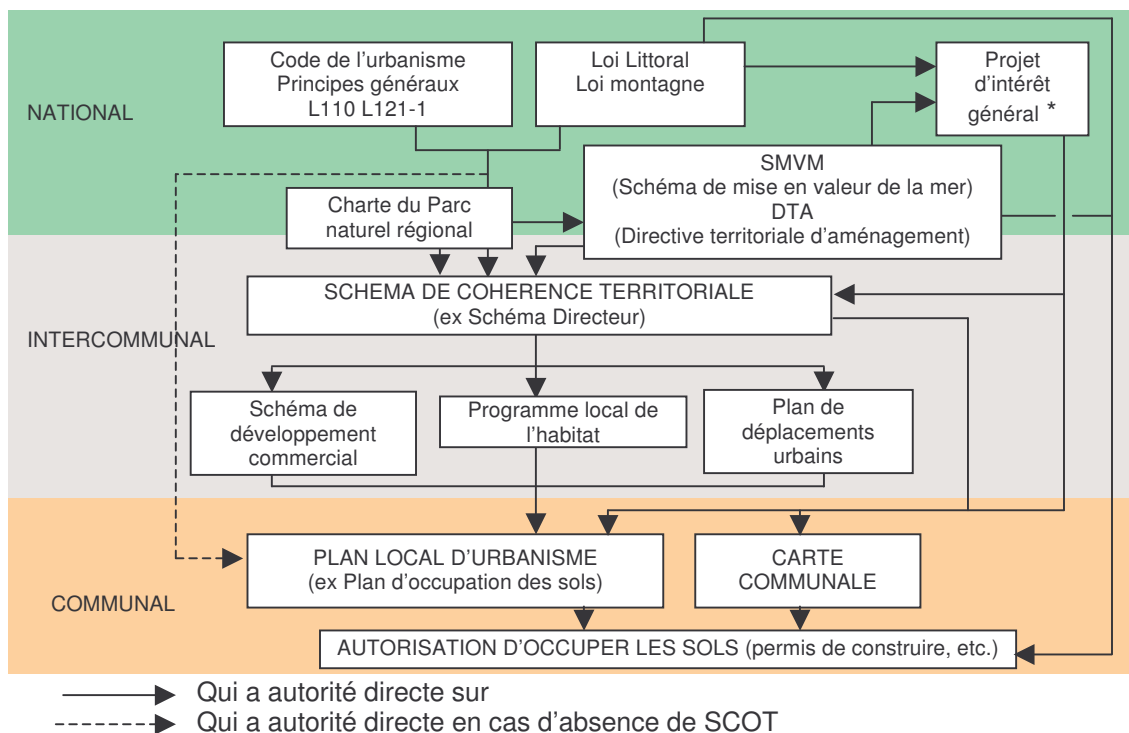
Les DTA doivent *fixer « les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et grands équipements ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages »*⁴⁰⁹. Approuvées par le Comité Interministériel d'Aménagement et de développement du Territoire (CIAT), elles constituent des documents de planification exprimant le choix de l'Etat aménageur sur des zones particulièrement conflictuelles et revêtant à ses yeux un intérêt national. Elle n'ont donc pas pour vocation de couvrir l'ensemble du territoire national, mais il n'est pas surprenant de les voir s'imposer majoritairement sur des espaces à la fois

⁴⁰⁹ BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, 2004.

littoraux, fortement industrialisés et urbanisés, notamment estuariens, puisque ceux-ci intègrent quelques uns des plus importants complexes industrialo-portuaires français. En 2004, quatre des sept aires⁴¹⁰ concernées par la prescription d'une DTA concernaient le littoral métropolitain et étaient parmi les plus avancées : l'aire métropolitaine marseillaise, les Alpes-Maritimes, l'estuaire de la Seine ainsi que l'estuaire de la Loire qui concerne notre terrain de recherche. Cette DTA s'étend sur un espace comprenant la métropole Nantes-Saint-Nazaire et ses équipements industrialo-portuaires, la réserve naturelle du lac de Grand Lieu, les marais salants de Guérande, la Brière ainsi que l'ensemble du littoral départemental qui accueille environ 9000 bateaux de plaisance dans ses ports et mouillages. Elle couvre environ les deux tiers du département de la Loire Atlantique et présente une superficie comparable aux autres DTA de France. Intégrant d'importantes agglomérations et leurs aires d'influence, les DTA concernent tout autant l'urbanisme que l'aménagement du territoire.

Figure 12

La hiérarchisation des dispositifs d'urbanisme sur le littoral



* Tout projet d'ouvrage, de travaux ou de protection d'utilité publique peut constituer un PIG (Projet d'Intérêt Général). Il peut s'agir d'une opération d'aménagement ou d'équipement, de protection ou de mise en valeur d'un patrimoine naturel ou culturel, de réalisation de logements sociaux, de prévention des risques (inondations, avalanches...), etc. Le projet est qualifié de PIG par arrêté préfectoral afin d'être ensuite pris en compte dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU).

Conception : SIAGM (Syndicat Intercommunal d'Aménagement et du Golfe du Morbihan), 2004
 Réalisation : E. SONNIC, 2005

⁴¹⁰ Les autres étant les DTA du bassin minier Lorrain, celle des Alpes du nord et celle de la région urbaine de Lyon.

Loin d'être exhaustive, la figure précédente, illustre la diversité des outils législatifs, réglementaires et de planification régissant l'urbanisme sur le littoral et auxquels est donc assujéti chaque projet de création, d'extension ou de réorganisation de port de plaisance ou de zone de mouillage. Elle les hiérarchise et tient compte des instruments promulgués par la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, dite loi SRU (SCOT, PLU...). Si l'on insiste ici sur les outils de gestion de l'urbanisme, toute activité littorale doit également tenir compte des instruments précédemment évoqués spécifiques à la préservation environnementale et paysagère (contrats de rivières, réserves naturelles, zones de protection spéciales, etc.)

Les priorités de la DTA de l'estuaire de la Loire sont l'affirmation de la métropole Nantes-Saint-Nazaire au bénéfice du grand-ouest, la protection et la valorisation des espaces naturels, sites et paysages de l'estuaire, ainsi que le développement équilibré de toutes les composantes territoriales de l'estuaire au sein duquel la plaisance est modérément présente (environ 600 bateaux depuis Nantes jusqu'à l'embouchure de la Loire).

B.4.2. La difficile mise en place des Schémas de Mise en Valeur de la Mer

Tout en assurant la préservation du milieu littoral, l'objet des SMVM est d'organiser la coexistence des différentes activités présentes sur les espaces proches du rivage tant en mer qu'à terre. En partie conçus pour résoudre et prévenir les conflits d'usage au sein d'un espace géographique et maritime cohérent, leur bilan est pourtant faible puisque, en métropole, le SMVM de l'étang de Thau, entré en vigueur en avril 1995, est le seul approuvé en 2005. Le premier obstacle est relatif à la faiblesse des crédits d'étude qui ne permettent pas plus de deux financements de SMVM par an. Parce que l'Etat intervient à toutes les phases de la procédure (définition du périmètre, diagnostic, approbation...) et que chacune d'entre-elles est soumise pour avis aux collectivités locales (communes, département, région), cet instrument a les caractéristiques d'un système « autobloquant ». Lorsque chaque phase reçoit l'accord de l'Etat et celui des collectivités locales, une ultime étape particulièrement lourde est nécessaire : le SMVM doit être approuvé par décret en Conseil d'Etat. Beaucoup d'acteurs locaux le perçoivent donc comme un outil contraignant pour le développement local. La durée excessive des études constitue également un frein à leur aboutissement ; elles ont tendance à se prolonger et à revenir sur des sujets déjà traités.

Le SMVM fait, cependant, plus que résister. Ses partisans sont effectivement nombreux et influents : les responsables des services déconcentrés de l'Etat (DDE, Préfecture...) les soutiennent largement tandis qu'un tel outil cristallise les espoirs de bon nombre d'associations de protection de l'environnement particulièrement bien implantées en

Bretagne. Sans avoir abouti en 2005, environ une dizaine de SMVM seraient sur le point de devenir opérationnels en France métropolitaine dans les années à venir, dont deux en Bretagne : celui du Golfe du Morbihan, dont le périmètre englobe 9220⁴¹¹ bateaux de plaisance, et celui du Trégor-Goëlo qui en accueille près de 4200 (carte 22).

Les services déconcentrés de l'Etat et certains élus affichent leur optimisme quant à l'avenir du SMVM. Il a en effet été remis au goût du jour en simplifiant sa mise en œuvre et son application, ce qui n'est pas sans causer quelques craintes à d'autres acteurs (élus, riverains, associations de protection de l'environnement...). Nous illustrerons cette divergence de point de vue d'ici quelques pages à travers l'exemple du golfe du Morbihan.

B.4.3. Les incertitudes du projet du Parc National Marin d'Iroise (PNMI)

En 2005, aucun Parc National marin (PNM) n'est en vigueur en France mais deux sont en projets dont le PNMI qui est le plus avancé.⁴¹² Le second concerne la Corse. Les PNM, dont l'objet de concilier le développement des activités socioéconomiques et la protection du patrimoine naturel et culturel, sont à dissocier, malgré des caractéristiques communes (chacun constitue un établissement public de l'Etat), des parcs nationaux qui concernent prioritairement la préservation des espaces naturels.

Aujourd'hui, la procédure de création du PNMI piétine. Elle traîne en longueur : le projet est déjà évoqué en 1989 alors que la première mission d'étude n'est initiée qu'en 1996 par le Ministère de l'Environnement. Etant placé sous l'autorité conjointe du Préfet du Finistère et du Préfet Maritime de l'Atlantique, beaucoup d'acteurs locaux (des élus, des responsables du monde professionnel, des associations) dénoncent une procédure trop centralisée. Leurs craintes sont également liées au manque de lisibilité du PNMI, insuffisamment précis quant à ses objectifs selon eux. Mais, bien que beaucoup d'acteurs soient hostiles au projet tel qu'il est proposé actuellement, ils ne sont pas contre un parc plus modeste de dimension locale ou régionale qui tiendrait, selon eux, davantage compte des différents usages littoraux. Quoiqu'il en soit, qu'il s'agisse à terme d'un parc national marin ou d'un parc naturel marin, l'aire du PNMI accueille en 2005 un peu plus de 5000 bateaux de plaisance répartis dans une douzaine de ports et vingt-cinq zones de mouillage.

⁴¹¹ Si le golfe du Morbihan accueille environ 6600 bateaux de plaisance, le SMVM le concernant englobe également la façade océanique de la presqu'île de Rhuys ainsi que deux petites rias (la rivière de Saint-Philibert et celle de Pénerf) ; d'où ce chiffre total de 9220 navires de plaisance.

⁴¹² Le PNMI a été confirmé à l'occasion du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 22 juillet 2001.

B.5. Des outils d'aménagement découlant de logiques contractuelles décentralisées

B.5.1. La charte de parc naturel régional

Quoique bien plus ancien⁴¹³, ce n'est que depuis la loi Paysage du 8 janvier 1993 que le PNR bénéficie d'un statut législatif à part entière. La décision de sa mise en œuvre revient à l'initiative du conseil régional. Appliqué sur un territoire de projet devant présenter une véritable unité géographique, la vocation d'un PNR réside d'une part, dans la préservation et la valorisation du patrimoine naturel, paysager et culturel, et d'autre part dans l'accompagnement du développement socioéconomique. Mais les PNR sont plus un moyen de coordination des collectivités locales et de mise en œuvre de mesures de gestion et de préservation existantes qu'un outil de protection ou de mise en valeur supplémentaire. D'ailleurs, preuve que le PNR n'est pas un instrument anodin, les documents d'urbanisme locaux (Carte communales, PLU, SCOT) se doivent d'être compatibles avec sa charte. Celle-ci est révisable tous les dix ans pour éviter tout risque de caducité.

Afin de prévenir ou résoudre les conflits d'usage éventuels, l'indispensable démarche concertée qu'implique les PNR sied particulièrement aux espaces littoraux dont plusieurs sont concernés : PNR de Camargue, de la Corse, des marais du Cotentin... En Bretagne, si le PNR de Brière est proche de la côte et couvre d'ailleurs une partie des marais salants de Guérande, le Parc Naturel Régional d'Armorique (PNRA) reste le plus ouvert sur la mer puisqu'il intègre, entre autre, la presqu'île de Crozon et les îles de la mer d'Iroise : Ouessant, archipel de Molène, Sein (carte 22). Il concerne une demi douzaine de port de plaisance et plus d'une trentaine de zones de mouillage totalisant quelque 2800 bateaux de plaisance. Dans la région, on relèvera également le projet de PNR du golfe du Morbihan qui concerne lui aussi un important espace côtier. La concentration de navires de plaisance y est autrement plus importante : près de 10.000 unités (9983). On notera que le périmètre de ce PNR déborde de celui du SMVM concernant également cet espace et qui n'accueille pour sa part « que » 9220 bateaux de plaisance.

B.5.2. La charte de pays

Espace de mobilisation et de coordination des différents acteurs de son territoire, le pays n'est en aucun cas une circonscription administrative ou une collectivité locale

⁴¹³ Les PNR sont instaurés par le décret du 1^{er} mars 1967.

supplémentaire, ce qui permet d'ailleurs une certaine souplesse dans la définition de son périmètre. En effet, lorsque la cohésion d'un territoire le justifie, un pays peut associer des communes issues d'un département ou d'une région voisine. Mais les limites d'un pays doivent respecter le périmètre des EPCI à fiscalité propre existante (communautés d'agglomération, communautés de communes...). A travers sa charte, établie pour un minimum de dix ans, un pays détermine sa stratégie en matière de développement socioéconomique et de gestion de l'espace dans une logique de développement durable. Dans les orientations fixées par la charte de Pays de Saint-Brieuc (63 communes) et plus particulièrement *dans la partie « développer les ressources maritimes », est mentionné très précisément le port du Légué*⁴¹⁴. Si cela concerne d'abord l'activité commerciale, la relation entre développement touristique et présence maritime est également mentionnée.

a) Le pays, une affirmation précoce en Bretagne

Instaurés par la LOADT du 4 février 1995, renforcés par la LOADDT⁴¹⁵ du 25 juin 1999, dite loi Voynet, puis par la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, les pays sont des territoires présentant une cohérence géographique, culturelle, économique ou sociale, à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi. La loi Voynet *confirmait le rôle pivot des régions dans la structuration du territoire et entérinait la création des pays comme de réels espaces projets*.⁴¹⁶ Elle officialisait une idée précoce du CELIB⁴¹⁷ qui avait préconisé au début des années soixante-dix, dix-sept pays sur l'ensemble du territoire couvert par les cinq départements bretons. Les pays sont remis en exergue par un rapport du CESR en 1994⁴¹⁸, excluant cette fois la Loire-Atlantique, administrativement séparée de la Bretagne.

Depuis qu'ils sont reconnus par la loi, les pays connaissent des fortunes diverses d'une région à l'autre. Certaines, telles que le Centre ou la région Poitou-Charente les ont largement soutenu, mais début 2005, seule la Bretagne administrative est totalement couverte par des pays contractualisés avec l'Etat. A l'inverse, la Loire-Atlantique, dépendant de la région Pays de la Loire, accuse un important retard dans ce domaine.

⁴¹⁴ BROQUET-LETELLIER Virginie, *La plaisance au port du Légué : approche économique*, 2003.

⁴¹⁵ LOADDT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire.

⁴¹⁶ LEBAHY Yves, *Le pays maritime. Un espace projet original*, 2001.

⁴¹⁷ Le CELIB (Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons) : ancien organisme d'étude, de proposition et de coordination en faveur du développement socioéconomique et de l'aménagement du territoire breton (Loire Atlantique comprise), et composé d'élus, de représentants du monde socioprofessionnel, culturel, des collectivités publiques...

⁴¹⁸ HOUÉE Paul, *Territoires de Bretagne : nouvelles approches*, 1994.

b) Un pays (presque) exclusif pour la plaisance bretonne : le pays littoral et maritime

Au-delà d'une précoce reconnaissance, favorisée par la volonté locale et régionale d'imposer cette nouvelle entité territoriale, le pays revêt souvent une autre particularité en Bretagne : un caractère littoral et maritime relatif à la « péninsularité » de l'espace breton. Sur les vingt et un pays que compte la Bretagne administrative, onze ont une frange côtière. En Loire-Atlantique, le littoral sud est concerné par deux projets de pays (celui de Retz Atlantique et celui de Machecoul et Lognes) alors qu'aucun projet n'est pour le moment envisagé au nord de la Loire. Il en est de même au nord du littoral vendéen, zone qui délimite le bassin de navigation le plus méridional de notre secteur d'étude (baie de Bourgneuf). En résumé, treize pays concernent le littoral depuis celui de Machecoul et Lognes à celui de Saint-Malo. Néanmoins, et pour être complet concernant la plaisance, il convient de tenir compte du pays de Redon qui accueille environ 460 bateaux de plaisance⁴¹⁹ dans deux ports situés sur la Vilaine (Redon et Le Folleux à Béganne). Aussi, exception faite des bateaux des ports et mouillages situés au nord de la Loire Atlantique et au nord de la Vendée, qui accueillent respectivement 4850 et 500 unités de plaisance, les pays reconnus ou en projet accueillent plus de 70.000 bateaux. Si certains pays en totalisent parfois plus de 11.000 (Pays de Vannes, Pays de Cornouailles), on ne compte guère plus de 200 bateaux dans le pays de Guingamp (qui plus est sur deux façades littorales distinctes⁴²⁰) et à peine une centaine dans celui de Machecoul et Lognes. Ces entités présentent, il est vrai, un modeste linéaire côtier, par ailleurs inapproprié pour l'accueil des navires : côte à falaises pour le pays de Guingamp, marais littoral pour celui de Machecoul et Lognes.

➤ **Pays maritime ou pays littoral ?**

Les deux notions sont apparues à la même époque, lorsque fut votée la LOADDT du 25 juin 1999. Selon certains auteurs⁴²¹, l'appellation « pays littoral », notamment employée par la DATAR, traduit un regard continental porté sur les pays localisés sur la frange côtière. Conséquence : le littoral est perçu d'abord comme une frontière entre terre et mer. Au contraire, la notion de pays maritime lui confère davantage les caractéristiques d'un centre géographique, un espace où se concentrent les hommes et les activités et où

⁴¹⁹ Ce chiffre concerne bien les bateaux autorisés à naviguer en mer et non ceux uniquement autorisés à naviguer sur les canaux et rivières tels que les pénichettes et autres coches d'eau.

⁴²⁰ Les bateaux de plaisance du pays de Guingamp se répartissent entre les côtes à falaise du Goëlo (une soixantaine de navires) et le port de plaisance de Pontrieux situé en amont du Trieux maritime (160 unités) alors que toute la partie aval de ce fleuve côtier dépend du pays du Trégor-Goëlo.

⁴²¹ Sur cette question, on peut se référer à l'ouvrage collectif dirigé par Yves Lebahy : *Le pays maritime. Un espace projet original*, 2001.

se rencontrent les flux en provenance du continent et de la mer. La plaisance participe à ses interrelations terre-mer. Les flux terrestres et maritimes qu'elle produit convergent vers les ports, véritables interfaces. Le chapitre suivant, qui abordera les logiques spatiales et territoriales de la plaisance, illustra les interactions terre-mer propres à cette activité et participant donc au caractère maritime propre à de nombreux pays côtiers.

B.6. Selon les secteurs, une mise en œuvre variable des dispositifs en vigueur sur le littoral

Qu'il s'agisse d'outils de planification et de gestion ou de mesures législatives et réglementaires, l'empilement des différents dispositifs en vigueur sur le littoral est manifeste. Synonyme de lourdeurs administratives, cette situation rend parfois difficile la gestion des espaces côtiers.

B.6.1. L'exemple de la rade de Brest

La rade de Brest couvre 180 km² de surface marine, mais 2800 km² avec son bassin versant qui correspond aux bassins hydrographiques de l'Aulne et de l'Elorn. Elle concerne 137 communes, dont quelques unes sont situées dans les départements voisins, et 360.000 habitants dont 221.000 dans les huit localités de la CUB (Communauté Urbaine de Brest), plus importante agglomération du littoral breton. Parmi les spécificités de la rade, on relèvera un important gisement coquiller, synonyme d'une pêche professionnelle axée sur la palourde, et l'importante zone portuaire brestoïse : le port militaire et son arsenal (fonction militaire également présente sur le site de l'Île Longue, au sud-ouest de la rade), l'un des quatre plus importants ports de commerce bretons, un site majeur pour la construction et la réparation navale et le premier port de plaisance régional en terme de capacité d'accueil.

Parallèlement, la rade de Brest est concernée par un contrat d'agglomération, un contrat de pays, un contrat de baie, deux SAGE (dont un en phase de pré-élaboration), plusieurs SCOT ainsi que par une charte de PNR. Sur un plan administratif elle est prise en charge par dix communautés de communes (dont trois littorales) et par la CUB. Les résultats obtenus grâce à la mise en place de ces instruments sont indéniablement positifs : un état des lieux qualifié de remarquable dans un rapport de la section Mer-Littoral du Conseil Economique et Social Régional (CESR)⁴²², le suivi des différents usages et des conflits existant dans le périmètre du contrat de baie et l'instauration d'un

⁴²² CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

dialogue entre les différents acteurs locaux (élus, socioprofessionnels, associatifs, riverains...), etc.

Cependant, les recoupements territoriaux découlant des périmètres respectifs de ces différents outils ne sont pas sans poser un certain nombre de difficultés et d'insuffisances. Parmi les incohérences, notons que la CUB, pourtant maître d'ouvrage du contrat de baie, est loin de couvrir l'ensemble du périmètre de ce dernier. Comme l'affirmait le directeur général du développement de cet EPCI à l'attention de la section Mer-Littoral du CESR, la CUB n'est *sans doute pas la structure la plus pertinente pour gérer le Contrat de baie dans la mesure où elle ne maîtrise qu'une infime partie du bassin versant*.⁴²³ Quant aux SAGE de l'Aulne et de l'Elorn, on peut déplorer qu'ils ne soient, à l'instar de l'ensemble de leurs homologues, *que des outils de planification accompagnés de moyens humains et matériels peu importants et de possibilités budgétaires limitées. Les financements extérieurs majoritaires, voire croisés, deviennent la règle pour de telles maîtrises d'ouvrage. La lisibilité, pour le public, de la responsabilité dans l'organisation de ces politiques en souffre ; et ceci d'autant plus que le citoyen perçoit déjà difficilement*⁴²⁴ la géographie et les enjeux d'un bassin versant. D'une manière générale, *plus les zones sont à enjeux, plus elles sont couvertes par des dispositifs variés*.⁴²⁵ L'exemple suivant est lui aussi révélateur à ce sujet.

B.6.2. Le golfe du Morbihan

Afin de permettre la coexistence de nombreuses activités (nautisme, ostréiculture, petite pêche, transport de passagers...), de prévenir et résoudre leurs rapports parfois conflictuels décrits dans la première partie de ce chapitre, tout en sauvegardant l'environnement naturel et paysager, le golfe du Morbihan s'est vu doté d'un grand nombre de dispositifs de protection et de gestion.

➤ Une volonté locale de protection et de gestion précoce

Aujourd'hui cet espace relève de deux contrats de pays (Vannes et Auray), d'un contrat d'agglomération (Vannes), il est concerné par plusieurs EPCI ainsi que par un syndicat intercommunal particulièrement actif : le SIAGM⁴²⁶. Ce dernier a vu le jour en 1966. Bien que se résumant longtemps à une juxtaposition de communes, *cette structure*

⁴²³ CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

⁴²⁴ CESR, FLEURY Jean, GUYOMARC'H Jean-Paul, *Le défi de la qualité des eaux en Bretagne*, 2003.

⁴²⁵ DATAR, *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, 2004.

⁴²⁶ SIAGM : Syndicat Intercommunal d'Aménagement et de Gestion du Golfe du Morbihan.

portait déjà toute son attention aux conflits d'usages rencontrés sur le territoire du golfe⁴²⁷ du Morbihan. Pour y remédier, l'idée d'un SMVM émerge dès le milieu des années quatre-vingt, soit très peu de temps après la mise à disposition de cet outil en 1983. Mais il est longtemps resté lettre morte jusqu'à ce que le Préfet du Morbihan décide son élaboration à la fin de l'année 1999.

➤ **De l'avortement d'un contrat de baie aux difficultés du SMVM et du PNR : la lente et difficile mise en application des procédures**

Contrairement aux outils de gestion aujourd'hui opérationnels et développés à l'échelle du bassin versant de la rade de Brest (contrat de baie, SAGE, charte de PNR...), l'entrée en vigueur de ceux choisis pour le golfe du Morbihan est beaucoup plus difficile à l'image des procédures engagées depuis une quinzaine d'années.

Dans ce secteur, c'est d'abord un projet de contrat de baie qui a tenu la corde. Entre 1991 et 1995, des groupes de travail se sont réunis et plusieurs études ont été réalisées dans le cadre du pré-contrat de baie. Néanmoins, les services déconcentrés *de l'Etat ne se seraient pas suffisamment investis dans la démarche*⁴²⁸ et la dispersion des financeurs a quelque peu démotivé les élus locaux alors impliqués. Mais l'entreprise ne fut pas vaine : les diagnostics effectués ont permis aux différents protagonistes d'appréhender le golfe de façon globale et non plus sectorielle et de cerner au mieux les enjeux relatifs à la « Petite mer ». Tous sont désormais conscients que c'est par le dialogue et une démarche consultative et / ou partenariale, et non plus par la seule réglementation, que seront assurés simultanément une cohabitation sereine des hommes et des activités, le développement socio-économique et la protection de l'environnement.

Après l'avortement du contrat de baie, c'est selon cette logique que sont ensuite envisagés un PNR et un SMVM. Ces deux procédures, respectivement lancées en 1999 et 2000, ne sont pas encore opérationnelles en 2005, ce qui n'est guère étonnant : le SMVM souffre de ses propres maux, évoqués précédemment (faiblesse des crédits de financement, outil très centralisé -bien qu'il soit soumis pour avis aux collectivités locales-, longueurs jugées excessives des études et de la phase de diagnostic, nécessaire approbation par le Conseil d'Etat...). Quant au projet de PNR, il a les défauts de ses qualités. Les études dont il a fait l'objet sont également longues, tout comme la rédaction du diagnostic de l'avant-projet de sa charte. La démarche participative qu'il

⁴²⁷ CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

⁴²⁸ Ibidem.

implique fait se succéder les rencontres et les réunions. La mise en place d'actions test (valorisation de marais salants, de moulins à marée, de sentiers côtiers...), permettant de préfigurer localement ce que pourrait être le fonctionnement dans l'esprit du PNR, contribue à l'allongement de la procédure. Le SMVM et le PNR sont néanmoins bien avancés. Aux dires de leurs promoteurs, ils devraient aboutir, contrairement au défunt pré-contrat de baie. En 2004 l'entrée en vigueur du PNR était annoncée pour fin 2005 (année en cours lorsque ces lignes sont rédigées), voire pour 2006. D'autres discours sont moins optimistes. Un membre de l'association Eau et rivières de Bretagne, interrogé par le représentant d'un magazine local⁴²⁹, regrettait le manque de continuité au sein des services de l'Etat et déplorait le non aboutissement des dispositifs successifs (pré-contrat de baie, SMVM, PNR).

➤ **La complémentarité du SMVM et PNR : réalité ou illusion entretenue par le politiquement correct ?**

Les porteurs des deux projets, tiennent un discours analogue : selon eux SMVM et PNR sont complémentaires. Le premier, qui concerne les vingt communes riveraines du golfe, n'est compétent que sur une frange côtière relativement étroite. Il concerne notamment l'estran ainsi que les espaces terrestres proches du rivage. A l'inverse, le PNR s'étend aussi vers les communes intérieures du bassin versant et son périmètre recouvre 38 localités. On notera que sa cohérence géographique n'est pas totale puisque le bassin versant de l'un des cours d'eau se jetant dans le golfe (le Loc'h) n'est pas intégré au périmètre du PNR. De surcroît, en dépit de ce que souhaitent les porteurs du projet, *seule la façade maritime de la ville de Vannes devrait rejoindre le PNR, alors que l'intégration totale de la ville, compte tenu de sa forte urbanisation, (...) aurait permis de s'atteler à l'un des principaux enjeux de la zone qu'est la maîtrise de l'urbanisation.*⁴³⁰ Le PNR paraît néanmoins mieux armé pour encadrer efficacement la gestion de la ressource en eau ou maîtriser l'urbanisation qui, loi Littoral oblige, concerne davantage la zone rétro-littorale que les espaces proches du rivage. Autre preuve avancée de cette complémentarité : les responsables du SIAGM affirment *que le PNR du golfe du Morbihan n'a pas vocation à régler les conflits existants (cela relève davantage des missions du SMVM), mais uniquement à éviter les conflits futurs.*⁴³¹ Certes, mais si ces deux instruments sont complémentaires sur certains points, ils se

⁴²⁹ Le Mensuel du Golfe du Morbihan, TRIBOUILLARD Killian, *La démocratie participative au chevet du golfe*, 2004.

⁴³⁰ Ibidem.

⁴³¹ CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

recoupent largement par ailleurs. Les porteurs du SMVM, se sont ainsi largement inspirés des études réalisées dans le cadre du PNR ; ce qui n'est guère surprenant au regard des objectifs communs affichés pour chaque projet : préservation de l'environnement et de la qualité des eaux, assurer un développement durable du territoire, pérenniser les différents usages du territoire concerné, etc. On peut légitimement se demander si afficher la complémentarité des deux procédures ne relève pas du politiquement correct ; les partisans du SMVM ne souhaitant pas « braquer » ceux soutenant le PNR et inversement. Les arguments en faveur de cette complémentarité sont toujours les mêmes (ceux énoncés au début de ce paragraphe). Ils restent relativement vagues et les exposer ne dépasse jamais quelques secondes ou quelques lignes. C'est en tous cas ce qui ressort des entretiens ou des documents glanés dans le cadre de ce travail de recherche (rapports, compte-rendus...). Gardons à l'esprit que PNR et SMVM découlent de deux logiques radicalement différentes : le premier est un outil largement décentralisé, porté par les acteurs locaux, alors que le second est estampillé « Etat » par l'intermédiaire de ses services déconcentrés. Deux rapporteurs d'un rapport du CESR de Bretagne⁴³² soupçonnent chaque acteur de vouloir absolument imposer son outil de gestion et donc « *sa marque de fabrique* ». Le plus dommageable est que l'intérêt général est finalement le premier à en souffrir.

➤ L'avenir incertain du SMVM

Rappelons que, si plusieurs élus sont aujourd'hui optimistes quant à l'avenir du SMVM, c'est en grande partie grâce à la simplification de la mise en œuvre et de l'application de ce dispositif. Le CIADT⁴³³ du 14 septembre 2004 a, en ce sens, préconisé l'intégration de la procédure dans le volet maritime des SCOT. Fin 2004, le secrétaire d'Etat aux transport et à la mer, affirmait qu'un SMVM pourra dorénavant *décider de la création d'un port, autoriser des hameaux dans les espaces proches du rivage*⁴³⁴ sans pour autant constituer une entorse à la loi Littoral *dans la mesure où il y aura une protection organisée dans le cadre du SMVM. Les élus pourront y trouver leur compte pour faire des aménagements compatibles avec la protection du littoral.*⁴³⁵ Mais cette réforme inquiète beaucoup d'associations de protections de l'environnement. Dans le golfe du Morbihan, plusieurs craignent que le SMVM soit vidé de son contenu par les élus communautaires chargés de définir le SCOT. Beaucoup ne peuvent occulter le spectre

⁴³² Ibidem.

⁴³³ CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire.

⁴³⁴ François GOULARD, secrétaire d'Etat aux transport et à la mer, 2004.

⁴³⁵ Ibidem.

de l'avortement du projet (ou, tout du moins, la remise en question de son esprit) une dizaine d'année après celui du feu pré-contrat de baie. Si leurs craintes venaient à se vérifier, peut-être pourraient-ils reporter leurs desseins sur le PNR dont la charte s'impose aux documents d'urbanisme locaux.

C) L'INSCRIPTION DE LA PLAISANCE DANS UNE GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE

Dans l'esprit, beaucoup des instruments présentés dans les pages précédentes de ce chapitre relèvent assurément de la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), démarche indissociable du concept de développement durable *qui, pour mal défini qu'il soit, est tout de même l'une des clés de l'avenir des littoraux*.⁴³⁶ De la loi Littoral au programme Natura 2000 en passant par les documents de planification (PLU, SCOT, DTA, SMVM), les chartes (de PNR, de pays), les contrats de baie ou de rivière, ils préconisent voire imposent un équilibre entre l'aménagement et le développement socioéconomique d'une part, et la préservation de la qualité environnementale d'autre part. Depuis la seconde moitié des années quatre-vingt-dix, plusieurs rapports⁴³⁷, ouvrages⁴³⁸ ou chapitres⁴³⁹, ainsi que des colloques⁴⁴⁰ traitant de la GIZC, s'attardent longuement sur certains de ces outils. Au regard des auteurs, des financeurs, des éditeurs de ces travaux, et des organisateurs de ces colloques (politiques à travers l'ANEL ou la CEL, ADEME, FFPP, CCSTI, universitaires...) le consensus autour d'une telle approche semble unanime. Depuis plusieurs années portée par des institutions aussi influentes que l'ONU ou l'Union européenne, difficile de penser une activité telle que la plaisance en marge de la GIZC. Ce qui n'empêche pas les critiques sur la forme car, aussi consensuelle soit la philosophie de cette démarche, les cadres d'action et les outils existants pour sa mise en application ne sont pas toujours appropriés.

⁴³⁶ MIOSSEC Alain, *De l'aménagement des littoraux à la gestion intégrée des zones côtières*, 1998.

⁴³⁷ Commission Environnement Littoral, *Pour une approche intégrée de gestion des zones côtières*, 2002. DATAR, *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, 2004. Région Bretagne, Conseil Économique et Social, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

⁴³⁸ DAUVIN Jean-Claude (coord.), *Gestion intégrée des zones côtières : outils et perspectives pour la préservation du patrimoine naturel*, 2002.

CAZES Georges, LANQUAR Robert, *L'aménagement touristique et le développement durable*, 2000.

⁴³⁹ MIOSSEC Alain, *De l'aménagement des littoraux à la gestion intégrée des zones côtières*, 1998.

⁴⁴⁰ CCSTI de Lorient, Université de Bretagne Sud, *Zone côtière. Quels outils pour quelles gestion ?*, Lorient, 21 et 22 mars 2002.

FFPP, ANEL, ADEME, SITA, *Plaisance et développement durable : des concepts à la mise en œuvre*, Vannes, 18 juin 2004.

C.1. Principes commandant la GIZC

La GIZC appréhende le littoral en tant que système d'acteurs. Loin *des logiques purement économiques qui marquent les diverses fonctions rencontrées le long des côtes, il importe de les « intégrer » les unes aux autres car leur dynamisme est générateur de désordre qui peuvent être préjudiciables à l'ensemble.*⁴⁴¹ En ce sens, la GIZC doit associer l'ensemble des parties intéressées depuis les socioprofessionnels aux élus en passant par les associations de riverains, les ONG, le monde scientifique, etc. Elle s'inscrit également dans une perspective à long terme, basée sur le principe de précaution ainsi que sur la satisfaction des besoins des générations actuelles et à venir. La GIZC est également une démarche d'accompagnement devant permettre, le cas échéant, des ajustements selon les problèmes et selon l'évolution des connaissances. En aucun cas elle ne doit ignorer les spécificités locales qu'il s'agisse de l'organisation sociale, d'aspects environnementaux, des usages propres à chaque secteur côtier, etc.

C.1.1. La GIZC, une démarche relevant du développement durable

a) Bref historique de la notion de « développement durable »

Le développement économique, longtemps consensuel dans les sociétés occidentales puisque synonyme de croissance et de progrès social, s'avère finalement contestable par certains aspects : dégradation des milieux naturels, résolution difficile voire accroissement des inégalités sociales, recrudescence et accentuation des conflits d'usage... Les premières contestations ostensibles apparaissent avec les mouvements écologistes dans les années soixante-dix. La plaisance, de par son essor alors récent se traduisant par la multiplication de ports, n'est pas épargnée par les critiques. Rapidement la nécessité d'une remise en question du mode de développement dominant s'affirme. C'est dans ce contexte que le terme de développement durable fait son apparition en 1987 dans un rapport de la commission mondiale, le fameux rapport Brundtland. Il y est défini comme *un développement qui satisfasse les besoins des populations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins*. Mais c'est le sommet de la Terre de Rio de Janeiro qui en 1992 lui donne ses lettres de noblesse à travers l'Agenda 21. Parallèlement, du Traité de Maastricht (1992) au PNUD⁴⁴² (1992) en passant par le Livre blanc de la CEE sur la croissance (1993), de grands textes internationaux réaffirment comme une priorité cette

⁴⁴¹ MIOSSEC Alain, *Géographie humaine des littoraux*, 1998.

⁴⁴² PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

notion de développement durable. A chaque fois, une définition en est donnée. Bien que, sur la forme, chacune diffère de celle précisée dans le rapport Brundtland, le fond reste identique. Pour synthétiser, alors que le développement associe l'économique et le social, *le développement durable ou soutenable selon l'expression en anglais (sustainable development) y ajoute l'environnement et l'éthique (la morale)*⁴⁴³. Considéré comme indispensable, de très nombreux acteurs, notamment politiques, s'en réclament. Concernant la France, on rappellera quelques points précédents de ce chapitre à ce sujet, à savoir le vote de la LOADDT en 1999 ou bien celui de la loi SRU l'année suivante qui permet par exemple l'élaboration d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) à travers les PLU et les SCOT.

b) Le développement durable, un oxymore ?

Aussi légitime et indispensable soit-il, le développement durable n'est pas sans poser certaines questions sémantiques. Beaucoup arguent par exemple du fait que les termes « développement » et « durable » sont antinomiques. Selon eux, le développement est synonyme de croissance économique. Or, poursuivent-ils, la poursuite de cette croissance ne peut que conduire à un désastre : disparition de la couche d'ozone, pollutions de l'air, de l'eau et des sols, accélération du réchauffement climatique, montée du niveau des océans, épuisements de certaines ressources floristiques et faunistiques (forêts équatoriales, poissons...), etc. De leur point de vue, la durabilité n'est possible qu'en privilégiant la décroissance et non le développement. D'autres affirment au contraire, qu'au moyen de changements profonds, le développement économique peut très bien être compatible avec la préservation de l'environnement, et le bien-être des sociétés humaines actuelles et futures. Ceux-ci ne voient donc aucune incompatibilité entre les deux termes. On n'interviendra pas dans le débat dans ces pages. Non pas parce que l'on craint de présenter un point de vue, mais plutôt parce que l'on risquerait de s'éloigner du sujet traité. Aussi, que l'on soit d'accord ou non avec le terme de développement durable, l'important réside dans l'esprit de ce concept auquel on souscrit.

C.1.2. Une prise de conscience déjà ancienne de l'intérêt de la GIZC

Les premières véritables intentions de gestion intégrée des zones côtières (même si cette expression n'apparaîtra que bien plus tard), datent de la fin des années soixante ou du début de la décennie soixante-dix. A l'étranger, on citera le Coastal Zone Management

⁴⁴³ CAZES Georges, LANQUAR Robert, *L'aménagement touristique et le développement durable*, 2000.

Act, initié par un grand rapport commandé par l'administration Nixon en 1969 (...), voté par le Congrès américain en 1972⁴⁴⁴ et qui devint une loi fédérale en octobre de cette même année. Entre autres choses, ce texte insiste sur les objectifs de préservation, de protection, de développement, voire de restauration et de mise en valeur des zones côtières. Par ce texte la politique nationale doit aussi favoriser la participation de l'ensemble des acteurs (administrations, citoyens...) et l'adaptation permanente aux évolutions des espaces maritimes et littoraux. A cette époque, la prise de conscience de la nécessité d'une approche globale de l'espace littoral existe bel et bien en France. Dès le début des années soixante dix, Paul Claval définissait l'Aménagement comme *un « ensemble de mesures concertées qui règlent l'utilisation de l'espace et son équipement de manière à assurer le plein épanouissement des individus, à faciliter la vie sociale en minimisant les frictions qui résultent de la distance ou du rapprochement d'activités antinomiques et à éviter les perturbations de l'équilibre naturel dont la destruction, serait immédiatement ou à terme nuisible à la collectivité »*.⁴⁴⁵ On retrouve déjà dans ces lignes l'esprit qui commande les concepts de développement durable et de GIZC, popularisés depuis la fin des années quatre-vingt. On aurait donc pu, en rester à ce terme d'aménagement et à la définition qu'en donne Paul Claval que, personnellement, nous partageons. Néanmoins, l'aménagement classique à la française, longtemps marqué par les grands équipements et l'intervention de l'Etat, n'est pas toujours perçu comme particulièrement respectueux des espaces naturels. Beaucoup de géographes en conviennent à l'image du titre d'un célèbre ouvrage de Roger Brunet, *La France, un territoire à ménager*, qui témoigne par ce double sens phonétique d'une politique d'aménagement et d'équipement ayant trop souvent oublié de tenir compte des équilibres écologiques ou socio-économiques existants. Bien que la prise de conscience politique existe aussi dès les années 1970, il faudra néanmoins attendre la loi Littoral pour qu'un texte, dont l'esprit approche de celui de la GIZC, entre en vigueur.

C.2. Une GIZC difficile à mettre en oeuvre

C.2.1. Une tentative de mise en application précoce en Bretagne

a) L'avortement du Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des îles (SALBI)

Dans la droite ligne de l'état d'esprit du CELIB, l'implication des élus et des socioprofessionnels bretons dans une première tentative de mise en application d'une

⁴⁴⁴ Ibidem.

⁴⁴⁵ MIOSEC Alain (citant CLAVAL Paul), *Géographie humaine des littoraux*, 1998.

GIZC s'est manifestée précocement et de façon active en Bretagne. Cette volonté d'agir s'est concrétisée par l'élaboration d'un pré-schéma à partir de 1972 à la suite duquel trois scénarii furent proposés (1975). La préparation du schéma définitif s'acheva l'année suivante et le SALBI fut approuvé par les élus du Conseil régional début 1977 puis transmis au Gouvernement pour approbation par le CIAT. L'aval de ce dernier aurait conféré au SALBI la *valeur de « Directive nationale d'aménagement du territoire » et servir alors de référence aux décisions des collectivités lors de l'élaboration des divers documents d'urbanisme (...), ainsi que lors de la définition des investissements prioritaires et des programmes à engager.*⁴⁴⁶

La volonté du SALBI était née de la prise de conscience de la nécessité d'une gestion intégrée à l'heure où le littoral subissait une pression de plus en plus forte et d'importantes mutations : urbanisation intense, destruction d'écosystèmes, développement anarchique d'activités économiques, disparition progressive d'activités traditionnelles, nuisances et pollutions diverses, etc. Conformément aux principes indissociables de la GIZC, le SALBI était caractérisé par une élaboration concertée associant la société civile et les élus. Les objectifs affichés dès le pré-schéma étaient les suivants : *le renforcement des structures caractéristiques de l'économie bretonne, la mise en valeur du potentiel touristique du littoral, la protection des sites littoraux et l'amélioration du cadre de vie.*⁴⁴⁷ De la baie du Mont-Saint-Michel au littoral de la Loire-Atlantique, sous l'appellation d'« unités d'aménagement », quatorze secteurs littoraux avaient été déterminés en fonction de leurs spécificités et / ou des pôles urbains les commandant.

b) Des orientations pourtant toujours d'actualité

Sans rentrer dans le détail, on peut rappeler quelques unes des orientations formulées par le SALBI :

- renforcement de la vocation maritime de la Bretagne par le renforcement des activités existantes mais aussi par la recherche et l'exploitation de nouvelles ressources ;
- confirmation de l'agriculture littorale et notamment les productions légumières de Bretagne nord ;

⁴⁴⁶ CESR, EUZENES Pierre, LE FOLL François, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, 2004.

⁴⁴⁷ Ibidem.

- privilégier un développement touristique littoral respectueux des spécificités locales,
- la maîtrise de l'urbanisation linéaire sur le littoral et le maintien de l'armature urbaine régionale constituée de petites villes et de villes moyennes ;
- encourager les aménagements compatibles avec la protection et la mise en valeur des milieux naturels ;
- agir en faveur de la desserte du littoral (achèvement du plan routier breton, axes routiers transversaux nord-sud, liaisons ferroviaires, maritimes, aériennes...).

A partir de ces prérogatives, un travail de planification fut réalisé. Il fit l'objet d'une cartographie mettant en évidence, pour chacun des quatorze secteurs littoraux, les axes à développer : parc d'activités tertiaires, zones industrialo-portuaires, activités portuaires de pêche ou de commerce, tourisme, infrastructures de transport, etc.

En dépit de l'Etat d'avancement du SALBI, de nouvelles procédures généralement plus sectorielles furent privilégiées. Partant de ce constat, les auteurs d'un rapport du CESR se questionnent : toutes les tentatives de gestion intégrées sont-elles vouées à l'échec ? Au contraire, cette démarche n'a-t-elle pas *joué le rôle d'un précurseur, d'une approche qui, aujourd'hui, permettra de réussir une véritable intégration des actions*⁴⁴⁸ ?

C.2.2. Une gestion intégrée rendue difficile par la multiplicité des acteurs impliqués et des outils en vigueur

Les exemples précédemment évoqués du golfe du Morbihan ou de la rade de Brest, territoires sur lesquels des outils tels que le contrat de baie, le SAGE, le PNR ou le SMVM sont entrés en vigueur ou en cours d'instruction, témoignent de la difficile mise en œuvre de la GIZC. On aura remarqué que beaucoup de ces instruments interviennent en simultané sur un même territoire alors qu'ils présentent bon nombre de compétences communes. Les acteurs institutionnels chargés de leur mise en application n'étant pas les mêmes, il est parfois difficile de savoir précisément le rôle joué par chacun. Pour l'ensemble de ces raisons, la GIZC telle qu'elle se présente sur les côtes françaises semble manquer de cohérence et d'efficacité. Le risque est qu'elle soit finalement victime d'un certain discrédit aux yeux du citoyen (si ce n'est déjà le cas) alors qu'une telle démarche est désormais indispensable.

⁴⁴⁸ Ibidem.

D) CONCLUSION DU CHAPITRE V : PLAISANCE ET GIZC, UN MARIAGE DE RAISON POUR UN RÉÉQUILIBRAGE ENTRE POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE ET DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Face aux pressions croissantes exercées sur la frange côtière et compte tenu de la fragilité des espaces littoraux, les réponses politiques furent d'abord réglementaires et législatives. Quoique nécessaire, le panel des mesures prises a démontré ses limites sur un espace littoral extrêmement différencié : tantôt trop rigide, tantôt trop permissif, il est difficile d'atteindre un juste équilibre. Pour y remédier des outils contractuels privilégiant la concertation et les démarches participatives ont progressivement été mis en place. Sans pour autant être parvenu à une gestion exemplaire des espaces littoraux, force est de constater que ces approches collectives constituent un progrès malgré la complexité et la multiplicité des procédures : prévention ou résolution des conflits d'usage, prise de conscience généralisée des risques de certaines formes de développement sectoriel ainsi que de l'intérêt de préserver les espaces naturels... Ces démarches présument donc un avenir favorable aux politiques s'inscrivant dans le cadre d'une gestion intégrée des zones côtières. Dans cette optique, les acteurs et spécialistes de la plaisance, à l'instar de ceux des autres activités littorales, se doivent de présenter à la communauté, et en toute impartialité, les enjeux de leur activité ou domaine de compétence.

Mais ce qui fait la force de la GIZC peut également lui être préjudiciable. En effet, elle se traduit par une approche collective et participative impliquant un grand nombre d'acteurs socioprofessionnels, politiques, associatifs, riverains. Or, la multiplicité des protagonistes, le partage (voire la superposition) des compétences entre ceux-ci, rend difficile la définition d'un objectif d'intérêt général devant prévaloir sur l'ensemble des intérêts corporatistes et particuliers. La GIZC n'est aucunement un phénomène naturel. Il s'agit bel et bien *d'une construction élaborée par les acteurs en vue de régler leur coopération pour atteindre des objectifs communs. Elle doit ainsi mettre en commun les capacités des acteurs en passant outre la liberté et les préférences de chacun d'entre-eux. Elle nécessite donc une structuration contraignante limitant l'autonomie des acteurs et influençant leurs orientations propres.*⁴⁴⁹

Aussi difficile à mettre en œuvre soit-elle, la GIZC apparaît incontournable. Elle est ouvertement encouragée par les instances internationales et notamment par l'Union

⁴⁴⁹ BROQUET LETELLIER Virginie, *La plaisance au port du Légué : approche économique*, 2003.

Européenne qui publiait en 1999 un programme de démonstration d'AIZC (Aménagement Intégré des Zones Côtières), insistant sur la nécessaire coopération de l'ensemble des acteurs d'un même secteur. D'autres publications relatant des cas concrets d'AIZC ou de GIZC, et appuyant de nouveau l'intérêt d'une telle démarche ont fait suite à ce premier rapport depuis. On ne peut donc raisonnablement ignorer la gestion intégrée lorsque l'on traite d'un sujet tel que la plaisance. Cette démarche d'accompagnement se doit d'appréhender le plus justement possible l'ensemble des occupations, des usages et des activités de la bande littorale. Si la GIZC n'invite en aucun cas à une approche sectorielle, bien au contraire, elle doit à tout prix tenir compte des spécificités, des besoins, des impératifs et des logiques de fonctionnement de chaque activité en vue de mieux les concilier ensuite. Comme le souligne le Conseil de l'Union Européenne, la GIZC *nécessite une base scientifique solide en ce qui concerne l'évolution des zones côtières.*⁴⁵⁰ L'un des objets de notre travail de recherche est d'y contribuer. Même si l'on a conscience qu'il constitue un apport modeste, nous espérons qu'il constituera un volet appréciable pour le volet plaisance.

⁴⁵⁰ Conseil de l'Union Européenne, *Journal Officiel des Communautés Européennes*, 30 mai 2002.

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

Pour accompagner une croissance, parfois exagérée, mais toujours soutenue du parc de navires de plaisance et faire face à la saturation de nombreux ports, les acteurs du secteur ont résolument encouragé les alternatives aux ports lourds : extensions d'infrastructures existantes, développement des équipements légers, reconversions de friches portuaires, ports à sec, optimisation des capacités par une gestion dynamique des places... Parallèlement, à défaut de pouvoir satisfaire pleinement à la demande d'un point de vue quantitatif, les services et les équipements des ports sont régulièrement améliorés. Contrairement aux grandes réalisations portuaires, les autres solutions d'offre de places sont plus ou moins tolérées, tant par les différents groupes sociaux que par la réglementation en vigueur sur les littoraux.

Il n'existe donc pas de solution unique en matière de production de places pour la plaisance. Au cas par cas, on peut admettre que les solutions les meilleures seront les plus consensuelles. Chaque secteur a sa vérité avec son propre jeu d'acteurs, ses usages dominants (pêche, commerce, cultures marines, tourisme balnéaire, nautisme...), ses propres instruments de gestion et de protection (PNR, SAGE, Natura 2000...), ses caractéristiques physiques et climatiques (topographie littorale, vents, courants, marées, ensoleillement...), et un contexte plaisancier spécifique : forte pression de la demande annuelle et / ou saisonnière, sous-équipement manifeste, concentration d'équipements légers, dispersion d'infrastructures lourdes, etc. Ce sont autant de paramètres à prendre en compte dans une optique de gestion intégrée des zones côtières, seule approche actuellement susceptible de parvenir à un développement harmonieux des espaces littoraux.

Conformément aux principes commandant la GIZC, la recherche d'un objectif d'intérêt général passe par une connaissance accrue de chaque activité littorale et de ses enjeux. L'ambition de ce travail de recherche n'est évidemment pas d'évoquer les caractéristiques à prendre en compte pour chacune d'entre-elles, mais bien d'apporter les éléments nécessaires à la compréhension des enjeux et des logiques de la plaisance, et notamment ses logiques territoriales qui seront au cœur de notre troisième partie.



Pêche-promenades et voiliers à Dahouët, Photographie : E. Sonnic, mai 2002

TROISIÈME PARTIE



Sorties en mer à Concarneau, Photographie : E. Sonnic, 1997

INFRASTRUCTURES DE PLAISANCE, PRATIQUES PLAISANCIÈRES ET INSCRIPTIONS SPATIALES : PRÉALABLE INDISPENSABLE DANS L'OPTIQUE D'UNE GESTION COHÉRENTE DE LA PLAISANCE



Navigation dans l'anse de Camaret, Photographie E. Sonnic, juin 2005

INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE

Les structures d'accueil pour la plaisance et les entreprises de la filière nautique, présentées en première partie, participent considérablement à l'inscription territoriale de cette activité dans la frange littorale terrestre. Cependant, bien qu'ayant présenté le processus d'implantation des ports de plaisance à l'échelle mondiale (carte 6), ainsi que cartographié les installations portuaires à l'échelle nationale (carte 7) puis régionale (carte 8 ou 9), appréhender ce loisir en tant que pratique socio-spatiale conduira à une observation plus fine de la répartition des infrastructures d'accueil pour la plaisance sur les littoraux. En ce sens, il convient de privilégier une échelle plus en conformité avec la navigation de plaisance, une pratique bien souvent confinée dans des espaces maritimes rarement supérieurs à quelques centaines de kilomètres carrés.

La plaisance ne se traduit pas uniquement par ces points précisément localisés dans l'espace (ports, mouillages, entreprises de la filière nautique...). En mer comme à terre elle se traduit également par des flux qui répondent à des logiques diverses : localisation des objectifs de croisières et des couloirs de navigation, caractère largement saisonnier de l'activité, spécificités des navires (taille, mode de propulsion), dates et lieux de déroulement des salons nautiques, trajets domicile - ports d'attache, acheminement de bateaux depuis les lieux de production aux sites de mise à l'eau en passant le cas échéant par les points de vente, etc.

Or, outre les contraintes spatiales propres à toute activité littorale et présentées dans le précédent chapitre (nécessité de se partager un espace exigu subissant une forte pression anthropique, environnementale et réglementaire), la plaisance souffre d'un décalage entre son inscription physique dans l'espace et son encadrement administratif (chapitre VI). La première se matérialise donc par des infrastructures et des flux découlant de pratiques plaisancières spécifiques tandis que l'encadrement de la plaisance est issu de découpages administratifs s'appuyant sur des territoires très ancrés institutionnellement mais ne correspondant pas toujours aux logiques géographiques et socioéconomiques de cette activité. Plusieurs organismes et collectivités territoriales en sont conscients et, pour mener leurs actions, ont choisi de subdiviser leur littoraux en fonction d'espaces de pratiques plus ou moins pertinents sur lesquels on s'attardera.

Pour appréhender la plaisance spatialement en terme de pratique, il importera au préalable de faire le point sur les entités territoriales et notions que sont les bassins de navigation, les bassins de croisières et les bassins de plaisance.

En fonction de l'état des connaissances théoriques actuelles et des conclusions de nos enquêtes, cette troisième partie sera également l'occasion d'esquisser un zonage par espaces de pratiques du littoral breton (chapitre VII). Fort de ce résultat qui, nous le consentons, peut être discuté, on ciblera les territoires administratifs susceptibles d'assurer le plus efficacement leur encadrement (chapitre VIII).

CHAPITRE VI

LES TERRITOIRES DE PRATIQUES, UN PRÉALABLE INDISPENSABLE À LA COMPRÉHENSION ET À L'ACCOMPAGNEMENT DE LA PLAISANCE

La plaisance se manifeste dans l'espace par des infrastructures (ports, mouillages) et des flux, notamment de plaisanciers (itinéraires en mer, liaisons domicile-lieu d'embarquement). Ces flux sont conditionnés par la localisation des dites infrastructures, des lieux de résidence principale ou secondaire des plaisanciers et par celle des objectifs de croisière ou de balade en mer (îles, remontées de rivières, ports...). Ces mêmes flux diffèrent selon les caractéristiques de chaque plaisancier (novice ou navigateur confirmé), selon le type de bateau qu'il utilise (voile ou moteur, habitable ou non) ou encore en fonction de la pratique qu'il privilégie (pêche-promenade, balade en mer, croisière côtière ou hauturière, voile sportive, ski nautique, plongée en mer...), parfois liée au temps dont il dispose (quelques heures, journée, plusieurs jours ou semaines...). Bien que la plaisance ait une logique qui lui est propre, on observera qu'il existe un décalage entre ces territoires de pratiques et les cadres administratifs chargés de gérer cette activité.

A) DU BASSIN DE NAVIGATION À L'OCÉAN MONDIAL, LES TERRITOIRES DE PRATIQUES DE LA PLAISANCE

La diversité des pratiques plaisancières, détaillées par la suite, justifie une approche multiscalaire de la plaisance. Depuis le bassin de navigation, voire le *sous-bassin actif*⁴⁵¹, aires des sorties de quelques heures et n'excédant jamais la journée, au domaine de la croisière hauturière qui, pour certains navigateurs, peut couvrir l'océan mondial, toutes les échelles peuvent être envisagées. Néanmoins, certaines sont moins pertinentes quant à notre problématique. Les navigateurs médiatiques ou anonymes s'adonnant aux croisières autour du monde ou aux transats sont si peu nombreux que notre regard se focalisera à de plus grandes échelles cartographiques. Aussi, les bassins de navigation, bassins de croisière et bassins de plaisance seront au cœur des pages suivantes.

⁴⁵¹ RETIERE Dorothée, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

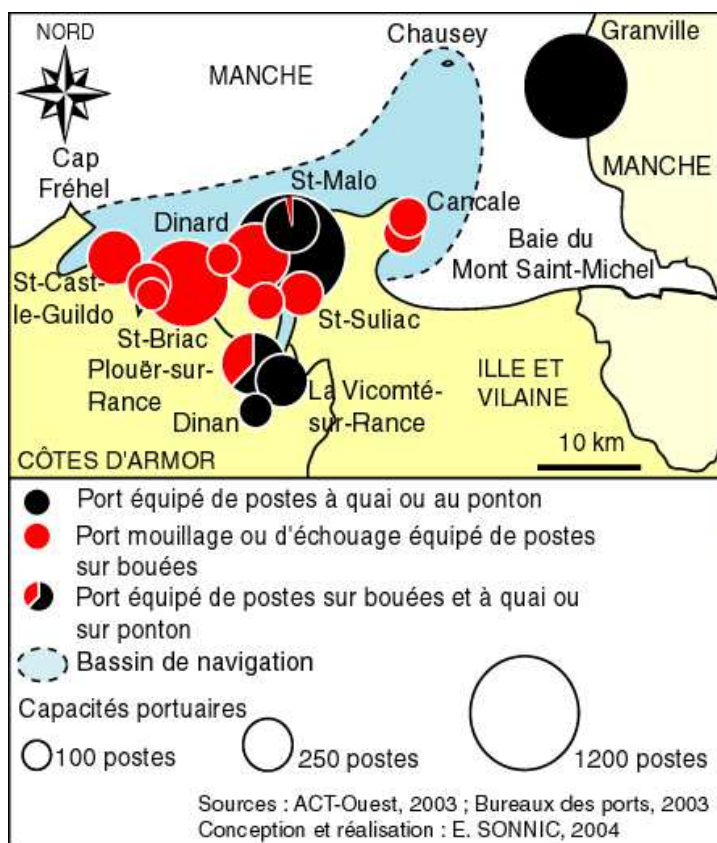
A.1. Caractéristiques du bassin de navigation

A.1.1 Définition officielle

La notion de *bassin de navigation* est définie par le Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral (SEATL⁴⁵²) 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 soixante. 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. 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 abris, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent (vent, mer, courants...)*. Nous pouvons illustrer ces propos à travers le bassin de navigation couvrant la Côte d'Emeraude et la Rance maritime (carte 25).

Carte 25

Le bassin de navigation Rance maritime-Côte d'Emeraude



Le bassin de navigation couvrant la Rance maritime et la Côte d'Emeraude présente deux des trois limites possibles évoquées par le SEATL. A l'Ouest, le cap Fréhel constitue une barrière naturelle au pied duquel les vents, la houle et les courants sont importants. Bien des plaisanciers renoncent à le franchir. A l'est, au-delà de Cancale, la côte basse et sableuse de la baie du Mont-Saint-Michel est pour ainsi dire vierge d'escale jusqu'à Granville. Au nord-ouest, Chausey marque la limite septentrionale du bassin. C'est un objectif de balade en mer très prisé et commun aux plaisanciers malouins et granvillais. Plus au nord, d'autres objectifs de croisières auraient pu être représentés (Jersey, Guernesey) car une part importante des plaisanciers s'y rendent. Mais ces destinations plus lointaines impliquent une nuitée hors du port d'attache. On quitte donc le domaine du bassin de navigation.

⁴⁵² SEATL : Service de l'Etat créé en 1966 au sein du ministère du tourisme et dissous en 1990.

A.1.2. Une part de déterminisme physique

Le rôle joué par le déterminisme physique peut apparaître secondaire dans certaines régions aux littoraux homogènes : lido languedocien, côtes à falaise en Haute-Normandie... Par contre, comme l'a écrit N. Bernard⁴⁵³ pour l'espace littoral finistérien, le tracé irrégulier du linéaire côtier breton individualise plusieurs bassins de navigation aux caractéristiques nautiques et physionomiques 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 de l'archipel de Glénan...). Deux bassins de notre secteur d'étude feront l'objet d'une attention toute particulière dans le prochain chapitre.

A.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*⁴⁵⁴ que celle du territoire définie par R. Brunet⁴⁵⁵. 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 navigué guère 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. En fonction des individus, 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

⁴⁵³ BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ?*, 1995.

⁴⁵⁴ FRÉMONT Armand, *La région, espace vécu*, (2^e édition), 1999.

⁴⁵⁵ « 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).

yeux. C'est assurément réducteur car certains plaisanciers sont des navigateurs très expérimentés, *parfois même plus érudits encore que les marins pêcheurs*⁴⁵⁶ 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 quelques sortes 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 (Vannes, Morlaix, Dinan... cf. chapitre IV). Quant aux plaisanciers privilégiant la croisière hauturière, ils ne craignent pas la haute mer et traversent volontiers la Manche ou le Golfe de Gascogne. 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.*⁴⁵⁷ 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 à ses complexes structurants (les bassins de navigation), imposant leur organisation au littoral breton*⁴⁵⁸. Si la fin de cette citation est peut être excessive, le bassin de navigation n'en reste pas moins l'espace de pratique par excellence d'une immense majorité de plaisanciers et un espace cognitif⁴⁵⁹ à part entière.

A.1.4. Une part de réglementation relative aux autorisations de naviguer au large

« Cinq milles nautiques d'un abri » (environ 9 kilomètres), telle est la distance au-delà de laquelle un navire classé en cinquième catégorie⁴⁶⁰, généralement inférieur à cinq ou

⁴⁵⁶ Ibidem.

⁴⁵⁷ BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ?*, 1995.

⁴⁵⁸ LAGEISTE Jérôme, *Le nautisme en Bretagne*, 1995.

⁴⁵⁹ « 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.

⁴⁶⁰ 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

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...), comme on peut le supposer au regard de la carte 7 (chapitre II), certains secteurs Bretons sont également concernés : baie d'Audierne.

A.1.5. 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 des 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 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 soixante, la voile (habitable ou légère) dominait très largement la flotte de plaisance. Les navires étant généralement moins performants en terme de vitesse, les distances parcourues quotidiennement étaient moindre 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 quatre-vingt devient ainsi plus étendu que ses prédécesseurs. Plus récemment, les progrès en terme de matériels de sécurité et de communication (GPS, téléphone satellite...), *font que certains plaisanciers deviennent plus intrépides et s'éloignent de plus en plus de leur point d'attache.*⁴⁶¹

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.

⁴⁶¹ RETIERE Dorothée, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

A.1.6. Le bassin de navigation français est-il né en Bretagne ?

Les bateaux de plaisance naviguent à proximité des côtes pour la plupart, et non loin de leurs ports d'attache respectifs afin de pouvoir les rejoindre avant la tombée de la nuit. C'est donc d'abord par une certaine pratique de l'espace maritime que le terme de *bassin de navigation* est né. J. Lageiste l'a décrit comme une *nouvelle considération géographique du littoral (...) née des habitudes des usagers de la mer loisir et qui semble s'être implantée sur les côtes bretonnes*.⁴⁶² Cette précision géographique mérite toutefois d'être nuancée. Pourquoi les bassins de navigation seraient-ils d'abord apparus en Bretagne alors que d'autres littoraux français ont également été concernés par l'essor de la plaisance dès les années 1960 (côtes méditerranéennes et Atlantiques au sud de la Bretagne notamment) ? Certes, de par la topographie littorale régionale, caractérisée par de nombreux obstacles naturels (pointes, caps, récifs...) et de forts vents et courants, les marges des bassins bretons sont souvent plus facilement identifiables que dans les régions aux littoraux sableux et rectilignes (Languedoc-Roussillon, Aquitaine...). Mais si les marges des bassins sont moins évidentes dans certaines régions, il n'en reste pas moins que leur existence même est indiscutable dès lors que les plaisanciers y naviguent. Le bassin de navigation originel n'est donc pas uniquement breton.

Le fait que certains aient été tentés de dire que le bassin de navigation se soit d'abord imposé en Bretagne n'a pourtant rien de fortuit. On peut rappeler quelques points présentés dans notre premier chapitre pour s'en convaincre. En premier lieu, cette région est avec le reste du littoral Atlantique et la Méditerranée le berceau de la plaisance en France. Ensuite, beaucoup de ceux qui ont le plus contribué au développement massif de cette activité ont opéré au large des côtes bretonnes : Philippe et Hélène Viannay ont fondé le centre nautique des Glénans⁴⁶³ (CNG) qui est sans doute avec celui de *Socoa au Pays Basque*, autre *berceau des écoles de voile*⁴⁶⁴, la première à connaître une audience nationale puis internationale. Jean-Jacques Herbulot et quelques autres architectes navals ont conçu des bateaux monotypes alors révolutionnaires qui allaient être à la base d'une démocratisation et de l'expansion de la plaisance. Eric Tabarly a quant à lui fait découvrir l'aspect sportif de cette navigation et son port d'attache de La Trinité-sur-Mer à tous grâce à la médiatisation de ses premières grandes

⁴⁶² Jérôme Lageiste, *Le nautisme en Bretagne*, 1995.

⁴⁶³ Le centre des Glénans, créé en 1947, est devenu la référence mondiale pour l'apprentissage de la voile, l'initiation à l'environnement marin et a joué un rôle déterminant dans le développement de la plaisance.

⁴⁶⁴ Jean-Pierre AUGUSTIN, *Socoa et le Yacht-Club Basque : berceau des écoles de voile (1935-1965)*, 1995.

victoires à partir de 1964⁴⁶⁵. Enfin, comme nous l'avons évoqué précédemment, la topographie du littoral régional présentant plusieurs caps et autres presqu'îles, a naturellement proposé des limites aux bassins de navigation.

A.2. Bassin de navigation et bassin de croisière : un certain flou sémantique

Dans plusieurs publications, les deux appellations sont synonymes. Dans le cadre de cette thèse, le terme de *bassin de navigation* sera préféré à celui de *bassin de croisière*, car il englobe la plupart des pratiques de navigation de plaisance (voile sportive, voile de loisir, balade en mer, pêche-promenade) et non la seule croisière qui, comme nous le verrons ultérieurement, correspond à des sorties en mer moins répandues, de plus longue durée et s'inscrivant dans des espaces bien plus vastes. A l'image de la région, qu'A. Frémont présentait comme un *espace intermédiaire entre les lieux de l'immédiate quotidienneté et les territoires plus lointains*⁴⁶⁶, le bassin de croisière est également un espace vécu pour le plaisancier qui le pratique, une entité à la croisée des bassins de navigation (aires des sorties à la journée) et du grand large, domaine de la croisière hauturière. Nous entendrons donc par bassin de croisière des espaces couvrant des linéaires côtiers de plusieurs centaines de kilomètres : bassin de croisière de Bretagne sud (depuis le Finistère sud aux îles vendéennes), Golfe Normand-breton (du sillon de Talbert au cap de la Hague et intégrant les îles anglo-normandes). Les termes « bassin de navigation » et « bassin de croisière » seront donc dissociés dans cette étude.

Afin d'éviter toutes confusions, évoquons également M. Roux⁴⁶⁷ pour qui le bassin de navigation ne s'applique pas à la définition généralement adoptée par les autres auteurs (N. Bernard, J. Lageiste, SEATL⁴⁶⁸...). Son approche est plus globale. Il retient pour sa part seulement six bassins pour l'ensemble du littoral métropolitain : Mer du Nord et Manche Est (de Dunkerque à Cherbourg), Manche Ouest et Ouest Bretagne (de Saint-Malo au Guilvinec), Sud-Bretagne, Vendée et Charente (de Concarneau à La Rochelle), Sud Gascogne (de Bordeaux à Bayonne), Lion (de Port-Vendres à Sète), et Provence (de Martigues à Ajaccio). Au sein de chacune de ces six subdivisions, existe donc plusieurs bassins de navigation tel que nous l'entendons dans ce mémoire de thèse : des entités spatiales conformes à la pratique dominante (sorties en mer de courtes durées) et

⁴⁶⁵ 22 juin 1964 : victoire d'Eric Tabarly dans la seconde transat anglaise en solitaire.

⁴⁶⁶ FRÉMONT Armand, *La région, espace vécu*, (2^e édition), 1999.

⁴⁶⁷ ROUX Michel, *L'imaginaire marin des français*, 1997.

⁴⁶⁸ SEATL : Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral

donc de dimensions plus modestes. Ajoutons que les bassins d'un même ensemble auront des caractéristiques communes en terme de pratique : prépondérance de la pêche plaisance en Bretagne nord, part plus importante de la voile habitable sportive ou de loisir en Bretagne sud, domination du moteur hors bord et de bateaux de plus grandes tailles en région PACA, etc.

Bien que tenant compte des quartiers des affaires maritimes, les critères retenus par M. Roux sont avant tout relatifs aux conditions naturelles. Les influences climatiques (ensoleillement, fréquence des vents et des précipitations) auront des répercussions sur l'état de la mer. Les marées sont synonymes de courants spécifiques (flot pour le courant relatif à la marée montante, jusant pour celui de la marée descendante). Leur absence rend permanente l'accessibilité des marinas méditerranéennes alors qu'en Manche, il faut souvent tenir compte des forts marnages pour gagner un port. Quant au trait de côte, il présentera un nombre plus ou moins important d'abris potentiels et de plans d'eau selon qu'il soit échancré ou rectiligne. Si ce découpage du littoral en grands bassins se justifie pleinement à l'échelle de la France métropolitaine, elle est toutefois moins satisfaisante à l'échelle régionale. Bien qu'utilisant le même terme que N. Bernard et J. Lageiste, il va sans dire que le bassin de navigation de M. Roux ne correspond pas au même type d'espace. Le sien découle d'une autre logique qui n'est pas celle des sorties en mer à la journée.

Curieusement, bien qu'elles s'entendent globalement sur la définition du bassin de navigation, les études antérieures ne s'accordent pas forcément sur les dimensions de ces bassins. L'exemple breton est révélateur. Deux cartes distinctes peuvent effectivement nous être proposées pour une même façade littorale. On remarquera que les bassins définis par J. Lageiste sont plus vastes (carte 26). Pour leur part, ceux présentés par N. Bernard à travers l'exemple du Finistère (carte 27) ainsi que ceux retenus par D. Retière pour le Mor Bras (carte 28) sont plus nombreux et semblent davantage correspondre aux sorties à la journée, majoritaires, qui n'excèdent guère plus de 15 ou 20 milles nautiques⁴⁶⁹.

⁴⁶⁹ Un mille nautique = 1852 mètres.

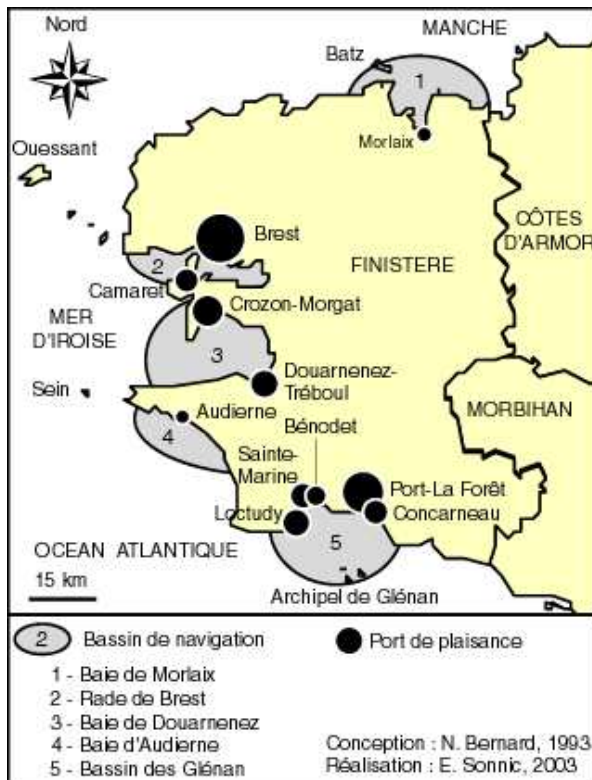
Carte 26
Les bassins de navigation en Bretagne selon J. Lageiste
 (titre original : *Bassins de croisières bretons*)

Qu'ils utilisent le terme de bassin de croisière ou celui de bassin de navigation, les auteurs de publications ou d'articles sur le thème de la plaisance (exception faite de M. Roux) évoquent le même type d'espace et se réfèrent ouvertement à la définition du SEATL rappelée au début de ce chapitre. Pourtant, les dimensions de leurs bassins diffèrent comme le confirment les cartes 26 à 28. Un bassin de navigation délimité par J. Lageiste (ci-contre) peut certes être parcouru en une journée, mais il est trop vaste pour permettre un retour au point de départ dans un tel laps de temps, au contraire des bassins présentés par N. Bernard ou D. Retière (ci-dessous).



Carte 27

Les bassins de navigation Finistériens selon N. Bernard
 (titre original : *Les bassins de navigation du Finistère*)



Carte 28

Bassin et sous-bassins de navigation du Mor Bras selon D. Retière
 (titre original : *Limites du bassin de plaisance du Mor Bras*)



A.3. Bassin de navigation et bassin de plaisance

A.3.1. De l'intérêt de la notion de bassin de plaisance en géographie

Quelques travaux plus récents évoquent la notion complémentaire de *bassin de plaisance*⁴⁷⁰ : entité territoriale englobant, en plus de l'espace quasi exclusivement maritime du bassin de navigation, son aire d'influence terrestre aux marges beaucoup plus floues. En effet, le bassin de plaisance intègre non seulement les zones portuaires et les entreprises de la filière nautique gravitant autour du port, mais aussi les lieux accueillant les résidences secondaires et / ou principales des plaisanciers, 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. On perçoit dans la figure 13 la complexité et tout l'intérêt géographique d'une telle entité spatiale qui renvoie à la notion de *triptyque portuaire*⁴⁷¹, mise en avant pour les ports de commerce, et qui comprend un arrière pays terrestre, un avant pays océanique et l'espace de transition terre-mer correspondant au périmètre portuaire.

A.3.2. Le bassin de plaisance, une vaste entité territoriale aux marges floues, probablement limitée dans une perspective de gestion

Cependant, 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 recouvrements 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) 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.

⁴⁷⁰ RETIERE Dorothée, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

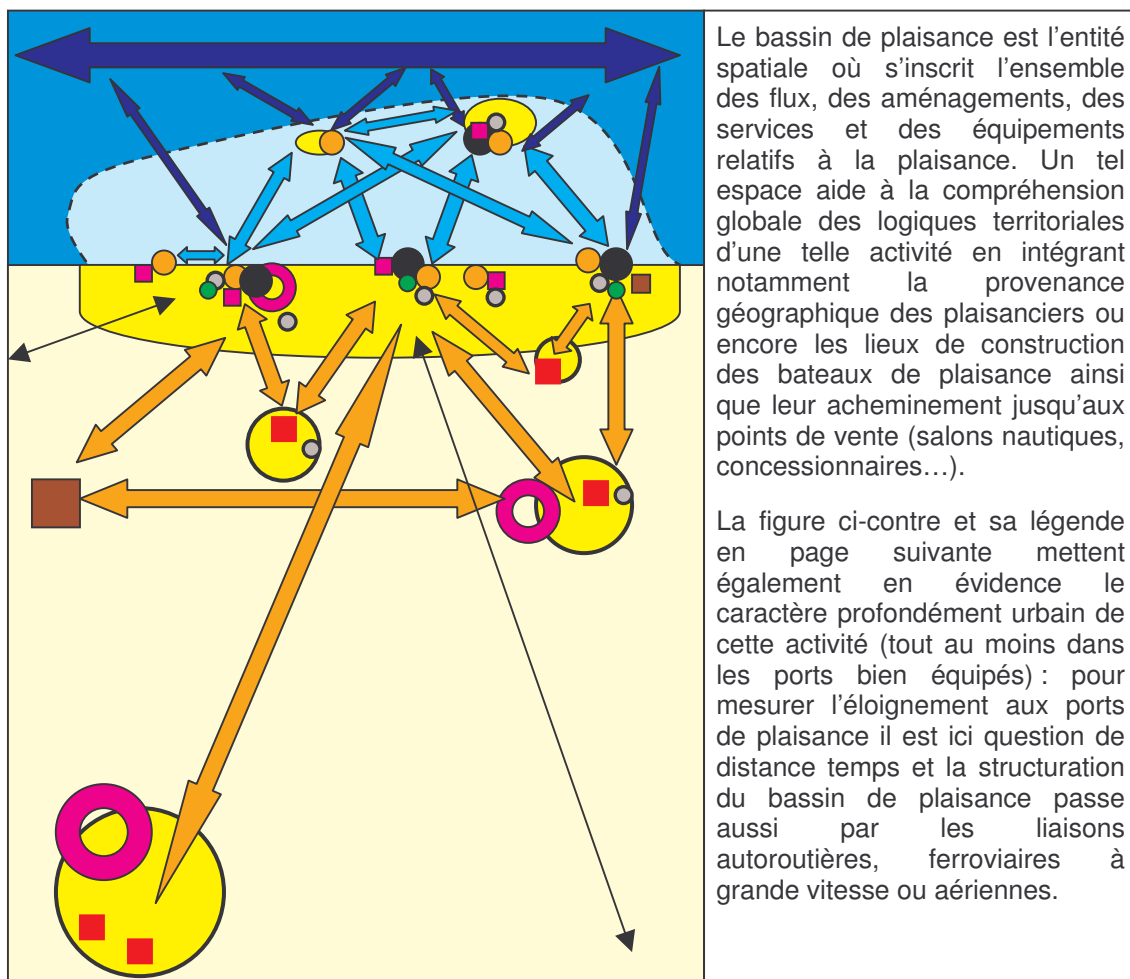
⁴⁷¹ VIGARIÉ André, *Port de commerce et vie littorale*, 1979.

A.4. Bassin de croisière et bassin de plaisance : deux cadres restreints dans une optique de gestion

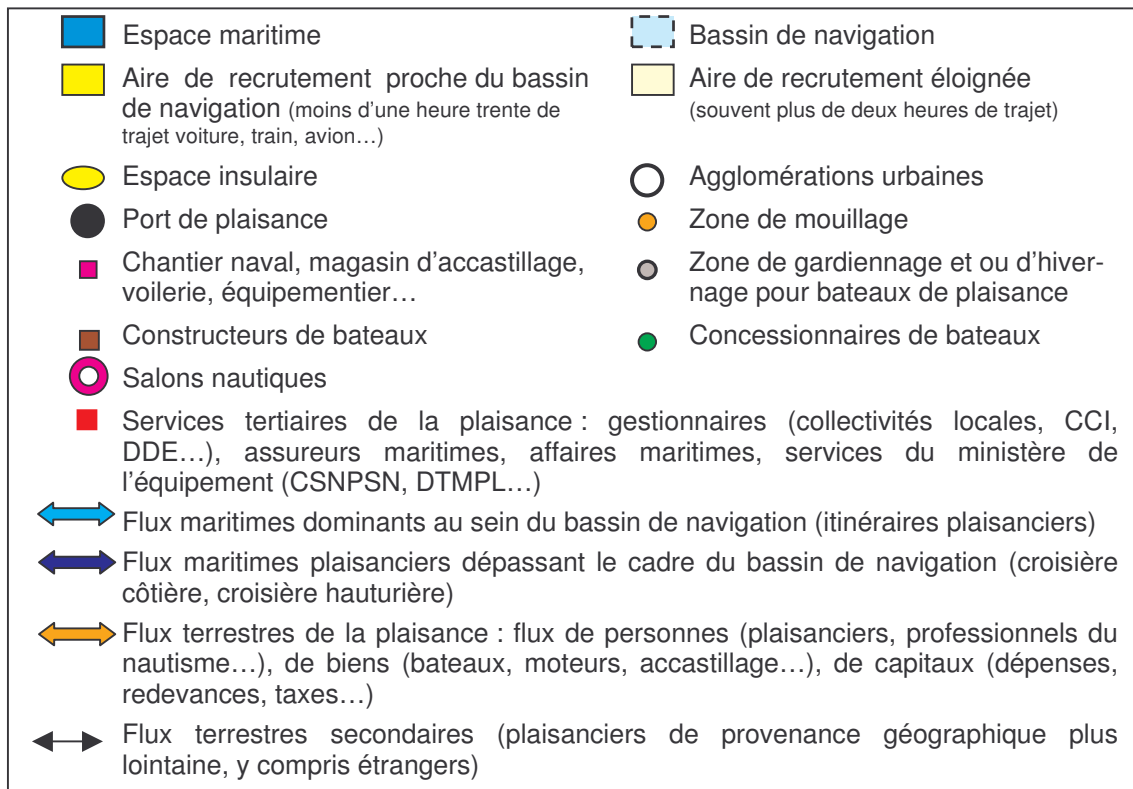
De par son étendue maritime, deux à trois fois plus vaste que celle d'un bassin de navigation, le bassin de croisière n'est pas l'espace le plus adéquat puisqu'il concerne une minorité, certes non négligeable, de plaisanciers. Il est peu approprié pour appréhender les pratiques plaisancières à la journée. Pour sa part, le bassin de plaisance ne peut être ignoré puisqu'il permet d'englober l'ensemble du territoire alimentant un bassin de navigation en terme de plaisanciers, de bateaux, de services, d'équipements, etc. Le versant terrestre d'un tel territoire reste toutefois trop vaste dans une optique d'accompagnement et de gestion de l'activité plaisancière. Sans ignorer ces deux entités territoriales, le bassin de navigation, en tant qu'espace de loisir dominant, nous semble particulièrement pertinent et garde notre préférence.

Figure 13

Modélisation d'un bassin de plaisance (d'après D. Retière, complété par E. Sonnic)



Conception : D. Retière, 2003 (complété par E. Sonnic, 2005)
Réalisation : E. Sonnic, 2005



A.5. Le bassin de navigation ou la logique spatiale d'un loisir de masse

A.5.1. Un archétype d'espace récréatif

En terme de gestion de l'activité plaisancière, le bassin de navigation nous semble l'entité territoriale la plus appropriée, notamment parce qu'il correspond à un archétype d'espace récréatif très 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 (figures 14 et 15). Les lectures des thèses de R. Knafou⁴⁷² ou H. Gumuchian⁴⁷³ sur les massifs montagneux des Alpes du nord en France d'une part, les travaux d'auteurs tel que J. Rieucau⁴⁷⁴, ayant abordé la question des stations balnéaires et des 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.

⁴⁷² KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, 1978.

⁴⁷³ GUMUCHIAN Hervé, *La neige dans les alpes françaises du nord*, 1983.

⁴⁷⁴ RIEUCAU Jean, *La Grande-Motte, une ville-station touristique*, 2000.

Figure 14

Bassin de navigation ou domaine skiable : un modèle d'espace loisir

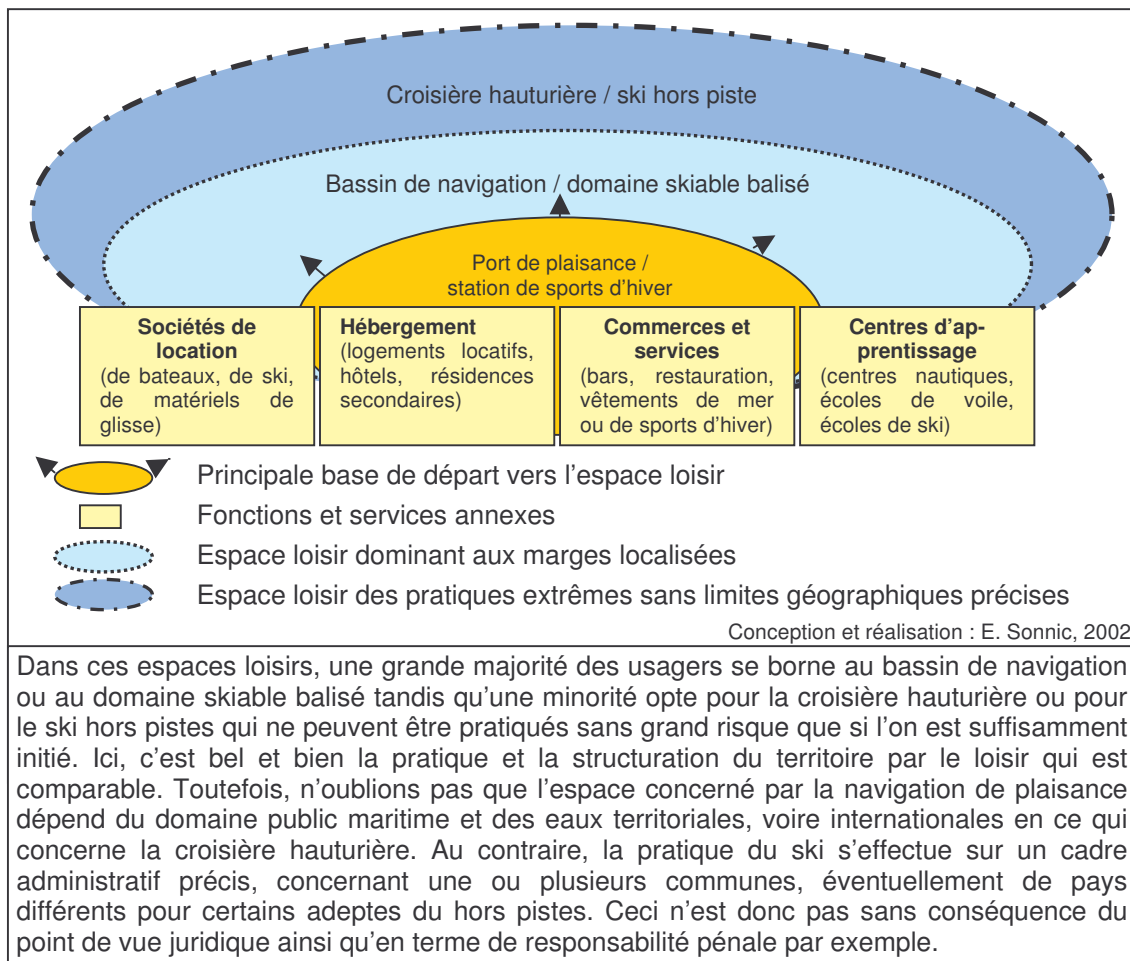
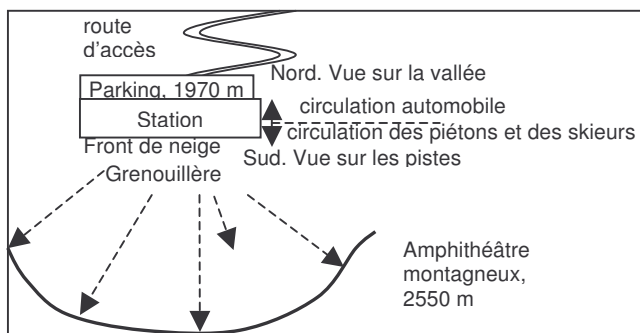


Figure 15

Schématisation de la station linéaire à partir de l'aménagement de La Plagne (d'après R. Knafou)



Le schéma ci-contre, extrait de la thèse de R. Knafou, nous confirme, à travers l'exemple de la station de sports d'hiver de La Plagne, cette proximité entre les logiques spatiales des loisirs en mer et en montagne. En arrière de la station de sports d'hiver ou du port de plaisance, avant le domaine de la glisse et de la navigation, c'est encore celui des transports terrestres classiques

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 »⁴⁷⁵ a profondément

⁴⁷⁵ DUMAZEDIER Joffre, *Vers une civilisation des loisirs*, 1962.

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 à travers les stations de sports d'hiver. On a d'un côté les écoles de voile et les loueurs de bateaux, et de l'autre les écoles de ski et les loueurs de matériels de glisse. En mer, les chenaux sont balisés tout comme les pistes 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. Parfois, la similitude se retrouve même au niveau architectural (photographies 32 et 33).

Photographie 32 et 33

Port de plaisance de la Grande Motte et La station de sports d'hiver des Arcs 2000



Photographie : J. GUILLARD



Photographie : Yann ALTHUS-BERTRAND

Dans les années soixante et soixante-dix, sur les littoraux ou en montagne, le leitmotiv des promoteurs immobiliers était le même. Pour profiter de l'engouement général en faveur des sports d'hiver et des loisirs balnéaires, ils créent d'imposants complexes immobiliers. Des opérations d'urbanisme d'avant garde, en totale rupture avec le milieu traditionnel, s'enchaînent notamment sur les côtes méditerranéennes et les hauts massifs alpins afin d'accueillir un maximum de touristes. Ci-dessous, ces prises de vues de La Grande-Motte à gauche et des Arcs 2000 en témoignent. Ces édifices en forme de pyramide ne sont pas des cas isolés puisqu'on en retrouve ailleurs sur les côtes (Marina-baie des Anges sur la Côte d'Azur) et en montagne (Aime-la Plagne en Savoie).

A.5.2. Un clivage nord-sud témoignant de la valeur marchande du bassin de navigation

Depuis son essor dans les années soixante, la plaisance, a l'instar du ski alpin, s'est rapidement inscrite dans une logique consumériste. Avec environ trois à quatre millions de pratiquants réguliers ou occasionnels en 2002 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 (tableau 4). 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 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.

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 soixante. Restons toutefois prudent. La géographie nous a enseigné que l'appréciation, et donc la valeur de espace, est relative aux besoins de la société à un moment donné. M. Roux rappelle qu'au début du XX^e siècle, la pratique du yachting avait déjà ses lieux, au premier rang desquels figuraient la Bretagne nord.

A.6. Le bassin de navigation, un espace exclusivement maritime, limité pour la gestion d'une activité « amphibie » : la plaisance

L'organisation caractéristique du bassin de navigation, espace pratiqué par la plupart des plaisanciers d'un même secteur, nous conforte donc dans l'idée qu'il doit constituer l'entité territoriale élémentaire dans l'optique d'une gestion de l'activité de plaisance ; gestion d'autant plus nécessaire que ces aires de loisir subissent souvent une pression intense qui n'est d'ailleurs pas uniquement plaisancière. Néanmoins, par définition, le bassin de navigation présente l'inconvénient d'être exclusivement maritime alors que la plupart de ces composantes physiques sont sur la terre ferme (terre-pleins portuaires, chantiers navals, zones de gardiennage de bateaux, aires de stationnement automobiles réservées aux plaisanciers, desserte routière des ports de plaisance, etc.). Même les flux de la plaisance sont, malgré les apparences, majoritairement terrestres. Les logiques spatiales de cette activité, présentées à travers le fonctionnement du bassin de plaisance, le soulignent (figure 12). Il conviendrait alors d'adjoindre au bassin de navigation une entité territoriale continentale cohérente, correspondant par exemple à son aire de recrutement proche (bassin de vie, bassin d'emploi, pays...). Nous présenterons ultérieurement notre réflexion autour d'une fusion de chacun de ces espaces maritimes à un espace terrestre respectif. Mais avant cela, il convient d'évoquer l'organisation administrative en vigueur concernant les mers bordières. Nous serons alors en mesure de juger de la pertinence de ce cadre administratif pour la gestion d'une activité non seulement littorale mais également maritime : la plaisance.

Tableau 4

Tarifs portuaires pratiqués en 2004 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		Baie de la Forêt - Odet - Glénan		Côte des rias		Rade de Lorient - Groix		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	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
Port-escales 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		
Port-escales bien équipés sans ponton	1008	12 à 14			260	8					593	9	208	7			865	15				
Port-abri (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 judicieux puisque, mis à part en baie de la Baule - baie de Bourgneuf, tous sont gérés par le même type de gestionnaire, en l'occurrence des SEM. 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 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. Pour les autres types de ports. Les tarifs sont plus aléatoires. Ils dépendent également d'aspects 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

B) LA PLAISANCE : UN DÉCALAGE ENTRE TERRITOIRES DE PRATIQUES ET TERRITOIRES DE GESTION

B.1. Le zonage maritime de l'avant pays littoral

B.1.1. La mer, un espace territorialisé

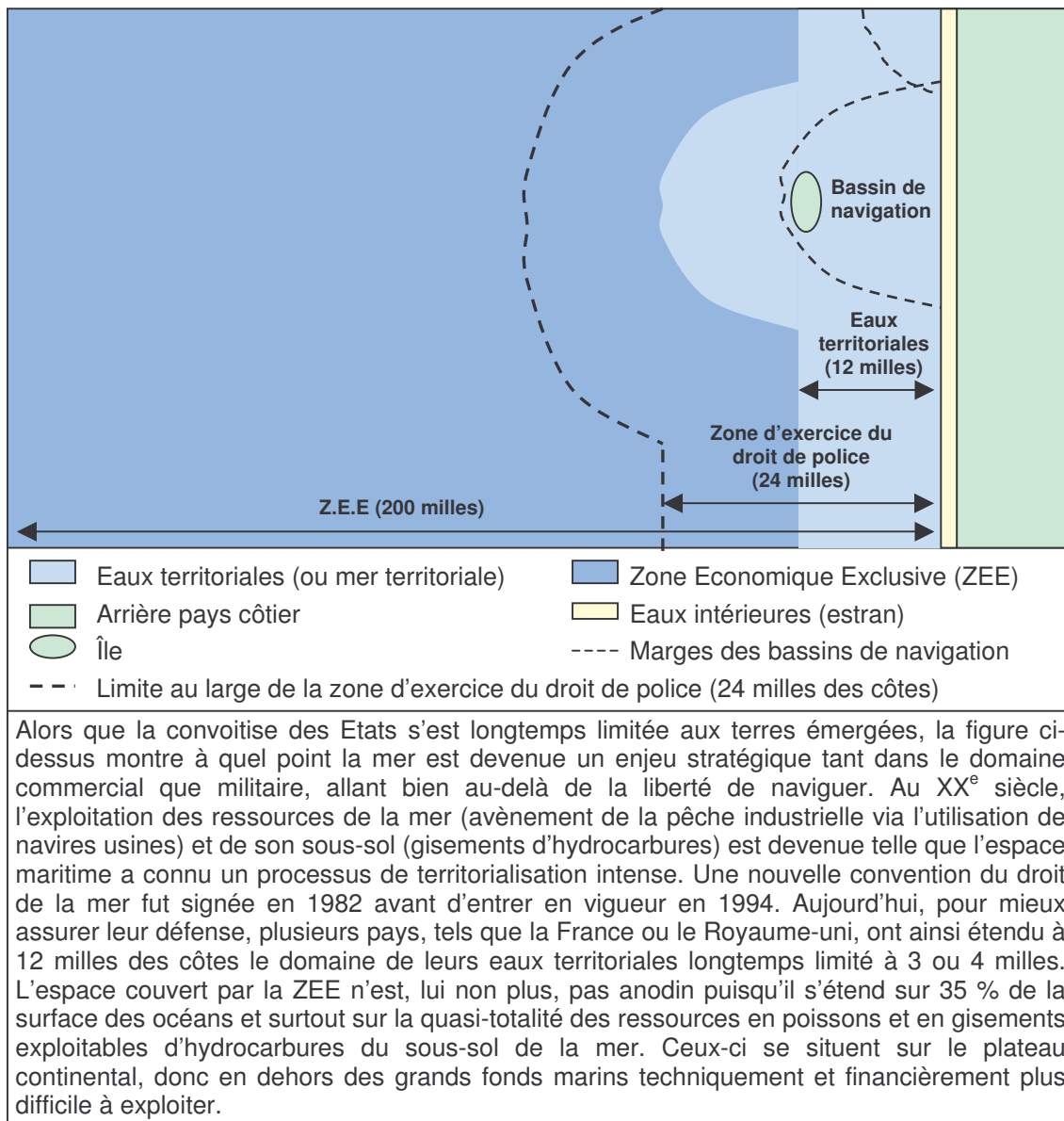
La souveraineté des Etats disposant de littoraux maritimes ne s'arrête pas au trait de côte puisque, pour la plupart, elle reste entière jusqu'à 12 milles au large du continent et des îles, soit un peu plus de 22 kilomètres (figure 16). Cette bande maritime, longtemps limitée à 3 milles en France (environ la distance à portée de tir d'un canon), correspond aux eaux territoriales ou à la mer territoriale (dans les détroits inférieurs à 45 kilomètres et séparant deux Etats souverains, la limite est fixée à mi-distance). Au-delà de la mer territoriale, débute la Zone Economique Exclusive (ZEE) qui s'étend jusqu'à 200 milles des côtes (370 km). Sur cet espace, la liberté de circulation est *un principe fondamental du droit international, auquel veillent depuis des siècles les grandes puissances*.⁴⁷⁶ L'Etat ne peut y interdire la navigation des navires venant de la haute mer, quel que soit leur pavillon et leur fonction (pêche, commerce, militaire, plaisance). En revanche, il peut se réserver le droit d'y exploiter les ressources halieutiques ou les gisements d'hydrocarbure par exemple. Après la ZEE débute le domaine des eaux internationales, patrimoine commun de l'humanité, qui couvre les deux tiers des mers et des océans.

Dans les faits, rares sont les plaisanciers qui franchissent la limite des eaux territoriales. Comme l'indique la figure 16, les bassins de navigation s'inscrivent entièrement dans la mer territoriale et sont donc soumis à l'autorité de l'Etat pleine et entière, d'autant plus que l'exercice du droit de police peut s'exercer jusqu'à 24 milles des côtes. Certes, beaucoup de plaisanciers vont à plus de 12 milles au large tout en restant dans un bassin, mais il s'agit de rejoindre des îles qui, en tant que terres émergées, sont forcément localisées au sein des eaux territoriales. Si des plaisanciers effectuant une croisière côtière peuvent quelques fois pénétrer la ZEE entre deux escales insulaires, seuls les adeptes de la croisière hauturière ou de la navigation circum-terrestre quittent allègrement les eaux territoriales et parfois même la ZEE.

⁴⁷⁶ LACOSTE Yves, *Littoral, frontières marines*, 1999.

Figure 16

Zonage maritime en vigueur et bassin de navigation



Source : OCDE

Conception et réalisation : E. Sonnic, 2005

B.1.2. Le zonage maritime en vigueur appliqué à la Bretagne

L'étendue des eaux territoriales françaises au large des côtes bretonnes est relativement vaste puisqu'en plus d'un linéaire côtier de 1900 kilomètres⁴⁷⁷, plusieurs îles repoussent mécaniquement la limite au large de cet espace. Ci-après, la carte 29 le démontre. Elle nous confirme que les bassins de navigation s'inscrivent tous et entièrement dans la mer territoriale.

⁴⁷⁷ Si le chiffre de 3500 kilomètres de côtes, calculé à l'échelle 1/50.000, convient davantage dans le domaine de la plaisance étant donné que c'est l'irrégularité du linéaire côtier qui confère à la Bretagne tant d'objectifs de croisières (îles, rias, estuaires...) et de sites potentiel d'accueil largement occupés par les ports et mouillages, celui de 1900 kilomètres suffit pour situer les limites de la mer territoriale.

Carte 29

Des bassins de navigation bretons confinés au domaine de la mer territoriale



La plupart des plaisanciers pratiquent leur loisir au sein des seuls bassins de navigation et ne quittent donc jamais les eaux territoriales. Il en est de même pour les adeptes de la croisière côtière, excepté pour certains itinéraires tels que Belle-Île - Yeu. Au nord-est, la présence des îles anglo-normandes constitue une originalité puisqu'elles sont synonymes d'eaux territoriales étrangères au sein même du bassin de croisière Normand-Breton. Du fait de leur proximité, les eaux territoriales de chacun des deux Etats sont réduites dans ce secteur.

B.2. Un loisir nautique administré selon une logique continentale

B.2.1. L’empreinte du pouvoir central

Comme aiment à le rappeler plusieurs auteurs depuis certains des premiers représentants de la géographie française (Elisée Reclus) jusqu’aux contemporains qu’ils soient ou non géographes (Michel Roux, Fernand Braudel...), le potentiel maritime de la France est d’une rare importance. Ses 5500 kilomètres de côtes, sa position d’isthme ouvert sur des mers parmi les plus fréquentées au monde, lui confèrent des atouts indiscutables. Pourtant, alors que la puissance maritime française était encore la seconde au monde derrière celle de l’Angleterre au milieu du XIX^e siècle, la défaite de 1870 face à la Prusse conduira l’Etat à *privilégier ses ambitions continentales (...)*. *Contrairement à ce que l’on affirme, la France va maintenir à un niveau élevé ses investissements au profit de la marine, mais sans en retirer l’efficacité voulue, parce qu’elle ne s’inscrit*

*pas au cœur d'une réflexion globale.*⁴⁷⁸ Il en résultera un recul de la France au classement des puissances maritimes : quatrième flotte militaire et sixième flotte marchande à l'aube de la première guerre mondiale, bien avant l'émergence des NPI et des Etats arborant pavillons de complaisance.

En France, l'empreinte du pouvoir central est manifeste : côté terre, le découpage départemental et régional a servi de socle à la mise en place de nouvelles divisions de référence dans le domaine maritime et découlant de l'administration centrale par le biais du Ministère de l'équipement et des transports. Concrètement, au sein du Service des Affaires Maritimes (SAM), les cinq directions régionales des affaires maritimes (DRAM) de France métropolitaine sont harmonisées avec les régions administratives. Elles chapeautent vingt-et-une directions départementales (DDAM) ou inter-départementales (DIDAM), dont certaines sont subdivisées en quartiers des affaires maritimes au nombre de vingt (figure 17). Outre-mer, en tant que région et département, chacun des quatre DOM à la double casquette DRAM / DDAM, tandis que les TOM disposent de leur propre SAM.

Ces différents niveaux administratifs constituent la hiérarchie de l'administration de la mer qui suit l'évolution statistique de la navigation de plaisance. Dans cette optique, le Centre administratif des affaires maritimes recueille les informations que lui transmettent les DDAM, les DIDAM ou bien les quartiers des Affaires Maritimes répartis sur le littoral national. A titre d'exemple, les immatriculations de navires sont réalisées par DDAM, DIDAM ou quartiers. Sur chaque plaque d'immatriculation, le quartier d'enregistrement du navire est identifiable (VA pour Vannes, SN pour Saint-Nazaire, etc.). La délivrance des permis bateaux s'effectue également par quartier.

Régulièrement, l'Administration de la mer publie donc les statistiques de la navigation de plaisance. Elle précise le nombre de navires de plaisance immatriculés, ceux immatriculés au cours de la dernière année statistique écoulée, les mutations de propriétés, le nombre de permis délivrés, les statistiques de sauvetage (fournies par les CROSS⁴⁷⁹) et les capacités d'accueil des ports et autres installations de plaisance. C'est en grande partie ce dernier point qui a incité certains organismes tels que l'APPB à privilégier le bassin de navigation comme espace statistique de référence. En effet, afin de développer une activité telle que la plaisance, il était primordial d'opter pour l'espace de pratique des plaisanciers qui ignore les limites administratives. Rien de plus explicite

⁴⁷⁸ ROUX Michel, *L'imaginaire marin des français*, 1997.

⁴⁷⁹ CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en mer.

que l'évaluation de la demande de places pour les bateaux de plaisance pour démontrer l'inadéquation du découpage territorial classique.

B.2.2. Les limites des affaires maritimes pour gérer la plaisance

a) Les affaires maritimes ou l'inadéquation du découpage par quartier : la preuve par la gestion de la demande de places portuaires

En terme de places portuaires, l'insuffisance de l'offre face à la forte pression de la demande dans certains secteurs constitue l'une des priorités actuelles selon les organismes impliqués dans l'activité de plaisance (FFPP, FIN, APPB...) car beaucoup d'infrastructures d'accueil pour la plaisance sont effectivement saturées. Chacune d'entre elles dispose donc d'une liste d'attente. Or, nous avons constaté que la demande relève de deux logiques. Elle est plus forte sur les ports mieux dotés en équipements et en services, mais elle est surtout particulièrement intense dans certains bassins de navigation au sein desquels, même les installations de plaisance les plus rudimentaires subissent une importante pression (zones de mouillage du golfe du Morbihan).

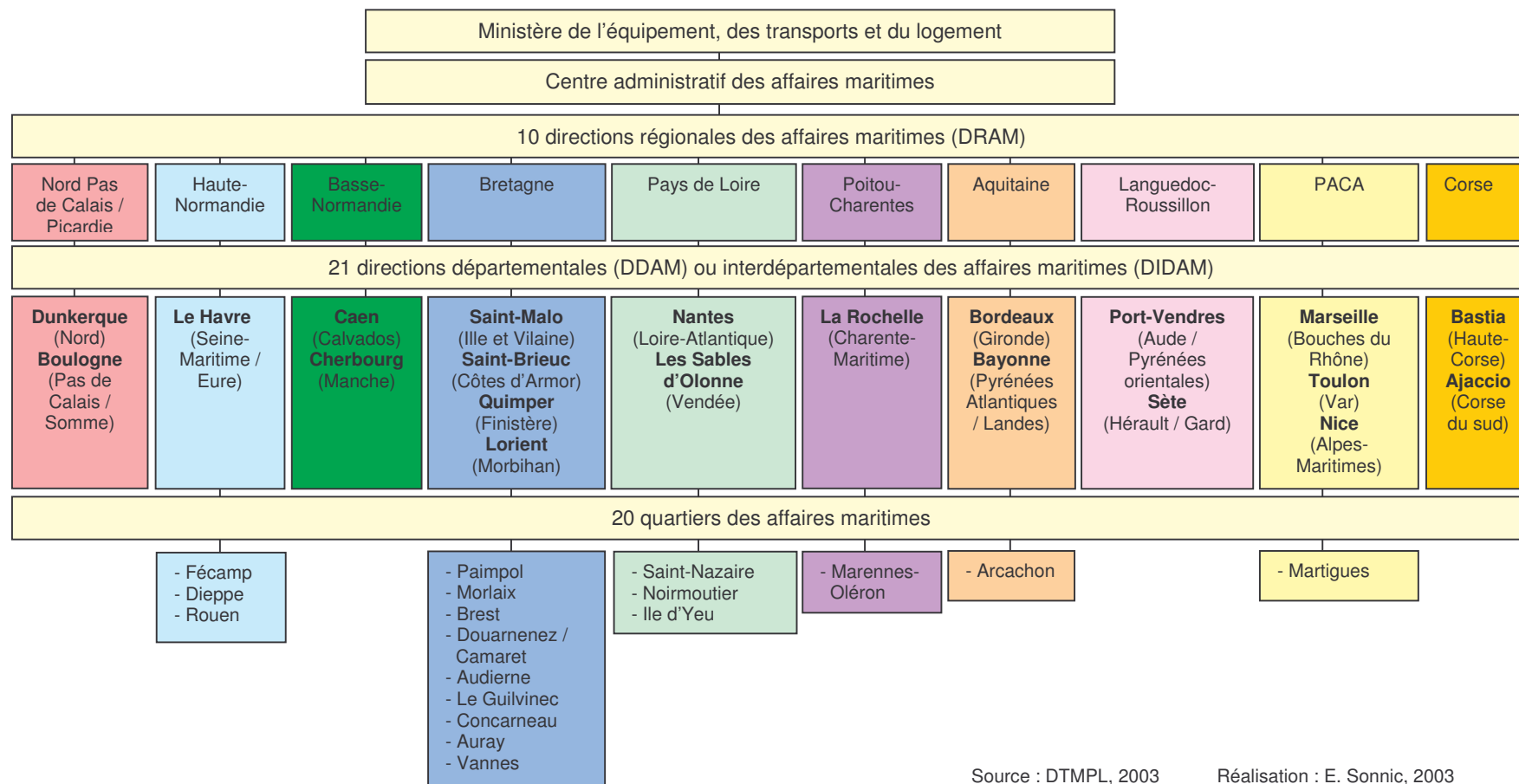
Nous savons désormais qu'il ne faut pas se fier aux listes à l'état brut pour répondre à la demande. Au risque de nous répéter, rappelons que plusieurs inscrits ne correspondent pas à une demande fiable étant donné que s'inscrire n'engage à rien. Il existe également une part non négligeable de doublons qu'il s'agit d'évaluer précisément pour connaître réellement la pression de la demande. Or, il est rarissime qu'un prétendant à une place inscrit dans plusieurs ports ou zones de mouillages le soit dans deux bassins différents. Certes, comme finalité, il recherchera un port en particulier mais pour naviguer au plus vite il choisira une place d'attente au sein du bassin du dit port. Le plaisancier a avant tout pour objectif un bassin de navigation déterminé à l'avance. *Pour les propriétaires de bateaux de plaisance, les qualités nautiques et esthétiques de ces bassins sont déterminantes quant au choix du port d'attache*⁴⁸⁰ même si d'autres facteurs comme l'existence préalable d'une résidence principale ou secondaire non loin d'un port ou d'une zone de mouillage détermine fréquemment leur option. Ailleurs en France, d'autres types de critères orientent le choix de nombreux plaisanciers qui *s'explique par diverses opportunités (présence sur place de membres de la famille, qualité de la desserte routière ou ferroviaire...) ou par la renommée d'un port en vogue (La Rochelle, Le Cap d'Agde...)*⁴⁸¹. Là, c'est bel et bien le choix du site qui implique le bassin du plaisancier.

⁴⁸⁰ BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime*, 1995.

⁴⁸¹ Idem.

Figure 17

Hierarchie de l'administration de la mer en France métropolitaine



Source : DTMPL, 2003

Réalisation : E. Sonnic, 2003

b) Le bon sens terrestre au service de la réglementation marine : un non sens ?

A terre, les mesures réglementaires de bon sens (si l'on concède que la réglementation est toujours emprunte de bon sens) ne sont pas forcément transposables en mer. A l'approche des côtes par exemple, la vitesse est limitée afin d'éviter les risques de collisions entre les différents usagers du plan d'eau. Il s'agit également de réduire les vagues d'étrave des navires, susceptibles de faire chavirer certaines embarcations (youyous⁴⁸², kayaks de mer...). Or certains navires à fond plat tels que les pneumatiques semi-rigides produisent des vagues de plus en plus grosses à mesure qu'ils... diminuent leur allure ! En effet, la vitesse les rend plus léger et a pour effet de les faire surfer, voire ricocher sur l'eau. Ces quelques lignes ne sont pas un plaidoyer pour la vitesse qu'il faut assurément limiter, mais certaines limitations sont peut-être excessivement basses. La vitesse maximale de 5 nœuds (9 km/h) dans la bande des 300 mètres à partir du rivage est peut-être parfois trop restrictive dans des zones où la baignade est absente. La remontée de certaines rivières dont la largeur est inférieure à 600 mètres, un cas de figure fréquent pour ne pas dire systématique en Bretagne, peut sembler longue dans ces conditions. Si l'on convient que ces considérations réglementaires peuvent sembler raisonnablement perfectibles, convenons que l'organisation territoriale des affaires maritimes apparaît bien plus limitée pour traîter d'enjeux majeurs tels que la pression de la demande relative aux places de ports.

Le bassin de navigation semble approprié pour appréhender l'offre et la demande de places. On ne peut en dire autant des quarante quartiers et directions départementales ou interdépartementales des affaires maritimes de métropole dont beaucoup sont scrupuleusement calqués sur les limites des vingt-cinq départements littoraux concernés. Notre terrain de recherche est particulièrement concerné puisque pas moins de dix-huit quartiers et DDAM se succèdent de Saint-Malo à Noirmoutier. Plusieurs bassins de navigation sont ainsi concernés par deux quartiers : Rance-Côte d'Emeraude (quartiers de Saint-Malo et de Saint-Brieuc), baie de Saint-Brieuc (Saint-Brieuc et Paimpol), baie de Lannion (Paimpol et Morlaix), bassin de Glénan (Le Guilvinec et Concarneau), baie de Bourgneuf (Nantes et Noirmoutier), baie de Vilaine (Vannes et Saint-Nazaire), etc. Ce dernier dépend non seulement de deux quartiers, mais aussi de deux DDAM (Morbihan et Loire-Atlantique) et de leur DRAM respective (Bretagne et Pays de Loire), un obstacle supplémentaire pour appréhender ce bassin de manière indivisible.

⁴⁸² Vocabulaire parfois utilisé pour désigner une annexe.

Il est manifeste que le cadre traditionnel de gestion de la plaisance est inadéquat. Les Affaires maritimes ne tiennent pas compte des bassins de navigation, pourtant ô combien plus pertinents. Encore faut-il pouvoir repérer précisément ces derniers avant de leur adjoindre une entité terrestre appropriée. On ne peut donc passer sous silence l'action de l'APPB qui, dans le cadre de ses actions en faveur de la plaisance régionale, a défini une quinzaine de bassins de navigation pour l'ensemble de la Bretagne administrative.

c) Le découpage en quartiers maritimes : une organisation particulièrement inappropriée pour la plaisance Bretonne

Les installations de plaisance bretonnes sont à la fois les plus nombreuses et les plus petites du littoral français. Plus qu'ailleurs, il s'agit d'une plaisance de proximité répondant aux besoins spécifiques de nombreux plaisanciers autochtones privilégiant les équipements légers. Pour preuve, les zones de mouillage et autres port-abris représentent approximativement 60 % des capacités d'accueil en Bretagne. Or si les structures portuaires plus importantes, mieux dotées en moyens financiers et humains, sont plus à même de répondre aux exigences européennes et de s'équiper en conséquence pour la préservation de leur environnement (aires de carénage aux normes en vigueur, récupération des eaux noires, lutte contre les pollutions aux hydrocarbures, développement du tri sélectif, etc.), la donne est différente pour toutes ces petites installations de plaisance. Le budget et les moyens en personnel d'une telle structure sont très souvent modestes, conformément aux possibilités dont disposent généralement le gestionnaire et le concessionnaire concernés : une commune (le plus souvent petite), un syndicat intercommunal, une association...

Dans un tel contexte, la solution semble devoir passer par une mutualisation des moyens. Les ports et mouillages sont si nombreux, qu'on ne peut imaginer raisonnablement de les voir tous équipés en aire de carénage ou pour la récupération des déchets, des huiles et des eaux usées. Une mise en commun de moyens financiers, techniques et humains passe en toute logique par une approche par bassin de navigation. Repérer les différentes zones de concentrations de bateaux de plaisance au sein d'un bassin peut aider à déterminer les ports ou mouillages les plus aisément accessibles pour le plus grand nombre et d'y développer des services ou équipements particulièrement lourds et coûteux (aire de carénage, môle carburant...). Des opérations de désenvasement, pourraient également être envisagées à l'échelle d'un bassin de

navigation et non plus port par port. On sait que, financièrement, de telles interventions sont très difficilement supportables pour les petites communes.

Territorialement, le bassin de navigation est pourtant loin de correspondre aux quartiers des affaires maritimes. Ces derniers sont souvent écartelés entre deux bassins. D'autres ne couvrent qu'une partie d'un bassin. Le quartier d'Auray est partagé entre la baie de Quiberon à l'est et le bassin couvrant la rade de Lorient et la ria d'Etel à l'ouest. Il est par ailleurs loin de couvrir en entier chacun des bassins le concernant. A travers la rade de Brest et la baie de Douarnenez, le quartier de Camaret-Douarnenez concerne lui aussi deux bassins, mais il ne couvre qu'une partie du premier. La plupart des quartiers bretons connaissent une situation plus ou moins analogue.

C) UNE RECONNAISSANCE ET UNE PRISE EN COMPTE MANIFESTE DU BASSIN DE NAVIGATION EN BRETAGNE

Depuis quelques années, plusieurs actions financées par des collectivités locales bretonnes de premier plan se sont distinguées par une approche par bassins de navigation. Les rapports publiés dans le cadre de ces entreprises témoignent de cette approche novatrice pour des collectivités territoriales.

C.1. L'Action pionnière du Conseil régional dans la prise en compte des bassins de navigation

L'action de la région Bretagne en faveur de la plaisance mérite d'être soulignée. Depuis 2000, année de la première mission régionale de grande envergure conduite par l'APPB, financée par la région pour la région, les bassins de navigation sont non seulement reconnus, mais également pris en compte en tant que territoires de référence. Certes, cela peut paraître tardif presque vingt ans après la définition qu'en a donné le SEATL. Mais, en 2005, la Bretagne n'en est pas moins la seule région française à avoir adopté une telle démarche, une collectivité territoriale pionnière dans ce domaine donc.

C.1.1. Les critères officiels adoptés par l'APPB pour la détermination des bassins de navigation

Selon l'APPB, le choix d'une approche par bassin de navigation s'explique par la volonté de correspondre le mieux possible aux *réalités géographiques et pratiques de l'activité de notre littoral*. (...) *Quinze bassins de navigation ont été déterminés à partir de pratiques plaisancières homogènes, d'obstacles géographiques (obstacles à la navigation) (...) Il s'agit de « micro-bassins », la distance maximum d'un point à un*

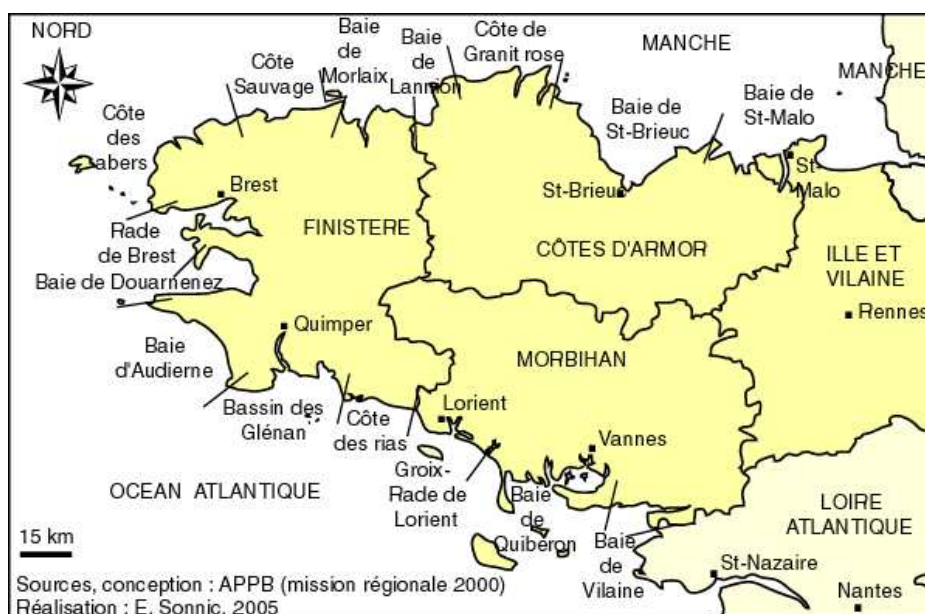
autre du bassin étant d'environ 15 milles marins.⁴⁸³ Les rapports de l'APPB ne s'étendent malheureusement pas plus sur la justification de ces critères et des questions restent en suspens. Quelles sont ces réalités géographiques et pratiques ? Quelles sont ces pratiques plaisancières homogènes ? Comment les obstacles géographiques ont-ils été déterminés ? etc. Le découpage régional en bassins de navigation a alors donné lieu à des cartographies qui, à défaut de préciser la démarche adoptée, en présente le résultat.

C.1.2. Les bassins de navigation retenus par l'APPB : des insuffisances persistantes

L'APPB fonctionnant grâce aux subventions du Conseil régional et des conseils généraux des Côtes d'Armor, du Finistère et du Morbihan, les quinze bassins de navigation retenus ne concernent que les quatre départements de Bretagne administrative (carte 30). D'emblée, cela pose le problème de la baie de Vilaine qui, en terme de pratique plaisancière intègre le nord de la Loire Atlantique et notamment les ports de plaisance de Piriac, La Turballe et Le Croisic. Au nord-est, ignorer le département de la Manche est moins problématique puisque l'important linéaire de côte sans escale correspondant à la baie du Mont-Saint-Michel constitue assurément une limite de bassin de navigation. Si l'on pouvait s'attendre à un découpage s'inscrivant strictement à l'intérieur des limites administratives régionales, cette cartographie nous interpelle pour plusieurs autres raisons.

Carte 30

Les bassins de navigation retenus par l'APPB



Absence de limite ou de marge au large, respect strict de limites interdépartementales ou interrégionales : les bassins de navigation retenus par l'APPB pour la région et les trois conseils généraux de Bretagne occidentale ne semblent pas tenir pleinement compte des territoires de pratiques de la plaisance.

⁴⁸³ BROQUET-LETELLIER Virginie, APPB, *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillage*, 2001.

a) La non correspondance aux « 15 milles marins »

Ce chiffre de 15 milles (un peu moins de 28 kilomètres) est cité par l'APPB dans les premières pages de son rapport. Il est annoncé comme *la distance maximum d'un point à un autre du bassin*.⁴⁸⁴ Pourtant, au regard de la carte 29, et bien qu'un peu plus de la moitié des bassins de navigation semble en conformité avec ce chiffre, certains sont assurément plus vastes : baie de Saint-Brieuc, Côte des abers, baie de Quiberon. Dans une moindre mesure, on pourrait également citer la baie de Saint-Malo, la Côte de Granit rose, la baie d'Audierne et le bassin des Glénan.

Le fait d'avoir intégré la moindre portion de linéaire côtier à un bassin explique probablement en partie l'étendue de certains d'entre-eux. Dans les faits, certains secteurs littoraux peu propices à la navigation et au stationnement des bateaux ne sont pas véritablement des espaces de pratique de la plaisance. Par définition, il n'appartiennent pas à un bassin. Au-delà de Cancale, l'est du littoral de l'Ille et Vilaine aux côtes basses et aux forts marnages, n'offre aucun abri pour la plaisance. Dans le Morbihan, depuis l'entrée de la ria d'Étel jusqu'à l'extrémité sud de la presqu'île de Quiberon la côte est d'abord sableuse puis sauvage (côte rocheuse). Elle est très exposée aux vents dominants d'ouest et de suroît et l'on y trouve qu'une centaine de bateaux dans le petit abri côtier de port d'Orange sur la façade ouest de la presqu'île de Quiberon. Plus à l'ouest, en baie d'Audierne, toute la partie sud correspond à la baie sableuse et ventée de La Torche, un paradis pour les surfeurs et les véliplanchistes, forcément inapproprié pour abriter les bateaux de plaisance.

De notre point de vue, concernant les dimensions des bassins, il est préférable d'avancer une fourchette (15 à 20 milles par exemple) plutôt qu'un seul chiffre forcément réducteur. Il est avéré qu'en fonction des pratiques plaisancières, des types de navires (voile, moteur, moteur de forte puissance) et de leur catégorie (établie selon la taille du bateau), l'étendue d'un bassin peut varier. On ne parcourt pas la même distance à bord d'un voilier avec des vents défavorables et des courants contraires qu'avec un puissant hors-bord par exemple.

b) L'absence de limite ou de marge au large

Chacun des bassins de navigation retenus par l'APPB s'est vu attribuer une portion de littoral. En revanche aucune limite au large n'a été ne serait-ce qu'esquissée. On sait pourtant que les plaisanciers sont rares au-delà de certaines îles. On sait aussi que les

⁴⁸⁴ Ibidem.

bateaux classés en cinquième catégorie, largement majoritaires dans les petites installations de plaisance et donc dans la plupart des bassins, sont interdits de navigation à plus de cinq milles d'un abri. Ce découpage semble donc résumer les bassins à des considérations davantage littorales que maritimes.

c) Des limites infra-régionales souvent calquées sur les frontières départementales

Deux des trois limites interdépartementales concernant les départements de Bretagne administrative correspondent à des limites de bassins selon le découpage APPB. Le fait qu'un bassin, en l'occurrence celui de la baie de Saint-malo, soit à cheval sur deux départements prouverait, qu'a priori, la correspondance des limites de bassins aux frontières départementales relève de l'heureuse coïncidence. Mais l'on arrive à en douter quand on sait que le conseil général d'Ille et Vilaine n'a pas fait partie des partenaires financiers des missions régionales conduites jusqu'à présent, au contraire des trois autres conseils généraux et du conseil régional. En réalité, cette « réciprocité » entre les limites de bassins et les limites inter-départementales Finistère-Côtes d'Armor et Finistère-Morbihan semble davantage répondre à la volonté des instances départementales désireuses de gérer des bassins 100 % costarmoricains, finistériens ou morbihannais. C'est dommageable pour les bassins limitrophes d'un autre département. Le fleuve côtier de la Laïta, qui sépare le Finistère du Morbihan, est donc une limite de bassin pour l'APPB alors que les quelques installations de plaisance finistériennes ou morbihannaises qui s'y trouvent appartiennent assurément au même espace de pratique. Sur la côte nord, un autre cours d'eau fait office de frontière entre Finistère et Côtes d'Armor : le Douaron. Son estuaire et la baie de Locquirec sur laquelle il débouche accueillent près de 400 bateaux de plaisance, dépendant eux-aussi en théorie et en pratique d'un seul et même bassin. Certes la plupart sont des navires finistériens rattachés au port mouillage de Locquirec. Seulement, le port de référence le plus proche, doté de services tel qu'un point carburant (indispensable aux petites unités à moteur majoritaires dans ce secteur) est costarmoricain. Ce dernier, en l'occurrence Trébeurden, est à moins de six milles de Locquirec et son aire d'influence dépasse évidemment les limites départementales.

d) D'autres choix discutables

On peut légitimement s'étonner de quelques autres choix. Deux nous interpellent particulièrement. D'une part la délimitation entre la Côte de Granit rose et la baie de Saint-Brieuc, d'autre part celle dissociant le bassin Groix-Rade de Lorient de celui de la

baie de Quiberon. Le premier concerne plus précisément l'île de Bréhat, logiquement rattachée au bassin de plaisance de la baie de Saint-Brieuc (nos enquêtes ont démontré que cette île constituait effectivement un objectif de sortie en mer commun à la plupart des plaisanciers de ce secteur), mais curieusement séparée de l'embouchure du Trieux, un fleuve côtier accueillant près de 1500 bateaux de plaisance dans sa partie aval dont 665 au seul port de Lézardrieux. Ce port, l'un des rares en eau profonde de Bretagne nord, est pourtant une base de départ évidente pour Bréhat qui n'est située qu'à 5,4 milles. Bien qu'on puisse arguer du fait que le Trieux ne dépend pas du bassin de navigation de la baie de Saint-Brieuc (seulement 20 % des plaisanciers de Saint-Quay-Portrieux le fréquente selon notre enquête), on ne peut dissocier Bréhat de l'un ou l'autre des bassins. Cette île est un objectif de croisière commun aux plaisanciers des deux ensembles. Plus à l'ouest dans un autre secteur, il en est de même pour l'île de Batz, incluse à juste titre au bassin de la baie de Morlaix, mais exclue de celui de la côte sauvage et notamment du port de Roscoff, pourtant le plus proche de l'île (à peine plus d'un mille !).

La ria d'Étel, écartelée entre baie de Quiberon et rade de Lorient, attire également notre attention. S'agit-il par ce découpage de respecter les relais locaux du Service des Affaires Maritimes (quartier d'Auray et DDAM de Lorient) ? Quoi qu'il en soit, et que l'on décide de rattacher cette ria à l'un ou l'autre des bassins, celle-ci est un sous-bassin actif à part entière, raisonnablement indivisible, où le port d'Étel est le seul offrant la plupart des services indispensables à l'ensemble des 800 plaisanciers de ce plan d'eau qui occupent pour la plupart, des postes sur bouées dans des zones de mouillage.

C.1.3. Une prise en compte insuffisante des territoires de pratique

De toute évidence, déterminer des bassins de navigation aurait mérité davantage de souplesse. Il faut admettre qu'une portion de littoral ou qu'un objectif de croisière insulaire puisse dépendre de deux bassins distincts. A ce titre, il conviendrait de parler de marge et non de limite de bassin. A l'inverse, il faut admettre que certaines zones littorales, peu ou pas fréquentées par les plaisanciers, car vierges d'escale ou d'accès difficile, ne dépendent d'aucun bassin (baie du Mont-Saint-Michel, sud de la baie d'Audierne...). A la décharge de l'APPB, rappelons que les missions 2000 et 2003-2004 et les rapports dont elles firent l'objet, se devaient de respecter strictement les limites départementales afin de répondre aux exigences des collectivités locales régionale et surtout départementales.

C.2. L'approche par bassin de navigation dans le cadre du schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor

Dans le cadre du schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor, une approche par bassin de navigation a également été privilégiée. Deux organismes missionnés par le Conseil général ont agi de la sorte. *Côtes d'Armor Développement* (CAD) d'une part, une agence départementale oeuvrant pour le développement économique et territorial des Côtes d'Armor, et *Act-Ouest* d'autre part, un cabinet spécialisé dans le tourisme littoral et dont les études réalisées sur le nautisme et la plaisance en France sont connues et reconnues par les collectivités locales et les organismes chargés de ces activités (FIN, APPB, FFPP...).

C.2.1. Les bassins de navigation retenus par Côtes d'Armor Développement

Concernant CAD, le choix d'une approche par bassin n'est guère surprenant puisque nous étions personnellement chargé de l'étude attendue par les responsables de cette agence. Etant donné nos quelques acquis en matière de plaisance, nous avons conscience qu'appréhender au mieux cette activité impliquait la prise en compte de ces espaces de pratique.

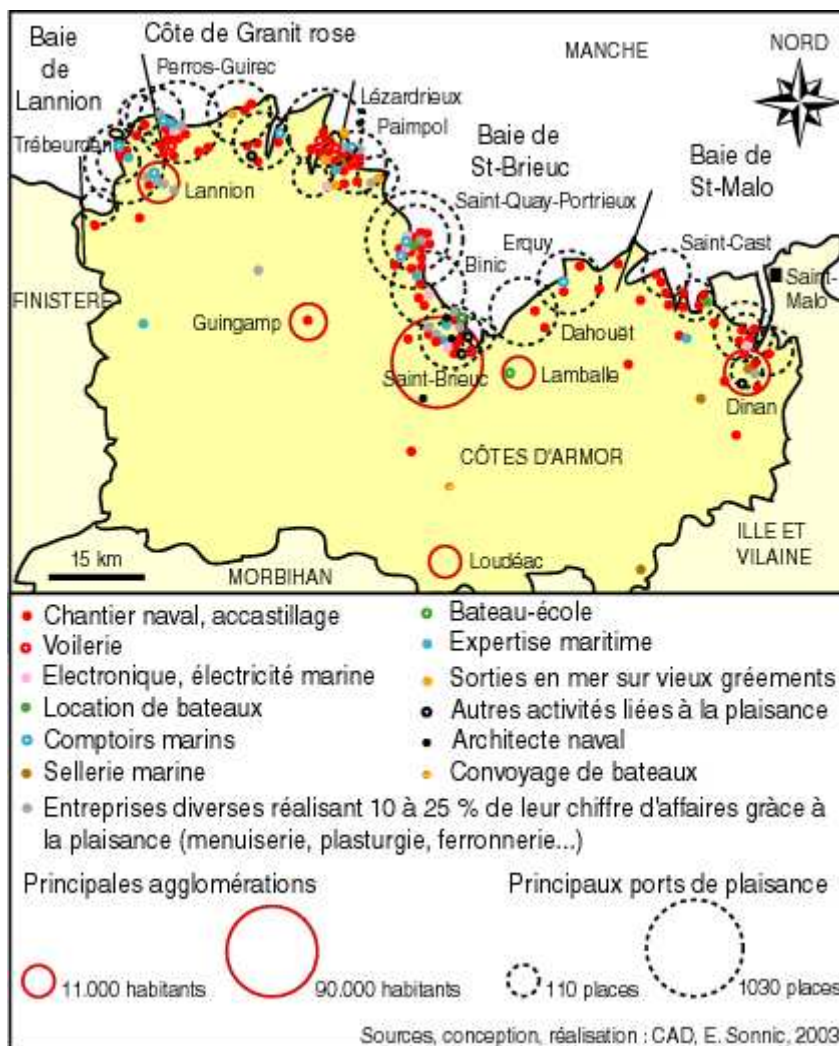
Cette mission s'inscrivait dans le cadre d'un stage de six mois réalisé lors de notre première année de doctorat de novembre 2002 à avril 2003. La tâche qui nous incombait était le recensement de l'ensemble des acteurs de la plaisance costarmoricaine depuis les ports aux administrations en passant par les associations de plaisanciers, les centres nautiques et surtout les entreprises de la filière (chantier naval, accastillage, voilerie, loueurs...). Il s'agissait également de mesurer le poids économique de ce secteur d'activité en terme d'emplois et de chiffre d'affaires, de repérer ses spécificités, ses faiblesses et ses problèmes avant d'avancer des propositions en vue d'y remédier.

a) De l'intérêt d'une approche par bassin pour appréhender les entreprises de la filière nautique

Dans l'optique d'une gestion efficace de l'activité de plaisance, les bassins de navigation, ne suffisent pas puisqu'ils sont exclusivement maritimes. Il convient de leur associer un espace terrestre approprié. En ce sens, la localisation des prestataires de services de la plaisance peut nous y aider (carte 31). Ils sont en effet des interlocuteurs privilégiés pour les plaisanciers et conditionnent bien des flux terrestres relatifs à la plaisance.

Carte 31

Les entreprises de la filière nautique costarmoricaine



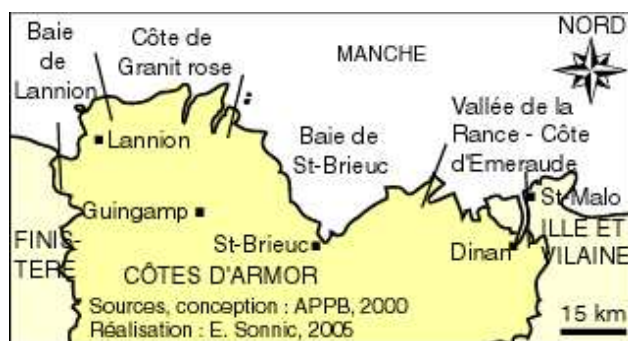
Les entreprises de la filière nautique sont logiquement situées sur une bande littorale qui n'excède pas quelques kilomètres. A l'image de ce que l'on peut observer ci-contre pour les Côtes d'Armor, leur concentration est particulièrement marquée aux abords des ports de plaisance les plus importants et les plus fréquentés (Saint-Quay-Portrieux, Binic, Perros-Guirec, Paimpol, Lézardrieux...) mais également dans l'aire d'influence des centres urbains les plus peuplés : Saint-Brieuc, Lannion, Dinan).

b) Un découpage reprenant les bassins de l'APPB...

Les bassins que nous avons retenus pour CAD étaient les mêmes que ceux qui avaient été considérés par l'APPB lors de la première mission régionale en 2000 (carte 32), mission à laquelle nous avons d'ailleurs participé pour le secteur « baie de Quiberon - golfe du Morbihan ». Si nous n'avons pas cherché à discuter ces bassins à l'époque, c'est d'abord parce que nos priorités étaient autres : élaboration d'un questionnaire destiné aux entreprises de la filière nautique, réalisation d'un annuaire du nautisme en Côtes d'Armor, traitement des données recueillies grâce aux questionnaires en vue de la publication d'un rapport, etc. Par ailleurs, nous avions alors une connaissance relativement sommaire de la plaisance costarmoricaine et, toujours dans le cadre du schéma nautique, Act-Ouest avait en charge le volet ports et mouillages, une tâche impliquant inévitablement une approche par bassin.

Carte 32

Les bassins retenus par Côtes d'Armor Développement dans le cadre du schéma directeur de la plaisance



Les bassins retenus par Côtes d'Armor Développement sont ceux définis par l'APPB exception faite de celui de la baie de Saint-Malo, renommé « Vallée de la Rance - Côte d'Emeraude » et dont on a seulement conservé la partie costarmoricaine. Là encore, l'espace de pratique est victime de l'organisation administrative.

c) ...ou presque

Si l'APPB, subventionnée par la région Bretagne et profitant peut-être de l'absence d'aide du conseil général d'Ille et Vilaine, a logiquement opté pour un bassin interdépartemental à cheval sur ce département et celui des Côtes d'Armor, le conseil général costarmoricain n'y a pas adhéré dans le cadre de son schéma nautique. En effet, conformément aux souhaits de l'instance départementale, nous devons uniquement prendre en compte les acteurs de la plaisance costarmoricaine. Certes, sans trop s'étendre, le rapport réalisé à cette occasion spécifiait que ce bassin dépendait d'un ensemble homogène plus important. Il ne fallait pas perdre de vue que les principaux ports et la majorité des entreprises de ce secteur étaient localisés en Ille et Vilaine, en particulier autour du pôle malouin dont les deux ports accueillent ensemble près de 1500 bateaux de plaisance sur pontons.

Une vaste partie du bassin de navigation de la baie de Saint-Malo a donc été ignorée. On notera en observant la carte 32, une enclave particulièrement absurde dans une logique de bassin. Celle-ci, située à l'ouest de la Rance mais appartenant à l'Ille et Vilaine, accueille environ 2200 bateaux de plaisance, notamment grâce aux ports de Dinard et Saint-Briac. Elle isole du reste du département les ports costarmoricains situés dans la partie amont de l'estuaire de la Rance (Dinan, Plouër-sur-Rance, La Vicomté-sur-Rance, Saint-Sanson-sur-Rance). Suivant cette logique, dans les deux documents⁴⁸⁵ réalisés par nos soins pour CAD, le bassin de la baie de Saint-Malo a même été renommé « Vallée de la Rance-Côte d'émeraude » à la demande du département des Côtes d'Armor. Il s'agissait de lui donner une connotation davantage costarmoricaine.

⁴⁸⁵ Côtes d'Armor Développement, SONNIC Ewan, *Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor*, 2003. Côtes d'Armor Développement, SONNIC Ewan, *La plaisance en Côtes d'Armor : réalité économique et perspectives de développement*, juillet 2003.

Reste que, l'instance départementale est consciente du manque de cohérence de ses deux bassins ouest et est puisqu'elle précise dans le cahier des charges du Schéma directeur de la plaisance, qu'*il y aura lieu d'examiner la cohérence des prévisions d'investissement et d'aménagement de plaisance dans les différents ports du littoral costarmoricain, en intégrant également ceux situés à proximité immédiate (ports de l'Ille et Vilaine et du Finistère nord).*⁴⁸⁶

C.2.2. Les bassins de navigation arrêtés par Act-Ouest : le résultat d'une approche plus fine

Confronté aux mêmes exigences que CAD, Act-Ouest s'est également senti obligé de rappeler que le bassin Rance maritime - Côte d'Emeraude dépendait de l'ensemble plus vaste qu'est la baie de Saint-Malo. Les limites départementales ont, là aussi, du être scrupuleusement respectées.

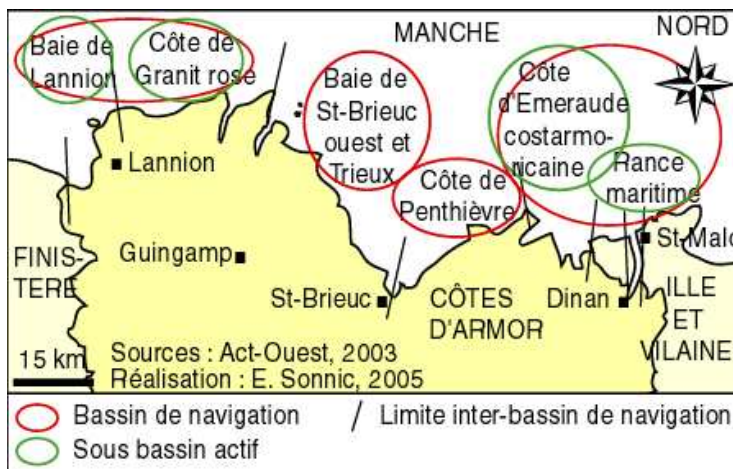
Les bassins définis par Act-Ouest découlent d'une approche plus fine que celles effectuées jusqu'alors. Pour certains bassins, des sous zones ont été précisées. Elles correspondent à des sous-bassins actifs reflétant des pratiques locales dominantes ou des caractéristiques particulières (aire naturelle d'hivernage par exemple). Concrètement, le bassin Rance maritime-Côte d'Emeraude distingue la zone d'abri exceptionnel que constitue la Rance maritime et la Côte d'Emeraude costarmoricaine (carte 33). Quant à la baie de Saint-Brieuc, elle couvre deux bassins de navigation distinct. On remarquera que le bassin occidental de la baie intègre comme il se doit le Trieux, au contraire du découpage avancé par l'APPB. Plus à l'ouest, la baie de Lannion injustement tronquée de sa partie finistérienne sur son flanc occidental, est l'un des deux sous-bassins constitutifs du bassin de navigation « baie de Lannion - côte de granit rose » que l'APPB considère comme deux bassins à part entière. Act-Ouest ajoute même que ce sous-bassin de la baie de Lannion présente également deux sous-ensembles, chacun probablement caractérisé par une activité de pêche-plaisance. Les bassins de navigation auraient donc les caractéristiques de poupées russes...

Dans un souci de coller aux réalités plaisancières et bien que ce ne soit pas mis en évidence sur la carte 32, le diagnostic d'Act-Ouest reprend l'estuaire du Trieux et l'archipel de Bréhat dans le bassin de la côte de granit rose, reconnaissant ainsi qu'un objectif de croisière peut être commun à deux bassins de navigation.

⁴⁸⁶ Conseil général des Côtes d'Armor / Direction des Infrastructures et des Transports / Service Mer, *Schéma directeur de la plaisance*, 2002.

Carte 33

Les bassins retenus par Act-Ouest



L'étude d'Act-Ouest est conduite selon un zonage en quatre bassins de navigation dont deux présentent des sous ensembles que justifient des pratiques locales telles que la pêche-plaisance. Au total, six subdivisions couvrent le littoral costarmoricain. Mais, là encore, le respect strict des limites départementales ne permet pas d'être entièrement satisfait par ce découpage.

C.3. La prise en compte des bassins de navigation par les collectivités territoriales : réel souci d'efficacité ou faux alibi ?

C.3.1. Un consensus institutionnel en faveur du bassin de navigation

En Bretagne, les collectivités territoriales en charge de l'activité de plaisance reconnaissent dans leur ensemble que le bassin de navigation constitue désormais un cadre de projet et d'action incontournable. Nous venons de le voir, certaines ont d'ailleurs ouvertement opté pour des diagnostics à cette échelle. C'est sur la base des bassins que la région Bretagne a confié à l'APPB le soin de mener à bien une troisième mission régionale au second semestre 2005. Etant nous mêmes convaincus de la pertinence de ces territoires de pratique, nous ne pouvons qu'exprimer notre satisfaction quant à ce consensus et ce positionnement des instances régionales ou départementales.

C.3.2. Des bassins de navigation faussés, victimes de territoires administratifs préexistants

Pourtant, force est de constater que les bassins retenus ne correspondent pas toujours, loin s'en faut, aux territoires de pratiques dont ils se réclament. Et, bien que l'inamovible découpage administratif traditionnel ne soit pour ainsi dire jamais évoqué dans les différents rapports consultés ou réalisés, on le devine systématiquement en filigrane : région, départements, quartiers des affaires maritimes... Ce n'est pas jeter la pierre aux différents rapporteurs (dont nous faisons d'ailleurs partie) que d'écrire cela, mais le fait que les commandes et les financements émanent de collectivités dont les territoires respectifs ne correspondent pas aux espaces de pratique (pays, bassin de vie, bassin d'emploi, bassin de navigation...) ne facilite pas un accompagnement cohérent

d'une activité telle que la plaisance. Ceci étant dit, précisons que les études menées ces dernières années par les collectivités locales bretonnes n'ont pas été vaines, bien au contraire. Il convient de souligner les diagnostics sans précédents et particulièrement détaillés qu'elles ont réalisés.

D) CONCLUSION DU CHAPITRE VI: LE BILAN DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, UNE BASE DE DONNÉES PRÉCIEUSE DANS L'OPTIQUE D'UN ZONAGE RESPECTANT DE VÉRITABLES ESPACES DE PRATIQUES DE LA PLAISANCE

Constatant, le décalage existant et unanimement admis entre les territoires de pratiques et l'encadrement administratif de la plaisance, certaines collectivités locales bretonnes, Conseil régional en tête, ont opté depuis plusieurs années pour un découpage en bassin de navigation du littoral breton. Malheureusement, ce nouveau zonage est encore bien trop conditionné par l'organisation administrative en vigueur.

Pour autant, abstraction faite du choix des bassins de navigation, on ne peut que saluer, en tant que chercheur, les résultats obtenus suite aux actions engagées par les collectivités. Les diagnostics auxquels elles ont abouti sont remarquablement précis. Ils recensent les équipements et les services des ports et mouillages en Bretagne ainsi que leur mode de gestion respectif, leur fonctionnement et leur activité (chiffre d'affaires, emploi, escale...). Leurs capacités d'accueil, leurs besoins et leurs problèmes sont désormais connus : envasement, problèmes structurels, manque d'espace, pression de la demande, etc. Des données relatives aux flottes sont également disponibles par bassin (taille des bateaux).

Les bassins choisis sont donc discutables, mais les informations recueillies en 2000 par l'APPB, puis par Act-Ouest en 2003 sont également détaillées port par port et parfois même par mouillage. Il est donc possible d'adapter cette base de données à un découpage plus en conformité avec ce que l'on est en droit d'attendre d'un bassin de navigation. Le chapitre suivant présente la démarche employée dans le cadre de ce travail de recherche pour parvenir à un zonage par bassin plus satisfaisant. Une fois ce zonage réalisé, nous devrions être en mesure de repérer les territoires littoraux susceptibles de gérer le plus efficacement les différents bassins de navigation.

CHAPITRE VII

REPÉRAGE ET TYPOLOGIE DES BASSINS DE NAVIGATION BRETONS

Délimiter les bassins de navigation est une entreprise particulièrement délicate. Trois étapes se sont avérées nécessaires pour parvenir à un résultat, espérons-le, satisfaisant. La première s'appuie sur la définition officielle du SEATL, complétée par l'apport de quelques universitaires (essentiellement N. Bernard). Il a ensuite fallu s'intéresser aux bassins bretons déterminés ou esquissés jusqu'à présent. En plus de ceux présentés par les deux auteurs précités, ont été pris en compte ceux repérés par D. Retière pour le Mor Bras, ainsi que les bassins retenus par l'APPB à l'échelle de la Bretagne administrative. Nos propres réflexions et observations sont ensuite venues corroborer ou nuancer certains bassins. Malgré tout, le résultat ainsi obtenu est peut-être encore discutable, en particulier dans les secteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une étude de terrain approfondie. Une fois notre zonage réalisé, il importait de distinguer les différents bassins à de nombreux points de vue : pratiques plaisancières dominantes, capacités d'accueil, types d'infrastructures de plaisance, évaluation de la demande, etc.

A) APPORT BIBLIOGRAPHIQUE ET APPROCHE HYPOTHÉTIQUE-DÉDUCTIVE POUR UNE ESQUISSE DES BASSINS DE NAVIGATION BRETONS

Soit une carte de la Bretagne localisant les principales concentrations de bateaux de plaisance (par exemple la carte 9, chapitre II), 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, localisation des objectifs de croisière présumés : îles, archipels...), bien intégrer ensuite la définition du bassin de navigation par le SEATL⁴⁸⁷ ainsi que la distance maximale de 15 à 20 milles nautiques généralement couverte par le plaisancier adepte des sorties en mer à la journée. La taille et le mode de propulsion d'un navire impliquant souvent une pratique spécifique ainsi qu'une certaine autorisation de navigation au large (en deçà de 5 milles ou de vingt milles pour les catégories dominantes), le profil de la flottille est également

⁴⁸⁷ « 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–.

entré en ligne de compte pour chacun des secteurs. C'est à partir de ces quelques paramètres et des cartographies de bassins réalisées jusqu'ici par différents auteurs⁴⁸⁸ que nous avons postulé un premier zonage par bassin de navigation des abords maritimes de la Bretagne. (carte 34).

Appréhender les bassins de navigation implique donc un recensement et une localisation des infrastructures de plaisance (ports, mouillages, cales de mise à l'eau), lieux de concentration des bateaux et d'où partent l'essentiel des itinéraires en mer empruntés par les plaisanciers. Cerner ces bassins nécessite parallèlement un repérage des objectifs de croisières et de balades en mer, points de convergence des flux de navigation de plaisanciers. La logique de fonctionnement des bassins sous entend, en outre, une estimation de la diversité des pratiques plaisancières ainsi que leur ampleur respective. Elles aussi aident à déterminer, sans grand risque d'erreur, les objectifs de croisières et itinéraires en mer dominant un bassin. Une observation du parc de bateaux de plaisance autorise également d'émettre l'hypothèse des différents types de pratiques plaisancières propres à chaque port ou mouillage et donc de confirmer les parcours en mer présumés dans les différents bassins. Infrastructures portuaires, types de bateaux, objectifs de croisières et plaisanciers sont donc étroitement interdépendants.

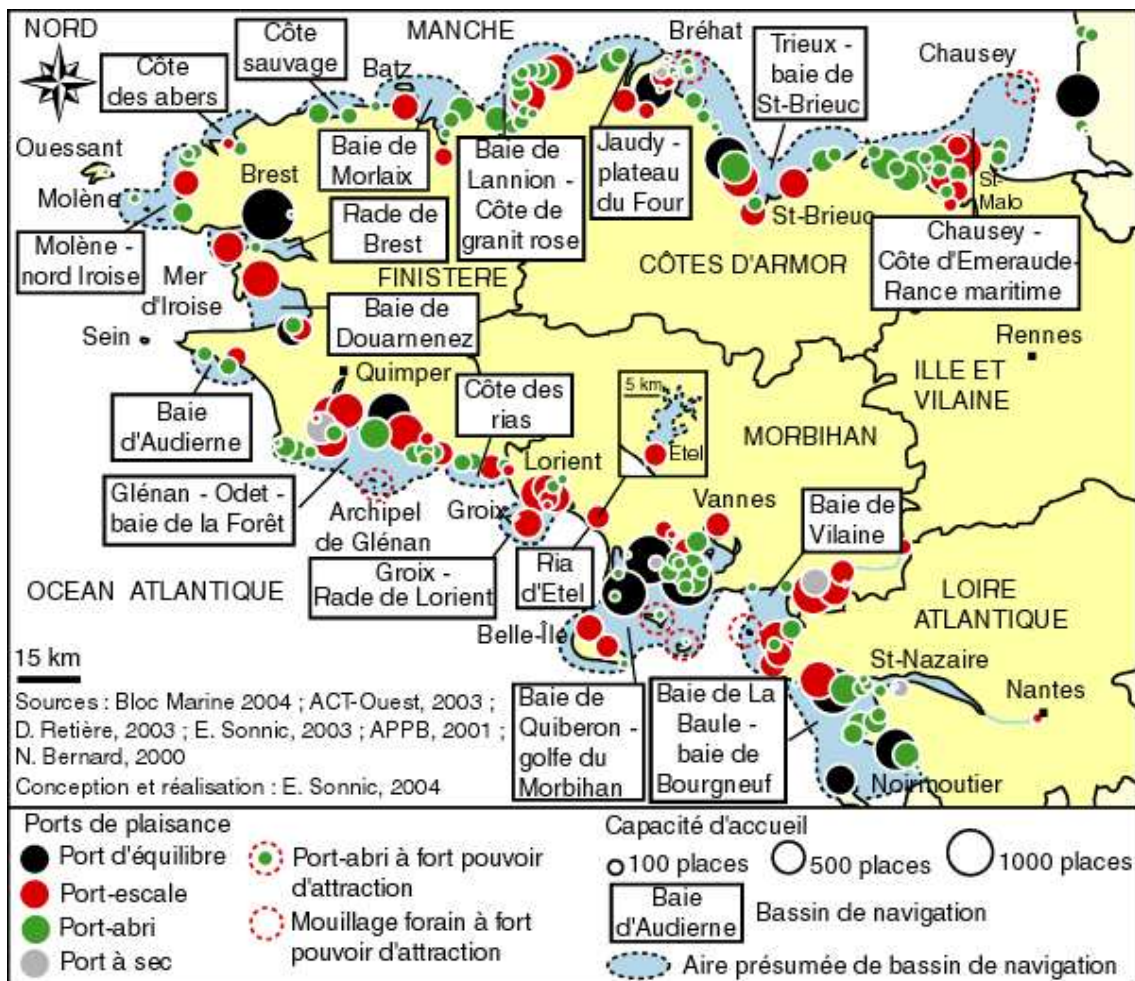
A.1. Ports et mouillages : points d'ancrage et foyers de diffusion des flux plaisanciers au sein des bassins de navigation

A terre comme en mer, les structures d'accueil pour la plaisance, présentées dans notre première partie, participent grandement à l'inscription territoriale de la plaisance. En tant que port ou mouillage d'attache, elles sont les lieux permanents de concentration des bateaux. Beaucoup des principaux flux de plaisanciers en seront donc 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. Aussi est-il apparu 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'équilibre, port-escale, port-abri ou zone de mouillage, pôle de voile sportive ou port d'attache de bateaux de type pêche-promenade...).

⁴⁸⁸ Carte 26, chapitre VI (N. Bernard), carte 27 (D. Retière), carte 28 (APPB) et carte 31 (Act-Ouest).

Carte 34

Bassins de navigation présumés en Bretagne



Concernant les concentrations de navires de plaisance, l'aspect quantitatif ne suffit pas si l'on souhaite déterminer des bassins de navigation. Selon leur taille et leur mode de propulsion, les bateaux influenceront sur les dimensions des bassins. Or, le type d'installation de plaisance est un indicateur relativement fiable du profil des navires y stationnant. Les distinguer revêt donc un intérêt certain. Les ports d'équilibre et la majorité des port-escales sont dominés par des bateaux de plus de six mètres, généralement autorisés à naviguer jusqu'à vingt milles d'un abri (parfois plus). Ils sont le plus souvent habitables et il s'agit en majorité de voiliers. On recense 64 % de plus de six mètres à Saint-Quay-Port d'Armor, 77 % à Lézardrieux, 81 % à Brest et jusqu'à 91 % à La Trinité. Les port-escales affichent souvent des taux comparables : 69 % à Paimpol, 77 % à Douarnenez-Tréboùl, 78 % à Port-Louis, etc. Au contraire, port-abris et zones de mouillages accueillent essentiellement des bateaux inférieurs à six mètres (à hauteur de 85 %) dont on sait qu'ils ne peuvent s'éloigner à plus de cinq milles d'un havre. Aussi, comme le souligne cette cartographie, les dimensions des bassins de navigation sont probablement plus hétérogènes qu'il n'y paraît (d'une cinquantaine à plusieurs centaines de kilomètres carrés). Une forte représentation de ports équipés est généralement synonyme d'un bassin plus étendu, surtout si celui-ci bénéficie d'objectifs de croisières insulaires qui étendent mécaniquement un bassin vers le large (Belle-Île, archipel de Glénan, Chausey...). En revanche, là où les ports d'équilibre et les port-escales sont rares, voire inexistants, les dimensions des bassins seront modestes (nord-ouest du Finistère, baie d'Audierne...). Pour être complète, cette cartographie aurait du localiser les zones de mouillage (mais elle aurait été difficilement lisible à une telle échelle). Elle aurait ainsi pu permettre de mieux comprendre les dimensions de certains bassins. Beaucoup des plaisanciers du port d'Etel quittent la ria pour Groix ou Belle-Île, mais ce n'est pas le cas des usagers des mouillages, majoritaires dans ce secteur.

A.1.1. Elaboration d'un inventaire des ports et mouillages en Bretagne

Recenser l'existant en terme de ports et mouillages a constitué un volet important et permanent de ce travail de recherche. La collecte d'informations a permis de réaliser une base de données la plus proche possible de l'exhaustivité. Celle-ci, consultable en annexe (cf. annexe I), a été organisée de façon à coller au mieux à notre problématique, étroitement liée à la notion de bassin de navigation. Environ 190 ports de plaisance et près de 460 zones de mouillages organisées ou non sont ainsi répartis dans une quinzaine voire une vingtaine de bassins. Ces installations sont indiquées depuis Cancale jusqu'à Noirmoutier telles qu'on les rencontrerait en suivant scrupuleusement le linéaire côtier. Agir de la sorte était un préalable indispensable à la réalisation de cartographies rigoureuses, à même de nous aider à localiser les secteurs de fortes concentrations de bateaux de plaisance et repérer les zones côtières les plus faiblement équipées. Selon la taille et le type de navires, il est ensuite possible de supposer la ou les pratiques dominantes au sein de chaque port et de chaque bassin.

En plus des infrastructures d'accueil, les équipements de mise à l'eau (rampes, cales, grues fixes ou mobiles) ne pouvaient être ignorés étant donné qu'ils participent à la diffusion des flux plaisanciers terrestres et maritimes. Néanmoins ils sont rarement isolés. On les retrouve presque tous au sein ou contact des ports et mouillages dont ils dépendent.

a) La démarche adoptée pour la collecte de données

Depuis 2000, année de la réalisation de notre premier travail de recherche sur la plaisance⁴⁸⁹, plusieurs documents recensant des infrastructures d'accueil pour les navires de plaisance ont été consultés ou personnellement réalisés⁴⁹⁰. Plus ou moins exhaustifs, plus ou moins récents, il fut nécessaire de croiser les sources afin de « coller » au mieux à la réalité. Les plus significatifs seront présentés dans les lignes suivantes. Si toutes les sources existantes ne sont pas retenues, les acteurs concernés de près par la gestion de la plaisance devraient convenir, nous l'espérons, du sérieux et de la crédibilité de ces références. Ces documents ont parfois été complétés par les informations obtenues lors d'entretiens ou bien par des relevés de terrain. Les données relatives aux ports de plaisance ont également été recueillies auprès de nombreux

⁴⁸⁹ SONNIC Ewan, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance ? L'exemple du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys*, 2000.

⁴⁹⁰ APPB, SONNIC Ewan, *Les zones de mouillages du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys : état des lieux et perspectives*, 2000.
Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor, 2004.

gestionnaires portuaires, soit de notre propre chef, soit par notre participation à des études sur la plaisance ou l'industrie nautique pilotées par l'APPB ou le Conseil général des Côtes d'Armor.

➤ **La confrontation et le croisement de sources**

Le guide de croisière **Bloc Marine** (secteur Manche-Mer du Nord-Atlantique, édition 2004) n'est pas exhaustif, mais il présente l'avantage d'être actualisé chaque année. Il indique les principales caractéristiques (capacités d'accueil, services, équipements...) des ports de plaisance depuis le sud des Pays-Bas jusqu'à Gibraltar en passant par l'ensemble des côtes méridionales de l'Angleterre. Concernant la Bretagne, il recense bien sûr les ports d'équilibre, l'ensemble des ports escale, plusieurs ports abris ainsi que les mouillages susceptibles de constituer des escales suffisamment fonctionnelles et abritées, soit plus d'une centaine de sites au total dont plus de quatre-vingt ports. Des informations comparables ont été obtenues sur le site Internet de l'**Annuaire du nautisme** qui recense près de 120 ports de notre terrain d'investigation.

La troisième édition de l'**annuaire interne de l'APPB** est parue en 2004 (données de 2003). Il recense près d'une centaine de ports de plaisance de Bretagne administrative dont plus d'une vingtaine n'était pas indiquée dans le Bloc marine 2004. Outre les coordonnées du port, il présente pour chaque unité les capacités d'accueil, les services et équipements ainsi que les disponibilités et les listes d'attentes, bref des éléments indispensables à la hiérarchisation des ports et, par voie de conséquence, à celle des bassins de navigation.

Les **données d'ACT-Ouest** relative au schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor sont particulièrement complètes. Basé à Saint-Malo, ACT-Ouest est un bureau d'étude spécialisé dans le tourisme littoral. A ce titre, il produit de nombreuses études, notamment dans le domaine de la plaisance. Leur diagnostic de 2003 sur la plaisance costarmoricaine, commandé par le Conseil général des Côtes d'Armor dans le cadre du schéma directeur de la plaisance de ce département, recense l'ensemble des ports de plaisance concernés ainsi que la plupart des zones de mouillages, soit plus d'une soixantaine de structures d'accueil. Chacune dispose d'une fiche individualisée précisant sa capacité d'accueil, la répartition de l'accueil (pontons, corps-morts...), les services et les équipements portuaires, la taille des navires, la pression de la demande (liste d'attente), des chiffres sur l'escale, les projets envisagés, etc.

Le **guide du nautisme en Morbihan** est un document déjà relativement ancien (publié en 1999, données de 1998) mais il présente l'avantage de recenser en plus de 21 ports de plaisance, 140 zones de mouillages morbihannaises (Notons que ce document intègre parmi les mouillages une quinzaine de port-abris. Il s'agit d'anciennes concessions d'équipements légers ayant obtenu le statut de port suite aux lois de décentralisation). Certes, les zones de mouillages n'ont peut-être pas toutes été actualisées depuis cette date, mais elles n'en sont pas moins précisément localisées. Une partie des données ont récemment pu être actualisées grâce à l'édition 2005 du **guide nautique pratique du pays de Lorient**, un document qui répertorie également une dizaine de zones de mouillage qui n'avaient pas été recensées par le *guide du nautisme en Morbihan*.

Le **schéma de développement de la plaisance en Finistère : sites de mouillage**. Tel est le titre d'un document de 2003⁴⁹¹, réalisé par *Nautisme en Finistère* et le Conseil général du Finistère dans le cadre du schéma départemental de la plaisance. Il fait le point commune par commune des mouillages hors port du département : 152 sites totalisant près de 9900 mouillages et concernant 73 communes littorales ont été répertoriés. Combiné avec les données de la Mission régionale des ports de plaisance que nous évoquerons d'ici quelques lignes, ce document a contribué à la localisation et à la détermination de la capacité d'accueil de plusieurs mouillages finistériens.

Plaibase est une base de données réalisée dans le cadre d'une thèse de géographie soutenue en 2003.⁴⁹² Le sujet concernait deux bassins de plaisance : celui du Solent dans le sud de l'Angleterre et le Mor Bras, qui s'étend depuis Quiberon jusqu'au Croisic et qui, à ce titre, nous intéresse tout particulièrement. 150 sites sont recensés dans *Plaibase* dont une quarantaine de mouillages saisonniers, plus de 70 mouillages annuels et 37 ports. Cette base de données, n'informe pas directement sur les capacités d'accueil les services et les équipements portuaires. Par contre, elle nous a permis d'identifier et de localiser certaines zones de mouillages du nord de la Loire Atlantique, zones dont nous avons pu retrouver ensuite les capacités d'accueil.

L'ensemble des **cartes IGN** à l'échelle 1/25.000 concernant les littoraux bretons ont été consultées. Certes, elles ne donnent aucune indication chiffrée quant aux capacités

⁴⁹¹ Nautisme en Finistère, Conseil général du Finistère, *Schéma de développement de la plaisance en Finistère. Sites de mouillages : État des lieux. Première synthèse*, 2003.

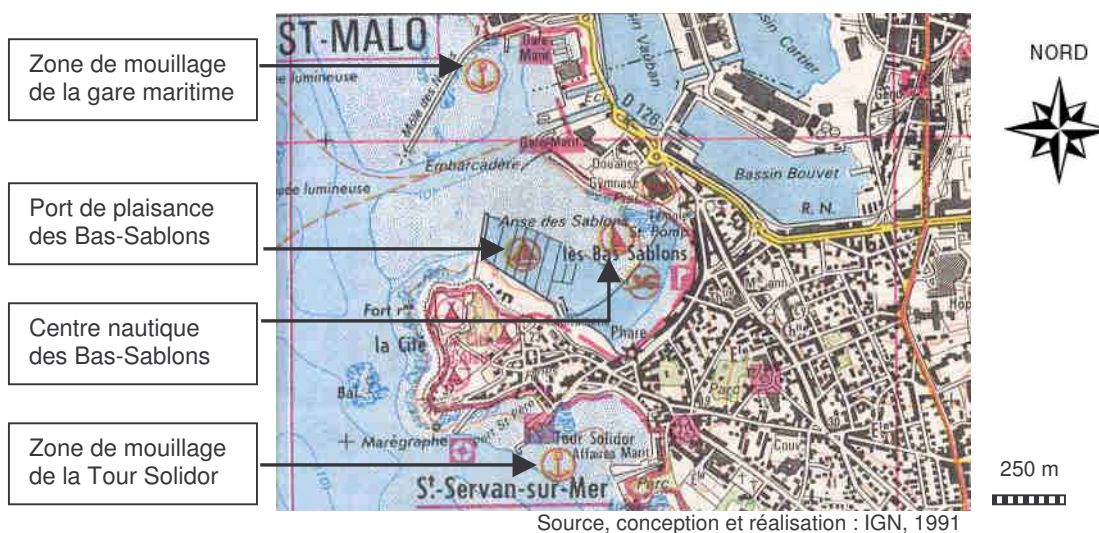
⁴⁹² RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamique d'un territoire. Étude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

d'accueil des ports et mouillages. Mais elles les localisent précisément. Dans l'annexe I, l'ordre selon lequel sont présentés les ports et mouillages, est établi à partir des cartographies de l'IGN (les zones de mouillages et les port abri empruntent, dans leur immense majorité, le nom d'un lieu-dit). Les principaux ports y sont symbolisés par un voilier ▲ (à dissocier des bases nautiques représentées par une voile légère), une ancre ⚓ matérialise de nombreux équipements légers (ports abris, zones de mouillage). L'extrait de carte IGN ci-après illustre la précision avec laquelle sont localisées les structures d'accueil pour la plaisance (illustration 16).

Illustration 16

Exemple de localisation et de représentation des ports et mouillages par l'IGN

(extrait de la carte IGN Saint-Malo - Dinard - Dinan série Top 25 1116, mise à jour 1991)



➤ **La récolte d'information auprès des gestionnaires de ports et mouillages**

Au-delà des rencontres avec des gestionnaires portuaires découlant d'initiatives personnelles (Vannes, Le Croesty, Port-Navalo, Saint-Quay-Port d'Armor...), la plupart des responsables consultés l'ont été dans le cadre de deux stages réalisés, lors de notre année de maîtrise pour le premier, et au cours de notre première année de doctorat.

Le début de la **Mission régionale des ports de plaisance**, conduite par l'APPB, a coïncidé avec le déroulement de notre premier travail de recherche sur la plaisance⁴⁹³, réalisé dans le cadre d'une maîtrise de géographie et complété par un rapport de stage⁴⁹⁴. L'objectif de cette étude régionale était de réaliser la photographie la plus fidèle possible de la plaisance en Bretagne administrative. Dans cette optique, deux

⁴⁹³. SONNIC Ewan, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance ? L'exemple du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuy*, 2000.

⁴⁹⁴ APPB, SONNIC Ewan, *Les zones de mouillages du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuy : état des lieux et perspectives*, 2000.

types de questionnaires d'identification des structures d'accueil pour les bateaux de plaisance furent élaborés : l'un destiné aux ports, l'autre aux zones de mouillages (les informations demandées portaient entre autres sur le mode de gestion, la capacité d'accueil, les équipements et les services portuaires, les listes d'attentes, les plaisanciers, les problèmes rencontrés, etc.). Ces questionnaires étaient extrêmement complets (plus d'une vingtaine de pages pour les ports et six pour les zones de mouillages). Aussi avait-on proposé une aide au responsable de la mission. Deux autres étudiants avait également été engagé afin d'alléger la tâche de la personne en charge de la mission. Chacun était affecté à un espace prédéterminé. De notre côté, nous avions en charge les zones de mouillages du golfe du Morbihan et de la presqu'île de Rhuys. Les ports de notre secteur avaient été conjointement traités avec la chargée de mission.

Au préalable, les futurs destinataires du questionnaire d'enquête (responsables et gestionnaires concernés) furent avertis par courrier postal par l'APPB de la mission à venir et du questionnaire qui leur serait remis. Pour assurer la réussite de cette action et pour lui donner plus de poids, les organismes partenaires (Conseil régional, conseils généraux) ont également appuyé par écrit cette mission. Un contact téléphonique convenant d'un rendez-vous ultérieur fut ensuite pris avec chaque responsable après réception du questionnaire. Plus de vingt personnes furent ainsi rencontrées. Au cours de ces entretiens personnalisés, les questionnaires furent parcourus afin d'éclaircir les éventuelles zones d'ombres, puis récupérés. Le secteur qui nous avait été confié totalisait plus de 90 zones de mouillages et une quinzaine de ports de plaisance dont huit étaient des ports abris bénéficiant de peu de services et finalement assimilés à des questionnaires « mouillages ». Afin de n'oublier aucune structure d'accueil, je m'étais d'abord référé au recensement du *Guide du Nautisme en Morbihan*, cité précédemment. Ce document, complété par les relevés de la subdivision maritime vannetaise de la DDE, fut une excellente base de départ. Néanmoins afin de n'oublier aucune structure, il a fallu également relever sur le terrain par la terre et par mer, les rares omissions.

Dans le cadre du **schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor** la tâche qui nous incombait, au sein de Côtes d'Armor Développement, était de réaliser l'état des lieux de la filière nautique costarmoricaïne. L'ensemble des prestataires de services depuis les ports de plaisance aux entreprises de l'industrie nautique en passant par les structures associatives et les organismes gestionnaires avait été identifiés. Bien que notre objet insistait sur le poids économique et les problèmes des entreprises de la filière (chantiers navals et magasins d'accastillage, voileries, sociétés de location de bateaux,

etc.) nous avons à cœur de présenter l'ensemble des ports de plaisance : un questionnaire d'identification succinct leur avait donc été envoyé (annexe II : Fiche d'information « port de plaisance »). Si les informations demandées aux différentes capitaineries tenaient en une demie page, c'était pour ne pas faire doublon avec le questionnaire diffusé en parallèle par le cabinet ACT-Ouest, lui aussi missionné par le Conseil général dans le cadre du schéma directeur de la plaisance mais dont les résultats ne nous seraient pas parvenues à temps.

➤ **Les relevés de terrains**

En dernier recours et en cas d'informations incomplètes, il est possible de relever directement sur le terrain les équipements et le nombre de postes de certaines installations de plaisance. C'est une méthode que nous avons adoptée en 2000, année de notre maîtrise, puisque les modestes dimensions du secteur étudié le permettait (250 kilomètres carrés environ). Pour être pertinents, les relevés de terrains impliquent d'effectuer le recensement en été, notamment pour dénombrer le nombre de postes d'un port ou d'un mouillage, puisque c'est la période où l'essentiel des corps-morts sont installés. Bien sûr, une marge d'erreur reste possible : quelques bouées, partie visible du mouillage, peuvent manquer et les relevés effectués par mer ou par terre n'ont pas la précision des photographies aériennes parfois réalisées par l'IGN. Autre difficulté : une part des corps-morts est normalement affectée aux navires visiteurs. Si cela concerne 10 % des postes dans les ports et 25 % dans les zones de mouillages selon les textes en vigueur, la réalité est souvent bien différente d'une structure à l'autre. On peut d'ailleurs se poser la question de la pertinence de ces chiffres puisque les zones de mouillages sont généralement beaucoup moins recherchées que les ports. Dans les faits, les gestionnaires s'adaptent à la demande et la plupart des ports abris et des zones de mouillages semblent réserver deux à cinq corps-morts au passage (parfois un seul) quelle que soit leur capacité d'accueil totale, soit moins de 4 ou 5 % des postes et même moins de 1 % dans certaines structures. On est donc bien loin du minimum de 10 % réglementaire pour les ports et a fortiori de celui de 25 % concernant les zones de mouillage. A l'inverse, bien des ports escale n'hésitent pas à affecter 20 ou 30 % de leurs postes (parfois plus) pour le passage.

b) La nécessaire actualisation de données encore partiellement imprécises

Cette base de données entamée en 2002 dans le cadre d'un mémoire de DEA est en constante évolution. Elle est complétée au fur et à mesure des informations

régulièrement réactualisées en fonction des extensions portuaires, parfois des créations nouvelles ou, plus rarement, des suppressions de postes. L'une des faiblesses de cette base est l'hétérogénéité des dates de recensement d'une structure à l'autre. Si les principales structures portuaires (ports d'équilibre, ports escale) bénéficient de chiffres récents (2004 ou 2005), il n'en est pas toujours de même pour des ports abris et des zones de mouillages dont les données recueillies datent parfois de 1997 ou 1998 pour quelques secteurs (Ille et Vilaine, Ria d'Etel...).

Les données recueillies sont encore partiellement imprécises. Si la quasi totalité des structures d'accueil pour la plaisance figure dans notre base de données, des informations les concernant n'ont pas toujours été obtenues, notamment celles relatives à la capacité d'accueil des mouillages de certains secteurs (sud Finistère, Loire Atlantique). Beaucoup de ces zones de mouillage, en cours de concession, ou non réglementées ne bénéficient pas toujours de données chiffrées.

c) La base de données obtenue, un reflet probablement proche de la réalité

Fruit de multiples travaux de recensement, de recoupements de données et d'un maximum d'actualisation des informations, il s'agit sans doute de la base de données la plus complète à l'échelle de la Bretagne. Le Linéaire côtier concerné recouvre certes un espace un peu plus vaste (nord de la Vendée), mais beaucoup des documents utilisés concernaient des territoires moins étendus (départements des Côtes d'Armor, du Finistère, du Morbihan, Mor-Bras, pays de Lorient). Or, moins les territoires sont étendus, plus les informations les concernant se sont généralement révélées précises quant au nautisme et à la plaisance.

A.1.2. Une nécessaire classification des ports et mouillages pour une différenciation des bassins de navigation

En fonction des spécificités portuaires détaillées dans notre second chapitre (fonction d'équilibre, d'escale ou d'abri, taux de fréquentation), il est possible de hiérarchiser les bassins de navigation en Bretagne en leur attribuant des caractéristiques similaires à celles des ports : bassins d'équilibre, d'escale ou d'abri.

a) Les bassins d'équilibre

Cette dénomination s'applique aux bassins de navigation accueillant un ou plusieurs ports d'équilibre, dans lesquels il est donc possible de faire escale sans difficultés particulières, à toute heure du jour ou de la nuit, quelque soit la marée, tout en

bénéficiant du maximum de services. C'est aussi dans de tels bassins que sera pratiquée la voile sportive, les principaux yacht-clubs et autres organisateurs de régates siégeant majoritairement dans les ports d'équilibre. Six bassins en font indiscutablement partie : la baie de Saint-Brieuc grâce au port de Saint-Quay-Port d'Armor, la rade de Brest (port du Moulin-Blanc), la baie de Douarnenez (Douarnenez-Tréboul), la baie de la Forêt (Port-La-Forêt), la baie de Quiberon qui présente trois ports d'équilibre (Le Crouesty, La Trinité-sur-Mer, Port-Haliguen), tout comme l'ensemble baie de La Baule - baie de Bourgneuf (Pornichet, Pornic, L'Herbaudière).

b) Les bassins de semi-équilibre

Sans avoir toutes les caractéristiques du port d'équilibre (accès permanent, panel complet d'équipement et de services), certaines structures et donc certains bassins s'en approchent. On peut en relever quatre : Côte d'Emeraude - Rance maritime, Côte de granit rose - baie de Lannion, Groix - rade de Lorient et Baie de Vilaine. En rade de Lorient, le port du Kernével est accessible en permanence mais il ne dispose pas des équipements de levage dignes d'un port d'équilibre. Certes, à moins de deux milles nautiques, le port de Lorient propose un élévateur prévu pour des charges de 45 tonnes, mais l'accessibilité du bassin amont n'est pas permanente. Ensemble, ces deux structures, administrées par le même gestionnaire, ont néanmoins les caractéristiques d'un port d'équilibre. Ce binôme est d'ailleurs considéré comme tel par l'APPB. Comme nous l'avons évoqué précédemment, dans le bassin de la baie de Vilaine, en amont de l'estuaire de cette rivière, le port d'Arzal-Camoël dispose de l'ensemble des services et équipements caractéristiques du port d'équilibre. Cependant, son accès est dépendant des horaires d'ouverture de l'écluse du barrage d'Arzal. Sur la Côte d'Emeraude la situation est comparable puisque l'accès du port des Bas-Sablons à Saint-Malo est assujéti au franchissement d'un seuil et donc aux horaires de marées. Pour des raisons semblables, les ports de Perros-Guirec et de Trébeurden confèrent à leur bassin cette qualité de « semi-équilibre ». Si l'accès ou le degré de services de ces ports n'est pas optimal, certains n'en sont pas moins des pôles de voile sportive de premier plan (Saint-Malo, Perros-Guirec, Lorient, Crozon-Morgat...).

c) Les bassins-escales

La majorité des bassins bretons ne dispose d'aucun port présentant le niveau de service et d'équipement d'un port d'équilibre ou de semi-équilibre et l'accès aux installations portuaires peut parfois être délicat. Néanmoins, six ont une fréquentation notable parmi

eux, grâce à la présence d'un ou plusieurs port-escales. En Bretagne nord, le port de Tréguier confère le statut d'escale à son bassin. La baie de Morlaix, grâce au port du même nom en fait également partie, tout comme la côte des abers (port de l'Aber Wrac'h). Dans une moindre mesure, le bassin Molène-nord Iroise peut intégrer ce groupe grâce au port de l'Aber Ildut. Sur la côte méridionale la baie d'Audierne (Saint-Evette) et la côte des rias (Clohars-Carnoët, Doëlan, Merrien) complètent cet ensemble.

d) Les bassins-abris

Lorsqu'un bassin ne présente aucun port escale digne de ce nom en terme de fréquentation et, a fortiori aucun port d'équilibre, on parlera de bassin d'abri. La côte sauvage entre l'île de Batz et les abers dans le Finistère nord est probablement le seul exemple véritable en Bretagne. On pourrait toutefois inclure la baie d'Audierne à cette catégorie dans la mesure où son principal port accueillant du passage est davantage un port d'attente ou de transit, avant de gagner la Bretagne sud ou la mer d'Iroise, qu'un port abordé pour lui-même. Assez peu touristifiés, ces bassins abris restent le domaine d'une plaisance quasi exclusivement autochtone recouvrant principalement la forme de la pêche-promenade. A ce titre, ils sont les moins étendus.

A.2. Les objectifs de croisière et de balade, éléments conditionnant les parcours en mer et donc les flux maritimes de la plaisance

Afin de repérer les itinéraires en mer de la plaisance, nous avons fait le choix d'une approche hypothético-déductive, d'abord en postulant des objectifs de croisières ou de balades, ensuite en les confrontant aux sorties en mer effectives des plaisanciers. Dans cette optique, deux bassins de navigation tests ont été observés : l'un en Bretagne nord (baie de Saint-Brieuc), l'autre en Bretagne sud (golfe du Morbihan - baie de Quiberon). Nous reviendrons d'ici peu sur les raisons du choix de ces bassins.

A.2.1. Hypothèses d'objectifs de sorties en mer

Une fois repérées les différentes zones de concentration de bateaux de plaisance (ports d'équilibre, constellations de ports et de mouillages) il nous est possible de repérer les objectifs de croisière ou de balade en mer les plus plausibles. La question à se poser est celle des critères indissociables d'un lieu d'escale recherché ou d'un objectif de sortie en mer en essayant de nous mettre à la place des différents types de plaisanciers (adepte de la simple balade en mer, pêcheur-plaisancier, régatier...). Au préalable, il faut avoir pris soin d'évaluer, au sein d'un port ou d'un bassin de navigation, l'importance

numérique de chacune des catégories en question. Au-delà de la possibilité d'accueillir des bateaux de plaisance (fonction d'abri), l'attractivité relèvera de facteurs tels que la proximité (possibilité de retour au port avant le soir), la qualité intrinsèque de la destination (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).

Il est avéré aujourd'hui, qu'au début de nos premiers travaux de recherche, une part non négligeable des pratiques plaisancières nous échappaient. S'imaginer plaisancier dans le but de supposer les objectifs de balades en mer suppose de n'omettre aucune catégorie. Or, l'apprenti chercheur, a fortiori lorsqu'il est encore étudiant de second cycle, est sans doute davantage conditionné par son environnement que peut l'être un chercheur plus confirmé. Il n'est donc pas toujours en mesure de prendre le recul nécessaire par rapport à son sujet. Et, si les îles, les rias où les ports de plaisance situés au sein de villes ou de stations touristiques reconnues nous étaient apparues de façon assez évidente en tant qu'objectifs de sorties en mer, d'autres types de destinations avaient plus ou moins été ignorées à l'époque, et ce, involontairement (zone de pêche ou d'entraînement pour les régates par exemple). On perçoit au passage l'approche inconsciemment continentale de cet étudiant ayant pourtant vécu essentiellement en Armor : on ne prend la mer que pour rejoindre d'autres terres : îles, ports, etc. Fort heureusement, les premières rencontres et entrevues avec des plaisanciers ou des gestionnaires portuaires nous aident assez rapidement à mesurer nos insuffisances du moment et à élargir l'éventail d'objectifs de sorties en mer à considérer. C'était indispensable dans l'optique de vérifier l'hypothèse selon laquelle les objectifs de croisière ou de balade en mer prédéfinis correspondaient bel et bien à ceux choisis par les plaisanciers des différents bassins de navigation observés

A.2.2. Une hypothèse confrontée à la réalité de deux bassins de navigation : le golfe du Morbihan - baie de Quiberon et la baie de Saint-Brieuc

La méthode choisie pour vérifier notre hypothèse fut celle de l'enquête par questionnaire. Deux versions différentes furent réalisées : la première destinée aux plaisanciers abonnés de plusieurs ports de plaisance, la seconde aux plaisanciers en escale dans certains de ces mêmes ports (annexes III et IV). Les deux bassins de navigation observés furent donc ceux de la baie de Quiberon - golfe du Morbihan en Bretagne sud et de la baie de Saint-Brieuc en Bretagne nord. Pour ce dernier, il a semblé

opportun de prévoir des exemplaires en anglais (annexe V). En effet, dans plusieurs ports de la côte nord de la Bretagne, les plaisanciers étrangers, essentiellement Britanniques et Anglo-Normands, représentent plus de 50 % des visiteurs aux dires des gestionnaires portuaires. Les travaux de C. Fleury⁴⁹⁵ sur la fréquentation des ports de plaisance du golfe normand-breton, depuis la baie de Saint-Brieuc comprise jusqu'au au cap de La Hague en incluant les îles anglo-normandes, le confirme.

a) Le choix des bassins de navigation

Le choix des bassins n'était pas anodin. Il importait de confronter deux espaces aux caractéristiques différentes ou perçues comme telles. Pour reprendre un terme utilisé par M. Roux, les bassins de la Bretagne nord et de la mer d'Iroise sont le domaine d'une plaisance *ascétique*.⁴⁹⁶ L'auteur souligne que les toponymes (« baie des trépassés »), les surnoms (« passage de la grande peur » correspondant au Fromveur entre Ouessant et la côte) ou les proverbes (« qui voit Sein voit sa fin » ou « qui voit Ouessant voit son sang » auxquels pouvait être ajouté « qui voit Molène voit sa peine ») aiment à le rappeler. Si les lieux dont il est ici question concernent la pointe Bretagne, M. Roux précise que l'imaginaire collectif tend également à assimiler les côtes de Bretagne nord aux conditions climatiques de la mer d'Iroise. Or, dans les faits, M. Roux rappelle que les différences ne sont pas si grandes entre les côtes nord et sud de la Bretagne, particulièrement dans la partie orientale de la péninsule. Un décalage existe tout de même à l'échelle régionale. Si la plaisance des bassins de Bretagne septentrionale est marquée par l'ascétisme, celle de la Bretagne méridionale est davantage hédoniste. Les courants y sont moins puissants, les écueils moins nombreux, les températures un peu plus élevées et l'ensoleillement est supérieur à 2000 heures par an à l'est de Concarneau alors qu'il est inférieur à 1800 heures en Bretagne nord à l'ouest du cap Fréhel.

b) Le choix des ports et mouillages et des intermédiaires

➤ En baie de Saint-Brieuc

Le port de plaisance de **Saint-Quay-Port d'Armor**, est apparu incontournable à plus d'un titre. C'est d'abord le seul port d'équilibre du bassin de navigation de la baie de Saint-Brieuc et l'un des huit ports de plus de 1000 anneaux de notre terrain de recherche. L'essentiel des pratiques plaisancières du bassin s'y retrouvent : pêche-

⁴⁹⁵ FLEURY Christian, *Les ports de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord en 2002*, 2003.

⁴⁹⁶ ROUX Michel, *Imaginaire, pratique sportive, valeur de l'espace. La plaisance sur la côte atlantique française*, 1994.

promenade, voile de loisir et sportive, croisière côtière et hauturière... Etant l'un des rares ports de Bretagne nord accessibles en permanence, même pour les navires de plaisance les plus importants, il est un des ports les plus fréquentés de Bretagne. Enfin, conformément aux ports attractifs de Bretagne nord, il accueille une forte proportion de plaisanciers visiteurs étrangers, pour la plupart britanniques et anglo-normands.

Le **comité départemental des associations de pêcheurs-plaisanciers** semblait également être un intermédiaire judicieux. D'abord, la pêche-promenade est la première pratique plaisancière en Bretagne nord, ensuite cet organisme rassemble plus d'une trentaine d'associations de pêcheurs plaisanciers en 2003 dont une quinzaine représente les usagers de ports ou de mouillages situés dans le bassin Trieux - baie de Saint-Brieuc (Binic, Le Légué, Paimpol, Bréhat, Lézardrieux, Erquy...).

➤ **En baie de Quiberon - golfe du Morbihan**

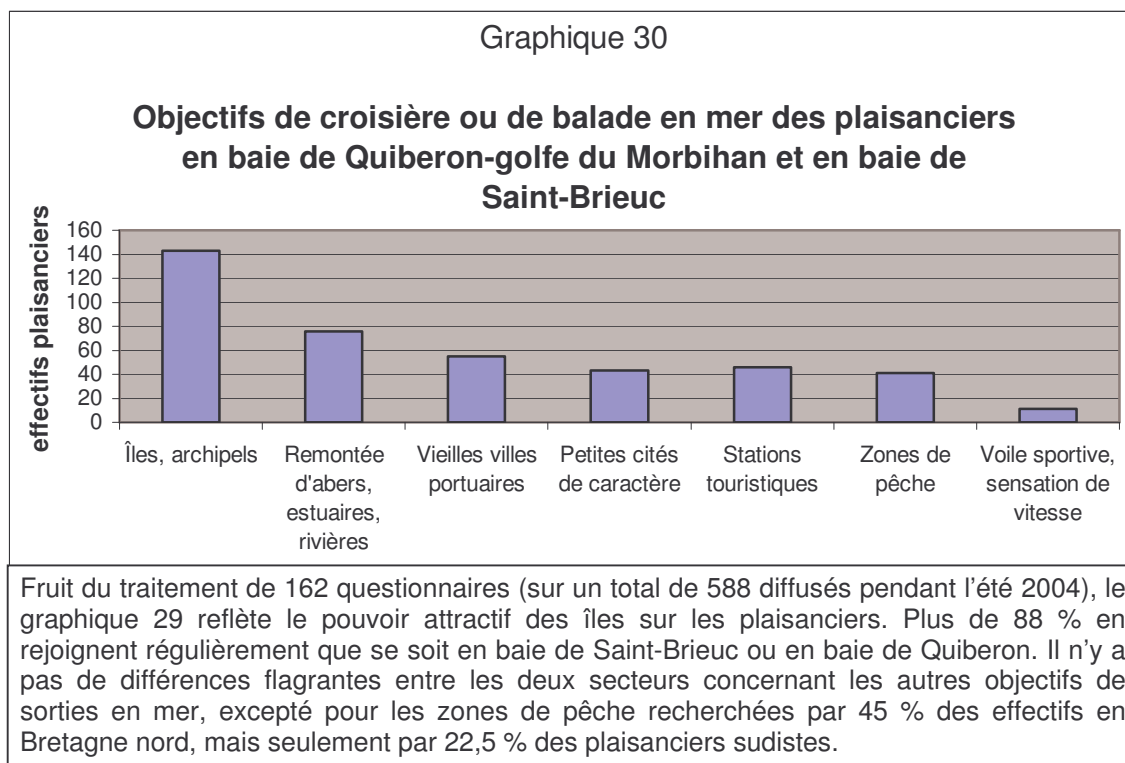
Premier gestionnaire de places de port en France, on ne pouvait ignorer le rôle joué par la **Sagemor** dans le Morbihan et notamment dans ce bassin de navigation qui accueille cinq de ses huit unités portuaires dont les trois plus importantes. Parmi elles, notre choix s'est porté sur un port d'équilibre ouvert sur la baie de Quiberon (**Le Crouesty**, 1432 anneaux sur pontons) et sur deux structures localisées dans le golfe du Morbihan : un port d'escale insulaire (**L'Île-aux-Moines**, 280 places dont 76 sur pontons) et un port dont cette vocation escale est négligeable : **Arradon** (300 postes essentiellement sur bouées). Concernant Le Crouesty, en plus de la Sagemor, l'**Association des Usagers du Crouesty (ASUC)**, à travers son président, fut un intermédiaire privilégié pour la diffusion des questionnaires d'enquête.

La Sagemor ne résumant pas à elle seule la plaisance de ce bassin de navigation (« seulement » 44 % des capacités d'accueil), d'autres intermédiaires ont été contactés. D'abord, le **port de Vannes**, autre port-escale majeur, en milieu urbain, et qui constitue un lieu d'hivernage d'exception tout au fond du golfe. Ensuite, l'**UNAN-56** qui rassemble 32 associations de plaisanciers en 2003. Cette structure associative concerne à 78 % des ports et mouillages du golfe du Morbihan. Ce taux dépasse même 90 % en intégrant la baie de Quiberon. Par le biais de l'UNAN-56, il s'agissait de toucher les usagers des mouillages ou des port-abris du golfe qui représentent environ 78 % des capacités d'accueil de la « petite mer ». La plupart des questionnaires destinés à l'UNAN-56 qui ont été retournés provenaient des port-abris et mouillages de **Larmor-Baden** et du port-mouillage de **Kerners** à Arzon (prononcer « Kerné »).

c) Les flux plaisanciers au sein du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon

➤ Quelques facteurs explicatifs d'une activité plaisancière intense

Au contraire des dictons des îles de la mer d'Iroise, ceux de la Bretagne sud sont plus rassurants : « Qui voit Groix voit sa joie », « Qui voit Belle-Île voit son Île ». Est-ce pour cela que le bassin de navigation de la baie de Quiberon et du golfe du Morbihan est l'un des plus prisés du littoral français ? Quoi qu'il en soit, le nombre de bateaux qui y ont un port ou un mouillage d'attache (plus de 13.300 et même plus de 18.300 en considérant l'ensemble du Mor Bras), l'intensité des flux de navigation en été (en particulier dans le golfe du Morbihan. cf. carte 21, chapitre V) et la forte pression de la demande (cf. cartes 13 et 15, chapitre IV) témoignent de son attrait. Une combinaison de facteurs expliquent ce succès. Il s'agit du plan d'eau le mieux abrité de notre terrain de recherche, protégé de la houle et des vents dominants par un double rideau : la presqu'île de Quiberon et les îles du Mor Bras d'abord (Belle-Île, Houat, Hoëdic), la presqu'île de Rhuys et la pointe de Kerpenhir ensuite qui confèrent au golfe du Morbihan une qualité d'hivernage exceptionnelle. Les îles précitées ainsi que celles du golfe du Morbihan (Île-aux-Moines, Île d'Arz en tête) sont autant d'objectifs de balade en mer de premier choix. Comme l'illustre le graphique suivant (graphique 30), îles et archipels font quasiment l'unanimité parmi les plaisanciers.



Sources et réalisation : E. Sonnic, 2004

Au-delà de ses nombreuses îles, un taux d'ensoleillement annuel favorable et des températures clémentes à l'échelle de la Bretagne jouent également en faveur du bassin de baie de Quiberon et du golfe du Morbihan. En outre, grâce à Eric Tabarly, dont le port d'attache fut La Trinité-sur-Mer, ce site est assurément l'un des berceaux de la plaisance contemporaine en France. Il n'est donc pas surprenant de retrouver plusieurs stations touristiques dont la renommée est aujourd'hui évidente : Carnac (dotée d'un important centre nautique), Quiberon, La Trinité-sur-Mer et Kerjouanno-Le Crouesty qui accueillent les trois plus importants ports de plaisance entre Brest et Pornichet. Ces stations ont profité d'une implication politique locale particulièrement forte, ayant notamment joué la carte de la plaisance et du nautisme.

➤ **Les plaisanciers disposant d'une place à l'année**

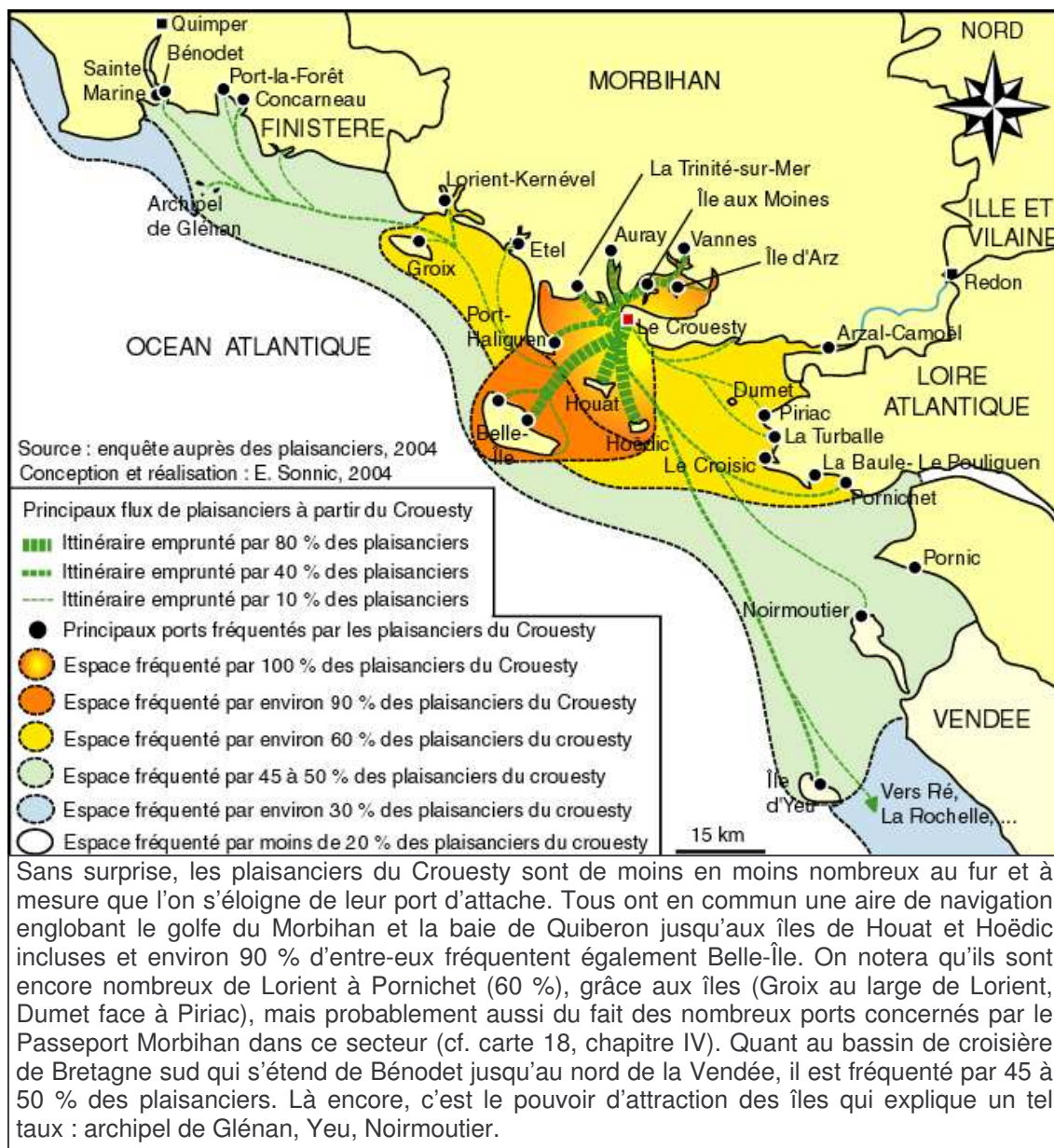
Si le graphique précédent et la localisation des principales îles nous donnaient une idée des principaux itinéraires en mer dans le golfe du Morbihan et en baie de Quiberon, nous tenions à en avoir une idée précise. Aussi notre questionnaire comportait-il une question accompagnée d'une carte représentant le bassin de navigation concerné (question 25, annexe III). Après coup, cette question nous est apparue d'autant plus nécessaire. En effet, en plus d'une cartographie des parcours en mer des plaisanciers, elle nous a permis de compléter les réponses apportées à question précédente (n° 24). Certains n'avaient pas indiqué les propositions « vieilles villes portuaires » ou « stations touristiques » alors qu'ils se rendaient parfois à Vannes, dont le bassin à flot est au contact de la ville médiévale, ou au Crouesty, un port au cœur d'une station touristique s'il en est. D'autres avaient omis de mentionner les « remontées d'abers, d'estuaires, de rivières » alors qu'ils pénétraient assez profondément les rivières d'Auray ou du Bono. Les cartes suivantes traduisent les principaux flux engendrés par les plaisanciers ayant Le Crouesty, Vannes ou Arradon pour port d'attache (cartes 35, 36 et 37).

Les différences en terme de flux doivent aux caractéristiques respectives des trois ports observés. Les bateaux à moteur, essentiellement non habitables, dominent au port d'Arradon qui est déjà un aperçu du parc de navires sur corps-morts des nombreux ports et mouillages du golfe du Morbihan. Les flux au départ du Crouesty et de Vannes (respectivement 70 % et deux tiers de voiliers habitables), relèvent d'une autre logique : celle de la croisière côtière, parfois hauturière, qui sous entend des sorties plus lointaines et plusieurs jours de navigation. Mais, ces mêmes voiliers habitables étant également utilisés pour des sorties à la journée, les plaisanciers des trois ports, ont bien

en commun un seul et même bassin de navigation : le golfe du Morbihan et à la baie de Quiberon.

Carte 35

Les flux plaisanciers au départ du port du Croesty



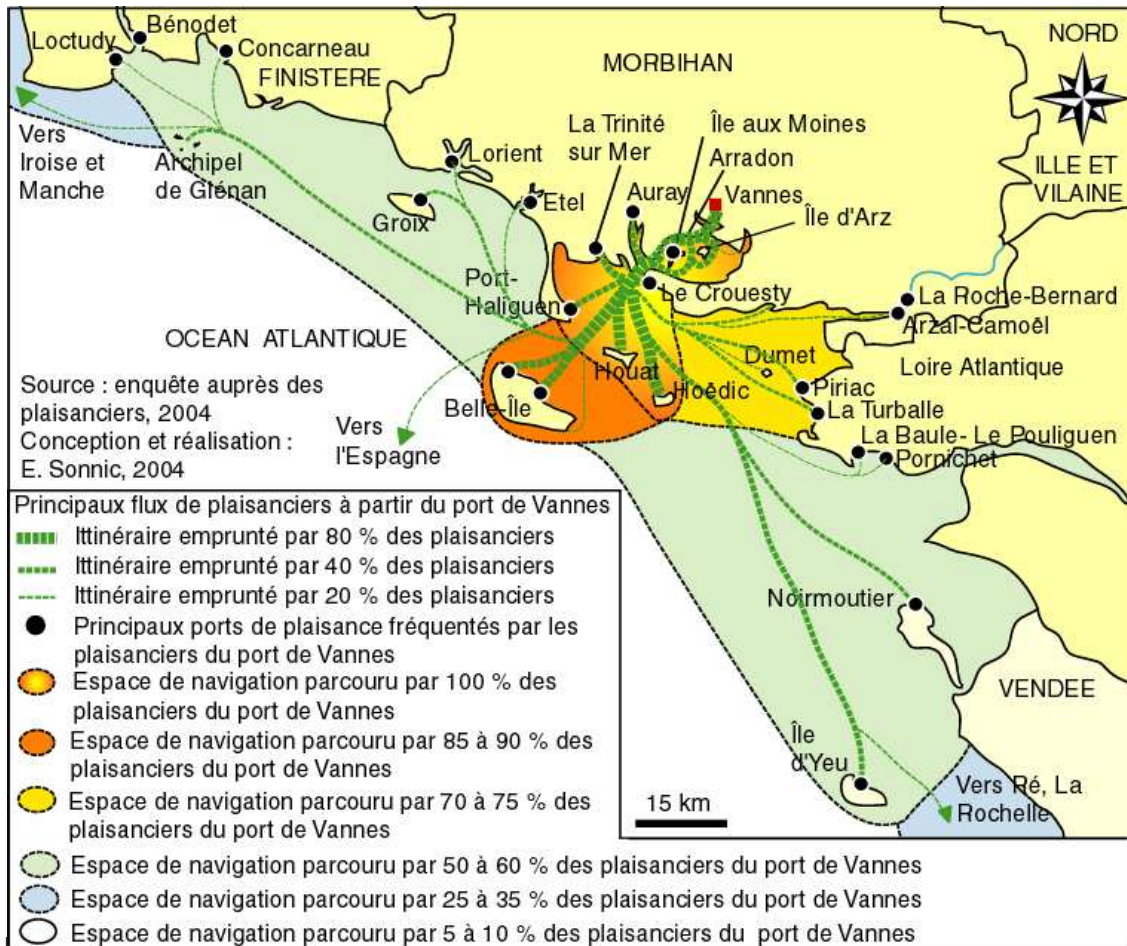
➤ **Les plaisanciers visiteurs au Croesty, à L'Île-aux-Moines et à Vannes**

Arradon étant peu fréquenté par les plaisanciers de passage (seulement 56 visiteurs en 1999 : cf. graphique 10, chapitre II), seuls Vannes, Le Croesty et L'Île aux Moines ont fait l'objet d'un questionnaire visiteurs. En accord avec les responsables portuaires, une enquête par interception a été effectuée. Les plaisanciers ont été abordés directement sur les pontons, l'échange se poursuivant parfois à bord des bateaux. Les plaisanciers nous y conviant, souvent britanniques ou anglo-normands mais pas uniquement, montraient

généralement plus d'intérêt que les autres à notre travail. Les discussions autour des thèmes abordés ou non par le questionnaire n'en furent que plus enrichissantes et prenaient parfois la tournure de véritables entretiens.

Carte 36

Les flux plaisanciers au départ du port de Vannes



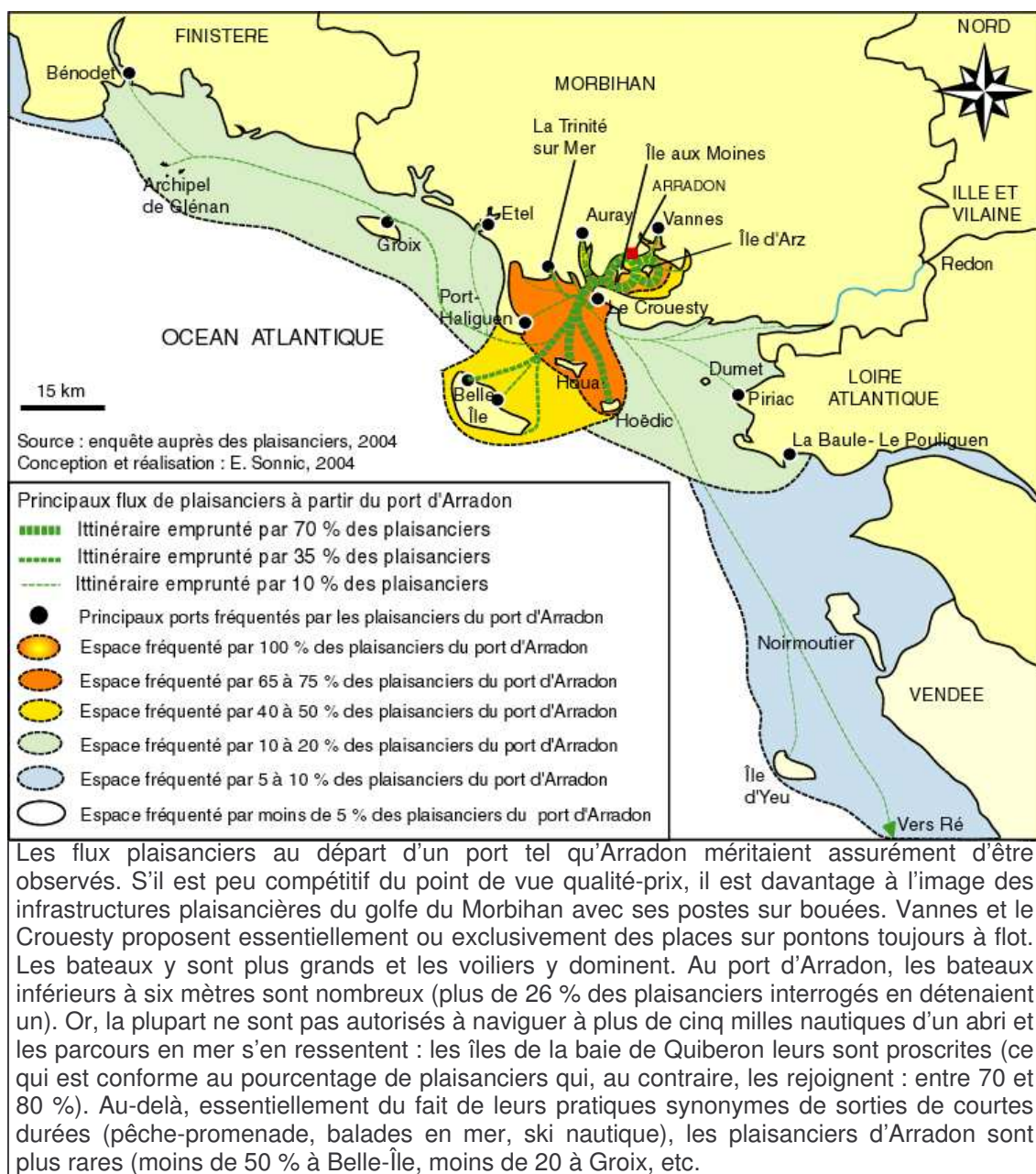
A l'instar des plaisanciers du Crouesty, la totalité de leurs homologues vannetais parcourent l'espace couvrant le golfe du Morbihan et les îles de Houat et Hoëdic. Peut-être sont-ils proportionnellement un peu moins nombreux qu'au Crouesty à gagner Belle-île (écart de 4 % entre nos échantillons). La distance à parcourir depuis le fond du golfe est, il est vrai, plus longue d'un tiers. Ils sont tout de même plus de 85 % à effectuer cette sortie et encore 70 à 75 % (60 % au Crouesty) à sillonner la partie orientale du Mor Bras (Dumet, La Turballe, Piriac) et à remonter la Vilaine jusqu'à La Roche-Bernard. Ils sont également plus nombreux qu'au Crouesty (55 % contre 45 à 50 %) à parcourir le bassin de croisière de Bretagne sud depuis l'Odé et l'archipel de Glénan aux îles vendéennes. Ont-ils plus de temps pour effectuer ces croisières qui impliquent quelques jours de navigation ? On peut le supposer car le port du Crouesty reste un port villégiature où les plaisanciers résidents permanents sont proportionnellement bien moins nombreux qu'à Vannes (seulement un quart de Rhuysiens au Crouesty contre 40 à 45 % d'habitants du pays de Vannes dans la cité Vénète).

Selon les ports, le nombre de questionnaires recueillis variait du simple au quintuple. Plusieurs raisons peuvent l'expliquer. Au Crouesty (55 questionnaires récupérés), une journée et demie fut consacrée aux échanges autour du questionnaire. Par ailleurs, nous fûmes épaulés par une personne proche pendant une journée. Autre raison : parmi les

ports observés, Le Croesty est de loin celui qui reçoit le plus de visiteurs chaque année : 5830 escales en 1999 contre 2826 à L'Île-aux-Moines et 2047 à Vannes. Avec une centaine de places sur pontons aisément accessibles, tant par la mer que par la terre, l'aire affectée aux navires en escale au Croesty est importante et appropriée pour mener une telle enquête. Il ne s'écoulait jamais beaucoup de temps entre deux questionnaires.

Carte 37

Les flux plaisanciers au départ du port d'Arradon



Au port de L'Île-aux-Moines, nous consentîmes le même temps à la diffusion des questionnaires. Par contre, le démarchage des plaisanciers fut réalisé seul. En outre, le

principal espace réservé au passage étant un ponton au large, accessible depuis la terre par le seul service de rade, nous nous contentâmes du ponton principal du port. Celui-ci est d'abord affecté aux plaisanciers permanents (qui nous intéressaient également, d'où ce choix), mais les places momentanément vacantes sont utilisables par les visiteurs. Il fallait parfois patienter assez longtemps entre deux plaisanciers. Au total, seulement vingt-et-un plaisanciers ont été interrogés dont onze étaient en escale.

Les responsables du port de Vannes, que nous rencontrons depuis plusieurs années, nous ont aimablement proposé d'assurer la diffusion des questionnaires auprès des plaisanciers visiteurs. L'idée nous a semblé pertinente pour deux raisons. D'abord l'accueil des plaisanciers de passage à Vannes est personnalisé et les questionnaires ont pu être remis de la main à la main aux visiteurs par le personnel portuaire. Ensuite cela nous permettait de nous rendre sur un autre port, d'y diffuser d'autres questionnaires et donc de faire d'une pierre deux coups. Précisons que chacun de nos week-ends disponibles était réservé à un port bien précis⁴⁹⁷. Après coup, le résultat s'est avéré assez peu satisfaisant. Dans les ports où nous assurions nous mêmes la diffusion, un questionnaire remis nous revenait systématiquement à deux ou trois exceptions près au Crouesty. Par contre seulement 16 exemplaires furent récupérés au port de Vannes alors qu'une quarantaine avaient été déposés. Il est vrai que, étant donné les tâches qui leur incombaient, les personnels du port remettaient probablement les questionnaires aux plaisanciers en leur proposant de les déposer ultérieurement en capitainerie, ce qui explique vraisemblablement ce taux de retour moindre.

Parmi les plaisanciers visiteurs ayant pour bassin principal la baie de Quiberon, généralement propriétaires d'une résidence principale ou secondaire dans ce secteur et titulaires ou non d'une place dans un port d'attache de ce bassin (soit 44 % des effectifs visiteurs), les parcours en mer sont sensiblement les mêmes que pour les plaisanciers abonnés. Tous fréquentent le golfe, près de 95 % vont jusqu'à Houat ou Hoëdic, 80 % rejoignent Belle-Île. Par contre, à peine 49 % parcourent l'est du Mor-Bras et 40 % naviguent jusqu'au Finistère sud ou à destination des îles vendéennes. Environ 11 % dépassent le bassin de croisière de Bretagne sud (un peu plus de 8 % jusqu'en Méditerranée, tandis que moins de 6 % franchissent le raz de Sein).

⁴⁹⁷ Week-end du 26-27 juin 2004 à Arradon, du 10-11 juillet 2004 au Crouesty, du 17-18 juillet à l'Île-aux-Moines et du 31 juillet-1^{er} août à Saint-Quay-Portrieux.

Les autres plaisanciers sont tous adeptes de la croisière côtière à des degrés variables toutefois. La localisation de leurs ports d'origine peuvent déjà nous donner une idée de leurs parcours en mer. Près du tiers d'entre-eux ont leur port d'attache sur la Vilaine, tandis qu'ils sont moins de 12 % issus des ports du bassin voisin (La Baule - Le Pouliguen, Pornichet). Beaucoup viennent des bassins Charentais ou Vendéens (plus de 16 %) et 14 % sont britanniques. Enfin, un peu plus de 9 % arrivent des bassins de navigation du sud-ouest de la Bretagne (ports de la rade de Lorient et, dans une moindre mesure, de la baie de Concarneau).

Tous ces plaisanciers sillonnent le Mor-Bras et près de 60 % parcourent le bassin de croisière de Bretagne sud, soit en totalité (depuis les îles vendéennes à celles de l'archipel de Glénan), soit partiellement en privilégiant l'ouest du bassin pour les plaisanciers en provenance du Finistère et de la Manche ou sa partie orientale pour ceux originaires de la Vendée et de la Charente-Maritime. Si ces derniers vont parfois jusqu'à Groix, il semble que pour beaucoup de croisiéristes les îles de la baie de Quiberon et du golfe du Morbihan constituent leur objectif de croisière le plus éloigné de leur port d'attache. Sur les pontons, certains plaisanciers nous ont déclaré vouloir passer quelques jours dans ce bassin de navigation, d'y visiter plusieurs sites (notamment insulaires) avant de s'en retourner vers le sud pour les uns, vers l'ouest et le nord pour les autres. Plus qu'ailleurs sur la façade atlantique, il est probable que la baie de Quiberon et le golfe du Morbihan soient, grâce à leurs nombreuses îles, le principal lieu de convergence des flux de croisière côtière.

d) Les itinéraires plaisanciers en baie de Saint-Brieuc

➤ Un bassin d'équilibre aux caractéristiques de la Bretagne nord

La baie de Saint-Brieuc présente assurément des similitudes avec le bassin de navigation précédent : une zone assez bien protégée des vents dominants d'ouest et, à un degré moindre, de nord-ouest, la présence de ports d'équilibre (Saint-Quay-Port d'Armor, voire Lézardrieux), des objectifs de balade en mer comparables (insulaire tel que Bréhat, remontée de rivière à l'instar de celle du Trieux, ports en milieu urbain comme Paimpol ou Binic).

Néanmoins, ces deux bassins diffèrent à bien des égards. Du fait des forts marnages, la plupart des ports et mouillages de la baie de Saint-Brieuc sont caractérisés par l'échouage. Ils sont aussi moins nombreux, notamment parce que le littoral, par endroit peu échancré, offre assez peu de sites potentiels d'accueil pour la plaisance comparé au

bassin précédent. Les côtes à falaise du Goëlo tout comme les vasières au sud de la baie, sont effectivement peu propices à l'accueil des bateaux. Conséquence : la majorité des installations de plaisance se concentrent dans l'estuaire du Trieux et en baie de Paimpol. Cependant, excepté Lézardrieux, la plupart des importantes structures d'accueil jalonnent le reste du bassin (Saint-Quay-Portrieux, Binic, Dahouët, Le Légué). Au total, depuis le cap Fréhel au Sillon de Talbert, la baie de Saint-Brieuc présente tout de même une cinquantaine d'infrastructures de plaisance pour 6950 bateaux (contre environ 140 ports et mouillages abritant 13.300 navires de plaisance dans le golfe du Morbihan et la baie de Quiberon). Quoique non négligeable, la pression de la demande est également bien inférieure en baie de Saint-Brieuc (cartes 13 et 15, chapitre IV), une pression finalement comparable à celle que connaissent plusieurs bassins de navigation bretons ; la situation de la baie de Quiberon étant exceptionnelle de ce point de vue.

Au regard de la flotte de plaisance, on peut déjà présager des différences nord-sud existantes en terme de pratiques plaisancières. Les bateaux à moteur de taille modeste et de type pêche-promenade sont bien plus représentés en Bretagne septentrionale que sur les côtes sud de la région, et ce, même au sein des ports à flot dotés de pontons, où les voiliers sont généralement largement majoritaires (photographies 34 et 35).

Photographies 34 et 35

Mâts et épars et Forêts de mâts



Si le voilier habitable est loin d'être absent du port de plaisance en eau profonde de Saint-Quay-Portrieux (ci-contre en haut), il cohabite avec de nombreux bateaux à moteur, surtout de type pêche-promenade, omniprésents en Bretagne nord. Ces derniers sont par contre bien plus rares dans les forêts de mâts de Bretagne sud tel qu'à La Trinité-sur-Mer (ci-contre en bas).



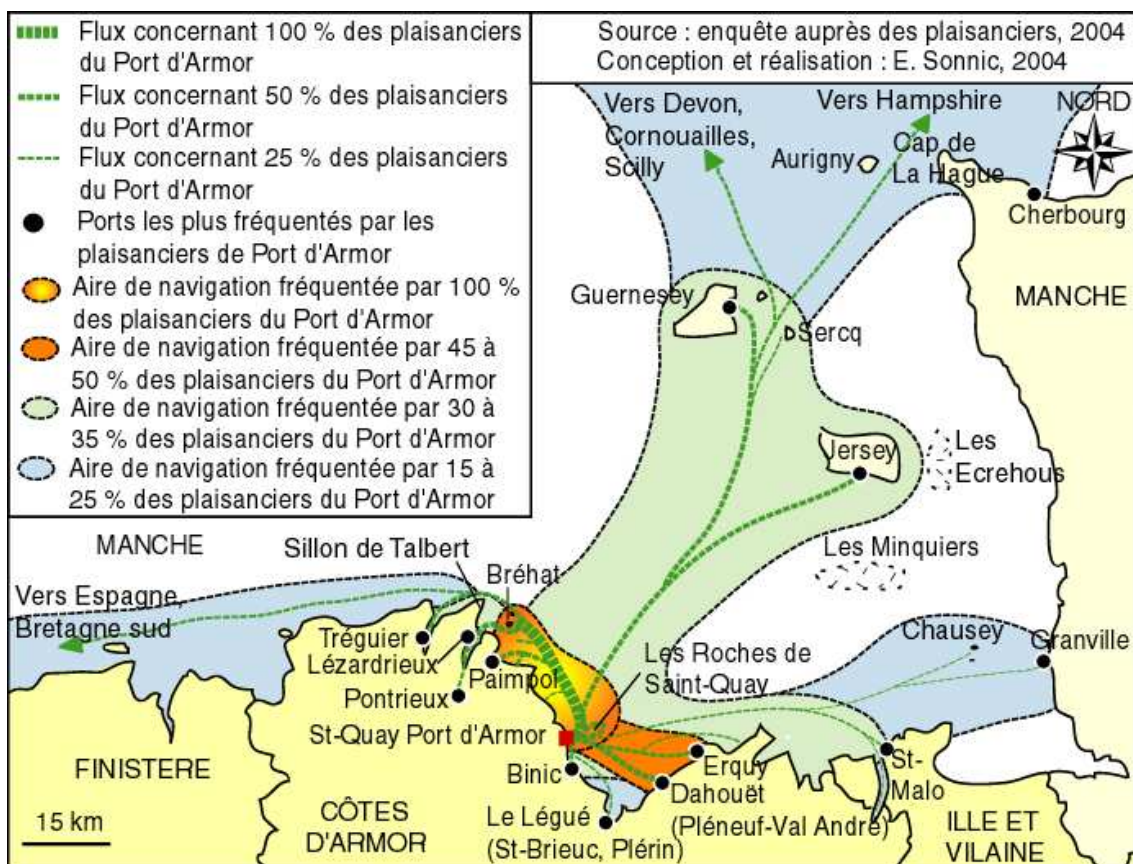
Crédit photographique : E. Sonnic

Une dernière spécificité, et non des moindres, est à souligner : celle du bassin de croisière Normand-Breton auquel appartient la baie de Saint-Brieuc. Celui-ci, s'étend du

sillon de Talbert au cap de La Hague et comprend les îles Anglo-Normandes (carte 38). Pour paraphraser C. Fleury⁴⁹⁸, ce bassin présente un double tropisme puisqu'il est à la fois caractérisé par des objectifs de croisières insulaires, mais également frontaliers pour la plupart d'entre-eux (Guernesey, Jersey, Serq...). Ces îles influent fortement sur les parcours en mer des plaisanciers au sein de ce bassin de croisière et dans les bassins de navigation le constituant.

Carte 38

Les flux plaisanciers au départ de Saint-Quay-Port d'Armor

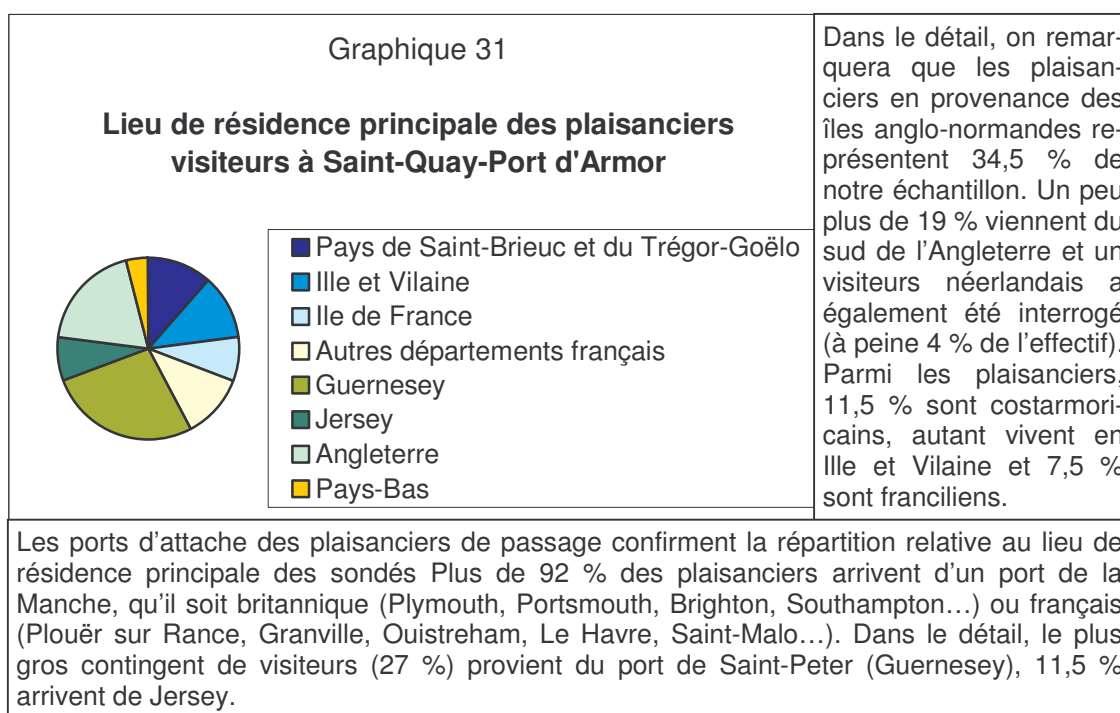


S'il est encore utile de le préciser, le pouvoir d'attraction d'îles proches fait l'unanimité auprès des plaisanciers. La Bretagne nord ne diffère pas de la côte sud de ce point de vue. Les plaisanciers de Saint-Quay-Port d'Armor fréquentent tous Bréhat, située à 12 milles au nord-ouest ainsi que les îlots des Roches de Saint-Quay que moins d'un mille séparent du port. Par contre, signe d'une pratique beaucoup plus affirmée de la pêche-plaisance, une légère majorité des sondés se borne exclusivement à l'espace concerné par ces deux destinations insulaires. Moins de la moitié pénètre la partie orientale de la baie (Dahouët, Erquy) tandis que le sud du bassin n'a pas la côte : environ un tiers à Binic (pourtant situé à moins de 3 milles), et à peine plus de 15 % au Légué. Si les sorties en mer de courte durée dominent (pêche-promenade, balade en mer), la croisière est toutefois bien représentée : un tiers des plaisanciers gagnent les îles anglo-normandes et Saint-Malo, alors que Chausey, le sud de l'Angleterre, la Bretagne sud et même le golfe de Gascogne dans son ensemble ont la faveur de 15 à 25 % de notre effectif.

⁴⁹⁸ FLEURY Christian, *Les ports de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord en 2002, 2003.*

➤ **Les plaisanciers en escale à Saint-Quay-Portrieux**

Vingt-cinq plaisanciers ont été interrogés sur le principal ponton visiteurs du port de Saint-Quay-Portrieux. Première constatation et première différence de taille avec les ports de Bretagne sud, ils sont majoritairement anglophones et notamment anglo-normands (graphique 31 et carte 39). En revanche, seulement 11,5 % sont costarmoricains et ont pour port d'attache un autre port de plaisance de la baie de Saint-Brieuc (Le Légué, Binic ou Paimpol). Rappelons que nous avons dénombré près de 50 % de morbihannais parmi les plaisanciers en escale dans les ports de la baie de Quiberon et du golfe du Morbihan.

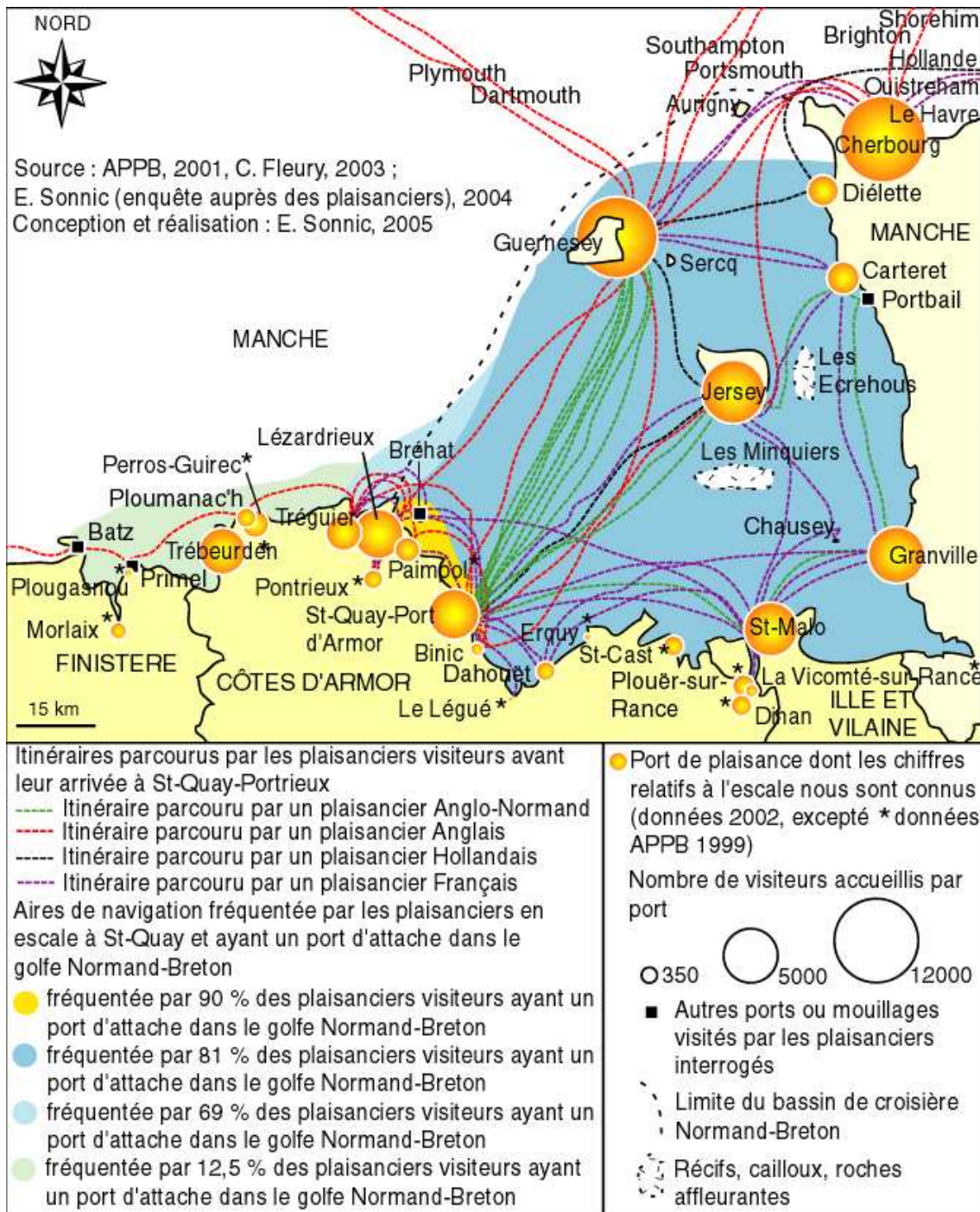


A Saint-Quay-Portrieux, les visiteurs sembleraient donc faire partie des adeptes de la croisière dont la plupart fréquentent assidûment le bassin de croisière Normand-Breton (carte 39). Toutefois, il convient de nuancer cette domination des « croisiéristes ». Si pour un plaisancier breton, un bassin de navigation à des dimensions comprises entre quelques dizaines et quelques centaines de kilomètres carrés selon les secteurs, les bateaux utilisés et les pratiques plaisancières locales (carte 34), il est probable qu'il en soit autrement pour une part importante des usagers du golfe Normand-Breton. En effet, les neufs équipages anglo-normands rencontrés possédaient tous des bateaux à moteur relativement puissants, tous supérieurs à sept mètres de long. Quatre de ces embarcations étaient de puissantes vedettes mesurant plus de dix mètres telles que celles observables ci-après (photographies 36). Alors qu'un voilier ne peut parcourir plus de

15 ou vingt-milles nautiques par jour selon les vents, ces embarcations ne mettent guère plus de deux heures pour rejoindre Saint-Quay-Portrieux depuis le port de Saint-Héliier à Jersey ou celui de Saint-Peter (Guernesey), respectivement distant de 44 et 53 milles nautiques.

Carte 39

Les itinéraires en mer des plaisanciers avant leur arrivée à Saint-Quay-Portrieux



Ayant demandé aux plaisanciers de nous préciser leurs précédentes escales (question 23, annexe 6), il nous a été possible de repérer les itinéraires en mer de chacun (carte 39). Les flux sont particulièrement intenses en provenance de Guernesey. Afin de ne pas induire en erreur l'observateur (la convergence de flux sur Saint-Quay s'explique par le fait qu'il s'agissait du théâtre de notre enquête), nous avons fait le choix d'indiquer le nombre de visiteurs accueillis dans les ports les plus fréquentés du bassin de croisière Normand-Breton. Du fait de leur fonction de tête de pont pour les relations transmanche, on relèvera la fréquentation sans équivalent de Guernesey (11.000 visiteurs) et Cherbourg, de loin le premier port de France pour le passage (12.337 escales enregistrées en 2002). Sur le continent, d'autres ports se démarquent. Leur succès peut être lié à la réputation d'un site (Saint-Malo). Mais, dans cet espace où les amplitudes de marée sont sans équivalent en Europe, l'accessibilité est primordiale. Notre enquête révèle que 81 % des plaisanciers disent avoir choisi le port de Saint-Quay-Portrieux pour cette raison. Il est vrai que leurs bateaux étaient imposants.

Photographie 36

Bateaux visiteurs à Saint-Quay-Port d'Armor



Nous ne sommes pas en mesure d'affirmer avec exactitude le pourcentage de bateaux de plaisance de grande taille sillonnant le golfe Normand-Breton, mais force est de constater qu'ils sont nombreux à Saint-Quay-Port d'Armor. Tout le flanc d'un ponton (à droite sur la prise de vue) est principalement affecté à l'accueil des embarcations de plus de dix mètres. Au second plan, en file indienne, de puissantes vedettes en provenance des îles anglo-normandes étaient amarrées ce jour là.

Cet engouement pour les bateaux motorisés de taille moyenne ou grande est une caractéristique anglo-normande. Certes, les autres plaisanciers rencontrés possédaient également des navires globalement importants, mais il s'agissait en majorité de voiliers : trois sur cinq pour les anglais, huit sur dix pour les français. Le bateau hollandais était aussi à voile. Leurs pérégrinations en font de véritables adeptes de la croisière côtière (carte 38).

Crédit photographique : E. Sonnic

En optant pour ce type de navire (habitable et puissant), les plaisanciers de Guernesey et de Jersey bénéficient donc d'un bassin de navigation aux dimensions d'un bassin de croisière pour un voilier. De par leur localisation, au cœur du golfe Normand-breton, ils disposent d'un grand nombre d'objectifs de balades en mer joignables en une heure ou deux, tant sur les côtes normandes (Diélette, Carteret, Portbail...), que bretonnes (Saint-Malo, ports de la Rance, Dahouët, Saint-Quay-Portrieux, Paimpol, Lézardrieux, Pontrieux, Tréguier, Ploumanac'h...). En seulement trois heures, ces mêmes plaisanciers peuvent rejoindre le Finistère nord (Morlaix, île de Batz...), les ports de la

façade orientale du Cotentin (Barfleur, Saint-Vaast-La Hougue) et même plusieurs ports du sud de l'Angleterre : Plymouth, Dartmouth, Lymington, Cowes, Portsmouth, etc. Enfin, en plus de Guernesey et Jersey, les destinations insulaires proches ne manquent pas : Herm, Serq, Aurigny, Chausey, Bréhat. Néanmoins, du fait des forts marnages et des nombreux écueils existants à leurs abords, y accéder n'est pas toujours évident pour ces bateaux anglo-normands présentant un fort tirant d'eau.

Apparemment, il existe donc un bassin de navigation Anglo-Normand-Breton immense dépassant probablement 4000 kilomètres carrés (carte 39). On admettra toutefois que le comportement de ces insulaires diffère de celui des plaisanciers effectuant des sorties à la journée avec retour au port d'attache avant le soir, selon la logique de fonctionnement d'un bassin de navigation donc. En effet, tous les anglo-normands interrogés avaient ou allaient passer au moins une nuit et souvent plus à Saint-Quay-Portrieux. Ils apprécient de séjourner plusieurs jours dans un port pour visiter ses environs.

Bassin de croisière pour les uns (« voileux »), bassin de navigation pour d'autres (adeptes du motonautisme), domaine largement inaccessible pour les utilisateurs de navires non-habitables (pêche-promenade, voile légère...), tel est le golfe Normand-Breton : une aire de navigation à géométrie variable, une entité territoriale complexe découlant d'abord et avant tout de l'usage. En étant provocateur, on pourrait affirmer qu'il est autant de bassins de navigation que de plaisanciers. Néanmoins, n'ayant relevé qu'une petite dizaine de pratiques plaisancières sur les côtes bretonnes, dont beaucoup sont très minoritaires, aller jusqu'à cette extrémité aurait peu d'intérêt. Il convient néanmoins de cerner l'importance respective de ces modes de navigation ainsi que les espaces que recouvrent chacune d'elles dans les différents secteurs. Cela passe notamment par l'observation d'un groupe social pour le moins hétérogène : celui des plaisanciers.

A.3. Les plaisanciers, électrons libres au sein des bassins de navigation

A.3.1. Un groupe social hétéroclites : les plaisanciers

Selon les données du Secrétariat d'Etat au Tourisme, la pratique de la plaisance concerne trois à quatre millions de français en 2002. Selon ces mêmes sources, environ un million de personnes sont des plaisanciers réguliers ; les autres étant des pratiquants occasionnels. Il s'agit de chiffres somme toute logiques compte tenu du parc

immatriculé de bateaux de plaisance (810.000 en France métropolitaine en 2003) et de l'équipage moyen (autour de 4 personnes) généralement avancé par les représentants de la filière plaisance ou du secteur touristique (FIN, FFPP, APPB, AFIT, etc.). Au-delà de ces quelques généralités, des différences importantes existent entre les plaisanciers. Selon leurs catégorie socio-professionnelles, leur âge ou encore leur provenance géographique, ils se manifesteront différemment à travers leur loisir.

a) Une pratique familiale

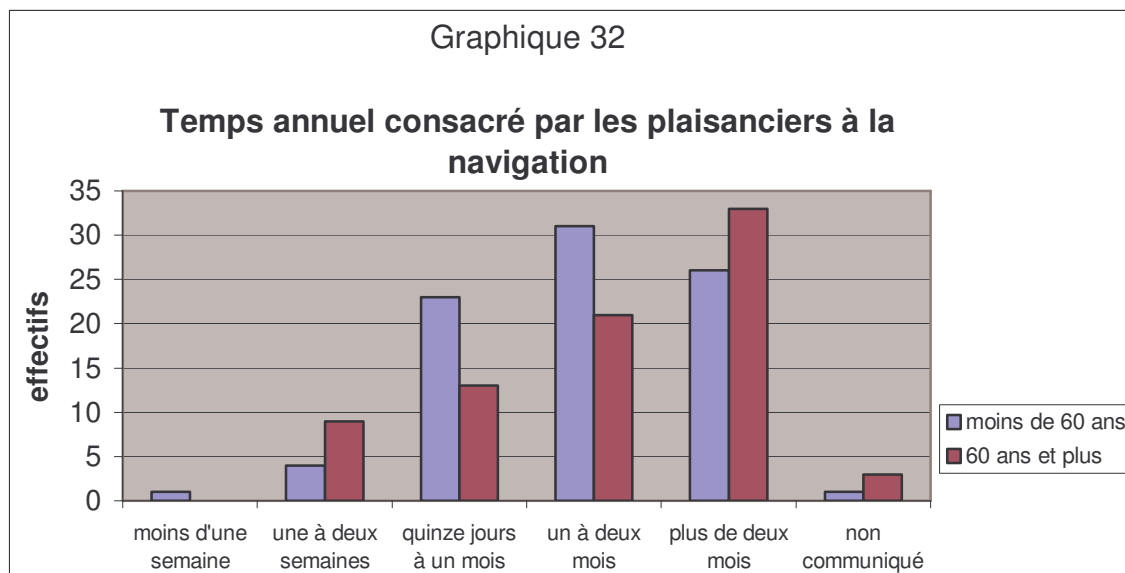
La plaisance apparaît d'abord comme une pratique conviviale, surtout pratiquée en famille pour près de 77 % des personnes interrogées et assez fréquemment entre amis pour un peu plus de 44 %. Il arrive que des plaisanciers naviguent seul (29 % des sondés), mais beaucoup jonglent entre les sorties familiales, celles entre amis ou en solitaire, parfois les trois. Quoi qu'il en soit la sortie en famille est privilégiée par le plus grand nombre. Précisons enfin que 35 % s'adonnent à la plaisance uniquement en famille, 12 % sortent toujours seuls (beaucoup de pêcheurs-plaisanciers et quelques navigateurs à voile) et un peu plus de 10 % seulement entre amis.

b) Les plaisanciers navigueraient peu

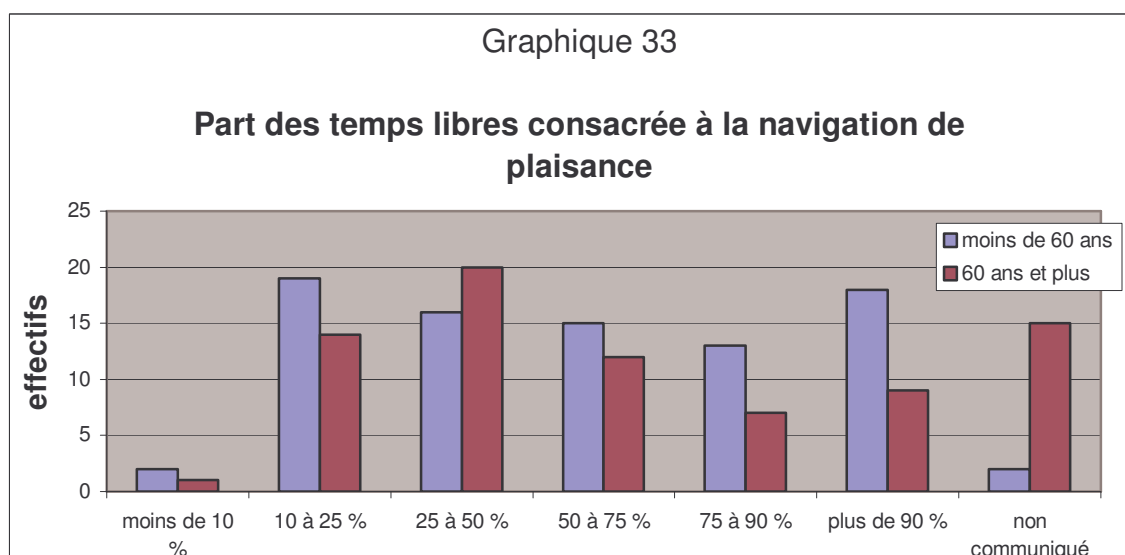
Par ce conditionnel, nous avons souhaité apporter une nuance à ce constat unanime selon lequel le plaisancier lambda sort peu en mer. Il est vrai que les données existantes font état d'un peu moins de dix jours en mer par an et par plaisancier. Il s'agit bien sûr d'une moyenne dissimulant d'une part de véritables bateaux ventouses, immobilisés dans les ports près de 365 jours par an, et d'autre part des plaisanciers passionnés pouvant naviguer parfois quelques mois dans l'année. Nos propres observations sembleraient indiquer une assiduité nettement supérieure à dix jours de mer (graphique 32). Abstraction faite des plaisanciers en escale rencontrés dans les ports (la probabilité de rencontrer sur les pontons un plaisancier peu assidu est sans doute assez faible), les questionnaires d'enquêtes retournés indiquent une majorité de plaisanciers naviguant plus d'un mois par an. Il est néanmoins probable que nous aient surtout répondu les plaisanciers les plus fiers de leur façon de naviguer et donc peut-être les plus assidus. On retiendra donc cette moyenne légèrement inférieure à une décade.

Mais après tout, est-ce que naviguer dix jours par an est un manque d'assiduité, compte-tenu des incertitudes météorologiques et sachant que la plupart des plaisanciers ne disposent que de cinq semaines de congés payés (dont souvent une à deux réservée(s) aux fêtes de fin d'année et parfois aux sports d'hiver) à répartir entre les loisirs, la

famille et le repos. En outre, il faut généralement prévoir une à deux journées pour entretenir et armer le bateau (carénage, vérification du gréement et / ou du moteur, avitaillement...). La part des temps libres consacrée à la navigation donne un nouvel éclairage sur le degré d'assiduité des plaisanciers (graphique 33).



Bien que notre échantillon ne soit probablement pas représentatif du degré d'assiduité des plaisanciers pour la navigation, la différenciation de l'effectif selon les classes d'âges est instructif : les personnes en âge de travailler, a priori disposant de moins de temps libre que les retraités, deviennent minoritaires parmi les plaisanciers sortant en mer plus de deux mois par an. A l'inverse, les personnes de soixante ans et plus, dont la plupart sont retraitées sont de plus en plus nombreuses au fur et à mesure que le temps consacré à la plaisance augmente.



Associé, au précédent, ce graphique démontre que l'assiduité à la navigation est très relative. Un retraité consacrant un mois par an à la plaisance est-il davantage assidu qu'un salarié qui réserve dix ou quinze jours à son loisir mais dispose de moins de libertés ? Certes, les personnes de plus de soixante ans sont plus nombreuses à naviguer au-delà de deux mois par an (graphique 31). Par contre les plaisanciers vouant plus des trois quarts de leurs temps libres à la plaisance sont surtout des actifs.

Pour conclure sur l'assiduité plaisancière, on admettra qu'une moyenne inférieure à dix jours de navigation est effectivement peu compte-tenu des longs week-ends de printemps et de la tendance globale d'une réduction du temps de travail qui s'ajoutent aux congés payés. Néanmoins rapporter le temps consacré aux sorties en mer à une période d'un an peut induire en erreur. Bien que ce rapport soit totalement justifié pour les professionnels qui souhaitent mesurer les retombées économiques de leur activité, on retiendra, en tant que chercheur, que la plaisance reste un loisir auquel on s'adonne en dehors des périodes de travail auxquelles on ne peut échapper si l'on souhaite ensuite s'offrir ou louer un bateau.

c) Les plaisanciers français selon leurs professions ou catégories socioprofessionnelles (PCS)

➤ le signe d'une démocratisation de la plaisance ...

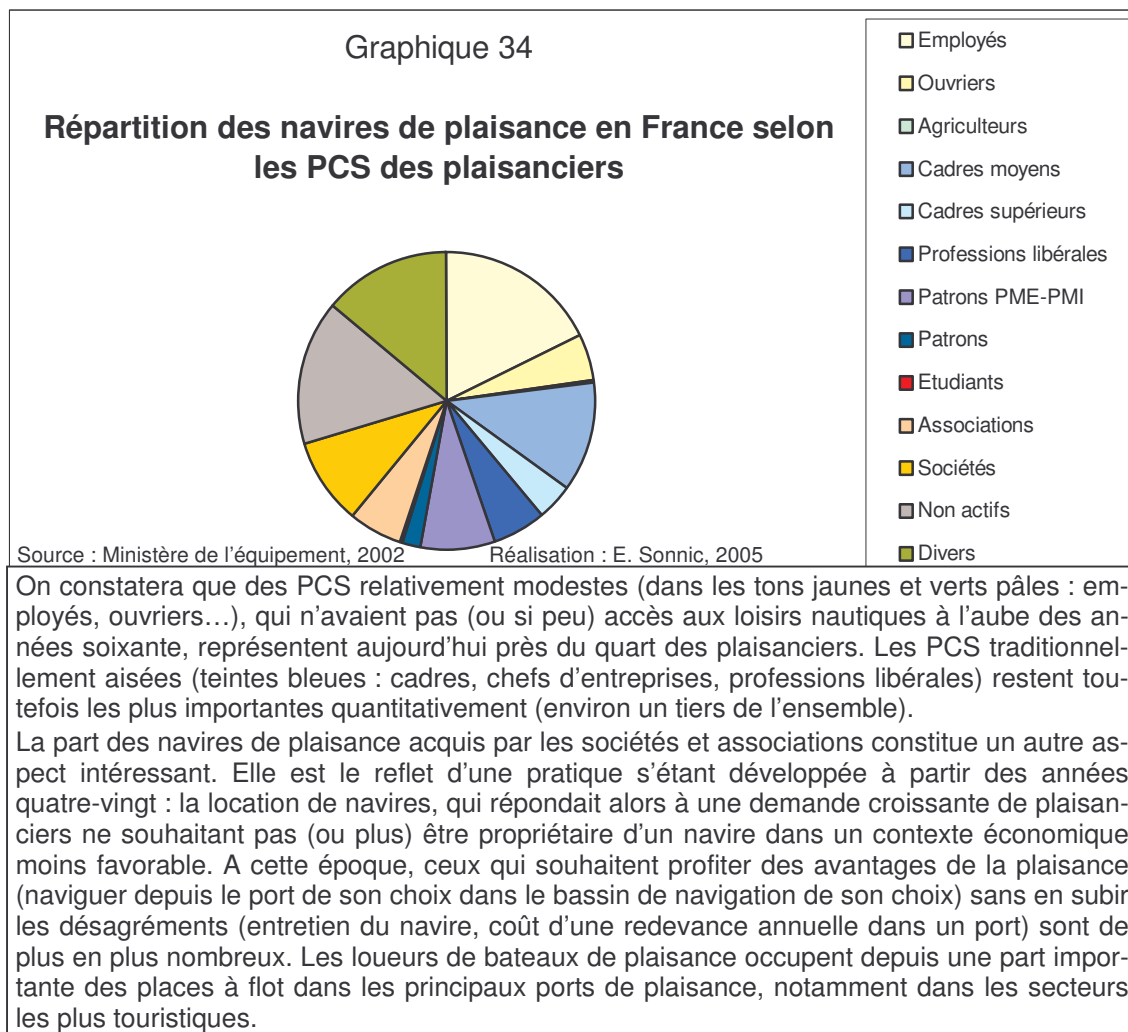
Au-delà du nombre de pratiquants, sans commune mesure avec celui de la fin des années cinquante, la démocratisation de la plaisance, présentée dans le premier chapitre de ce mémoire de thèse, transparaît plus précisément par l'observation de la répartition des plaisanciers selon leurs PCS (graphique 34). Toutes les PCS sont effectivement représentées.

➤ ... à relativiser quelque peu

Certes, accompagnant le tourisme de masse des années soixante, la plaisance s'est largement démocratisée. Toutefois, une comparaison entre la répartition des PCS au sein des plaisanciers d'une part (graphique 35) et celle de l'ensemble de la population française âgée de 15 ans et plus d'autre part (graphique 36) tempèrera quelque peu ce propos.

La plaisance reste en effet un loisir coûteux (achat et entretien d'un navire, assurance, redevance portuaire annuelle, dépenses d'escale...) et si les classes les moins aisées (employés, ouvriers, agriculteurs, étudiants) représentent 48 % des PCS au sein de la population française, elles ne concernent qu'un peu plus du tiers des effectifs parmi les plaisanciers. A l'inverse, les PCS moyennes et supérieures (cadres, patrons, professions libérales) qui totalisent 31 % des plus de 15 ans en France, rassemblent 44 % des plaisanciers. Ces inégalités socioprofessionnelles accusées par rapport à d'autres

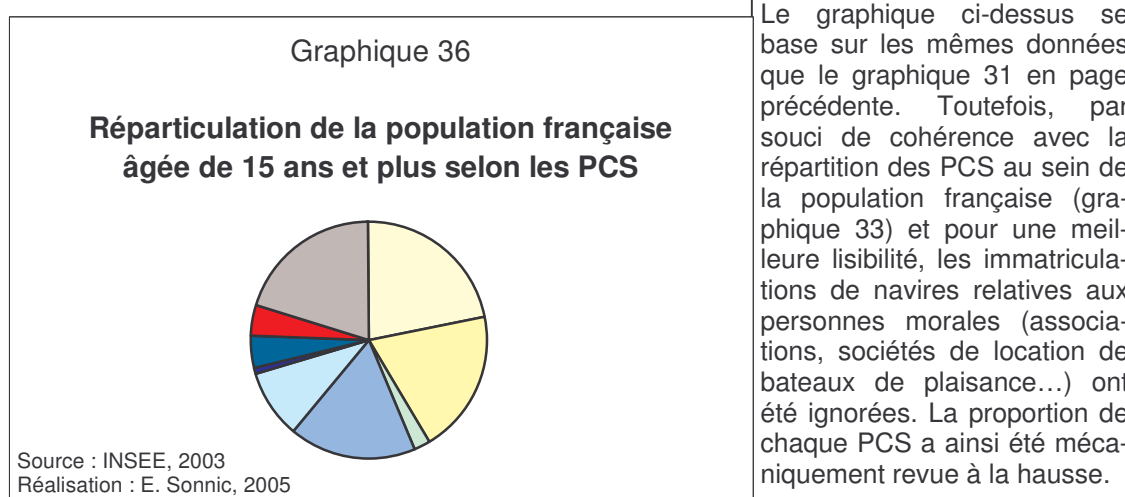
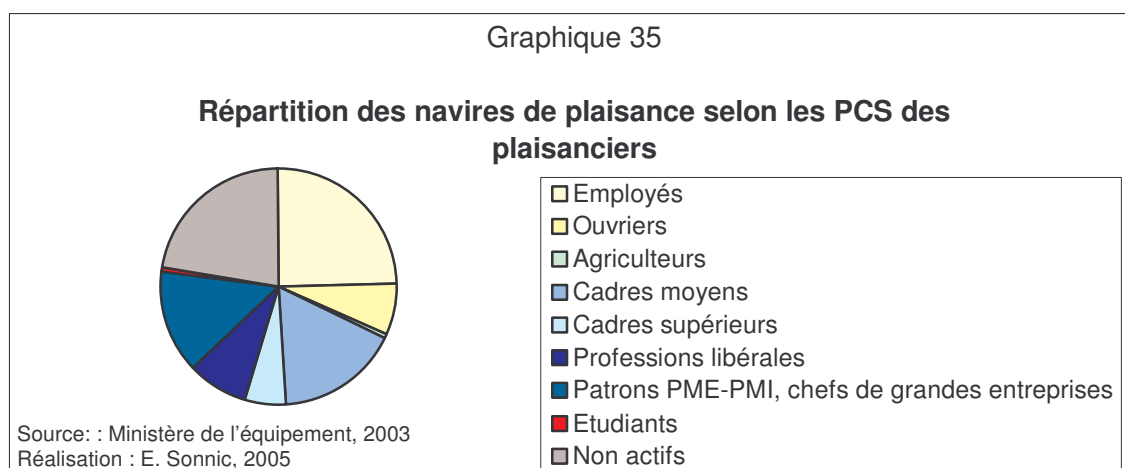
pratiques touristiques (tourisme balnéaire, tourisme vert...), ont également été constatées pour le ski alpin⁴⁹⁹, autre loisir coûteux s'il en est.



Cette forte présence des classes supérieures au sein des plaisanciers n'est pourtant pas uniquement liée à l'importance de leur capital économique. On peut relire les sociologues et notamment Pierre Bourdieu pour s'en assurer. La plaisance, notamment à travers la voile, a gardé certaines caractéristiques du yachting : une pratique exclusive avec ces propres codes (langage, comportement, tenues vestimentaires), réservée à une élite et généralement transmise dès l'enfance au sein du cercle familial. A l'image du yachting d'avant la seconde guerre mondiale, la voile peut encore être considérée en tant que capital culturel à part entière, imposant des règles de sociabilité de rigueur et limitant l'accès à cette pratique à des personnes issues des autres PCS. *Les obstacles économiques -si importants soient-ils dans le cas (...) du yachting-, ne suffisent pas à*

⁴⁹⁹ KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, 1978.

expliquer la distribution de cette pratique entre les classes.⁵⁰⁰ Concernant la voile, les droits d'entrée les plus difficiles à acquitter sont donc moins économiques que culturels.⁵⁰¹ Encore bien des voileux, témoignent d'un certain dédain vis à vis du moteur. Certains parlent ouvertement de « promène-couillons » pour évoquer certains types d'embarcations motorisées. Quand, dans le cadre de notre enquête, arrive la question « voile ou moteur ? », beaucoup expriment le besoin de donner des réponses telles que « voile bien sûr » ou « voile évidemment », précisions adverbiales superflues pour les utilisateurs de bateaux à moteur. Preuve supplémentaire que le désir de se différencier relève d'une logique culturelle, les bateaux à moteur les plus modestes, synonymes d'une pêche-promenade autochtone ne sont pas spécialement dénigrés par les voileux au contraire des hors-bords et des vedettes habitables.



Sans surprise, les adeptes de la voile sont donc bien plus représentés au sein des PCS les plus avantagés culturellement. Selon nos enquêtes, ils sont 75 % parmi les cadres, représentent 80 % des professions libérales et plus de 83 % des enseignants. Près de 73

⁵⁰⁰ BOURDIEU Pierre, *La distinction. Critique sociale du jugement*, 1979.

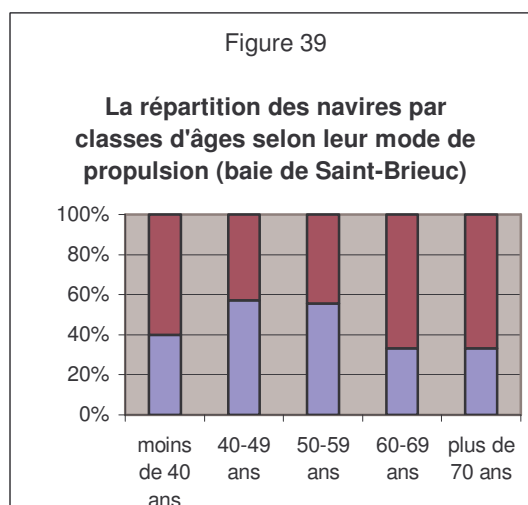
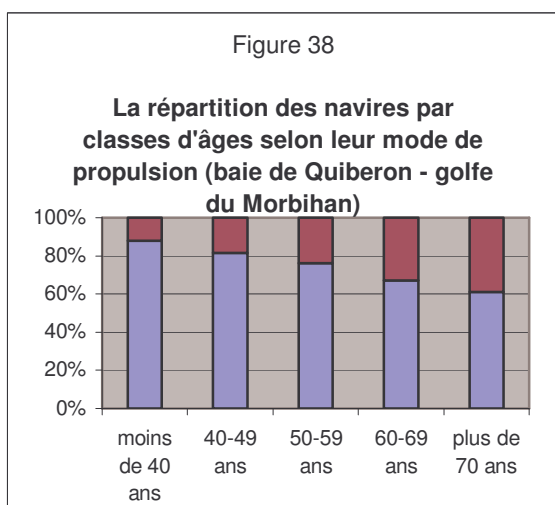
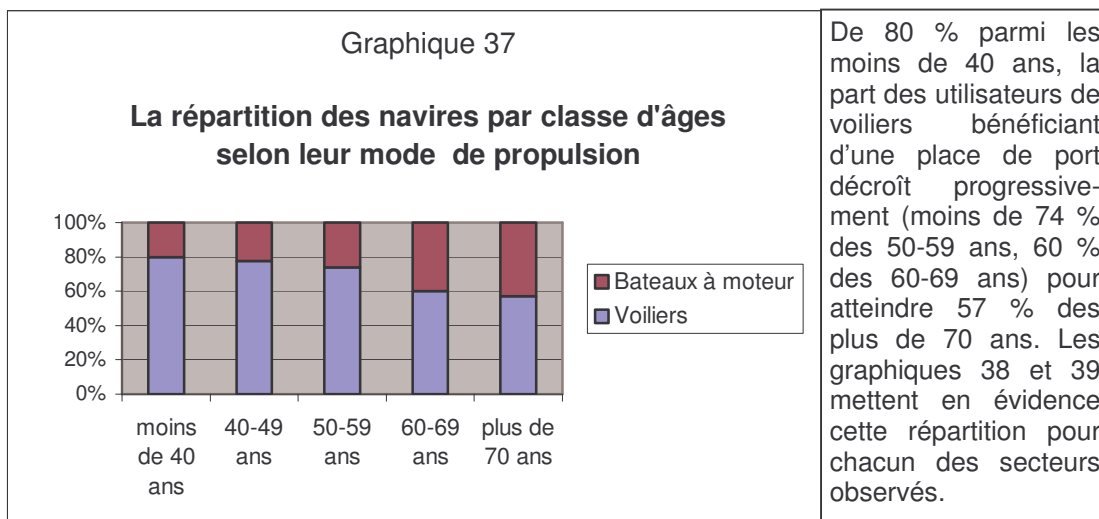
⁵⁰¹ ROUX Michel, *L'imaginaire marin des français*, 1997.

% des employés optent également pour la voile, mais depuis l'employé d'un chantier naval ou d'une voilerie aux agents administratifs, cette PCS est tellement hétérogène qu'il est assez difficile de tirer des conclusions sur ce taux. Quant au moteur, il a plutôt la faveur des patrons de PME (52,2 %) ou des artisans (57,1 %).

d) La plaisance, un loisir d'âge mûr

Comme cela a été rappelé en fin de quatrième chapitre, la répartition par classe d'âges des plaisanciers diffère de celle de la population française dans son ensemble. Parmi les 265 plaisanciers que nous avons pu interroger, on recense 72 % de plus de cinquante ans. D'autres enquêtes, à l'instar de celle menée par l'UNAN-M en 2001 font état de chiffres comparables. Mais pour des raisons que nous avons également évoqué dans notre quatrième chapitre (cf. commentaire des graphiques 25 à 27) il est possible que les plaisanciers de plus de 50 ans soient un peu moins nombreux. Ils représenteraient environ les deux tiers de l'ensemble.

En fonction de leur mode de propulsion, la répartition des bateaux de plaisance n'est pas homogène d'une classe d'âge à l'autre. Majoritaires au sein de chacune d'entre-elles, la part des voiliers, très souvent dotés d'un moteur d'appoint d'ailleurs, diminue au fur et à mesure que vieillissent les plaisanciers (graphique 37, 38 et 39). Deux raisons principales expliquent la proportion moindre de voiliers au sein des classes d'âges supérieures. La première est propre à la Bretagne dans son ensemble et plus particulièrement aux côtes septentrionales : l'importance de la pêche-promenade, une plaisance de proximité, très largement pratiquée par les retraités à bord de bateaux à moteur souvent inférieurs à six mètres. La seconde est plus générale : avec l'âge, des adeptes de la voile se reconvertissent au moteur, une activité moins physique, plus reposante qui leur sied mieux. Un plaisancier de Saint-Quay-Portrieux, propriétaire d'un bateau habitable à moteur, nous le déclarait implicitement : *« J'ai 78 ans et ai acheté une place de port au début de la construction du port en 1988. Ai navigué à la voile jusqu'en 2000 avec des activités de croisière, de régates »*. On ressent encore une fois l'image jugée valorisante de la voile. D'autres plaisanciers, rencontrés au Crouesty ou à Arradon, craignant probablement d'être catalogués « moteur », ont également exprimé le besoin de souligner leur ancien statut de voileux.



Les différences sont accusées entre les bassins de navigation du nord et du sud de la Bretagne. Ultra majoritaire en baie de Quiberon quelle que soit la classe d'âges, la baie de Saint-Brieuc témoigne d'une domination moins large de la voile parmi les moins de 60 ans et même très nettement minoritaire chez les plus de soixante ans. Nous resterons néanmoins prudents quant aux chiffres de la baie de Saint-Brieuc étant donné la faiblesse de l'effectif observé (42 personnes), notamment pour certaines classes d'âges (cinq plaisanciers pour les moins de quarante ans et seulement trois pour les plus de soixante-dix ans).

Pour appréhender au mieux les graphiques précédents, un petit rappel s'impose : si la voile domine largement notre effectif, rappelons que le moteur est pourtant majoritaire sur l'ensemble du parc immatriculé. Mais les voiliers sont bel et bien majoritaires dans les infrastructures portuaires. En toute logique, les ports et dans une moindre mesure les mouillages accueillent les bateaux les plus grands qui sont majoritairement des voiliers, surtout en Bretagne. Au contraire, les petites unités transportables, très largement motorisés sont surtout stockés à terre. Nos enquêtes ayant concerné pour l'essentiel des plaisanciers disposant d'une place dans un port ou un mouillage (mis à part quelques visiteurs), la forte proportion de voiliers est donc logique au sein de notre échantillon.

e) Les plaisanciers, leurs bassins de navigation et leurs ports : entre proximité géographique et proximité sociale

Dans les faits, chaque infrastructure d'accueil pour la plaisance est à la fois géographiquement et socialement proche de ses usagers. Cependant, le lieu de résidence des plaisanciers (et surtout l'environnement de ce lieu : quartier urbain populaire,

quartier de standing en milieu urbain, ville au long passé maritime, petite commune rurale et côtière) est souvent révélateur du type d'infrastructure portuaire. Dans chaque port, la part des plaisanciers autochtones est certes prépondérante, mais cette majorité n'est parfois que relative dans certaines structures de type port d'équilibre. A l'inverse, les plaisanciers locaux l'emportent avec une écrasante majorité dans les port-abris et les zones de mouillage (photographie 37 à 39). Selon l'origine géographique des plaisanciers, la plaisance peut donc revêtir différentes formes tant par les pratiques et les bateaux que par les infrastructures d'accueil.

Photographies 37 à 39

Ports de proximité sociale, ports de proximité géographique



37. Le port du Moulin-Blanc, Brest, juin 2000



38. Port d'échouage de Portsall, février 2004



39. Port-Lay, Groix, juillet 2005

La présence en nombre de voiliers habitables tels qu'au port du Moulin-Blanc (Brest) est d'abord le signe d'une proximité sociale entre les plaisanciers et leur port d'attache. Pour leur part, les port-abris, où dominent les petites embarcations à moteur, sont tout autant géographiquement et socialement proches de leurs usagers, à l'image de Portsall au nord-ouest du Finistère, indissociable du naufrage de l'Amoco-Cadiz, ou de Port-Lay, petit port groisillon qui abritait jadis de nombreux thoniers.

Crédit photographique : E. Sonnic

➤ Les plaisanciers des ports et bassins d'équilibre

D'une manière générale plus un bassin de navigation est considéré comme attractif et plus la proportion de plaisanciers allochtones sera importante, à la condition que les infrastructures portuaires et leur environnement respectif (animation, commerces...) répondent à leurs attentes. Dans les faits, plus les plaisanciers sont géographiquement éloignés de leur port d'attache, plus ils en sont proches socialement et économiquement. Les ports d'équilibre et leurs stations touristiques pourvues de casinos, de parcours de golf ou d'établissements de thalassothérapie, sont à la mesure du pouvoir d'achat de la clientèle visée : une population citadine au revenu supérieur à la moyenne et ayant ses

propres pratiques plaisancières (croisière, voile sportive...). Le yacht-club ou la société de régates est donc indissociable du port et du bassin d'équilibre. Cet éloignement géographique n'étant pas sans quelques contraintes malgré d'efficaces connections aux principaux pôles urbains (quatre voies, TGV), les intéressés optent régulièrement pour une résidence secondaire à proximité de leur anneau et / ou pour un navire habitable et confortable. Au Crouesty, port probablement le mieux équipé de Bretagne, sur une commune n'excédant guère 2000 habitants l'hiver (Arzon), on ne sera pas surpris de compter, parmi les plaisanciers signataires d'un contrat, 70 à 75 % de citoyens originaires des agglomérations Parisienne, Nantaise, Rennaise et Vannetaise pour la plupart. Nous avons pu observer dans notre second chapitre, comment l'appropriation de l'espace sur la commune d'Arzon s'est faite au dépend de PCS populaires et en faveur de classes sociales économiquement aisées et essentiellement citadines, la provenance géographique (Paris, Nantes ou Rennes) ne revêtant qu'une importance secondaire dans ces conditions.

L'exemple d'un bassin de navigation excentré en marge des aires d'influence de Paris, Nantes et Rennes, confirme qu'un port d'équilibre répond à une logique de proximité sociale avant d'être géographique. Aux abords du port de plaisance du Moulin-Blanc à Brest, premier port breton pour la capacité d'accueil (1465 anneaux), *deux lotissements d'une vingtaine de maisons chacun ont été construits dans les années 80 et 90 sur des terrains appartenant à des maraîchers aujourd'hui à la retraite. Le peuplement récent de ce quartier est très homogène et se caractérise par l'expression de la distinction. Distinction par le cadre de vie exceptionnel qui associe la proximité du port de plaisance, élément majeur dans la valorisation actuelle de l'image de Brest, à une végétation luxuriante favorisée par un microclimat.*⁵⁰²

Mais les plaisanciers des bassins d'équilibre ne se résument pas à cette proximité sociale. A Brest, les plaisanciers issus de PCS plus modestes occupent d'abord les très nombreux port-abris et zones de mouillage du secteur qui totalisent 2700 postes environ. Quant au bassin de la baie de Quiberon et du golfe du Morbihan, malgré ses trois ports d'équilibre (Le Crouesty, La Trinité-sur-Mer, Port-Haliguen) et quelques autres structures bien dotées en services portuaires (Vannes, Port-Blanc - L'Île-aux-Moines, Arradon...), 60 % de sa capacité d'accueil provient des petites structures faiblement équipées.

⁵⁰² LE GUIRRIEC Patrick, VIUDES Gérard, *Hiérarchie sociale et appropriation de l'espace le long de la frange côtière brestoise*, 1996.

➤ **Les plaisanciers des ports et bassins-escales et des ports et bassins-abris**

Les services et les équipements des ports et mouillages y sont moindre et la proximité géographique prime donc probablement davantage dans ces bassins. C'est d'ailleurs ce qui explique que parmi les 469 zones de mouillage que nous avons pu recenser, la plus importante n'excède pas 358 postes et qu'elle se situe au contact d'une agglomération déjà importante : Vannes. Rares sont celles qui dépassent 200 coffres et la grande majorité des zones de mouillage n'accueille que quelques dizaines de bateaux. Paroxysme de la proximité, plus d'une quarantaine présente moins de dix corps-morts, généralement sous forme d'AOT individuelles. Bien des port-abris découlent de la même logique même s'ils disposent souvent d'un peu plus d'équipements et de services. En fait cet éparpillement d'infrastructures modestes semble être à l'image de l'habitat dispersé propre à la Bretagne ; chaque village, chaque hameau côtier (ou presque) disposant de son port-abri ou de ses mouillages parfois sauvages.

Il est probable que la répartition par origine géographique des usagers des équipements légers diffèrent quelque peu selon le bassin de navigation auquel ils appartiennent. Dans les secteurs les moins touristiques et les plus éloignés des centres urbains, les plaisanciers sont presque tous (voire exclusivement) autochtones. Par contre, bien des petites communes, dépourvues d'infrastructures portuaires importantes mais ouvertes sur un bassin de navigation très attractif, présentent dans leurs mouillages une part non négligeable de plaisanciers originaires de grandes villes, ce qui explique en partie la part importante de voiliers habitables dans certains mouillages (photographie 40 et 41). Sans avoir pu nous donner de chiffres précis, le responsable des zones de mouillages de la municipalité de Baden dans le golfe du Morbihan (17 zones pour un total de 600 postes) estimait à environ 30 %⁵⁰³ les plaisanciers non originaires du département. Ces derniers provenaient essentiellement de l'Île de France et des agglomérations de Nantes et de Rennes. Plusieurs disposaient d'une résidence secondaire sur la commune. Les 70 % restants vivaient pour la plupart à Baden mais aussi dans les principales communes proches (Vannes, Auray, Arradon). Parmi eux, très rares étaient ceux vivant à plus de quinze ou vingt minutes de leurs bateaux.

⁵⁰³ CHEVRIER Bertrand, *Entretien du 20 juin 2000*, (propos recueillis par E. Sonnic).

Photographies 40 et 41

Zones de mouillages badennoises



Les voiliers habitables sont parfois bien représentés dans les zones de mouillage situées dans des bassins de navigation attractifs. Ils se concentrent notamment dans les zones toujours en eau comme dans l'anse de Baden (ci-contre en haut). Ailleurs, lorsque le tirant d'eau est faible, tel que dans l'anse de Locmiquel, toujours à Baden, on retrouve les petites unités à moteur, témoins d'une plaisance davantage autochtone.

Crédit photographique : E. Sonnic

➤ Les mutations de la plaisance trégoroise, un révélateur du désir de proximité sociale des plaisanciers avec leurs ports

Lorsque fut décidé de développer les télécoms et la recherche dans le Trégor, les élus locaux avaient-ils imaginé que cette politique volontariste serait par la suite à l'origine d'une mutation radicale de la plaisance locale ? En effet le développement des activités de recherche et développement (centre de recherche, technopôle, école d'ingénieur...) a non seulement engendré le doublement de la population de l'agglomération lannionnaise en l'espace d'une trentaine d'années, mais elle a surtout entraîné un changement profond de la structure sociale de ce secteur avec l'arrivée en nombre d'ingénieurs de recherche, de cadres, d'enseignants. Or, on sait désormais que si l'ensemble des PCS font du bateau, elles n'en font pas de la même manière, elles n'utilisent pas les mêmes embarcations et elles n'ont pas les mêmes besoins en terme d'infrastructures. Après quelques décennies de solde migratoire largement positif (nourri par des populations de mentalité citadines), le désir d'une plaisance de confort (pontons) et plus élitiste (voile) s'est fait sentir. Le développement des ports de plaisance de Perros-Guirec et Trébeurden (environ 700 anneaux chacun), dotés d'un panel d'équipement et de services relativement complet et surtout d'un bassin continuellement à flot, primordial pour les voiliers dans cette région d'échouage, ont en fait répondu aux attentes de ces nouveaux trégorrois ; la plupart des plaisanciers de « souches » restant pour leur part majoritaires dans les nombreux port-abris et zones de mouillage de la baie de Lannion et de la Côte de granit rose.

➤ **Un loisir de citadins**

Aujourd'hui, toute ville bretonne d'une certaine importance dispose d'un où plusieurs ports à la mesure de sa population, tant du point de vue quantitatif (potentiel d'accueil) que qualitatif (services et équipements) : Le Kernével pour les lorientais, Port-la-Forêt pour les quimpérois, Saint-Quay-Port d'Armor pour les briochins, Les Bas-Sablons et Port-Vauban pour les malouins, Pornichet pour les nazairiens, Le Moulin-Blanc pour les brestois, Perros-Guirec ou Trébeurden pour les lannionnais, Le Crouesty et La Trinité-sur-Mer pour Vannes. Le port trinitain attire également des plaisanciers alréens⁵⁰⁴, tout comme celui de Port-Haliguen (Quiberon). En outre, à trois exceptions près (Quimper, Saint-Nazaire, Quimperlé), les villes moyennes et petites disposeront de leur propre port-escale, souvent au cœur de la ville : Vannes, Saint-Brieuc, Morlaix, Auray, Concarneau, Douarnenez, Dinan, Redon. Certains de ces port-escapes et la plupart des ports d'équilibre accueilleront également des plaisanciers originaires des grandes agglomérations d'un vaste quart nord-ouest de la France (Paris, Nantes et Rennes en tête, Angers et Le Mans dans une moindre mesure). Le taux de ces plaisanciers diminuant avec l'éloignement, il sera faible dans les ports les plus à l'ouest de la péninsule bretonne (Le Moulin-Blanc, Port-La-Forêt...).

Dans le détail, les Nantais seront bien représentés dans les ports d'équilibre situés depuis les pertuis charentais à la baie de Quiberon. Les Rennais se partagent entre d'une part, les côtes de la Manche entre Granville et Saint-Quay-Portrieux, voire Perros-Guirec et Trébeurden, et les côtes atlantiques d'autre part, essentiellement en baie de Quiberon. Quant aux franciliens, de par leur nombre et les liaisons de transport dont ils bénéficient, on les retrouvera sur l'ensemble du littoral français (Normandie, Bretagne, Charente, Aquitaine, Méditerranée). Ils seront toutefois assez peu nombreux dans les zones côtières qu'ils jugent moins attractives ou moins faciles d'accès (Nord-Pas de Calais, Picardie, Cotentin, Finistère). Comme le rappelait R. Knafou dès l'avant propos de sa thèse, *le tourisme n'existe pas sans des villes pour le sécréter et, les sports d'hiver*⁵⁰⁵, au centre de sa réflexion, ou la plaisance, au cœur de la nôtre, ne font pas exception à la règle en tant qu'activités touristiques.

⁵⁰⁴ Alréen : habitant d'Auray.

⁵⁰⁵ KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, 1978.

A.3.2. Plaisanciers, pratiques plaisancières et inscription spatiale

Comme cela a été rappelé dans plusieurs travaux⁵⁰⁶, la pratique de la plaisance recouvre plusieurs formes de navigation qu'il convient de rappeler ici. Toutefois, se limiter à les énumérer tout en décrivant chacune d'entre-elles importerait peu. Les critères relatifs au type de bateau (taille, mode de propulsion) ainsi que ceux liés au profil du plaisancier (profession ou catégorie socioprofessionnelle, classe d'âge, lieu de résidence), sont généralement étroitement corrélés avec le mode de navigation pratiqué. Nous en avons déjà eu un aperçu. En outre, chaque pratique plaisancière s'inscrit à sa manière dans l'espace tant terrestre (le type d'embarcation impliquera fréquemment des services spécifiques, un certain type de port ou de mouillage) que maritime (les parcours en mer différeront d'une pratique à l'autre).

a) La pratique plaisancière : un indicateur du profil du plaisancier impliquant l'utilisation d'une certaine catégorie de navire,...

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

La **pêche-plaisance** (ou **pêche-promenade**) est une pratique largement autochtone, présente partout en Bretagne et même dominante dans les secteurs peu touristiques (Finistère nord, baie d'Audierne...). Elle est caractérisée par l'utilisation d'embarcations à moteur de petites tailles (souvent inférieures à 6 mètres) et non habitables. Les résultats d'enquêtes menées auprès des plaisanciers, soit dans le cadre de ce travail de recherche, soit pour d'autres études⁵⁰⁷ sont sensiblement les mêmes : les

⁵⁰⁶ BERNARD Nicolas, *Plaisance et nouvelle maritimité*, 1996.

HÉLARD Benoît, *Les ports de plaisance en Bretagne : bilan et avenir*, 1999.

RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

⁵⁰⁷ RETIÈRE Dorothée, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

pêcheurs-plaisanciers sont d'abord autochtones et souvent retraités. Leur domicile est à proximité de leur port ou mouillage d'attache (souvent moins de cinq ou dix minutes), ce qui leur permet d'effectuer des sorties en mer fréquentes, dès que le temps s'y prête, quelle que soit la saison. Ils sortent parfois seuls, le plus souvent possible en famille (avec leur conjointe, voire leurs enfants ou leurs petits enfants) ou entre amis. Les sorties en mer sont souvent programmées en fonction des marées et se limitent généralement à quelques heures ou une demie journée. Cette pratique est à distinguer de la **pêche sportive** (ou pêche au gros), pratiquée plus au large et beaucoup moins répandue en Bretagne.

La **balade en mer** est la pratique plaisancière la plus répandue. Elle concerne d'ailleurs l'ensemble des modes de propulsion (moteur, voile) ainsi que les navires de petites et de moyennes tailles (jusqu'à 8 ou 10 mètres), soit les plus nombreux (environ 90 % des navires immatriculés en France et même presque 95 % en Bretagne selon les chiffres des affaires maritimes). Elle est très largement dominante dans les bassins de navigation les plus touristiques. Pour reprendre un terme usité par N. Bernard,⁵⁰⁸ ceux qui la pratiquent sont des « *promeneurs* » pour qui la mer est un terrain de jeu qui se doit d'être rassurant. Ils effectuent donc des sorties à la journée, en famille ou entre amis, avec retour au port d'attache avant la tombée de la nuit et au sein d'un bassin de navigation conforme à leurs attentes (suffisamment protégé et présentant à leurs yeux un nombre satisfaisant d'objectifs de balades). Quelques promeneurs en mer suffisamment motorisés s'adonnent au **ski nautique**. Beaucoup moins répandu que la balade en mer ou la pêche-plaisance, cette pratique répond au besoin de sensations fortes ici indissociable de la vitesse. Plus que d'autres ses adeptes privilégieront les bassins à la fois ensoleillés, abrités des vents et de la houle (Mor Bras) et présentant de vastes étendues sans récif et sans haut fond.

De la chasse sous-marine à l'observation des écosystèmes marins en passant par la visite d'épave ou encore les séances d'entraînement en club, la **plongée en mer** revêt des formes relativement diversifiées. Mais les embarcations employées sont souvent les mêmes : des bateaux pneumatiques semi-rigides motorisés depuis lesquels il est aisé de plonger à l'eau. Ils sont par ailleurs employés pour des opérations de secours en mer, pour les interventions des affaires maritimes ou pour le service de rade de certains ports de plaisance. La plongée en mer étant une pratique plaisancière largement minoritaire,

⁵⁰⁸ BERNARD Nicolas, *Plaisance et nouvelle maritimité*, 1996.

ces navires pneumatiques sont davantage employés pour la balade en mer. Ils sont par ailleurs très aisément transportables et donc surtout stockés à terre, notamment à domicile. Pour cette raison, beaucoup de plaisanciers dépourvus de place de port optent pour de tels bateaux.

Autre forme de navigation minoritaire : la **voile sportive**. Elle concerne les adhérents de la Fédération Française de Voile (FFV). Ces derniers participent aux nombreuses compétitions locales, régionales, nationales voire internationales organisées par les yacht-clubs et autres sociétés de régates, ainsi qu'aux entraînements préparant à ces mêmes épreuves. Bien que minoritaire, la voile sportive est particulièrement développée en Bretagne comme le confirme les chiffres de l'INSEE relatif aux licenciés des clubs sportifs : la voile, neuvième sport le plus pratiqué au niveau national arrive en seconde position en Bretagne. Aucune autre région littorale ne rivalise dans ce domaine tant en valeur relative qu'absolue : 3^e sport en Corse, 4^e en PACA pour un peu moins de 18 % des licenciés « voile » français, 4^e en Poitou-Charente, 5^e en Basse-Normandie. Pour leur part, les clubs de voile bretons accueillent environ 30 % des licenciés français. Grâce aux entraînements d'hiver, la voile sportive a la particularité d'être pratiquée en toutes saisons.

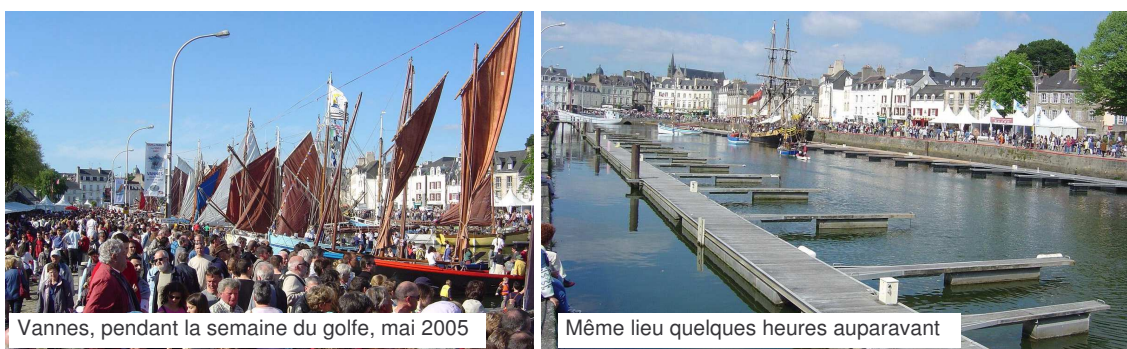
Depuis une quinzaine d'années la **navigation sur vieux gréements** se développe visiblement. De plus en plus de voiliers traditionnels, souvent remis en état par des structures associatives, sont exploités, soit par ces mêmes associations, soit par des collectivités locales, soit plus rarement par des entreprises. Ces différentes structures organisent des sorties en mer, généralement à la journée, et proposent éventuellement aux clients de participer aux manœuvres à bord. Quoique minoritaire, cette pratique existe désormais dans la plupart des bassins de navigation bretons. A l'origine de son expansion, le défi « Un bateau pour chaque port », lancé en 1989 à l'initiative de la revue *Le Chasse-Marée* en partenariat avec le quotidien *Ouest-France* et l'hebdomadaire professionnel *Le Marin*. Chaque collectivité désireuse *de participer à la construction ou à la restauration d'un voilier représentatif de la tradition locale*⁵⁰⁹ avait été sollicitée. Depuis les sinagos du golfe du Morbihan aux bisquines cancalaises en passant par les sloops langoustiers de Camaret ou les goélettes paimpolaises, de tels navires sont à nouveau présents dans la plupart des bassins de navigation. On les retrouve régulièrement rassemblés à l'occasion des différentes fêtes maritimes : *Brest* et

⁵⁰⁹ BRULEY Odile, Conseil régional Bretagne, *Patrimoine maritime en Bretagne*, 2001.

Douarnenez 92, 96, 2000 et 2004, Semaine du golfe dans le golfe du Morbihan photographies 42 et 43), *Fête du chant de marins* à Paimpol... Parallèlement, certains plaisanciers sont eux-mêmes propriétaires d'un voilier traditionnel. Il peut s'agir d'un ancien navire de travail ou bien d'un bateau de loisir des premières heures de la plaisance contemporaine : corsaire, vaurien, caravelle, muscadet, 420... autant de noms aujourd'hui considérés comme mythiques par beaucoup de plaisanciers.

Photographie 42 et 43

Le port de Vannes lors de la Semaine du golfe 2005



Crédit photographique : E. Sonnic

Comme à Vannes durant la Semaine du golfe 2005, l'affluence sur les quais est une constante lors des rassemblements de vieux gréements. Au préalable, les bateaux de plaisance occupant le port en temps normal, ont été transféré plus en aval conférant au bassin à flot une physionomie inhabituelle (ci-dessus à droite).

Si les pratiques plaisancières présentées jusqu'ici sont exclusivement ou presque confinées aux bassins de navigation, d'autres les débordent largement : la **croisière côtière** et la **croisière hauturière**. La première concerne une part non négligeable des navires présents dans les principaux ports (30 à 40 %), en général supérieurs à 6 ou 8 mètres, mais seulement 7 à 9,5 % de l'ensemble du parc immatriculé étant donné l'écrasante majorité de navires inférieurs à 6 mètres (près des trois quarts du total). Les plaisanciers s'y adonnant sont, globalement plus amarqués que les « promeneurs » ou les pêcheurs plaisanciers. Ils sont pour la plupart, des navigateurs à part entière au regard de leur expérience, et ont été sensibilisé très tôt (souvent dès l'enfance ou l'adolescence) à la navigation dans les centres nautiques, les écoles de voile ou au sein du cercle familial. Ils naviguent d'escale en escale en faisant fi des marges des bassins de navigation. Si à l'échelle nationale la répartition voile / moteur est relativement équilibrée parmi les bateaux de plus de six mètres, en Bretagne les voiliers représentent les deux tiers des navires au sein de cette catégorie de longueur, et donc au sein de cette pratique plaisancière. Parmi les plaisanciers « croisiéristes côtiers », les uns privilégieront

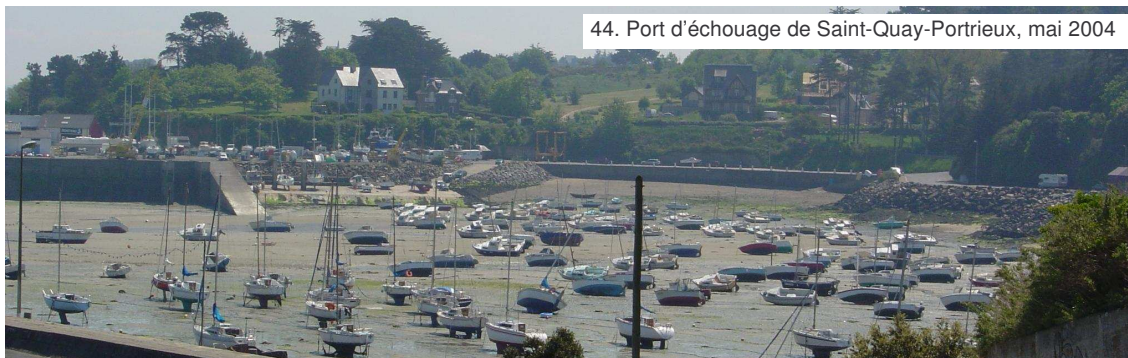
uniquement les escales d'un certain niveau de confort (pontons, panel conséquent de services portuaires...) tandis que les autres rechercheront des ports discrets et des mouillages forains, soit par souci d'économie, soit plus souvent par philosophie (aspiration à la tranquillité, désir de communion avec le lieu d'escale, repère de navigateurs...). La croisière hauturière est quant à elle très peu répandue. Les « croisiéristes hauturiers », parfois adeptes de la navigation circum-terrestre, sont exclusivement (ou presque) « voileux ». Ils sont en mesure de s'octroyer beaucoup de temps libre et disposent d'une grande expérience de la navigation. Leur pratique implique la traversée de vastes zones maritimes (parfois plusieurs centaines de miles sans escales), des navigations de nuits avec l'organisation de quarts de surveillance. Aussi, conformément à la réglementation en vigueur, leurs navires sont supérieurs à 10 mètres pour pouvoir affronter la haute mer. Mais si ces navires plus grands sont naturellement plus onéreux à l'achat et en entretien, leurs utilisateurs se distinguent bien plus culturellement qu'économiquement de ceux privilégiant d'autres pratiques plaisancières (balade en mer et pêche-promenade notamment). D'ailleurs, les adeptes de la croisière côtière et hauturière sont des plaisanciers parfois qualifiés d'*initiés* (N. Bernard, 1996) ou d'*élitistes* (D. Retière, 2003).

b) ... le choix d'un certain type de port d'attache...

Selon leur pratique favorite impliquant une catégorie de navire en particulier, les plaisanciers privilégieront un certain type d'infrastructure portuaire. Les bassins continuellement à flot sont d'abord le domaine des « quillards » et, d'une façon générale des bateaux les plus importants, que l'on pourra retrouver aussi dans certains mouillages toujours en eau. Il s'agit d'éviter que les voiliers ne se retrouvent sur le flanc à chaque marée. Parmi leurs propriétaires, les adeptes de la voile sportive choisiront de préférence les ports dotés d'une structure organisant des compétitions de type yacht-club ou société de régates. Reste qu'un voilier peut très bien stationner dans un port d'échouage à condition de béquiller (photographie 44 et 45). Néanmoins, ce type de port reste d'abord le havre des pêche-promenades, des barques, parfois des catamarans, bref des embarcations qui ne tombent pas lorsque la mer se retire. Autre domaine réservé aux petits bateaux à fond plat : les ports à sec. Mais ces « étagères à bateaux », telles que celles de Saint-Philibert (photographie 19, chapitre IV) sont encore peu nombreuses en Bretagne bien qu'elles n'aient jamais autant été développées que ces dernières années.

Photographies 44 et 45

Béquillage au port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux -vue d'ensemble et détail-



44. Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux, mai 2004



45.

Soit par souci d'économie, soit parce qu'ils sont en attente d'une place à flot dans un autre port, de nombreux plaisanciers optent pour l'échouage. Avec ce mode de stationnement, il est conseillé de béquiller si l'on possède un voilier. A Saint-Quay-Portrieux, en plus du port en eau profonde, existe aussi le port d'échouage, bien plus ancien, au sein duquel cette technique est largement employée comme le souligne la prise de vue ci-dessus et le détail ci-contre qui en est extrait.

Crédit photographie : E. Sonnic

c) ... et un bassin de navigation spécifique

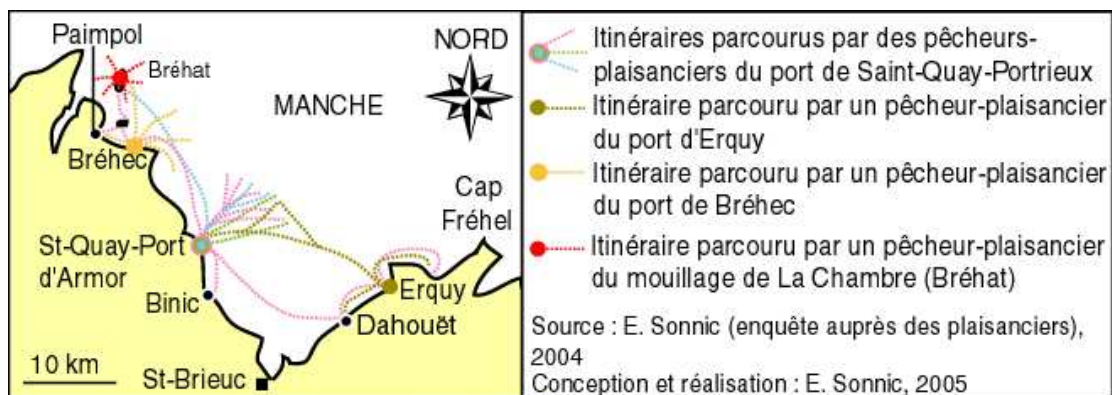
La relation entre bassins de navigation et pratiques plaisancières n'est pas unilatérale. Si ces dernières influent sur les dimensions de bien des bassins, ailleurs, des zones côtières semblent favoriser certaines pratiques et sont peu appropriées pour d'autres.

Conformément à la pratique qu'est la pêche-promenade, parfois assujettie aux horaires de marée et synonyme de sorties de quelques heures ou une demie journée, le bassin de navigation du pêcheur-plaisancier est souvent moins étendu que celui des autres pratiques à la journée (balade en mer, voile sportive, ski nautique...). Les itinéraires en mer de ceux que nous avons pu interroger l'attestent (carte 40). Certains bassins de pêche-plaisance sont confinés à une mer intérieure (golfe du Morbihan, rade de Brest, ria d'Étel...). Les bateaux de type pêche-promenade sont d'ailleurs bien souvent interdits de navigation à plus de cinq milles d'un abri, ce qui est amplement suffisant pour beaucoup, notamment en Bretagne nord. En effet, l'émiettement insulaire caractérisant le nord de la région, offre aux plaisanciers de multiples zones de pêche abritées, souvent situées à moins d'un ou deux milles de leur port ou mouillage d'attache : roches de Saint-Quay, archipel de Bréhat, multiples îlots du Trégor ou du Léon, etc. Par contre, les écueils et autres roches affleurantes sont autant de dangers pour la navigation, surtout dans ces zones à fort marnage où elles sont chroniquement

invisibles. Malgré les balises, les cartes marines ou les guides côtiers, la plupart des adeptes de la seule balade en mer, généralement moins autochtones, plus citadins, et moins initiés aux conditions locales de navigation, évitent parfois tout ou partie d'un bassin qu'il jugent plus dangereux. En toute logique, les bassins de navigation de la balade en mer correspondent davantage à une pratique hédoniste. On les retrouve sporadiquement en Bretagne nord (Côte d'Emeraude, baie de Saint-Brieuc), alors qu'ils couvrent l'essentiel du littoral méridional. Leurs dimensions dépendront d'une part de la localisation des escales permettant de revenir au port d'attache le soir et d'autre part du pouvoir d'attraction qu'elles exercent sur les plaisanciers. Quant aux bassins de la pêche-plaisance, ils existent sur l'ensemble du littoral régional et font partie intégrante, le cas échéant, des bassins de la balade en mer eux mêmes pouvant appartenir à des bassins de navigation plus vaste découlant d'une plaisance puissamment motorisée telle que celle existant dans le golfe Normand-Breton. A la manière d'une poupe russe, un bassin de navigation peut en cacher d'autres (carte 41).

Carte 40

Les itinéraires en mer de quelques pêcheurs-plaisanciers de la baie de Saint-Brieuc



Malgré la maigreur de notre échantillon de plaisanciers costarmoricaains, nous avons pu identifier précisément l'aire de navigation de chacun des adeptes exclusif de la pêche promenade (six personnes). Si l'un d'eux, au départ de Saint-Quay-Portrieux, parcourt l'ensemble du bassin entre Bréhat et Erquy (trame rose), les autres se bornent à un espace beaucoup plus modeste, conformément à la tendance dominante de cette pratique.

➤ **L'insularité, un facteur souvent prépondérant dans la structuration du bassin de navigation**

Le profil d'un bassin de navigation, en terme de dimension et de pratiques dominantes, est parfois fortement conditionné par la présence ou l'absence d'îles. Premier constat, les cinq premiers bassins de navigation bretons en terme de capacités portuaires et de pression de la demande, présentent au moins un objectif de balade insulaire : Belle-Île, Houat, Hoëdic et les îles du golfe du Morbihan pour la baie de Quiberon, Chausey pour

le bassin Rance-Maritime - Côte d'Emeraude, l'archipel de Glénan pour celui de la baie de la Forêt et de l'Odet, Bréhat pour la baie de Saint-Brieuc, Groix pour la rade de Lorient. En tant qu'objectifs de balade en mer les plus éloignés au large, ces îles jouent souvent un rôle indiscutable concernant la dimension des bassins de navigation. Mais le tropisme insulaire ne se vérifie pas systématiquement. Les caractéristiques des bassins de navigation de la mer d'Iroise : conditions de navigation plus difficiles (vents, courants, houle) ajouté à un certain éloignement des principaux pôles urbains pourvoyeurs de touristes (Paris, Nantes, Rennes...) épargnent (ou privent) les îles concernées de la plaisance de masse. Ouessant, Sein ou Molène, puisqu'il s'agit d'elles, restent probablement les destinations bretonnes les plus marquées par l'ascétisme, abstraction faite de la pêche-plaisance insulaire locale.

➤ **Les zones d'hivernage naturelles, autres éléments structurants des bassins de navigation**

Les zones d'hivernage naturelles sont indissociables des bassins de navigation présentant les plus grosses capacités d'accueil. Elles sont particulièrement adaptées aux équipements légers bien plus faciles à développer que ne le sont les aménagements portuaires plus lourds. Les cinq bassins cités dans le précédent paragraphe bénéficient d'ailleurs tous d'un golfe, d'une rade ou d'un estuaire (golfe du Morbihan, vallée de la Rance, Odet maritime, estuaire du Trieux, rade de Lorient) accueillant environ 1500 à 3000 bateaux de plaisance et jusqu'à 6600 dans le golfe du Morbihan ! Outre cette fonction d'hivernage, ces échancrures de la côte constituent souvent des objectifs de balades en mer appréciés des plaisanciers, britanniques en tête. Ils apprécient de remonter ces rivières surtout si un port qu'ils jugent agréable peut les accueillir (Tréguier, Morlaix, Auray, La Roche-Bernard...). Si les îles étirent les bassins vers le large, les abers, les rades et autres golfes les prolongent vers l'intérieur.

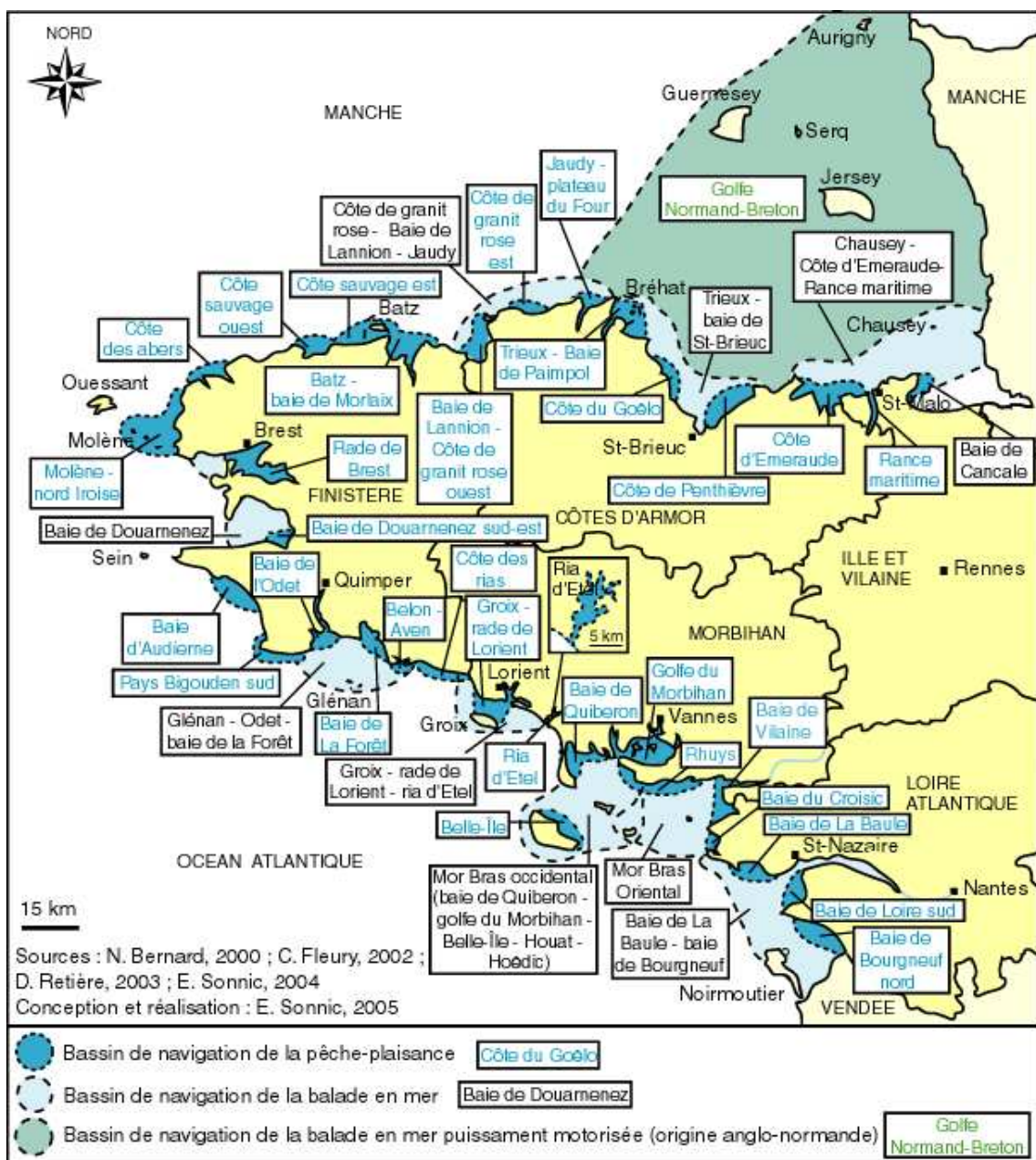
➤ **Bassins de navigation : les raisons du succès**

La recette du bassin de navigation à succès est somme toute logique. Sous réserve de l'intervention humaine (aménagement de ports et mouillages, politique d'équipement appropriée : voies de communication, hébergement, services...) les objectifs de balades en mer insulaires, l'ensoleillement, la proximité relative de grands foyers urbains, des zones naturelles d'hivernage sont autant d'atouts pour un bassin. Concernant la Bretagne on peut ajouter le très grand nombre de plaisanciers autochtones favorisé par une familiarité toujours vivace avec la mer, ainsi que la configuration géographique

péninsulaire : rares sont les habitants vivant à plus d'une heure d'un port ou d'un mouillage dans la région. On ne s'étonnera donc guère de l'identité des bassins ayant le plus de succès en France : ceux du Var et de la Côte d'Azur (celui des îles d'Hyères en tête), la baie de Quiberon - golfe du Morbihan, le bassin d'Arcachon, le golfe d'Aigues-Mortes, le bassin Côte d'Emeraude - Rance maritime, la rade de Marseille, les pertuis charentais. Ces bassins présentent les plus importantes capacités d'accueil et / ou les plus longues listes d'attente.

Carte 41

Des bassins de navigation multidimensionnels



Chaque secteur représenté sur cette carte constitue un bassin de navigation, une aire correspondant donc à une pratique plaisancière à la journée. Il apparaît clairement que leurs dimensions diffèrent d'une pratique à l'autre. En Bleu, les bassins de la pêche-plaisance (plus d'une trentaine) couvrent la plus grande partie du littoral mais sur des étendues maritimes restreintes contrairement à la dizaine de bassins de balade en mer en bleu ciel. Ceux-ci s'étirent plus au large, surtout lorsqu'ils bénéficient d'îles, mais ils couvrent un linéaire côtier moindre étant donné que cette pratique est très peu répandue par endroit, voire inexistante localement. Les puissantes vedettes largement présentes dans les grands ports de plaisance de Jersey et Guernesey, confèrent une dimension exceptionnellement vaste au bassin de navigation du golfe Normand-Breton au sein duquel cohabitent d'autres bassins plus conventionnels (baie de Saint-brieuc, Côte d'Emeraude - Rance maritime). Précisons que la plupart de ces bassins relèvent encore de l'hypothèse. L'ébauche ici proposée est basée sur le profil des flottilles respectives de chaque bassin. A partir de la taille des navires et des spécificités des infrastructures d'accueil (ports, mouillages), nous avons supposé la ou les pratiques dominantes.

B) DE L'INTÉRÊT ET DE LA PERTINENCE D'UNE GESTION PAR BASSIN DE NAVIGATION

B.1. Un cadre approprié pour une nécessaire mutualisation des moyens

En Bretagne, la plaisance est à l'image de l'habitat : dispersé. Ici, pas de structures supérieure à 1500 anneaux⁵¹⁰ telles qu'on peut en trouver sporadiquement sur la côte charentaise (port des Minimes de La Rochelle, 3300 anneaux) ou Aquitaine (port d'Arcachon, 2600 places) et régulièrement en Méditerranée où existent une douzaine de ports accueillant plus de 1500 bateaux. La plaisance bretonne, probablement la première de France en terme de bateaux accueillis, est celle des petites structures d'accueil (port-abris, zones de mouillage, port-escales de petite dimension). On peut se reporter au graphique 9 (Chapitre II) pour s'en convaincre : alors que la capacité d'accueil moyenne des ports du Languedoc-Roussillon s'élève à 840 bateaux (615 en PACA), celle de leurs homologues bretons est à peine supérieure à 280 postes. En revanche, ils sont beaucoup plus nombreux : environ 180 unités contre moins d'une quarantaine en Languedoc-Roussillon et un peu plus d'une centaine en PACA.

B.1.1. Une politique actuelle sans réel effet sur la plaisance d'intérêt local

Nous l'évoquons dans le précédent chapitre, ces petits ports, généralement publics, gérés par des communes ou des associations loi 1901, ont les budgets les plus modestes. Leurs moyens humains sont aussi les plus limités (souvent un à deux employés). Pour preuve, on peut évoquer l'opération « Ports propres et accueillants » du Conseil régional de Bretagne, révélatrice des difficultés d'investissement de ces petites installations de plaisance d'intérêt local.

⁵¹⁰ Le port du Moulin-Blanc devrait néanmoins largement franchir ce seuil dans les années à venir puisqu'un agrandissement d'environ 400 places est en projet. Il devrait proposer un total de 1865 places sur pontons.

a) La politique du Conseil régional de Bretagne en faveur de l'amélioration des infrastructures, des services et de l'environnement des ports de plaisance

Constatant l'hétérogénéité des ports de plaisance en terme de services et d'équipements et conscient de la nécessité de la mise aux normes européennes de ces installations, le Conseil régional de Bretagne décidait d'engager une politique interventionniste au milieu des années 1990. Quatre millions de francs de l'époque, soit près de 610.000 euros, sont alors consacrés annuellement aux ports de plaisance. Cette intervention concerne deux grands types d'actions : d'une part l'établissement de diagnostics qualité pour les ports, d'autre part des actions pour leur amélioration (aménagement, équipements, services, mises aux normes...). Annoncées en 1996, les premières aides sont attribuées l'année suivante.

➤ Les diagnostics « qualité »

Ces diagnostics, financés jusqu'à hauteur de 70 % par le Conseil régional, ont pour but d'établir un programme d'actions en vue d'atteindre certains objectifs dits « de qualité », la philosophie avancée par la Région dans une plaquette étant de favoriser *des ports de plaisance propres et accueillants*. Cela concerne des aspects tels que la préservation de l'environnement, la mise en valeur portuaire (cadre urbain et paysager) ou encore l'accueil et l'animation du site. Sur ces questions, les diagnostics doivent mettre en perspective les déficits des ports et proposer des actions pour y remédier.

➤ Les actions pour l'amélioration des ports

Les actions financées à cet effet sont identiques à celles préconisées par les diagnostics qualité. Par contre, le taux de subvention est moindre : 30 % plafonné à l'époque à 400.000 francs par opération (près de 61.000 euros). Concernant les actions environnementales à mener, il peut s'agir d'organiser le captage des rejets (eaux pluviales, eaux noires ou grises), l'assainissement des terre-pleins, la mise en place de containers ou de bacs pour les huiles usagées, l'installation de sanitaires, de stations de pompage ou d'aires de carénage aux normes. L'amélioration de l'accueil (outre la mise en place de sanitaires) peut passer par le développement des services d'escales (point météo, service de rade, ponton d'accueil, espace détente, etc.) ou par l'offre de produits nautiques tels que le *Point-Passion-Port*⁵¹¹. Quant aux aménagements paysagers ils vont

⁵¹¹ Le Point-Passion-Port est inspiré du Point-Passion-Plage. Ce concept, mis à disposition des collectivités et des gestionnaires portuaires, est né au début des années quatre-vingt-dix dans le but d'inviter un large public aux pratiques nautiques (voile légère ou habitable, navigation sur vieux gréements, kayak de mer, catamaran, etc.). Malgré une douzaine d'années d'existence, il est encore peu développé. On peut toutefois citer l'exemple de Crozon-Morgat qui dispose d'un tel produit nautique.

des promenades au mobilier urbain (réverbères, bancs...) en passant par la signalétique, la végétalisation du port, l'aménagement des terre-pleins ou des aires de stationnement. On peut regretter au passage que ces aménagements dits de mise en valeur soient fréquemment semblables d'un lieu à l'autre (jardinières stéréotypées et présentant le même type de fleurs, réverbères de front de port, mobilier urbain...). Insensiblement, on tend vers une uniformisation, par ailleurs amplifiée par l'urbanisation pavillonnaire dérivée du style néo-breton (toits en ardoises et façades aux tons blancs ou beiges).

b) Les résultats mitigés de cette politique régionale

Assurant 70 % du montant des diagnostics et 30 % de celui des autres actions, l'aide régionale pouvait légitimement laisser présager de très nombreuses améliorations dans les ports de Bretagne administrative. Après huit années, le bilan peut paraître satisfaisant à première vue (plus de 4,1 millions d'euros d'aide). Il est pourtant mitigé. Et pour cause : si le financement proposé à un port est important il ne couvre pas l'ensemble des frais et la différence est plus difficile à surmonter pour les structures portuaires les plus modestes qui sont aussi les plus nombreuses. En terme de politique portuaire, on assiste donc au renforcement d'une plaisance à deux vitesses : celle des ports préalablement les mieux dotés en moyens financiers, techniques et humains et celle des structures les plus modestes. Depuis 1997, les premiers ont largement développé les services aux plaisanciers, les systèmes anti-pollution, ainsi que l'amélioration et la mise aux normes de leurs équipements. On reconnaîtra le bien fondé de la politique régionale de ce point de vue, même si l'on peut être plus dubitatif quant à certaines actions évoquées dans le précédent paragraphe (aménagements paysagers, mobilier urbain...). En revanche, à quelques rares exceptions près, les petites infrastructures portuaires de plaisance sont largement restées en marge de ce dispositif, sans parler des zones de mouillage autorisées qui n'étaient pas concernées, éludant ainsi plus de 25.000 postes pour bateaux de plaisance.

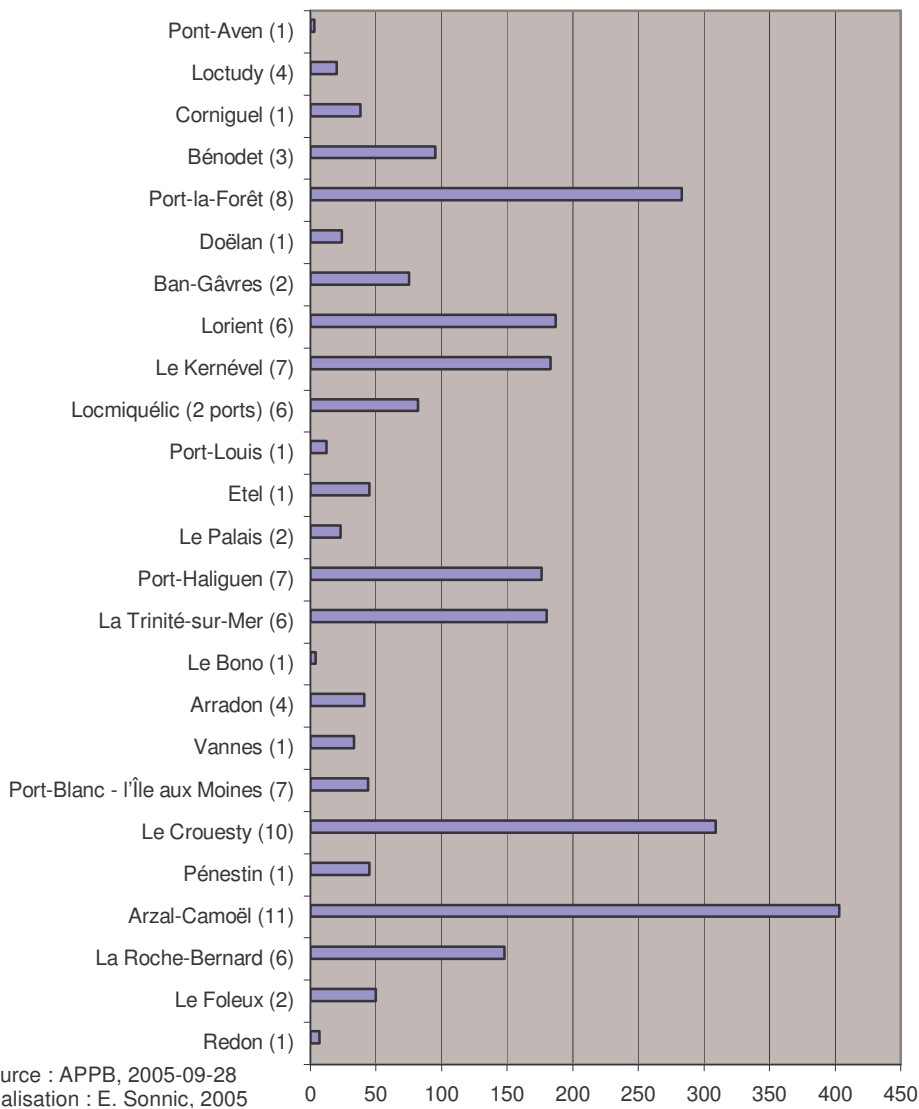
➤ Un succès auprès des principaux ports de plaisance

Depuis le lancement de cette politique, et sous réserve des financements alloués en 2005, 162 actions ou diagnostics ont été soutenus financièrement par la Région : un chiffre a priori assez satisfaisant mais qui l'est moins quand on sait que seuls 50 ports ont été concernés. Presque tous font partie des principales unités portuaires de Bretagne administrative (graphiques 40 et 41). Douze d'entre-eux, soit 24 % de l'effectif concerné, totalisent même 54 % des actions et 68 % du montant total des financements.

Graphique 40

Les ports subventionnés par le Conseil régional de Bretagne en K€ au 31 décembre 2004 (Bretagne sud)

(entre parenthèses, le nombre de subventions par port)



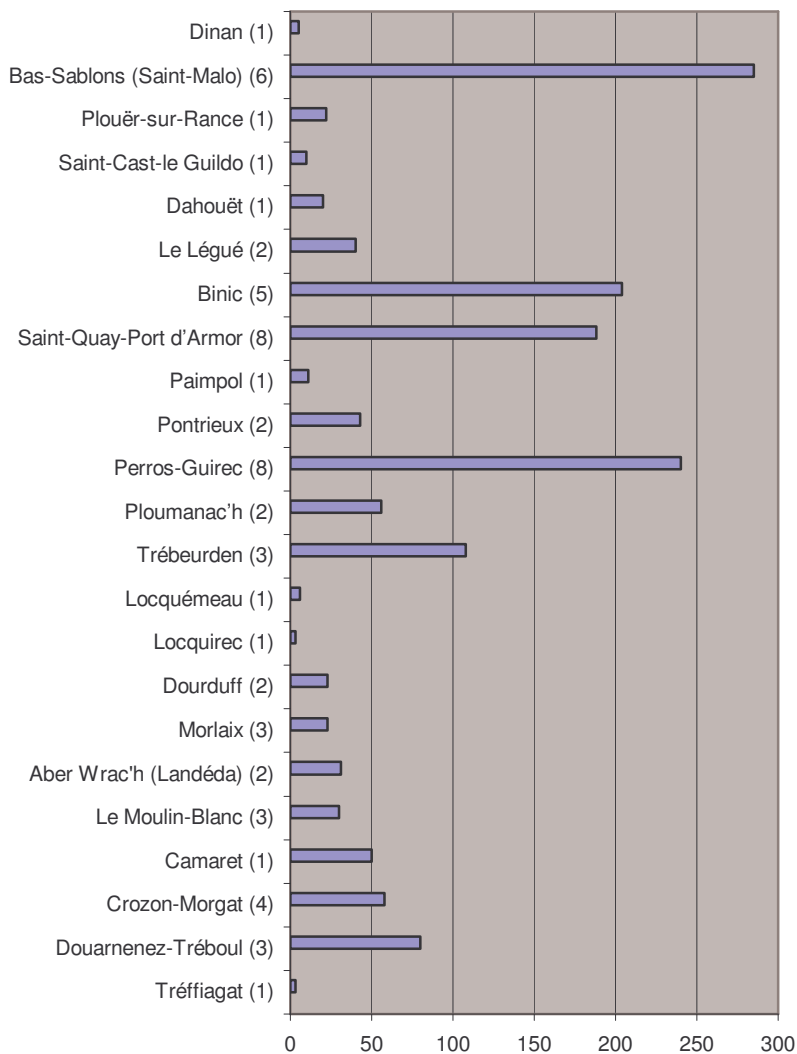
Source : APPB, 2005-09-28
Réalisation : E. Sonnic, 2005

Sur les 160 ports de plaisance recensés en Bretagne administrative, seuls 50 ont fait l'objet d'une demande de subvention de la région pour un diagnostic, une opération d'aménagement ou pour bénéficier d'équipements supplémentaires. De surcroît, les graphiques 40 et 41 nous apprennent que quelques ports concentrent la majorité des actions et des financements. Une douzaine a fait appel à l'aide régionale pour aux moins cinq actions (diagnostics compris). Parmi ces ports plus gourmands en subvention aucun n'a une capacité d'accueil inférieure à 450 postes. On relèvera plusieurs grands ports ayant bénéficié de six à huit financements (La Trinité-sur-Mer, Le Kernével, Port-Haliguen, Port-la-Forêt, Perros-Guirec, Saint-Malo, Saint-Quay-Portrieux...) et surtout Le Crouesty et Arzal-Camoël qui ont respectivement reçu dix et onze aides financières. Pour chacun de ces ports, le montant total des aides est compris entre 150.000 € (La Roche-Bernard) et plus de 400.000 € (Arzal-Camoël). Si l'on admet volontiers que les grands ports aient des besoins supérieurs au regard des fonctions qui leur incombent (manutention et accueil de grands bateaux -parfois de compétition-, services et équipements à la mesure de leur potentiel d'accueil...), on notera des différences importantes entre ports plus modestes, la plupart du temps relatives aux moyens du gestionnaire ou de l'organisme en charge des frais complémentaires : SEM, grande ou petite commune, EPCI... (cf. tableau 5).

Graphique 41

**Les ports subventionnés par le Conseil régional de Bretagne en K€ au 31 décembre 2004
(Bretagne nord et Iroise)**

(entre parenthèses, le nombre de subventions par port)



Source : APPB, 2005

Réalisation : E. Sonnic, 2005

Les graphiques 40 et 41 peuvent être appréhendés autrement que par la capacité portuaire ou le degré de services et d'équipements. Le type de gestionnaire ou l'organisme chargé d'assurer le reste du financement d'une action a également une grande importance (tableau 5).

Tableau 5

Les subventions régionales aux ports de plaisance en Bretagne administrative (1997-2004)

Port de plaisance de	Capacité d'accueil du port	Gestionnaire	Maître d'œuvre	Montant total des actions aidées en €	
Redon	141	CCI Rennes		7111	
Le Foleux (Béganne)	322	Syndicat Intercommunal du Port Plaisance du Foleux		50.336	
<i>Pénestin</i>	60	Mairie Pénestin		45.000	
La Roche-Bernard	521	SAGEMOR (SAEM)	SIPP La Roche Bd	148.073	
Arzal-Camoël	927		Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et Bases Nautiques du Morbihan (SMPPBNM)		403.010
Le Crouesty (Arzon)	1432				308.669
Port-Blanc - Île-aux-Moines (2 sites)	361				43.924
Arradon	300				40.916
La Trinité-sur-Mer	1250				180.102
Port-Haliguen (Quiberon)	1068				176.394
Locmiquélic (2 ports)	626				81.837
Vannes	334			Mairie Vannes	
Le Bono	49	Mairie Le Bono		4125	
Le Palais	341	Mairie Le Palais		23.416	
Etel	296	Mairie Etel		45.000	
Lorient	457	SELLOR (SAEM)	Communauté D'Agglomération du pays de Lorient	186.611	
Le Kernével (Larmor-Plage)	870			183.281	
Ban-Gâvres (Gâvres)	74			75.000	
Port-Louis	242	Mairie Port-Louis		12.300	
Doëlan (Clohars-Carnoët)	343	Mairie Clohars-Carnoët		23.690	
Pont-Aven	120	Mairie Pont-Aven		3150	
Port-la-Forêt (La Forêt-Fouesnant)	1010	SAEM Port-la-Forêt		282.896	
Bénodet	680	Mairie Bénodet		95.239	
<i>Corniguel (Quimper)</i>	25	CCI Quimper		37.684	
Loctudy	682	Mairie Loctudy		20.008	
Tréffiagat	244	SIVOM Tréffiagat - Le Guilvinec		3.156	
Douarnenez-Tréboul	785	Mairie Douarnenez		92.458	
Crozon-Morgat (Crozon)	789	Mairie Crozon		68.455	
Camaret	521	Mairie Camaret		49.850	
Le Moulin-Blanc (Brest)	1465	SOPAB (SAEM)		30.317	
Aber Wrac'h (Landéda)	82	CCI Brest		30.963	
Morlaix	200	CCI Morlaix		22.862	
Dourduff (Plouezoc'h)	65	Mairie Plouezoc'h	Mairie Plouezoc'h	23.462	
Locquirec	385	Mairie Locquirec		3339	
<i>Locquémeau</i>	140	Mairie Locquémeau		6014	
Trébeurden	700	SA SPPT (Société Port de Plaisance de Trébeurden)		107.948	
Ploumanac'h (Perros-Guirec)	400	Mairie Perros-Guirec		55.976	
Perros Guirec	730			240.298	
Pontrieux	170	CCI Côtes d'Armor		43.368	
Le Légué (Plérin – Saint-brieuc)	380			39.586	
St-Cast-le Guildo	234			10.290	
Paimpol	340	Mairie Paimpol		10.500	
Port d'Armor (St-Quay-Portrieux)	1030	Régie autonome du port	Syndicat mixte St-Quay	187.847	
Binic	600	Mairie Binic		203.940	
Dahouët (Pléneuf-Val-André)	539	Mairie Pléneuf-Val-André		20.310	
Dinan	110	Mairie Dinan		5236	
La Minotais (Plouër-sur-Rance)	394	Mairie Plouër-sur-Rance		22.258	
Bas-Sablons (St-Malo)	1216	Mairie Saint-Malo		284.940	
MONTANT TOTAL DES SUBVENTIONS REGIONALES (au 31 décembre 2004)				4.075.266	
Port de plaisance adhérent à l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB)					
<i>Port de plaisance non adhérent à l'APPB</i>					
Source : APPB, 2005 Réalisation : E. Sonnic, 2005					

En complément des graphiques 40 et 41, le tableau précédent apporte d'instructives informations. De par leur gestionnaire et le maître d'œuvre des actions à mener, certains ports seront avantagés. Ils peuvent en effet disposer de budgets significatifs, indispensables pour contribuer au financement de ces actions. Ils bénéficient également de moyens humains supérieurs et peuvent s'atteler plus aisément à la constitution des dossiers de demande de subventions. Les ports gérés par des sociétés d'économie mixte (SAGEMOR, SELLOR, SOPAB...) ont ainsi reçu plus de 56 % du montant total des aides allouées par la région. En tenant compte des ports administrés par les CCI, les syndicats intercommunaux, le privé ou les villes de plus de 10.000 habitants le volume des aides régionales correspond à 3097 K€ (plus des trois quarts du total). Les petites communes, pourtant largement majoritaires parmi les gestionnaires portuaires, sont donc peu demandeuses. Autre aspect instructif : on notera que seulement trois ports (en noir dans le tableau) n'adhèrent pas à l'APPB. Celle dernière entretient des liens privilégiés avec la région. Les 97 ports qui y adhèrent en 2004 sont généralement les plus au courant de la politique régionale ainsi que des procédures à suivre pour bénéficier des subventions qu'elle propose. Près d'un port APPB sur deux a donc bénéficié d'une ou plusieurs aides de la région alors qu'ils ne sont que 4,5% à en avoir fait de même parmi les ports non adhérents.

➤ **Un impact négligeable sur les petites structures d'accueil communales**

Plusieurs structures a priori modestes ont démarché la région et engagé des actions aidées. Mais la plupart d'entre-elles dispose de moyens supérieurs à la moyenne des petites structures. Saint-Cast-le Guildo, Pontrieux ou l'Aber Wrac'h sont par exemple gérées par une CCI et peuvent à ce titre bénéficier d'un budget supérieur à celui des petites ports communaux. Il en est de même pour Arradon, Port-Blanc - L'Île-aux-Moines ou Gâvres administrés par des SEM. Dans la liste des autres petits ports bénéficiaires la plupart n'ont pas engagé d'actions onéreuses. Les aides qu'elles ont reçues étaient souvent inférieures à 6000 euros : organisation du stockage des annexes à Locquirec, construction d'une barge pour le nettoyage du port à Tréffiagat, amélioration de l'accueil à Locquémeau, etc. On est loin des opérations ayant bénéficié d'environ 60.000 euros d'aide et engagées dans des grands ports : achat d'un élévateur pour grands bateaux à Lorient, construction d'une panne pour l'accueil des navires de compétition à la Trinité, d'une station de carburant à Arzal-Camoël ou encore d'un ponton d'accueil pour les multicoques à Port-la-Forêt.

Or, si les petites infrastructures n'ont pas besoin de tels investissements, elles n'en sont pas moins confrontées à des problèmes analogues à ceux des principaux ports : nécessité de mettre aux normes certains équipements (sanitaires, aires de carénage...), d'en entretenir d'autres (quais, cales, éléments de mouillages...). L'étude conduite par Act-ouest dans le cadre du schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor⁵¹² ainsi que celle menée par NEF pour le schéma de développement de la plaisance en

⁵¹² ACT-OUEST, Conseil général des Côtes d'Armor, *Schéma directeur de la plaisance*, 2003.

Finistère⁵¹³, font état de doléances de ce type de la part des gestionnaires des petites structures portuaires : besoin d'une opération de désenvasement (Beg Hent à Lannion, Plouguerneau en Finistère nord, Pont-L'Abbé en pays bigouden...), d'une mise aux normes de la zone de carénage (Beg Hent), souhait d'un bloc sanitaires à Saint-Jacut de la Mer, etc.

c) D'autres politiques publiques plus ou moins favorables aux principaux ports et marginalisant les petites structures

➤ **Les politiques Morbihannaise, Finistérienne et Costarmoricaine**

La politique morbihannaise est probablement la plus révélatrice de cette plaisance à deux vitesses, bénéfique aux grands ports de plaisance et délaissant les petites structures. Il faut en fait remonter au milieu des années soixante pour comprendre cette situation. A l'époque, alors que la plaisance contemporaine prenait son essor, les infrastructures portuaires spécialement destinées à cette activité étaient rares. Le Conseil général choisit alors d'accompagner cette activité par une politique d'équipement volontariste. Il s'appuie alors sur deux structures (La Trinité-sur-Mer et Port-Haliguen à partir de 1964 et 1966) et décide de lancer dans le même temps les études préliminaires pour la création du port du Crouesty qui accueille ses premiers bateaux en 1973. Dans cette première moitié de la décennie 1970 on assiste parallèlement à l'inauguration des ports d'Arradon et de Port-Blanc - L'Île-aux-Moines. Or, toutes ces infrastructures sont d'essence départementale. Jusqu'au milieu des années 1970, avant l'apparition de ports municipaux de plus en plus nombreux (Vannes, Auray...), le département a pour ainsi dire le monopole des ports de plaisance du littoral morbihannais. Il crée la SAM, un organisme de gestion spécifique, aujourd'hui remplacé par la Sagemor, qui résume alors la plaisance sur le territoire départemental. Depuis les années soixante, l'aide départementale en faveur de la plaisance est donc destinée aux seuls ports aujourd'hui gérés par la Sagemor. Pourtant, bien que cette SEM administre neuf infrastructures dont les quatre plus importantes du département pour un total de 6850 postes, elle ne résume plus la plaisance. Les autres ports du département totalisent plus de 6300 places tandis que les mouillages représentent environ 8600 corps-morts en 2005.

A l'instar de celui du Morbihan, le **Conseil général du Finistère** a engagé dès les années soixante une action précoce en faveur du nautisme et de la plaisance. Cependant, au début des années quatre-vingt, le plan nautique départemental finistérien, relayé par

⁵¹³ Nautisme en Finistère, Conseil général du Finistère, *Schéma de développement de la plaisance en Finistère*, 2003

le Livre Bleu du nautisme en Finistère à partir de 1986, témoignait d'une orientation politique qui n'excluait pas le développement des petites structures d'accueil (port-abris, zones de mouillage). Néanmoins, pour des raisons analogues au mode de financement régional actuel, les principaux ports de plaisance étaient les plus à même de solliciter l'aide du Conseil général.

Le Conseil général des **Côtes d'Armor** fit également l'objet d'un plan nautique départemental initié au début de la décennie quatre-vingt. Celui-ci planifiait la création de 8000 places pour la plaisance en misant essentiellement sur des ports dotés de pontons (Dahouët, Le Légué...), parfois au sein de nouvelles réalisations particulièrement lourdes (Saint-Quay-Portrieux, Trébeurden). Il est vrai qu'à l'époque, ce département accusait un retard important sur ces voisins : aucune structure continuellement à flot telle que les ports finistériens et morbihannais (Moulin-Blanc, Port-la-Forêt, Port-Haliguen, Le Crouesty, La Trinité-sur-Mer).

Aujourd'hui, s'appuyant sur les recensements des ports et mouillages réalisés ces dernières années par l'APPB à l'échelle de la Bretagne administrative, les conseils généraux du Finistère et des Côtes d'Armor affichent leurs ambitions en faveur des équipements légers (ports ou mouillages). Concernant le Finistère, les deux axes majeurs du Livre Bleu 2000-2006 résident d'une part, dans la recherche et le développement *des solutions d'aménagements portuaires, techniquement et économiquement viables, et les moins agressives pour le littoral*⁵¹⁴, et d'autre part dans le développement *des possibilités d'aménagement légers destinés aux petits bateaux*⁵¹⁵. Publié en 2003, le schéma de développement de la plaisance en Finistère témoigne des aides départementales affectées à cette activité. Les infrastructures légères, zones de mouillage comprises, y sont bel et bien prises en compte puisqu'en tant qu'équipement *non directement rentables nécessitant un appui financier du Conseil général*⁵¹⁶ elles font parties des priorités d'investissement. Le département finance à hauteur de 30 % les actions en faveur de l'environnement des ports et mouillages (traitement des eaux de carénage, des eaux noires ou grises) ainsi que des actions nécessaires au fonctionnement du port (aménagement de terre-pleins, de zone de stationnement, systèmes de rangement des annexes, amélioration des rampes de mise à l'eau). Les opérations concernant les

⁵¹⁴ Nautisme en Finistère, Conseil général du Finistère, *Schéma de développement de la plaisance en Finistère*, 2003.

⁵¹⁵ Ibidem.

⁵¹⁶ Ibidem.

sédiments (études sédimentologiques, dragage, traitement des vases...) sont aidées au cas par cas pour un taux maximum d'intervention fixé à 40 %. A ce sujet, l'*acquisition d'équipements de drainage dans un cadre mutualisé*⁵¹⁷ est préconisée. Enfin, les études relatives à l'organisation des mouillages bénéficient d'un soutien comparable (40 %). Si cette volonté d'action en faveur des équipements légers est affichée d'emblée dans les documents finistériens, elle est moins mise en exergue dans les diverses publications relatives au schéma directeur de la plaisance costarmoricaine. Mais elle a le mérite de figurer parmi les engagements du Conseil général qui annonce l'aménagement, l'extension ou l'amélioration des zones de mouillage. A l'instar des ports, elles feront l'objet d'aide financière à hauteur de 20 % pour les études et 25 % pour les travaux. Les conditions d'attribution veilleront au respect du paysage et à une meilleure gestion des déchets.⁵¹⁸ Dans le Morbihan, malgré un recensement plus précoce de l'ensemble des ports et mouillages en 1998, l'essentiel des moyens affectés à la plaisance par le département concerne les ports Sagemor.

➤ **Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique et Pays de la Loire : des priorités budgétaires éludant la plaisance**

Ce point n'est aucunement une critique de l'absence de politique pour la plaisance. N'ayant pas étudié les budgets des collectivités territoriales concernées et conscient qu'il y ait des points autrement prioritaires (logement, santé...), on se gardera de porter un jugement à ce sujet. Les lignes suivantes relèvent donc uniquement du constat.

Contrairement aux trois départements précédents, ceux de l'Ille-et-Vilaine et de Loire Atlantique sont relativement insignifiant sur le front de la plaisance. Nos visites approfondies de leur site web respectif se sont avérées infructueuses et nous n'avons connaissance d'aucun rapport d'activité, schéma directeur ou autre plan d'action d'origine départementale à ce sujet. D'ailleurs, on aura remarqué que le **Conseil général d'Ille-et-Vilaine** ne s'est pas joint à la politique régionale au contraire des trois autres départements de Bretagne administrative (Illustration 9 et 9 bis, chapitre III). A la décharge de ce département, et bien que Saint-Malo constitue un pôle majeur de la plaisance régionale, on soulignera que le linéaire côtier de d'Ille-et-Vilaine, de loin le plus modeste des cinq départements de ce point de vue, n'accueille « que » 6350 bateaux de plaisance dans ses ports et mouillages ; un chiffre bien en deçà de ceux des autres départements : 15.200 en Côtes d'Armor, 21.600 dans le Morbihan, 25.400 pour

⁵¹⁷ Ibidem.

⁵¹⁸ Conseil général des Côtes d'Armor, *Schéma d'orientation de la plaisance en Côtes d'Armor*, 2003.

le Finistère. Quant à la **Loire-Atlantique**, elle se situe également en retrait : 9500 places de ports et mouillages. Ceci explique peut-être en partie le moindre investissement du Conseil général dans ce département.

L'implication de la **région Pays de la Loire** dans le domaine de la plaisance est moins affirmée que celle de la région Bretagne. Longtemps l'instance régionale a misé sur le développement du tourisme rural, considérant que le littoral, en tant que *locomotive de l'industrie touristique ne nécessitait pas d'investissements publics lourds. L'initiative privée étant plus importante qu'ailleurs, on pouvait considérer que les richesses engagées permettaient d'en assurer durablement le développement.*⁵¹⁹ Il est vrai que sur notre terrain de recherche, les deux plus grands ports de Loire Atlantique (Pornichet et Pornic) ainsi que celui de l'Herbaudière (Noirmoutier) sont gérés par le privé tandis que les autres grandes unités de ce secteur sont régies par la CCI de Saint-Nazaire (Piriac, La Baule - Le Pouliguen). Dans ces conditions on comprend que les collectivités locales soient plus réticentes. La donne est évidemment différente en Bretagne administrative où dominant les ports publics.

En 1999, la région Pays de la Loire a néanmoins décidé d'engager une réflexion autour du développement touristique du littoral qui comprend entre autre un volet plaisance et nautisme. Notons que l'initiative fut interrompue par le naufrage de l'Erika qui avait *démontré, s'il le fallait, quelles étaient les conséquences sur l'ensemble de l'économie touristique régionale d'une baisse de fréquentation importante sur le littoral*⁵²⁰. Un groupe de travail s'intéressait spécialement aux possibilités de développement des capacités d'accueil et à l'évolution qualitative de ports de plaisance. Mais l'approche de la région n'étant pas sectorielle, les actions en faveur de la plaisance sont réalisées dans le cadre de contrats « Littoral » conclus avec une commune. En 2005, les résultats concernant la plaisance sont pour le moins discrets. On ne s'étendra pas davantage sur la politique régionale des Pays de la Loire bien en retrait de celles menées par d'autres régions : Languedoc-Roussillon, Poitou-Charentes, Bretagne, PACA, Basse-Normandie pour ne citer que les plus évidentes.

B.1.2. Les risques d'une politique inchangée

On gardera donc à l'esprit que parmi les sept collectivités régionales ou départementales de notre terrain de recherche (huit si l'on considère la Vendée), seules quatre

⁵¹⁹ BOISSY Marie-Christine, Conseil régional des Pays de la Loire, *Littoral atlantique : le plan nautique de la région Pays de la Loire*, 2003.

⁵²⁰ Ibidem.

interviennent visiblement en faveur de la plaisance : le Conseil régional de Bretagne et les conseils généraux du Finistère, des Côtes d'Armor et du Morbihan. Ils subventionnent un certain nombre d'actions pour l'amélioration des ports. On retiendra que les port-abris, du fait de leurs moyens plus faibles, sont mécaniquement mis à l'écart du système de mise aux normes et d'aide à l'amélioration des infrastructures de plaisance. Quant aux zones de mouillage, l'action régionale ne leur est pas destinée alors que certains gestionnaires font état de problème d'envasement (zone de mouillage du Yaudet à Ploulec'h près de Lannion, zones de Plouhinec et de Pouldreuzic en baie d'Audierne, de Névez en Finistère sud...), de réfection des infrastructures (mouillage du Yaudet), de carénage sauvage faute d'équipement (zones de mouillage de Lancieux). Ils bénéficient en revanche de l'aide des Conseils généraux dans les départements du Finistère et, dans une moindre mesure, des Côtes d'Armor. Mais, à l'instar des port-abris, il est peut-être difficile pour les gestionnaires de mouillages de contribuer aux divers financements compte-tenu des budgets dont ils disposent.

Sauf à vouloir supprimer les plus petites installations et par la même l'un des aspects les plus populaires de ce loisir, une politique conduite à l'échelle d'un réseau de ports et mouillages, de préférence appartenant à un même bassin de navigation, apparaît indispensable. De plus, les équipements légers vont bien au-delà du maintien d'une plaisance économique. Ils absorbent une part importante de la demande de places. Précisons que, pendant plusieurs années, alors que la demande de places portuaires était grandissante, les mouillages présentaient une alternative intéressante en offrant des possibilités de stationnement soit temporaires (en l'attente d'une place de port), soit définitives pour les plaisanciers se satisfaisant d'un poste sur bouée, parfois à l'échouage. Aussi, avec environ la moitié du potentiel d'accueil des zones de mouillages de métropole, et malgré l'une des demandes de places les plus fortes de France, la Bretagne tirait son épingle du jeu bien mieux que les autres régions convoitées (PACA, Languedoc, Aquitaine). Certes, depuis la fin des années 1990, ports et mouillages n'offrent plus guère d'élasticité dans certains secteurs, mais la pression de la demande, déjà extrêmement forte localement (golfe du Morbihan, baie de Saint-Malo...), serait sans aucun doute bien supérieure sans ce sas de décompression que constituent les équipements légers. Empreint de l'image d'Epinal du port de plaisance, paré de pontons dans un décor urbain ou de station touristique, il est parfois difficile d'avoir conscience du rôle d'équilibre joué par les mouillages.

B.1.3. Une solution : une politique par bassin plutôt qu'une politique par port

a) Les politiques portuaires isolées : une tendance lourde

Ce semi échec ou cette semi réussite de la politique régionale n'est donc pas à imputer à l'action menée mais plutôt à une tendance lourde selon laquelle les ports de plaisance sont généralement administrés isolément, concession portuaire par concession portuaire, sans forcément tenir compte des démarches engagées dans les ports voisins. Un peu comme si, au sein d'une agglomération, les communes n'adhérait à aucune forme d'intercommunalité, chacune devant alors assumer seule les politiques les plus coûteuses d'assainissement, de ramassage scolaire ou collecte des ordures ménagères. Au regard de leur budget, les plus petites communes ne pourraient garantir ces services pourtant indispensables. Or, toutes proportions gardées, les petites infrastructures portuaires sont dans une situation comparable. Il leur est difficile voire impossible d'assurer certains investissements : aire de carénage aux normes, station carburant, opération de désenvasement, etc. Et pourtant, cette autarcie portuaire est largement entretenue par une très grande majorité de gestionnaires de ports obnubilés par leur propres problèmes (sécurité portuaire, entretien et mise aux normes des équipements, développement des services, envasement...), préoccupations pourtant identiques chez la plupart de leurs homologues.

b) « L'interportuarité » à l'échelle du bassin de navigation : une clef pour pérenniser la plaisance de proximité

« L'interportuarité » pourrait être développée à l'échelle des bassins de navigation, tout au moins à celle de sous bassins actifs. Des syndicats interportuaires ou des conseils de bassin dotés d'un budget autonome pourraient voir le jour. Ils seraient notamment chargés d'organiser les opérations indispensables au bon fonctionnement des ports de plaisance (contrôle des corps-morts et des équipements, réfections des quais, désenvasement des concessions portuaires pour en favoriser l'accès, y permettre les manœuvres et dégager les corps-morts et les chaînes mères...) et réuniraient les acteurs concernés par la plaisance du bassin : gestionnaires portuaires, représentants des collectivités locales, EPCI, CCI, plaisanciers à travers les associations et les CLUPP⁵²¹, services de l'Etat (DDE, préfecture maritime, professionnels du nautisme, etc. Selon des

⁵²¹ Le CLUPP (Comité Local des Usagers Permanents du Port) comprend l'ensemble des plaisanciers titulaires d'une place portuaire qu'ils soient amodiataires (titulaires d'un anneau pour une longue période -généralement 15 à 35 ans-), bénéficiaires d'une garantie d'usage (renouvelable chaque année) ou d'un titre de location d'au moins six mois. Il est réuni une fois par an.

modalités à définir, certains de ces acteurs auraient un rôle d'arbitre et le pouvoir exécutif, d'autres ne seraient éventuellement présents qu'à titre consultatif. Chacun des membres du conseil exécutif participerait, en fonction des dividendes qu'il retire de la plaisance, au budget du conseil de bassin. Des personnels mobiles spécialisés (agents de maîtrise portuaires, techniciens...) rémunérés par le bassin de navigation et non plus par un port pourraient intervenir par voie terrestre ou maritime non plus dans un seul port ou mouillage mais dans plusieurs. Des agents administratifs portuaires, pour lesquels la proximité immédiate de l'eau est moins essentielle à leur fonction, pourraient également gérer plusieurs sites. De telles organisations existent déjà, mais le plus souvent à l'échelle communale lorsque qu'une municipalité est chargée de la gestion de plusieurs ports ou mouillages. Ces conseils de bassin s'inspireraient donc en partie des conseils portuaires⁵²² mais avec une différence de taille puisque ces derniers n'ont qu'un rôle consultatif.

Cette mutualisation des moyens humains, financiers ou encore techniques serait particulièrement bienvenue dans les bassins présentant de très nombreux bateaux de plaisance disséminés dans de nombreux équipements légers (port-abris, zones de mouillage). Il ne s'agirait évidemment pas d'équiper chacun d'entre-eux, mais de faire en sorte, qu'en l'absence d'infrastructure proche et bien équipée, un aménagement lourd ou coûteux (môle carburant, aire de carénage, cale ou grue de mise à l'eau...) puisse être localisé à proximité d'un maximum de plaisanciers. Dans une région où les port-abris et autres équipements légers représentent la majorité de la capacité d'accueil, la mutualisation des moyens apparaît comme une solution intéressante, en particulier d'un point de vue économique.

B.2. De l'intérêt de bassins de navigation articulés aux bassins de croisière

B.2.1. Le bassin de croisière, domaine de l'escale

Les plaisanciers croisiéristes ne sont pas les plus nombreux à sortir en mer, mais ils sont souvent les principaux animateurs de la vie portuaire (arrivées, départs, déambulation

⁵²² Organe consultatif, le Conseil Portuaire émet des avis sur les affaires portuaires (budget, tarifs, projets, sécurité...) Il est réuni deux fois par an au moins. Le Conseil portuaire d'un port communal est présidé par le Maire ou son représentant, parfois par le président d'une EPCI si le port a fait l'objet d'un transfert de gestion à son endroit. Le Conseil se compose de représentants de différents partis concernés par les affaires portuaires (gestionnaires, personnel communal, services déconcentrés de l'Etat, entreprises, CLUPP, CCI, Conseil général...). Dans les ports départementaux qui abritent parallèlement une activité de pêche ou de commerce, le Conseil portuaire comprend une section plaisance dont les membres sont sensiblement les mêmes.

dans le quartier portuaire...) ainsi que les plus rémunérateurs grâce aux dépenses d'escale. Les gabarits de leurs navires, notamment observés à Saint-Quay-Portrieux (photographie 26) ou au Crouesty, constituent souvent un signe extérieur de richesse au sein de la population plaisancière. Ils naviguent et consomment de ports en ports sans se soucier des marges inter-bassins. Beaucoup de bassins bretons bénéficient de cette manne financière qui permet de rentabiliser les ports de plaisance. Sans cet apport, difficile d'engager les investissements coûteux mais essentiels au bon fonctionnement et à la pérennité des ports (dragage, entretien des équipements...) à moins d'utiliser l'argent du contribuable au bénéfice des seuls usagers portuaires (plaisanciers, professionnels...), une option plus que discutable donc.

Les bassins ont ainsi tout intérêt à accueillir un maximum de bateaux de passage, ce qui est d'ailleurs encouragé par les réseaux portuaires existant en Bretagne. On rappellera l'opération *Passeport Morbihan* conduite par la Sagemor et qui concerne une large moitié est du bassin de croisière de Bretagne sud depuis la rade de Lorient à l'île d'Yeu (carte 18, chapitre IV). On peut également évoquer l'association *Transmanche marina* à laquelle adhèrent plus d'une vingtaine de ports en 2005 depuis la Mer du Nord à la Mer d'Irlande en passant par la Manche et même les îles Canaries. Quatre ports français y sont affiliés dont Saint-Quay-Portrieux (Port d'Armor) et Brest (port du Moulin-Blanc). A l'instar de la Sagemor, ce réseau propose également des tarifs d'escale préférentiels aux usagers affiliés aux ports concernés mais sur un espace beaucoup plus vaste recouvrant plusieurs bassins de croisières dont celui du golfe Normand-breton, de très loin le premier bassin de croisière français sur la Manche, et le bassin du Solent au sud du Hampshire, haut lieu du yachting bénéficiant de la proximité de Londres⁵²³, et assurément l'un des tous premiers bassins de navigation européens (carte 42). Au-delà des retombées économiques en faveur du tissu économique local, évoquées dans notre second chapitre et qui intéressent en premier lieu la commune accueillant le port de plaisance, ces ententes entre gestionnaires portuaires favorisent la rotation des navires et permettent de relouer un maximum de postes.

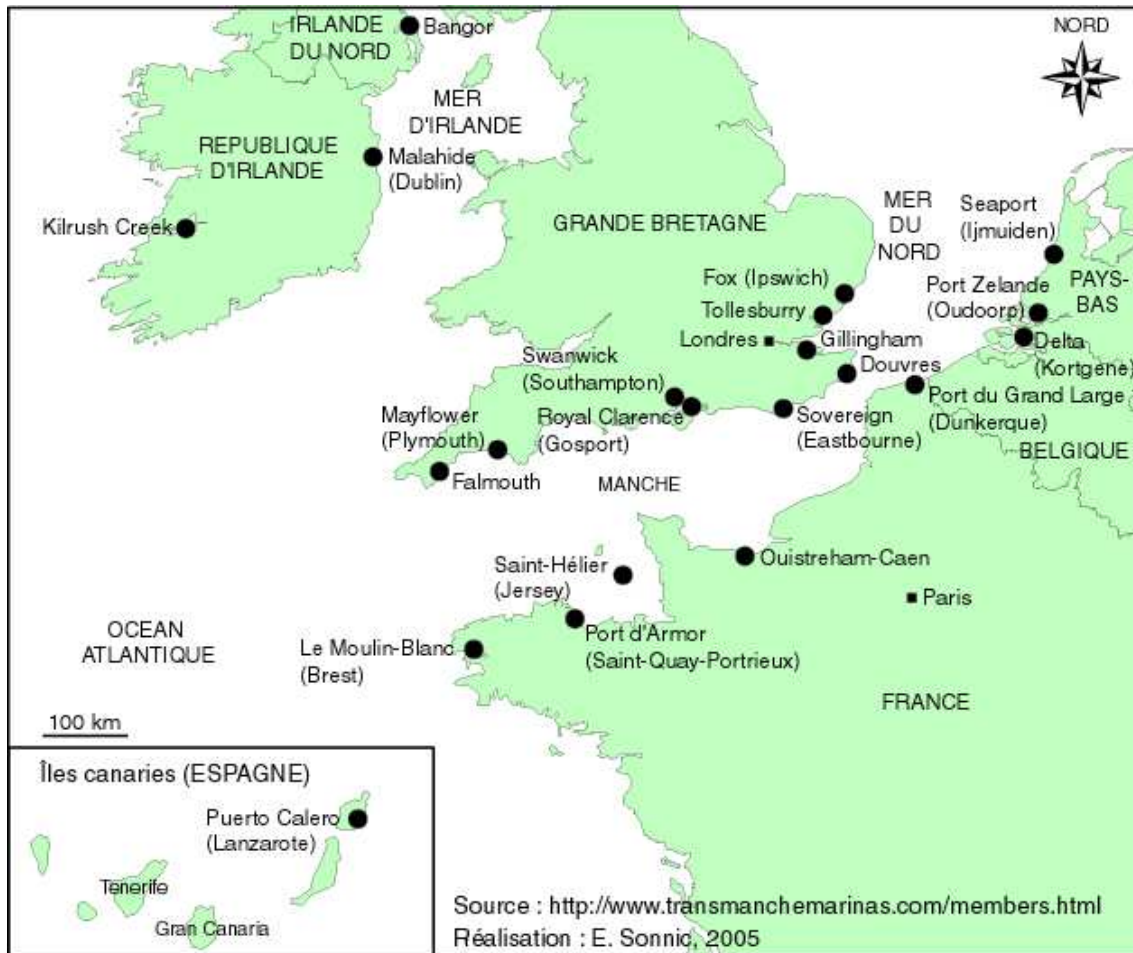
Ayant constaté, à travers nos enquêtes menées en baie de Saint-Brieuc et en baie de Quiberon - golfe du Morbihan, que la plupart des adeptes de la croisière côtière fréquentait un bassin de croisière en particulier (golfe Normand-Breton ou bassin de croisière de Bretagne sud), il semble pertinent d'adopter une double approche : par

⁵²³ RETIÈRE Dorothee, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

bassin de navigation d'une part et à l'échelle du bassin de croisière d'autre part mais en prenant soin d'articuler les deux.

Carte 42

Le réseau Transmanche Marina



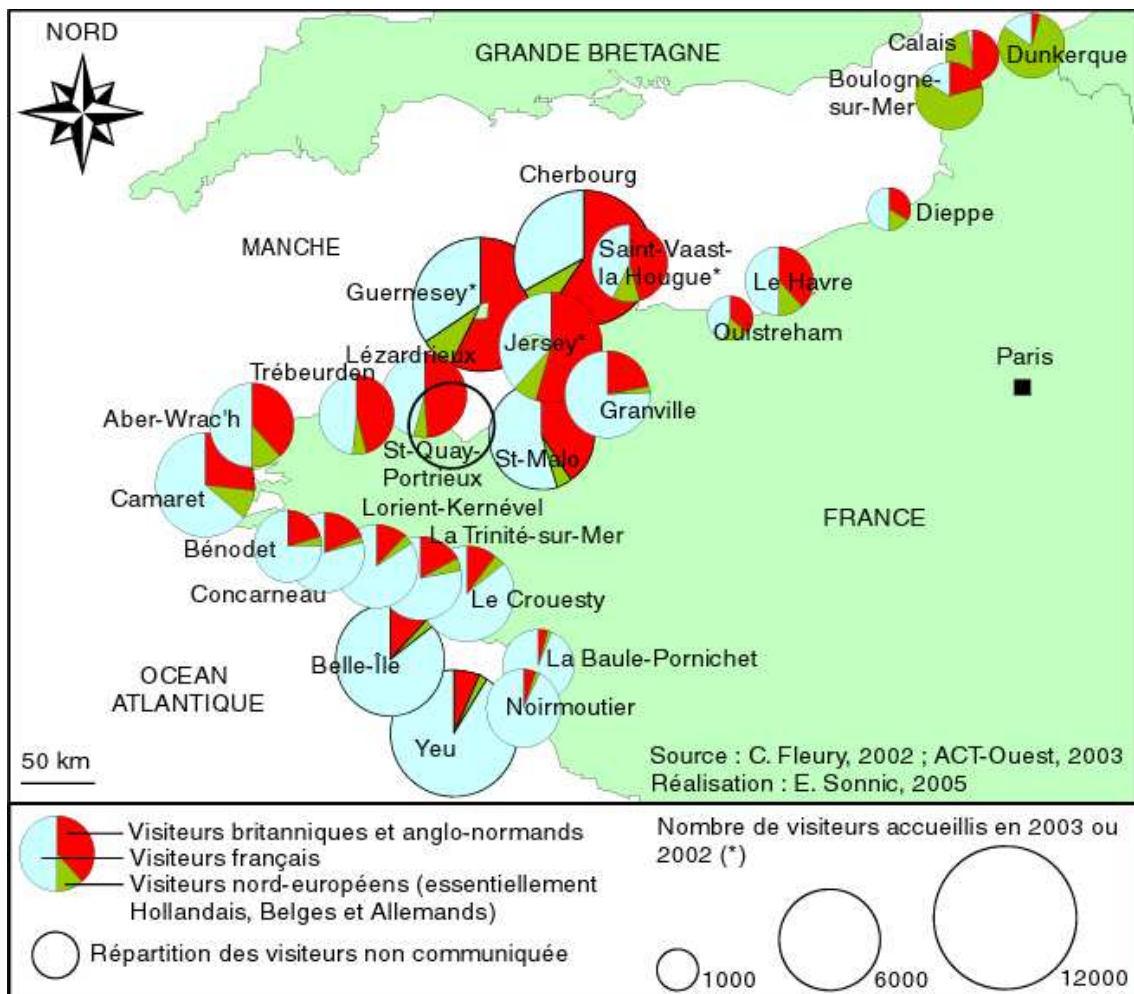
Le réseau Transmanche Marina concerne 21 ports en 2005, pour la plupart situés sur les côtes de la Manche et du sud de la Mer du Nord. Les plaisanciers bénéficiaires ont une remise de 50 % en cas d'escale dans l'un des ports adhérents. Les gestionnaires portuaires, conscients des retombées économiques relatives à l'escale, favorisent ainsi le passage dans les ports du réseau. On notera l'absence de deux ports majeurs : Chantereyne à Cherbourg et Saint-Peter à Guernesey, probablement les deux premiers ports européens en terme d'escale, mais qui, de par leur position de tête de pont entre Angleterre et France, sont inévitables pour bien des plaisanciers. Ne pas adhérer au réseau ne leur est donc aucunement préjudiciable.

Le bassin de navigation pourrait être le cadre d'action de base, celui d'une politique d'équipement et d'une mutualisation des moyens tandis que le bassin de croisière pourrait voir le développement ou le renforcement des partenariats interportuaires afin de favoriser l'escale entre les ports d'équilibre et les principaux port-escales. Il s'agit en effet des ports les plus susceptibles de garantir un accès permanent ou presque, une qualité précieuse et déterminante quant au choix des plaisanciers en provenance d'autres

horizons. A ce titre, l'aire d'influence de ces ports déborde largement celle de leur bassin de navigation respectif. Il revêtent un intérêt régional, voire supra régional ou international au regard de la nationalité des plaisanciers de passage (carte 43). Les flux transmanche peuvent également en témoigner (carte 44).

Carte 43

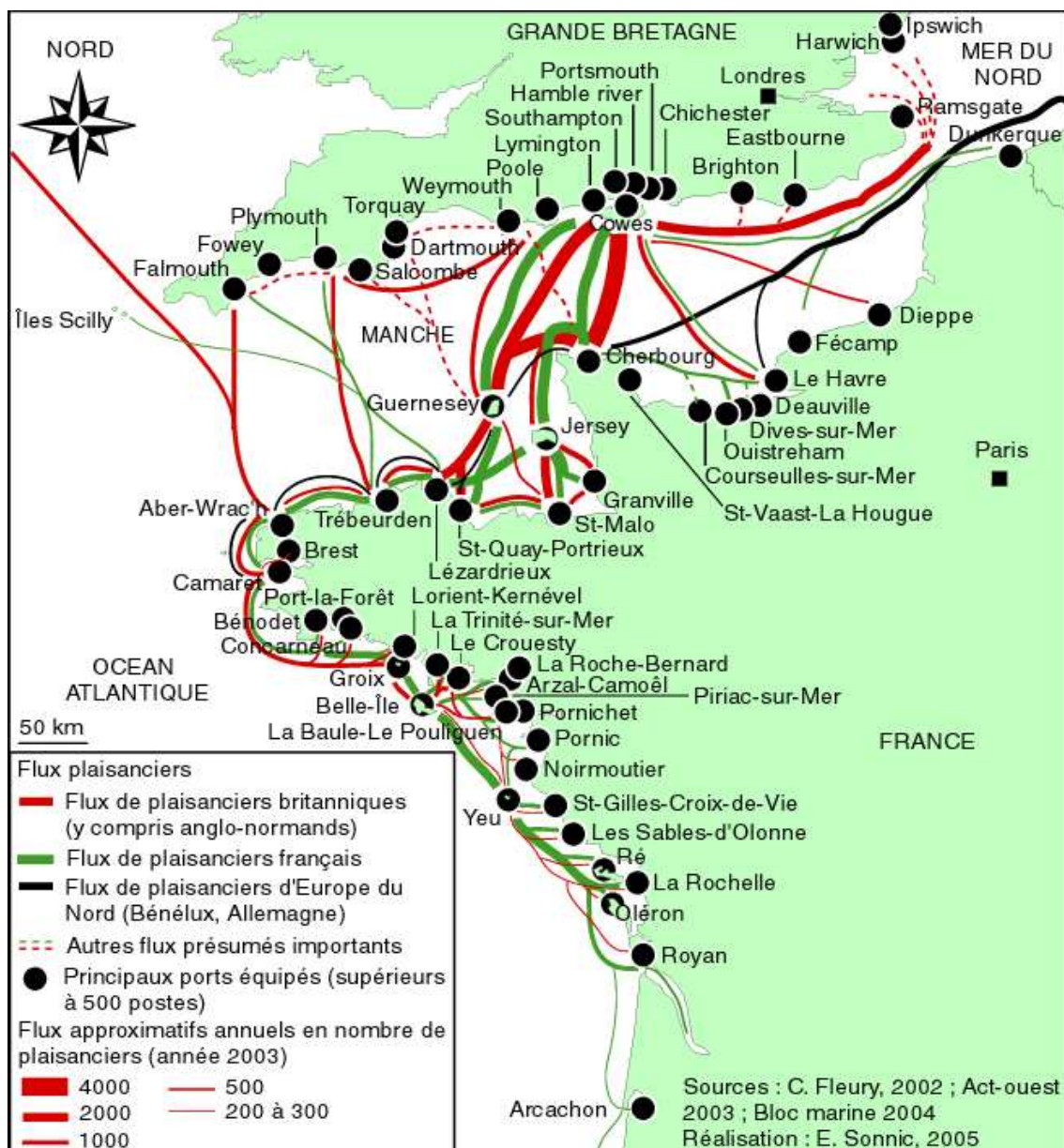
Les plaisanciers visiteurs selon leur nationalité dans les ports français de la Manche et du bassin de croisière de Bretagne sud en 2003



Cette carte souligne le rôle prépondérant de la proximité de l'Angleterre et des îles anglo-normandes dans la fréquentation des ports de Bretagne nord. Majoritaires à Lézardrieux, la part des britanniques décroît au fur et à mesure que l'on approche de la Bretagne sud. La fréquentation par les nord-européens répond de la même logique. Ils sont les plus nombreux dans les ports du Nord-Pas de Calais (exception faite de Calais qui entretient des liens privilégiés avec l'Angleterre) et deviennent rares plus à l'ouest même si, dans l'absolu, beaucoup sont recensés jusqu'à Camaret, inévitable tête de pont entre Manche et Atlantique. Autre enseignement apporté par ce document : la demande de places de port est de deux types : une demande annuelle, caractérisée par la longueur des listes d'attente (cartes 12, 13 et 15, chapitre IV) et une demande d'escale, essentiellement saisonnière, qui justifie aujourd'hui quelques projets portuaires (créations ou réaménagements) en Bretagne nord aux yeux des professionnels de la plaisance.

Carte 44

Les flux de la croisière côtière en Manche et dans le golfe de Gascogne



On appréhendera cette carte avec précaution car elle résulte de cartographies réalisées par un étudiant pour l'agence Act-ouest. Si bien des flux nous semblent être représentatifs du trafic plaisancier (d'autres travaux tels que ceux de C. Fleury le confirment), on peut s'étonner de la faiblesse ou de l'absence de flux localement. Aussi avons nous pris la liberté de matérialiser des flux présumés (en pointillés) et de mentionner certains ports majeurs supérieurs à 500 anneaux et qui sont assurément diffuseurs de plaisanciers croisiéristes et probablement aussi des lieux d'escale. Parmi eux citons Fowey (1500 anneaux), Salcombe (2000), Dartmouth (3500) ou encore Brighton (1300). Précisons que ne sont représentés que les flux de la croisière côtière. Ceux de la balade en mer, majoritaires dans de nombreux bassins de navigation et en particulier sur les îles proches du continent (Groix, Belle-Île, Yeu...), ne sont pas pris en compte. Par contre cette carte illustre l'influence considérable de la proximité relative de l'Angleterre pour la plaisance bretonne ainsi que le rôle majeur de Cherbourg et des îles anglo-normandes, têtes de ponts entre les deux rives de la Manche.

B.2.2. le bassin de navigation, un cadre approprié pour favoriser localement la mobilité des bateaux de passage et les retombées économiques

Ces ports très accessibles, points nodaux et éléments structurants des bassins de croisière, peuvent ensuite servir de base aux plaisanciers extérieurs pour rayonner au sein des bassins de navigation et rejoindre d'autres lieux d'escale qui s'offrent à eux en fonction des marées et des courants.

Bien des bassins de navigation présentent une grande diversité d'escales. De la station touristique dotée d'un port d'équilibre aux ports traditionnels en passant les mouillages forains, toutes sont bien connues des plaisanciers locaux, même s'ils ne s'y rendent pas ou peu puisqu'ils connaissent parfaitement ces sites. Par contre plusieurs équipages de passage que nous avons rencontré se détournent de certaines escales ou n'ont pas conscience de leur intérêt, voire de leur existence. En tant qu'usagers d'un ou plusieurs bassins de croisière, ils n'effectuent guère plus d'une ou deux escales par bassin de navigation, parfois plus lorsque les objectifs de balades, notamment insulaires, sont nombreux. En période de navigation, ces équipages sont pourtant les plus dépensiers. Lorsqu'ils connaissent les lieux d'escale, les raisons qu'ils invoquent sont souvent liées aux difficultés d'accès (hauts fonds, tirant d'eau, tirant d'air en cas de présence de ponts) ou de stationnement (absence de pontons ou de quais accostables), au manque parfois supposé de services (eau, électricité...). Il est vraisemblable qu'à peu de frais (à l'échelle d'un bassin et non d'un port), bien des sites pourraient tenter davantage de plaisanciers : mise à l'eau de petits pontons flottants ou de services de rade lors de la saison estivale, repousser par endroit les vases pour permettre l'accès de bateaux au tirant d'eau conséquent, communication au sein des ports d'équilibre et des principaux port-escales pour présenter la diversité des objectifs de visite au sein du bassin de navigation ainsi que les dates des diverses manifestations s'y déroulant, etc. Comme nous l'affirmait un ancien responsable portuaire du port de Vannes⁵²⁴, un parcours jalonné à destination des plaisanciers pourrait être proposé aux plaisanciers dans le golfe du Morbihan car ce site présente une grande diversité d'escales : ports en milieu urbain, escales insulaires, mouillages épousant le lit des rivières ou occupant les nombreuses anses de la Petite Mer, etc (photographies 46 à 52). Les itinéraires proposés pourraient également être thématiques. Dans sa thèse, D. Retière⁵²⁵, propose à cet effet différents parcours possibles dans le Mor Bras (dont le golfe du Morbihan fait partie) : l'un reliant

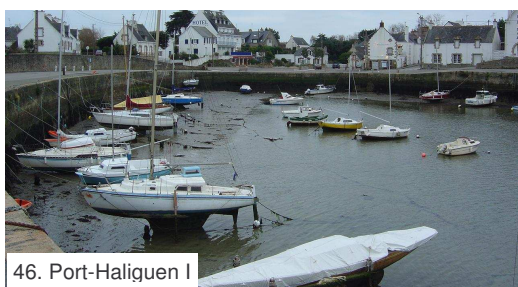
⁵²⁴ LE NORCY Jean-Yves, *Entretien du 17 avril 2000* (propos recueillis par E. Sonnic).

⁵²⁵ RETIÈRE Dorothee, *Les bassins de plaisance : dynamiques et structuration d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

les petites cités de caractères et autres vieilles villes portuaires (La Roche-Bernard, Vannes, Saint-Goustan, Le Palais, Port du Bono), un autre les escales tranquilles à l'écart des lieux de consommation (port-abris et mouillages forains insulaires, mouillages de la rivière du Bono, rivière de Pénerf...) et un dernier rejoignant les lieux historiques du yachting local (Conleau, l'Île aux Moines, Port-Navalo, Le Bono, Sauzon, Port-Haliguen, La Trinité-sur-Mer...).

Photographies 46 à 52

Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon



46. Port-Haliguen I



47. Port-Navalo



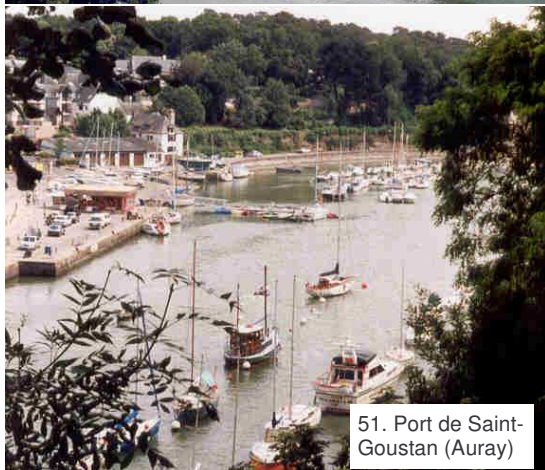
48. Mouillages sur la rivière du Bono



49. Zone de mouillage de Conleau (rivière du Vincin)



50. Port d'échouage du Bono



51. Port de Saint-Goustan (Auray)

Depuis les ports en milieu urbain (Saint-Goustan), parfois hauts lieux historiques du yachting local (Port-Haliguen, Le Bono, Port-Navalo) aux nombreux mouillages insulaires (Île d'Arz) ou épousant le tracé des rivières (Le Vincin, rivière du Bono), le golfe du Morbihan et la baie de Quiberon offrent un grand nombre de possibilités d'escales, accessibles en fonction des horaires de marée et parfois méconnues, au contraire de lieux plus réputés pour la plaisance (Belle-Île, La Trinité, Vannes, Le Croesty...). Beaucoup d'autres sites auraient pu être cités dans ce secteur (Port d'Orange, Pénerf, Locmariaquer...). Ailleurs en Bretagne, plusieurs bassins de navigation présentent une diversité comparable d'objectifs de promenade en mer : Côte d'Emeraude - Rance maritime, baie de Saint-Brieuc - Trieux maritime, rade de Brest, Odet maritime - baie de la Forêt - Glénan, Rade de Lorient - Groix, baie de Vilaine.



52. Mouillages à l'Île d'Arz

Crédit photographique : E. Sonnic

C) CONCLUSION DU CHAPITRE VII : LES BASSINS DE NAVIGATION, UN FLOU TERRITORIAL PERSISTANT

Les bassins de navigation sont les territoires des pratiques plaisancières les plus répandues (pêche-promenade, balade en mer). A ce titre, les adopter dans une perspective de gestion est probablement pertinent. La logique de ces bassins est celle des sorties en mer à la journée avec retour avant le soir au port ou mouillage d'attache ou encore au point de mise à l'eau auquel a eu recours l'utilisateur d'un navire transportable (une cale, une plage ouverte sur un chenal...). Ces pratiques en mer impliquant également des flux à terre, il importe de repérer les espaces concernés en arrière du trait de côte à partir des bassins repérés ou présumés (cartes 34 et 41). Force est de constater qu'il est difficile d'arrêter un nombre précis de bassins étant donné le grand nombre de sous-bassins plus ou moins actifs (Rance maritime, rade de Brest, ria d'Étel, golfe du Morbihan...) et les chevauchements possibles de ces espaces de pratiques. Par ailleurs, les marges de ces aires de navigation sont parfois relativement floues, tandis que les bassins présentent différents types de profil : bassins d'équilibre présentant l'ensemble des pratiques plaisancières existant en Bretagne, bassins d'abri faiblement équipés se résumant à la seule pêche-promenade, etc. Néanmoins, à partir des observations et des conclusions faites jusqu'à présent, on peut raisonnablement avancer une fourchette de quinze à vingt bassins de navigation au large des côtes bretonnes ; des bassins dont on peut assez facilement déduire la ou les pratique(s) dominante(s) et à partir desquels on peut essayer d'identifier une extension terrestre adéquate en terme de gestion.

CHAPITRE VIII

BASSINS DE NAVIGATION ET BASSINS DE CROISIÈRE, DES TERRITOIRES DE GESTION APPROPRIÉS SOUS RÉSERVE D’EXTENSIONS TERRESTRES COHÉRENTES

A) AU DELÀ DES PORTS ET MOUILLAGES, QUELLES EXTENSIONS TERRESTRES AUX BASSINS DE NAVIGATION ?

Conscients des répercussions en mer et à terre de certaines activités côtières, des géographes ont réfléchi à une entité territoriale recouvrant à la fois un avant pays maritime et un arrière pays terrestre. On évoquera le pays maritime, indissociable des travaux d’Y. Lebahy⁵²⁶. Concernant la thématique considérée pour ce travail de recherche, le bassin de plaisance, décrit et analysé dans une thèse en 2003⁵²⁷, répondait à ce besoin d’une entité géographique à cheval sur la terre et la mer. Néanmoins pour les raisons spécifiées dans le chapitre VI (entité très vaste du côté terre, recouvrements de bassins particulièrement nombreux sur ce même versant terrestre), le bassin de plaisance est vraisemblablement peu fonctionnel dans une perspective de gestion de l’activité de plaisance.

A.1. Prendre en compte les logiques de localisation des entreprises de la filière nautique

A.1.1. Les entreprises de la filière nautique et l’accès à l’eau

La localisation des entreprises qui vivent de la plaisance (chantiers navals, accastillage, voileries...) est un premier élément conditionnant les flux terrestres de la plaisance. Les parcours terrestres des plaisanciers résultent de leur lieu de domiciliation, de celui de leur port ou mouillage d’attache, d’un point de mise à l’eau s’ils utilisent un navire transportable, de leur lieu d’hivernage éventuel et de la localisation des entreprises de la filière plaisance. On rappellera que, parmi ces dernières, la plupart se situent dans une frange côtière de quelques centaines de mètres, voire quelques kilomètres. La répartition géographique des entreprises costarmoricaines, observée dans le chapitre VI (carte 31) le confirme. Nombreuses sont celles qui ont besoin de la proximité immédiate de l’eau pour la mise à l’eau des navires (photographies 53 et 54). Dans le cas contraire, les

⁵²⁶ LEBAHY Yves (Dir.), *Le pays maritime. Un espace projet original*, 2001.

⁵²⁷ RETIERE Dorothée, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d’un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, 2003.

entreprises peuvent miser sur une mobilité accrue, un atout préférable pour certaines interventions qui participent également aux logiques spatiales de la plaisance (photographies 55 et 56).

Photographies 53 et 54

Le contact de l'eau, élément majeur pour des chantiers navals fonctionnels

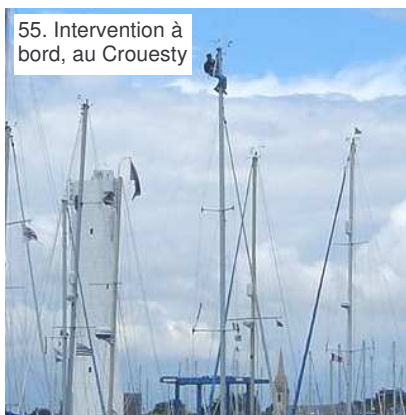


Crédit photographique : E. Sonnic

Afin d'assurer le retrait ou la mise à l'eau des bateaux de plaisance, manipulations souvent indissociables des opérations d'entretien ou de réparation, la proximité immédiate de l'eau est un facteur déterminant pour l'implantation des chantiers navals. Les sorties ou mises à l'eau peuvent être effectuées grâce à un slipway (rampe inclinée permettant de hisser les navires à l'aide d'un treuil), tel qu'à Plouhinec, en ria d'Étel ci dessus à gauche, ou à l'aide d'une grue (exemple d'un chantier naval vannetais -photographie de gauche-).

Photographies 55 et 56

La mobilité des entreprises de la filière nautique



Beaucoup d'interventions professionnelles n'impliquent pas une sortie d'eau d'un bateau. La proximité des ports et mouillages, lieux de concentration des navires de plaisance, est certes préférable pour éviter des surcoûts relatifs aux déplacements, mais le contact immédiat de l'eau est moins indispensable comme en témoigne l'intervention d'un professionnel au sommet d'un mât au port du Crouesty (ci-contre). Ci-dessous, cet utilitaire est un atelier mobile à part entière basé à Plouër-sur-Rance (décrit comme tel dans l'*Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor* ainsi qu'à l'arrière du véhicule). Spécialisé dans l'électricité et la mécanique, ses interventions se font directement sur les bateaux.



Crédit photographique : E. Sonnic

A.1.2. La proximité des ports et mouillages et des pôles urbains

Par souci de rentabilité, les entreprises cherchent à s’implanter au cœur ou au contact de leur marché et donc de la clientèle plaisancière. Celle-ci est domiciliée à proximité des lieux de concentration de navires et dans les principales agglomérations urbaines de la frange littorale. En se reportant de nouveau à la carte 31 du chapitre VI, on notera la corrélation existant entre la localisation des entreprises costarmoricaines de la filière plaisance, celle des principaux ports et / ou la proximité des pôles urbains. Si quelques rares établissements sont situés assez loin dans l’intérieur (4,5 % au-delà d’une quinzaine de kilomètres du trait de côte), près de 85 % sont implantés dans une commune littorale. La concentration d’entreprises est la plus importante dans l’aire de recrutement proche des grands ports bien équipés, eux mêmes situés dans l’aire d’influence des principales agglomérations : 27,5 % des établissements depuis Saint-Quay-Portrieux jusqu’à l’agglomération briochine (Saint-Quay-Port d’Armor, port de Binic, Le Légué), 16,5 % dans le secteur de Lannion (Ports de Trébeurden et de Perros-Guirec), 14 % pour celui de Paimpol - Lézardrieux (ports éponymes) et 10 % aux abords de la Rance maritime costarmoricaine (ports de Plouër-sur-Rance, de La Vicomté-sur-Rance et de Dinan).

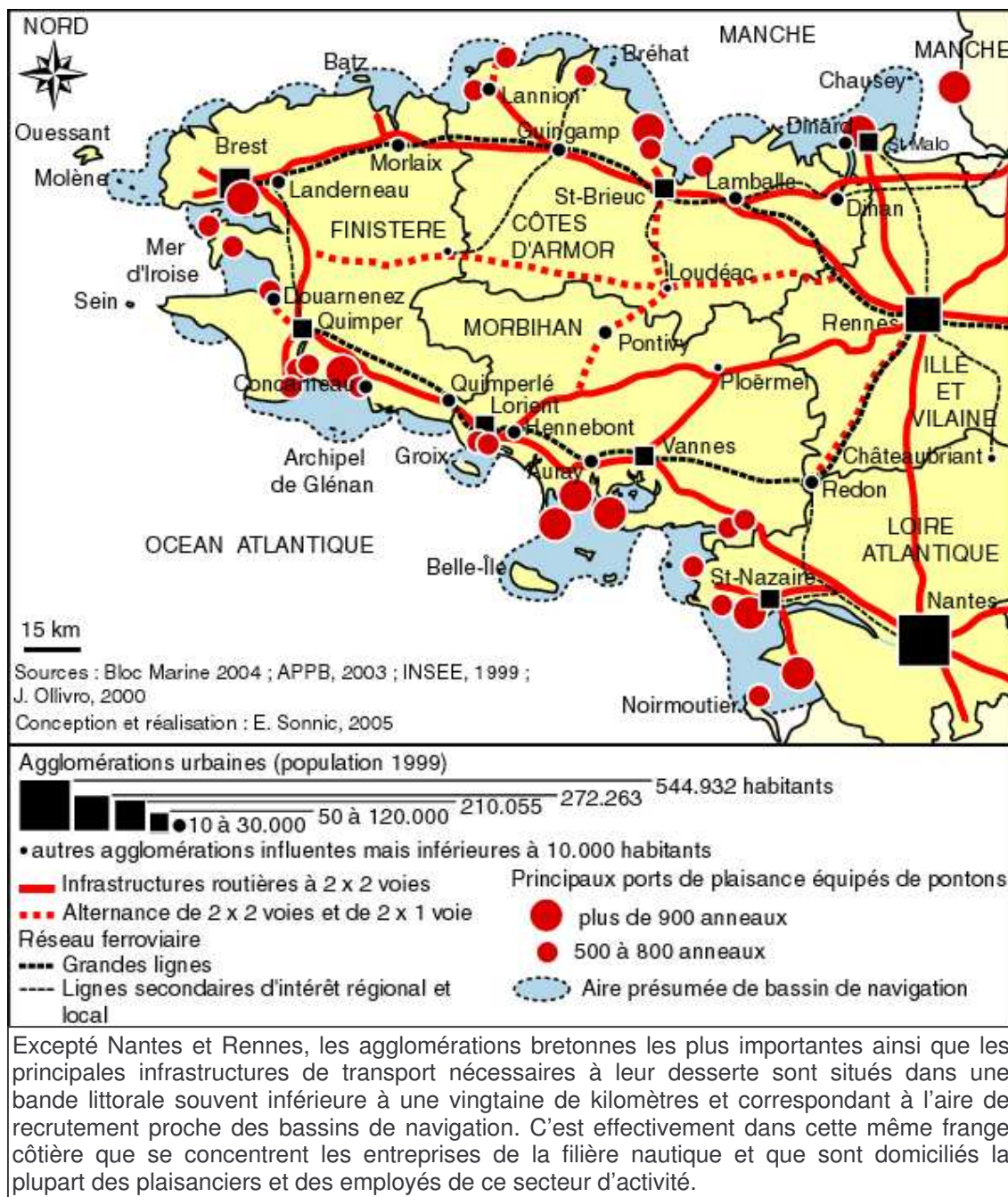
A.2. Des flux conditionnés par les lieux de domiciliation des plaisanciers

La localisation des résidences principales ou secondaires des plaisanciers, tour à tour points de départ et points d’arrivée des parcours terrestres des plaisanciers, détermine aussi un très grand nombre de flux. Selon les enquêtes réalisées dans le cadre de cette étude en baie de Saint-Brieuc et dans le golfe du Morbihan, les trois quarts des plaisanciers titulaires d’une place de port dans l’un de ces secteurs disposent d’une résidence principale (52,5 %) ou secondaire (22,5 %) à moins d’une quinzaine de kilomètres de celle-ci. Chaque bassin de navigation est donc à l’origine de flux terrestres particulièrement intenses entre les lieux de domiciliation des plaisanciers, les entreprises de la filière plaisance et les ports et mouillages. A ces flux plaisanciers, on peut ajouter les parcours domicile - travail des professionnels de la plaisance, ainsi que les déplacements de ces mêmes professionnels pour leurs diverses interventions (dépannage en mer ou dans les ports). Ces mouvements sont concentrés dans une bande littorale relativement étroite, dont les marges intérieures peuvent vraisemblablement être

identifiées à partir de quelques éléments structurant du territoire breton : pôles urbains, infrastructures de transports. (carte 45).

Carte 45

Agglomérations urbaines et infrastructures de transport en Bretagne



B) FAUT-IL PRIVILÉGIER DES TERRITOIRES ADMINISTRATIFS EXISTANTS POUR GÉRER LES BASSINS DE NAVIGATION ?

Par pragmatisme, on répondra par l'affirmative. Le mille-feuille administratif et territorial à la française étant déjà suffisamment indigeste, il est probablement

souhaitable de fusionner les espaces de pratiques de la plaisance aux cadres de gestion existants ou en cours de reconnaissance. Mais avant cela, et bien que l'on ne se fasse guère d'illusions sur le devenir de l'organisation administrative française à moyen et même à long terme, on entamera ce point selon une approche plus utopique.

B.1. Une réorganisation improbable du découpage administratif : abrogation de la logique de talweg, plaidoyer pour une logique de ligne de crête

Le talweg, qui correspond généralement au lit d'une rivière, est une frontière naturelle si évidente que bien des limites administratives ont été calquées sur des cours d'eau. Le découpage départemental est révélateur de ce point de vue. Semnon, Chère, Don, Isac, Aff, Scorff, Laïta, Aulne, Douron sont autant d'affluents ou de fleuves côtiers bretons dont une partie du cours est aussi une limite interdépartementale. Depuis quelques décennies, la question cruciale de la pollution de l'eau, problème ô combien épineux en Bretagne, met en exergue l'inadaptation des territoires administratifs délimités par des cours d'eau. Pour y remédier les actions sont aujourd'hui conduites à l'échelle des bassins versants. C'est dans cette optique qu'ont été mis en place les SAGE, les contrats de rivière et les contrats de baie. La plaisance est particulièrement concernée puisque les eaux des bassins portuaires et les eaux littorales dans leur ensemble, sont les ultimes exutoires de ces bassins versants. La pratique même de la plaisance est proche d'une logique de bassin versant. Beaucoup de sous-bassins actifs sont d'ailleurs couverts par un SAGE, un contrat de rivière ou un contrat de baie (Rance maritime, baie de Morlaix, rade de Brest, Odet maritime, baie de Vilaine... cf. carte 22, chapitre V). Parallèlement, des non-sens perdurent : plusieurs bassins de navigation sont écartelés entre deux départements ou deux régions administratives, et des partenariats pour des gestions communes ne sont pas à l'ordre du jour semble-t-il.

Afin de palier les insuffisances de collectivités territoriales traditionnelles (communes, départements...), d'autres subdivisions (pays, EPCI...), d'autres outils (PNR, SMVM, SCOT...) ont été développés. Pour autant, les territoires classiques font plus que résister, et ce, malgré les critiques dont il font l'objet depuis au moins un siècle, département en tête. P. Vidal de La Blache, comme le souligne P. Claval, attribuait *au découpage départemental une part du retard éprouvé par les entreprises qui ne peuvent*

s'appuyer sur des cadres territoriaux qui répondent à leurs besoins.⁵²⁸ Dans une contribution⁵²⁹ pour un ouvrage collectif, L. Laurent rappelait le point de vue radical de M. Debré, daté de 1947 et relevé dans *La mort de l'Etat républicain* au sujet de ces mêmes départements : « *Si notre Etat, n'est pas encore un cadavre à tête dodelinante, il est déjà un grand corps amaigri, sans muscles, sans chair, la peau collée sur les os, avec un cerveau trop lourd et un système nerveux engourdi. Cette allure de grand malade, c'est au département qu'il la doit... On ne pourra en France parler de vie locale tant que subsistera l'actuelle division administrative, son cadre et ses autorités.* » Dans ces années d'après guerre, d'autres personnalités majeures prônent le remplacement des départements par un couple régions / arrondissements remodelés : Jean Bancal, inspecteur général du ministère de l'intérieur (...), Francis-Louis Closon, compagnon de la libération et fondateur de l'INSEE⁵³⁰. Parmi les géographes partageant cet avis, on peut citer Jean-François Gravier. C'est un point de vue encore largement admis aujourd'hui. Les résultats d'un sondage IFOP commandé par le Sénat en 1999, révélaient que les deux tiers d'un échantillon représentatif de 961 personnes estimaient nécessaire la suppression de l'échelon départemental pour donner davantage de pouvoir aux régions et aux communes. En attendant, le lobby préfectoral est si puissant que rares sont les collectivités si profondément ancrées institutionnellement.

L'exemple départemental explique la logique qui a conditionné l'empilement administratif actuel. De la même manière, la commune demeure vivace en dépit du développement de l'intercommunalité. Il est vrai que lorsqu'une collectivité territoriale française perd de son efficacité en terme de gestion et de représentativité de l'espace et de la population qu'elle est censée incarner, la réponse apportée est souvent la création d'une nouvelle entité territoriale. Pour autant, le cadre administratif qui s'avère déficient n'est jamais supprimé. On a donc pas de substitution territoriale mais plutôt superposition territoriale avec ce que cela engendre : chevauchements territoriaux, lourdeurs administratives, niveaux de compétence remis en cause, dualités entre les territoires déconcentrés et ceux décentralisés, etc.

Idéalement, une refonte totale de l'organisation territoriale et administrative serait à promouvoir. On ne s'appesantira pas trop longuement sur cette question qui mérite assurément à elle seule une recherche approfondie, mais cette réorganisation prônerait

⁵²⁸ CLAVAL Paul, *Histoire de la géographie française de 1870 à nos jours*, 1998.

⁵²⁹ LAURENT Loeiz, *Les enjeux généraux de l'idée de pays en France aujourd'hui, perspectives propres aux « Pays maritimes » ou la longue émergence de l'idée de pays*, 2001.

⁵³⁰ Ibidem.

une suppression de certains échelons (communes et départements sont les plus souvent évoqués par les géographes). Elle imposerait donc un transfert de compétences et de moyens à d'autres niveaux (quartiers, agglomérations, pays, régions...). Cette réorganisation globale s'accompagnerait d'un remodelage au niveau régional qui, au contraire de propositions jusqu'ici effectuées⁵³¹, n'aurait plus à s'appuyer sur les limites de départements nouvellement supprimés. C'est par exemple sur la base de pays articulés à des régions un peu moins nombreuses et donc un peu plus importantes que pourrait s'effectuer cette révolution territoriale et administrative. Néanmoins, cette perspective étant improbable avant longtemps, il importe d'adjoindre les bassins de navigation aux territoires de gestion en vigueur.

B.2. L'intégration des bassins de navigation aux territoires de gestion ou espaces-projets existants

B.2.1. Les territoires de gestion ou espaces-projets envisageables

Les bassins de navigation couvrant généralement quelques centaines de kilomètres, on éludera d'emblée les collectivités territoriales communales assurément trop peu étendues pour les appréhender. On s'intéressera davantage aux principales EPCI, aux pays maritimes, aux départements et aux régions. De par leurs dimensions, ceux-ci sont vraisemblablement mieux armés pour appréhender les différents territoires de pratiques. On constatera cependant qu'aucune de ces entités territoriales ne sied convenablement aux bassins de navigation (carte 46). Les EPCI sont les plus limitées. Seule la communauté d'agglomération du pays de Lorient semble pouvoir tenir un rôle mais seulement à l'échelle d'un sous-bassin : La rade de Lorient. Sur les dix-huit bassins de la carte 46, douze s'inscrivent en totalité dans un département dont au moins huit dans un seul et même pays. Un bassin est même concerné par deux régions administratives (Mor bras oriental).

⁵³¹ Il est ci fait allusion aux propositions de réorganisation de l'ouest de la France par Pierre-Yves Le Rhun, notamment présentées dans l'ouvrage collectif *Géographie et aménagement de la Bretagne* (éd. Skol vreizh, 1994). Au lieu des six régions administratives actuelles (Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Pays de la Loire, Centre, Poitou-Charentes), il en préconise quatre selon deux variantes. La première préconise une Bretagne historique intégrant la Loire Atlantique, une seule Normandie, une région Poitou-Charentes comprenant la Vendée et enfin une région de la Loire regroupant les autres départements. La seconde propose une Bretagne Armorique (recouvrant également les départements de la Mayenne, du Maine et Loire et de la Vendée), une région Poitou-Charentes inchangée, une région de la Loire associant la Sarthe à l'actuelle région Centre ; la Normandie étant là aussi réunie en une seule collectivité.

Carte 46

Bassins de navigation et territoires littoraux : une apparente discordance



Sources : N. Bernard, 2000 ; APPB, 2001 ; E. Sonnic, 2004 ;
 Entreprises Territoires et Développement, 2005
 Conception et réalisation : E. Sonnic, 2005

— Limite de pays maritime reconnu	⊙ Bassin de navigation breton
--- Limite de pays maritime en projet	1 - Côte d'Emeraude - Rance maritime
--- Limite interdépartementale	2 - Baie de Saint-Brieuc - Trieux maritime
--- Limite de communauté d'agglomération	3 - Côte de granit rose est - Jaudy maritime
--- Limite de communauté urbaine	4 - Côte de granit rose ouest - Baie de Lannion
Communauté d'agglomération (CA) et communautés urbaines (CU)	5 - Baie de Morlaix
1 - CA de St-Malo	6 - Côte sauvage est
2 - CA de St-Brieuc (CABRI)	7 - Côte sauvage ouest
3 - CA de Lannion Trégor	8 - Côte des abers
4 - CA du pays de Morlaix	9 - Molène - nord Iroise
5 - CU de Brest	10 - Rade de Brest
6 - CA de Quimper	11 - Baie de Douarnenez
7 - CA du pays de Lorient	12 - Baie d'Audierne
8 - CA du pays de Vannes	13 - Glénan - Odet - Baie de la Forêt
9 - CA de la Côte du pays blanc	14 - Côte des rias
10 - CA de la région nazairienne et de l'estuaire	15 - Groix - Rade de Lorient - Ria d'Etel
11 - CU de Nantes métropole	16 - Baie de Quiberon - Golfe du Morbihan
⬜ Région Bretagne	17 - Mor Bras oriental
⬜ Autre collectivité territoriale régionale	18 - Baie de La Baule - Baie de Bourgneuf
	⊙ Autre bassin de navigation

La correspondance entre bassins de navigation et collectivités territoriales ou espaces-projets est loin d'être généralisée, au contraire. Aussi est-il probablement souhaitable d'associer ces bassins aux territoires qui leur sont les plus proches dans l'esprit. Les pays, qui théoriquement ne sont pas figés spatialement, ont de ce point de vue une légitimité certaine au contraire des départements, marqués par une grande rigidité territoriale. Une coopération territoriale dépassant le cadre d'un pays ou d'un EPCI est également une solution envisageable.

B.2.2. Des bassins de navigation dont l'esprit est proche de celui du pays maritime

L'une des particularités du bassin de navigation est de n'être figé ni dans l'espace, ni dans le temps. Ces dimensions sont conditionnées par les pratiques plaisancières dominantes qui sont susceptibles d'évoluer. A ce titre, sa logique est proche de celle du pays maritime. Ce dernier est *un espace théoriquement approprié par une collectivité, il en subit donc naturellement la mouvance, les évolutions d'objectifs et de projets. Le pays ne peut et ne doit donc en rien être figé spatialement.*⁵³² La loi autorise d'ailleurs une certaine souplesse dans la délimitation de leur territoire. A la condition de respecter les périmètres des EPCI, un pays peut ainsi être à cheval sur deux départements ou deux régions. Néanmoins, aucun des pays reconnus en Bretagne n'est interdépartemental (carte 46) alors qu'une telle éventualité était pourtant justifiée. Quimperlé est davantage sous influence lorientaise que quimpéroise. Toutefois, la philosophie du pays est si proche de celle du bassin de navigation qu'une fusion de ces deux entités pourrait être encouragée.

B.2.3. Pays maritime et bassin de navigation : une philosophie commune mais une correspondance délicate

Depuis la mer, bien des entités terrestres homogènes constituent assurément une démarcation pour des bassins de navigation eux mêmes indivisibles. On peut observer la carte 46 pour s'en persuader : le cap Fréhel, la presqu'île de Crozon, le cap Sizun, la pointe de Penmarc'h, la presqu'île de Quiberon sont autant de frontières inter-bassins mais présentent également une unicité certaine d'un point de vue socio-culturel, historique, géologique, économique, géographique. Inversement des entités maritimes tout aussi homogènes dissocient des pays : baie de Douarnenez, ria d'Etel, golfe du Morbihan (plus précisément la rivière d'Auray). On s'aperçoit au passage que le pays d'Auray cumule les contradictions terre-mer : ria d'Etel, presqu'île de Quiberon, rivière d'Auray sont autant d'ensemble dissociant soit deux pays, soit deux bassins et posant le problème d'un pays dont le périmètre serait définitif.

N'en déplaise aux organismes et institutions pour qui un territoire se traduit par un périmètre inamovible et clairement délimité, intégrer les bassins de navigation aux pays maritimes n'est envisageable qu'à la condition d'admettre qu'il s'agit de territoires à géométrie variable. Certes, cette caractéristique *se marie mal avec les habitudes de gestion et les intérêts politiques d'une communauté qui souhaite contrôler son destin et*

⁵³² LEBAHY Yves (Dir.), *Le pays maritime. Un espace projet original*, 2001.

son environnement.⁵³³ Pour autant, si le binôme pays maritime - bassin de navigation voit le jour, *il ne doit en rien être déconnecté des projets portés par sa population, ce qui pose (...) la question de la place et du rôle de ses représentants politiques.*⁵³⁴ Si ces conditions sont admises, l'ensemble pays maritime - bassin de navigation peut constituer un cadre approprié pour une ambition de développement territorial intégrant la plaisance et l'ensemble des activités littorales et maritimes.

B.2.4. Arrêter des bassins définitifs : un travers à proscrire

Préjudiciable au pays, la tendance selon laquelle tout territoire doit être précisément délimité n'est pas plus adaptée au bassin de navigation. On ne peut présumer ni de l'évolution des pratiques plaisancières, ni des caractéristiques des bateaux ou même de la réglementation à venir. Il s'agit pourtant de facteurs conditionnant les dimensions d'un bassin. Avait-on imaginé en développant les télécoms dans le Trégor qu'on allait modifier le profil de la plaisance locale et sa logique spatiale (chapitre VII) ? Si d'autres politiques volontaristes de développement du tertiaire sont encouragées à l'avenir dans des secteurs peu pourvus en la matière, une telle évolution plaisancière est possible.

D'autres hypothèses ne sont pas à exclure. Le plein en carburant d'un bateau de plaisance étant déjà bien plus coûteux que celui d'une voiture, on peut penser que la fin prochaine du pétrole bon marché est susceptible d'influer sur les comportements plaisanciers à venir à moyen terme. Le motonautisme, qui a depuis plusieurs années dépassé la voile au sein du parc de bateaux immatriculés, ne risque-t-il pas de décliner au profit de la voile ou des navires au GPL ? Une telle issue pourrait modifier les dimensions de nombreux bassins de navigation.

B.2.5. La coopération territoriale une solution pour gérer le bassin de navigation

A défaut de parvenir à une association pays – bassin généralisée à l'ensemble de la Bretagne, une perspective vraisemblable étant donné le peu de correspondance de leur couverture territoriale respective, on ne peut exclure d'autres cadres pour gérer ou prendre en compte ces espaces de pratiques plaisancières. Rien ne justifie un seul et unique type de territoire pour appréhender la plaisance : un pays pour ce bassin de navigation, un EPCI pour celui-ci, un PNR pour cet autre, etc. Néanmoins, la perspective la plus vraisemblable est probablement celle d'une coopération territoriale

⁵³³ Ibidem.

⁵³⁴ Ibidem.

entre les entités concernées par un même bassin de navigation. Un récent rapport du Conseil économique et social de Bretagne rappelle que ce type de collaboration *a permis de réduire les concurrences qui pouvaient exister entre certains territoires limitrophes, notamment en matière d'implantation d'activités économiques, en faisant primer l'intérêt communautaire sur les intérêts particuliers*⁵³⁵. La réalisation d'un port de plaisance, d'une aire de carénage ou d'une station carburant dont l'implantation sera pensée à l'échelle d'un bassin ou d'un sous-bassin de navigation et non à celle d'un port, sont autant d'équipements pouvant relever d'une coopération territoriale. Néanmoins, une telle coopération doit dépasser la collaboration interne aux EPCI ou aux pays. Concernant la plaisance des espaces de pratiques, elle se doit d'être « inter EPCI » ou « inter pays ».

B.3. Un double rôle pour la région

B.3.1. Une fonction de coordination des projets et des actions

De la multiplicité des structures intercommunales et des échelons administratifs, découlent de nombreux projets de territoires, parfois élaborés à des échelles différentes (EPCI, pays, département...) et au sein desquels la plaisance est susceptible d'être associée. Il s'agit donc de veiller à la cohérence des projets entre eux et à leur bonne articulation. A ce titre, la région a assurément un rôle à jouer. C'est d'ailleurs ce qu'elle fait, mais à partir de bassins dont on a décrit précédemment le manque de pertinence et de légitimité.

B.3.2. A l'échelle des bassins de croisière, une fonction de gestion à part entière

Le bassin de croisière, de par ces dimensions autrement plus importantes que celles du bassin de navigation, ne peut pas être appréhendé à l'échelle d'un pays, ni même d'un département. Les bassins de croisière concernant la Bretagne sont mêmes interrégionaux. Celui de Bretagne sud s'étire du Finistère aux îles vendéennes tandis que le bassin normand-breton s'étend du Trégor au Cotentin. Grâce à la présence des îles anglo-normandes, ce dernier est d'ailleurs international. La coopération territoriale est donc également envisageable entre régions.

A l'échelle du bassin de croisière, la région peut encourager l'escale par la mise en place de réseaux portuaires et dynamiser ainsi l'activité touristique. On rappellera que si

⁵³⁵ EVEN Alain, JOURDEN Guy, *La coopération territoriale : un outil de développement pour la Bretagne*, 2005.

les plaisanciers croisiéristes ne sont pas majoritaires (environ 30 % du parc immatriculé est concerné par cette pratique), ils sont les plus bénéfiques pour l'économie locale (20 millions d'euros de dépenses relatives aux prestations portuaires dans les ports de Bretagne administrative en 1999, sans compter les dépenses connexes dans les restaurants, les bars et commerces divers. C'est également à cette échelle du bassin de croisière que l'on pensera la réalisation d'un port destiné à compléter une armature portuaire déficiente. Si les marges occidentales du bassin de croisière normand-breton sont situées au niveau du Trégor, c'est d'abord parce qu'il n'existe pas réellement d'escale fonctionnelle entre Trébeurden et Camaret malgré le grand nombre de bateaux de passage enregistrés au port de l'Aber Wrac'h. C'est pour combler cette lacune que deux ports de plaisance sont sérieusement envisagés à Plougasnou et à Roscoff.

C) CONCLUSION DU CHAPITRE VIII : UNE SOUHAITABLE COOPÉRATION TERRITORIALE POUR GÉRER LES ESPACES DE PRATIQUES DE LA PLAISANCE

Les territoires de pratiques de la plaisance ont en quelques sortes les caractéristiques de poupées russes. Le bassin de croisière, domaine des plaisanciers croisiéristes, recouvre des bassins de navigation. Ces derniers, espaces des sorties en mer à la journée, sont eux-mêmes parfois constitués de sous bassins plus ou moins actifs correspondant par exemple à une activité locale de pêche-promenade ou encore à une zone naturelle d'hivernage pour la plaisance. Chacune de ces entités territoriales a donc son propre mode de fonctionnement. Dans un même secteur, différents projets peuvent être élaborés à des échelles s'imbriquant les unes aux autres. On peut parfaitement imaginer qu'un projet d'aménagement portuaire puisse intéresser différents espaces de pratiques : l'aire de carénage et les équipements de manutention des navires intéresseraient des plaisanciers locaux, tandis que douches et pontons d'accueil seraient d'abord destinés aux équipages visiteurs.

Certains territoires semblent donc plus appropriés que d'autres pour appréhender la plaisance. L'esprit du pays maritime est proche de celui du bassin de navigation. Quant à l'échelon régional il apparaît mieux armé pour appréhender le bassin de croisière. La gestion de quelques sous-bassins par des EPCI peut également se justifier (cas de la rade de Lorient). Parallèlement, cet enchevêtrement territorial, en mer comme à terre, légitime la coopération territoriale en faveur de la plaisance, tant entre les EPCI ou les pays qu'entre les régions.

CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

Ayant cerné l'inscription spatiale de la plaisance à travers ses espaces de pratiques, ses aménagements et ses entreprises, nous avons pu mesurer le décalage existant entre ces derniers et les territoires administratifs en charge de cette activité (quartiers, directions départementales et interdépartementales des affaires maritimes). Cette dichotomie doit autant à la non-correspondance entre les entités territoriales de part et d'autre du trait de côte qu'à la logique de gestion purement continentale d'espaces à la fois terrestres et maritimes au sein desquels les ports de plaisance constituent autant de synapses pour reprendre la métaphore de R. Brunet⁵³⁶.

Afin d'échapper à cette inadéquation, le parti pris fut de préconiser des territoires de gestion intégrant l'avant pays maritime et l'arrière pays terrestre de la plaisance. Par ce choix, il ne s'agit pas de considérer le port de plaisance en tant que terminus terrestre avant le grand large, mais bien comme le cœur d'un système où les flux sont autant terrestres que maritimes et qu'il s'agit d'appréhender comme tel.

Cette troisième partie (et notamment son dernier chapitre) n'a pas pour prétention de déterminer la ou les territoires les plus à même de gérer la plaisance mais plutôt de démontrer qu'administrer une telle activité demande une certaine souplesse territoriale. En ce sens promouvoir la fusion des espaces de pratiques de la plaisance à des territoires à géométrie variable tels que les pays ou encourager les coopérations territoriales sont des perspectives à ne pas négliger.

⁵³⁶ BRUNET Roger (Dir.), *Les mots de la géographie*, 1993.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Dans le contexte de l'explosion du phénomène des loisirs et du tourisme de masse, l'essor soudain puis la croissance soutenue de la plaisance ont souvent suffi à justifier la plupart des options politiques d'aménagement qui se sont traduites par des équipements nombreux le long des littoraux. Le développement de la plaisance contemporaine, aidé par la généralisation de la production en série de bateaux, fut d'abord quantitatif. Les termes de « port parking » ou de « port garage », démontrent que l'objectif affiché depuis le milieu des années 1960 jusqu'aux années 1980, était d'offrir de la capacité portuaire. Chaque nouvelle réalisation portuaire a des répercussions au niveau local mais témoigne bel et bien d'un phénomène global qui, de l'Amérique du nord à l'Océanie en passant par l'Europe, se traduit par des marinas et des ports de plaisance plus ou moins ex-nihilo. En France et ailleurs, ces équipements lourds constituaient autant de prétextes pour le lancement de vastes ensembles immobiliers. Ils présentaient finalement les caractéristiques de ports de complaisance au bénéfice des promoteurs, de l'industrie des BTP et desservant l'intérêt général. Au mieux peu rentables, souvent déficitaires, parfois largement financés par l'argent public et affectant durablement les espaces littoraux, les nouvelles réalisations portuaires de ce type sont rarissimes depuis le milieu des années 1980.

Quoique moins concernée que les littoraux azuréens ou languedociens, la Bretagne garde des traces de cet âge d'or de la construction portuaire (Pornic, Pornichet, Le Croesty, Port-Haliguen, Port-la-Forêt...), un âge d'or qui ne fut pas sans effets négatifs (déclin accéléré d'activités traditionnelles, procédures d'expropriation au nom d'un intérêt général peu évident, atteintes environnementales, artificialisation du trait de côte, multiplication des conflits d'usage impliquant des plaisanciers...) et qui a donc laissé un goût amer à certains (marins-pêcheurs, artisans, agriculteurs, autochtones expropriés, etc.). Depuis, chaque nouveau projet doit faire face à une fronde éclectique et de mieux en mieux structurée de mouvements écologistes, d'associations de riverains, d'élus tandis que l'arsenal législatif et réglementaire devient beaucoup moins permissif (loi Littoral et décrets liés, portions côtières acquises par le Conservatoire du littoral, etc.). Peut-être tombe-t-on parfois dans le travers inverse : celui d'une opposition puissante et systématique. Certains élus parlent même d'intégrisme écologiste. Qu'il s'agisse ou non de la réalité, ces mobilisations sont très vraisemblablement la conséquence des dérives

portuaires et immobilières antérieures. Par ailleurs, on peut leur reconnaître un effet comparable à celui découlant du principe de précaution.

La remise en question de cette politique d'équipement a notamment conduit à l'encouragement de l'escale, assurément plus rémunératrice que la seule capacité portuaire. Le port devient un pôle d'animation touristique et / ou urbaine, synonyme de retombées économiques et d'emplois essentiellement indirects. Il est désormais plus respectueux de l'environnement et constitue un atout séduction pour les collectivités territoriales. Dans cette perspective, les gestionnaires portuaires développent et améliorent les services aux plaisanciers. Ils ont désormais conscience que pour rentabiliser un port, favoriser l'escale constitue une solution bien plus efficace que la seule capacité d'accueil pour les plaisanciers résidents. Le développement des capacités portuaires n'est pas pour autant révolu, mais il se manifeste différemment en fonction des opportunités locales. La reconversion à la plaisance de friches portuaires, les extensions (le plus souvent légères) de ports existants, le développement d'équipements légers, de ports à sec ou de parcs à bateaux constituent désormais les alternatives les plus fréquentes alors que les créations ex-nihilo sont rarissimes depuis la fin des années 1980. Parallèlement, les gestions dynamiques des places de ports, généralement développées à l'échelle de réseaux portuaires, permettent d'accueillir davantage de bateaux sans augmenter les capacités d'accueil. Par ailleurs, naviguer n'implique pas forcément une place de port ou au mouillage. Près des trois quarts des navires immatriculés sont inférieurs à six mètres et donc aisément transportables. Soit par premier choix, soit par défaut, beaucoup sont stockés à terre. Leur utilisation pose la question de l'accès à l'eau qui nécessite non seulement des rampes ou des cales de mise à l'eau fonctionnelle, mais également des aires de stationnement adaptées à l'accueil des remorques à bateaux.

En dépit de la saturation des ports dans de nombreux bassins de navigation, la perspective démographique invite à la prudence et donc aux thérapies douces en terme de politique de développement des places (gestion dynamique des postes, équipements légers susceptibles d'être démantelés, etc.). Nos observations de la population plaisancière ont en effet démontré que la part des plus de cinquante ans y était nettement plus importante qu'au sein de la population française dans son ensemble. A l'amorce d'une phase de papy boom, on ne peut exclure l'éventualité d'une diminution du nombre de plaisanciers à moyen terme. Par ailleurs on ne peut ignorer que les besoins

en terme de places portuaires concernent surtout les bassins qui présentent déjà les capacités d'accueil les plus importantes et les flux de navigation les plus intenses. Même en privilégiant des équipements légers, ces nouveaux plaisanciers seraient autant de protagonistes susceptibles d'être mêlés aux conflits d'usages potentiels. S'ils sont de futurs résidents, leur arrivée risquerait d'accroître le mitage urbain dans les secteurs déjà les plus touchés par le phénomène.

Bien que le désir d'offre de places soit encore vivace, la tendance est plutôt au développement du qualitatif. D'une manière générale les ports recherchent un juste équilibre entre les services visiteurs et ceux destinés aux plaisanciers titulaires d'un poste à l'année. En Bretagne, les pouvoirs publics y ont contribué en finançant les actions et les aménagements en faveur de l'accueil, de la mise aux normes des services et équipements du port (aires de carénage, zones techniques, sanitaires, stations carburant...), de l'environnement portuaire (maintien ou reconquête de la qualité de l'eau notamment).

Certes, on peut reconnaître aux collectivités territoriales bretonnes une implication manifestement supérieure à celle de la plupart des autres collectivités littorales en France. Cependant, l'action entreprise n'a pas suffisamment pris en considération les spécificités de la plaisance locale qui est, à l'image de l'habitat régional, extrêmement dispersée. Cette dispersion est également favorisée par l'extrême irrégularité du littoral breton (rias, anses, estuaires...). A quelques rares exceptions près, les plus petites structures portuaires, de loin les plus nombreuses, n'ont pas adhéré à la politique d'aide mise en place par la région et appuyée par la plupart des départements. Les raisons sont somme toute logiques : faiblesse des moyens humains de ces petites structures souvent communales, budgets limités ne permettant pas toujours de compléter l'enveloppe régionale. Conséquence : 31 % des ports pour 55 % des capacités portuaires ont bénéficié de cette politique d'aide en Bretagne administrative. Ce second taux tombe même à 35 % si l'on tient compte des zones de mouillage qui sont par définition exclues de cette politique d'aide destinée aux seuls ports. Pourtant, même si beaucoup de petites unités portuaires ou de mouillage n'ont pas vocation à devenir lieux d'escales, elles sont confrontées à des problèmes comparables à ceux de ports plus importants : usure des équipements (mouillages, cales de mise à l'eau, quais, petits terre-pleins...), sédimentation engendrant des problèmes d'accès, nécessaire mise aux normes des installations (sanitaires, point d'eau électricité, aire de carénage...).

S'il est entendu que cela ne découlait pas d'une volonté politique, le fait est que les petites structures d'accueil ont été évincées de cette campagne de financement en cours depuis 1997. Or, elles représentent les deux tiers des capacités d'accueil de la région au regard de la base de données réalisée dans le cadre de ce travail de recherche. En outre, en tant que garante d'une plaisance populaire de proximité et compte tenu de leur rôle d'absorption d'une partie de la demande de places, elles revêtent un intérêt primordial pour la plaisance en Bretagne. Elles sont cependant si nombreuses que les actions individualisées, port-abri par port-abri ou mouillage par mouillage sont à proscrire, surtout si elles concernent de grosses interventions. Plus qu'ailleurs une mutualisation des moyens est certainement à privilégier en Bretagne. En ce sens, il faut déterminer un cadre d'action adéquat dont la pertinence dépendra de la prise en compte des territoires de pratiques de la plaisance (bassins de navigation en tête) et intégrant un arrière pays littoral cohérent. Ces entités territoriales doivent correspondre à l'aire de recrutement proche des plaisanciers ainsi qu'au bassin d'emploi de la plaisance locale. Ils doivent donc inclure les entreprises de la filière nautique vivant de la présence des ports locaux. De tels territoires, associant un bassin de navigation et son arrière pays, sont en effet les plus à même d'appréhender un grand nombre des enjeux essentiels de la plaisance tels que la gestion du rapport offre / demande, les questions de financement d'opérations d'entretien (corps-morts, cales, quais, pontons, dragage...) ou la mise en place d'équipements et de services mutualisés entre plusieurs ports et mouillages proches (station carburant, aire de carénage...).

Ces dernières années, plusieurs collectivités territoriales ont, il est vrai, organisé un découpage du littoral en bassin de navigation. Cependant, par souci de correspondre au mieux aux limites régionales et interdépartementales, force est de constater que cette subdivision prend trop peu en compte les logiques spatiales de la plaisance, d'autant plus que ce découpage concerne le seul trait de côte. L'absence de marges vers le large et l'arrière pays souligne une prise en compte bien trop partielle de la dimension spatiale de cette activité.

Notre hypothèse, selon laquelle les espaces de pratiques de la plaisance sont à même de constituer un cadre de gestion et de projet approprié, ne pouvait se satisfaire des bassins jusqu'alors arrêtés par les collectivités territoriales. Aussi la démarche adoptée avait-elle pour objectif de repérer les espaces de pratiques effectifs de la plaisance et si possible leurs dimensions. Y parvenir impliquait de repérer les flux engendrés par cette activité (flux de plaisanciers pour l'essentiel) et donc l'ensemble des ports et mouillages, les

établissements de la filière nautique, les objectifs de sorties en mer, ainsi que les lieux de domiciliation des plaisanciers (villes, stations touristiques...), soit les éléments conditionnant les itinéraires de la plaisance en mer comme à terre. Les options méthodologiques employées (recensement, croisement de fichiers, enquêtes par questionnaires...) ont permis d'atteindre l'objectif préalablement fixé.

Tout d'abord, l'ensemble des ports et mouillages ont été localisés. A partir de leurs caractéristiques respectives (postes à l'échouage ou en pleine eau, degré d'équipement...) et du profil de la flotte de chaque bassin (voile ou moteur, taille des navires), les pratiques plaisancières dominantes ont également pu être présumées.

Ce fut ensuite au tour des entreprises de la filière nautique de faire l'objet d'une localisation. Le recensement et l'enquête réalisés à l'échelle du département des Côtes d'Armor dans le cadre du schéma directeur de la plaisance, mais également pour cette étude, ont révélé que l'implantation de ces établissements relève d'une double voire d'une triple logique : la proximité des ports de plaisance, celle des principales agglomérations urbaines de la frange littorale, ainsi que le nécessaire accès direct à l'eau pour certains d'entre-eux.

Enfin, le traitement des enquêtes menées auprès des plaisanciers ont mis en exergue les derniers éléments permettant de cerner les espaces de pratiques de la plaisance : objectifs de sorties en mer, lieu de domiciliation des plaisanciers, diversité des pratiques plaisancières, etc.

Le zonage par bassin proposé dans le cadre de ce travail de recherche est donc avant tout calqué sur ces territoires de pratiques. On conviendra que plusieurs de ces bassins relèvent encore de l'hypothèse car seuls deux ont fait l'objet d'une enquête approfondie (baie de Saint-Brieuc et golfe du Morbihan-baie de Quiberon). Par ailleurs, le terrain nous a invité à la prudence puisqu'un bassin n'est figé ni dans l'espace, ni dans le temps. Avec la généralisation du GPS, l'importance croissante du motonautisme et les progrès réalisés en terme de sécurité, les navires sont de plus en plus sûrs et rapides. Aussi les bassins de navigation se sont insensiblement agrandis depuis les années 1960. On gardera également à l'esprit qu'une évolution brutale de la population (à l'instar de celle qu'a connue le Trégor avec le développement des télécoms) peut localement modifier en profondeur le paysage plaisancier en terme d'infrastructures et de pratiques et influencer sur les dimensions d'un bassin de navigation. Néanmoins, malgré ces quelques incertitudes, la proposition de subdivision née de cette étude est certainement

préférable à celles aujourd’hui retenues par les collectivités territoriales, et toute la difficulté est de parvenir à s’affranchir de limites administratives apparemment inamovibles.

Le littoral de la Bretagne administrative étant totalement couvert par les EPCI et les pays maritimes, peut-être la solution viendra t-elle de la coopération territoriale entre ces territoires de solidarité, même si les pays souffrent d’un manque de gouvernance selon un récent rapport du Conseil économique et social régional⁵³⁷. Certes, à l’instar des autres territoires littoraux, ces espaces-projets que sont les pays ne correspondent pas toujours aux bassins de navigation. Toutefois, pour appréhender la plaisance, les dimensions et la « plasticité » des pays, pour reprendre un terme employé par la DATAR, constituent probablement une solution préférable à la rigidité territoriale des subdivisions des affaires maritimes. Pour sa part, l’échelon régional pourrait garantir une gestion satisfaisante des bassins de navigation en encourageant les partenariats inter-pays ou inter EPCI lorsque la situation l’exige, tout en ayant en charge la plaisance d’intérêt régional : celle du passage qu’il convient de gérer à l’échelle des bassins de croisières, de préférence en collaboration avec les régions voisines. La région est également à même d’assurer l’articulation entre les différentes échelles de la plaisance (sous-bassins et bassins de navigation, bassins de croisières) et de parvenir à un juste équilibre entre la plaisance locale (celle des port-abris et des mouillages destinés presque exclusivement à des plaisanciers autochtones), celle d’intérêt régional relative à l’escale et aux dépenses qu’elle engendre, et la plaisance d’intérêt interrégional voire international (celle de l’évènementiel de grande envergure indissociable des ports d’équilibre et synonyme de couverture médiatique).

Les enjeux vont bien au-delà de la seule plaisance qui ne se réduit pas à la réalité d’une filière pourtant déjà dynamique (bonne santé de l’industrie nautique, importance des dépenses d’escales portuaires et extra-portuaires...). Au sein de la population plaisancière, les PCS les plus aisées sont particulièrement bien représentées. Ce loisir contribue au maintien et à l’attraction de cadres, d’entrepreneurs et des professions libérales, soit des populations à fort pouvoir d’achat qui créent de la richesse et des emplois, ce qui profite sans nul doute à l’économie régionale dans son ensemble. Sans que l’on puisse véritablement le mesurer, l’impact économique de la plaisance est assurément considérable. La pratique elle-même de cette forme de navigation sportive

⁵³⁷ EVEN Alain, JOURDEN Guy, *La coopération territoriale : un outil de développement pour la Bretagne*, 2005.

ou ludique participe à l'image globale des collectivités concernées en déclinant une image de dynamisme, de loisir, de modernité (transats, régates...) mais également d'authenticité (rassemblement de vieux gréements). L'image de la mer est davantage porteuse lorsqu'elle s'accompagne de bateaux qui naviguent. Elle invite ainsi au rêve, à la destination lointaine ou tout simplement à la navigation de proximité. Parce qu'on y voit les bateaux au plus près, et à condition qu'ils ne se résument pas à des hôtels ou campings flottants, les ports eux aussi nourrissent l'imaginaire.

Ayant inscrit les espaces de pratiques au cœur de notre réflexion, il convient d'achever ce manuscrit avec eux. Malgré les nombreuses pages qu'on leur a consacré, ils posent encore bien des questions et ce travail de recherche pourrait en appeler d'autres. Il était effectivement difficile de couvrir convenablement, de part et d'autre des 3500 kilomètres du linéaire côtier breton, l'ensemble de ces espaces. Seuls deux bassins ont été attentivement observés et ils ne peuvent résumer la plaisance régionale. Il reste assurément beaucoup à dire sur les bassins peu équipés d'Iroise ou encore sur les zones côtières caractérisés par une activité portuaire diversifiée et particulièrement intense à l'échelle régionale (rade de Lorient, rade de Brest...). Dans quelle mesure ces spécificités conditionnent-elles les espaces de pratiques ?

Les espaces de pratiques étant loin d'avoir révélé tous leurs secrets en Bretagne, que dire des bassins de navigation et bassins de croisières dans d'autres régions et d'autres pays ? Ont-ils d'autres logiques à l'étranger ? Les pratiques plaisancières y sont-elles différentes ? Dans quelles mesures ? Quel rôle jouent les différentes réglementations en vigueur ? Quelles différences y a-t-il entre les espaces de pratiques de vieilles régions plaisancières (manufacturing belt, Europe du nord...) et ceux de pays plaisanciers plus récents (Tunisie, Mexique...) ?

Le sujet n'est donc pas clos. Au terme de cette étude géographique, on pressent une grande diversité d'espaces de pratiques. Chacun est une équation à plusieurs inconnues combinant des éléments extrêmement diversifiés et en interrelation plus ou moins étroite : une histoire particulière, un profil de la population plaisancière, un parc de bateaux caractéristique, des pratiques plaisancières privilégiées, un environnement socioéconomique et culturel, des installations de plaisance spécifiques, des conditions naturelles, une réglementation en vigueur, etc. Bien des territoires de pratiques de la plaisance sont donc autant d'espaces complexes susceptibles d'être décryptés et constituant autant de terrains de recherche pour la géographie.

ANNEXES



Annexes à Port-Lérat, Piriac-sur-Mer. Photographie : E. Sonnic, septembre 2004

Annexe I : Ports et mouillages des bassins de navigation bretons

Annexe II : Fiche d'information « port de plaisance »

Annexe III : Questionnaire d'enquête auprès des plaisanciers abonnés

Annexe IV : Questionnaire d'enquête auprès des plaisanciers en escale

Annexe V : Questionnaire d'enquête auprès des plaisanciers en escale -version anglaise-

Annexe VI : Lettre jointe aux questionnaires d'enquête auprès des plaisanciers abonnés

ANNEXE 1

Ports de plaisance et zones de mouillage par bassin de navigation

(Sources : APPB, Act-ouest, Nautisme en Finistère, Annuaire du nautisme, Bloc Marine, Conseil général du Morbihan, Conseil général des Côtes d'Armor, SAGEMOR, DDE du Morbihan, DDE d'Ille et Vilaine, ODIT France, Guide nautique pratique du pays de Lorient, gestionnaires portuaires, relevés terrains et divers)

Port de plaisance

Zone de mouillage

1) Bassin de navigation Côte d'Emeraude – Rance maritime				NOMBRE DE POSTES	DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT - TENTE	ANNEE OUVER - TURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION			TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
	Chausey	Granville	Granville	180	0	180	0	180	0	180	0		
1	Les Roches Noires	Cancale	Côte d'Emeraude	12	0	12	0	12	0	0	0		
2	La Houle	Cancale	Côte d'Emeraude	170	0	170	80	90	0	0	0		
	1 Port Pican-Port Briac	Cancale	Côte d'Emeraude	150	0	150	110	40	0	2	0	100 pr les 2	
	2 Port mer	Cancale	Côte d'Emeraude	150	0	150	30	120	0	3	0		
3	Barbe Brûlée	Cancale	Côte d'Emeraude	22	0	22	0	22	0	?	0		
4	Anse du Guesclin	Saint-Coulomb	Côte d'Emeraude	5	0	5	0	5	0	?	0		
5	Anse de la Touesse	Saint-Coulomb	Côte d'Emeraude	95	0	95	0	95	0	?	0		
6	Île Besnard / Le Petit Chevreton	Saint-Coulomb	Côte d'Emeraude	70	0	70	0	70	0	?	0		
7	Île Besnard / Les Courtillons	Saint-Coulomb	Côte d'Emeraude	60	0	60	0	60	0	?	0		
8	Havre du Lupin	Saint-Coulomb	Côte d'Emeraude	20	0	20	20	0	0	?	0		
9	Rothéneuf - La Roche	Saint-Malo / Paramé	Côte d'Emeraude	147	0	147	?	?	0	?	0		
10	Rothéneuf - Plage du Val	Saint-Malo / Paramé	Côte d'Emeraude	23	0	23	4	175	0	?	0		
11	Rothéneuf	Saint-Malo / Paramé	Côte d'Emeraude	9	0	9	?	?	0	?	0		
12	Le Minihic - La Varde	Saint-Malo / Paramé	Côte d'Emeraude	18	0	18	0	18	0	?	0		
13	Mouillage Gare maritime	Saint-Malo	Rance maritime	45	0	45	0	45	0	?	0		
	3 Port Vauban	Saint-Malo	Rance maritime	233	225	8	8	0	0	50	0	190	1969
	4 Bas sablons	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	1216	1200	16	16	0	0	82	100	1018	
14	Tour Solidor	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	158	0	158	19	139	0	?	0		
15	Le Rosais	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	234	0	234	0	234	0	?	0		
16	La Briantais (aval barrage)	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	25	0	25	0	25	0	?	0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

17	La Briantais (amont Barrage)	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	8	0	8	0	8	0	?	0		
18	Baie de Troctin	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	20	0	20	0	20	0	?	0		
19	Baie de Troctin - Quelmer	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	14	0	14	0	14	0	?	0		
20	La Passagère / Pte Grouin	Saint-Malo / St-Servan	Rance maritime	117	0	117	0	117	0	?	0	45	
21	Île Chevret	St-Jouan des Guérets	Rance maritime	54	0	54	48	6	0	?	0		
22	Val ès Bouillis - Île Harteau	St-Jouan des Guérets	Rance maritime	3	0	3	0	3	0	?	0		
23	Le Chalet des Grèves	St-Jouan des Guérets	Rance maritime	70	0	70	63	7	0	?	0		
24	Pointe du Puis	Saint-Suliac	Rance maritime	3	0	3	0	3	0	?	0		
	5 Saint-Suliac	Saint-Suliac	Rance maritime	180	0	180	90	90	0	3	60	53	
25	Le Vigneux	La Ville ès Nonais	Rance maritime	15	0	15	0	15	0	?	0		
26	Le Vigneux (sud)	La Ville ès Nonais	Rance maritime	45	0	45	98	12	0	?	0		
27	Le Port Saint-Jean	La Ville ès Nonais	Rance maritime	65	0	65	?	?	0	?	0		
28	Mordreuc	Ploudihen sur Rance	Rance maritime	85	0	85	85	0	0	?	0	20	
	6 Le Lyvet	La Vicomté sur Rance	Rance maritime	258	258	0	0	0	0	25 à 27	6	200	1984
	7 Dinan	Dinan	Rance maritime	110	110	0	0	0	0	27 à 30	0	28	1975-6
29	Le Chatelier	Saint-Samson sur Rance	Rance maritime	150	0	150	150	0	0	?	0	0	
30	La Moinerie	Plouër sur Rance	Rance maritime	54	0	54	54	0	0	?	0		
	8 La Minotais	Plouër sur Rance	Rance maritime	394	240	154	154	0	0	12 à 20	0	290	1991
31	Moulin de Plouër	Plouër sur Rance	Rance maritime	110	0	110	0	110	0	?	0		
32	Moulin de Plouër (nord)	Plouër sur Rance	Rance maritime	2	0	2	0	2	0	?	0		
33	Port Saint-Hubert	Plouër sur Rance	Rance maritime	19	0	19	0	19	0	?	0		
34	Le Bas Bout	Plouër sur Rance	Rance maritime	36	0	36	0	36	0	?	0		
35	Plage du Roue	Langrolay sur Rance	Rance maritime	50	0	50	50	0	0		0	50	
36	La Herviais	Langrolay sur Rance	Rance maritime	20	0	20	20	0	0	3	0		
	9 Port de Garance (anse de Garel)	Minihic sur Rance	Rance maritime	130	0	130	0	130	0	?	0		
37	Pointe du Ton - La Landriais	Minihic sur Rance	Rance maritime	70	0	70	35	35	0	?	0		
38	Le Poriou	Minihic sur Rance	Rance maritime	140	0	140	140	0	0	?	0		
39	Cancaval	Minihic sur Rance	Rance maritime	170	0	170	0	170	0	?	0		
40	Pleurtuit	Pleurtuit	Rance maritime	310	0	310	279	31	0	?	0		
41	La Richardais	La Richardais	Rance maritime	95	0	95	?	?	0	?	0		
42	Anse des rivières	La Richardais	Rance maritime	100	0	100	242	49	0	?	0		
43	La Richardais	La Richardais	Rance maritime	96	0	96	?	?	0	?	0		
44	La Pagnais	Dinard	Rance maritime	30	0	30	?	?	0	?	0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

45	Pointe de la Vicomté	Dinard	Rance maritime	50	0	50	30	127	0	?	0			
46	Le Prieuré	Dinard	Rance maritime	77	0	77	?	?	0	?	0			
	10 Dinard	Dinard	Rance maritime	500	0	500	213*	287	0	2	0	75		
47	Mouillage joutant Port	Dinard	Rance maritime	2	0	2	0	2	0	?	0			
48	Le Nick / Pointe Bellefard	Saint-Lunaire	Côte d'Emeraude	100	0	100	0	100	0	?	0			
	11 Saint-Lunaire	Saint-Lunaire	Côte d'Emeraude	100	0	100	0	100	0	100	0			
	12 Les Essarts	Saint-Briac	Côte d'Emeraude	700 pour les 4 sites	0	700 pour les 4 sites	0	700 pour les 4 sites	0	10 à 13 pour les 4 sites	0	69 pour les 4 sites		
49	Le Nésay	Saint-Briac	Côte d'Emeraude		0		0		0		0			
50	La Ville Etoire	Saint-Briac	Côte d'Emeraude		0		0		0		0			
51	Le Port Lorrain	Saint-Briac	Côte d'Emeraude		0		0		0		0			
52	Le Rieul	Lancieux	Côte d'Emeraude		110		0		110		0		110	0
53	Port de l'Islet	Lancieux	Côte d'Emeraude	120	0	120	0	120	0	3	0			
54	Cerisaie	Lancieux	Côte d'Emeraude	40	0	40	0	40	0	0	0			
55	Hautonnières	Lancieux	Côte d'Emeraude	30	0	30	0	30	0	0	0			
56	Panorama	Lancieux	Côte d'Emeraude	25	0	25	0	25	0	0	0			
	13 Port du Chatelet	Saint-Jacut de la mer	Côte d'Emeraude	95	0	95	0	95	0	?	0	25		
	14 Port de la Houle causeul	Saint-Jacut de la mer	Côte d'Emeraude	180	0	180	0	180	0	3	0			
	15 Le Guildo	Créhen	Côte d'Emeraude	30	0	30	0	30	0	?	0			
57	La Garde	Saint-Cast Le Guildo	Côte d'Emeraude	92	0	62	30	62	0	0	0			
	16 La Feuillade	Saint-Cast Le Guildo	Côte d'Emeraude	297	0	297	20	277	0	0	0	45		
	17 Saint-Cast Le Guildo	Saint-Cast Le Guildo	Côte d'Emeraude	234	0	234	20	214	0	10	13	63		
58	La Fresnaye	Saint-Cast Le Guildo	Côte d'Emeraude	103	0	103	0	103	0	0	0	10		
59	Port Nieux	Fréhel	Côte d'Emeraude	10	0	10	0	10	0	?	0			
60	Saint-Géran en Plévenon	Fréhel	Côte d'Emeraude	113	0	113	0	113	0	1	0	16		
TOTAL MOUILLAGES CÔTE D'EMERAUDE				1394	0	1394	124	1320						
TOTAL PORTS CÔTE D'EMERAUDE				1936	0	1936	180	1756						
TOTAL COTE D'EMERAUDE				3330	0	3330	304	3026						
TOTAL MOUILLAGES RANCE MARITIME				2542	0	2542	1313	1229						
TOTAL PORTS RANCE MARITIME				3021	2033	988	461 ?	507 ?						
TOTAL RANCE MARITIME				5563	2033	3530	1774	1736						
TOTAL CÔTE D'EMERAUDE RANCE MARITIME				8893	2033	6860	2078 ?	4762 ?						

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

2) Baie de Saint-Brieuc - Trieux maritime				NOMBRE DE POSTES	DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVERTURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION			TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
1	Port Barier	Fréhel	Penthièvre	30	0	30	0	30	0	1	0	10	
1	Les Hôpitaux	Erquy	Penthièvre	120	0	120	0	120	0	?	0		
2	Îlot Saint-Michel	Erquy	Penthièvre	50	0	50	50	0	0	?	0		
	2 Erquy centre	Erquy	Penthièvre	280	0	280	0	280	0	11	0		
	3 Piégu	Pléneuf Val-André	Penthièvre	120	0	120	0	120	0	0	0	0	
	4 Dahouet	Pléneuf Val-André	Penthièvre	539	361	178	0	178	0	25 à 36	10	550	1989
3	Saint-Guimon	Hillion	Penthièvre	8	0	8	0	8	0	?	0		
	5 Le Légué	Plérin / Saint-Brieuc	Goëlo	420	220	200	0	200	0	40	50	0	1984
	6 La Ville Gilette (sous la Tour)	Plérin	Goëlo	130	0	130	0	130	0	0	0	3	
4	Les Bleurets	Plérin	Goëlo	10	0	10	0	10	0	?	0		
5	Les Rosaires	Pordic	Goëlo	?	0	?	?	?	0	?	0		
	7 Binic	Binic	Goëlo	650	470	180	0	180	0	60	40	20	1967
6	Base départ	Binic	Goëlo	10	0	10	0	10	0	?	0		
	8 Saint-Quay Port d'échouage	Saint-Quay-Portrieux	Goëlo	515	0	515	0	515	0	8	0	50	
	9 Saint-Quay Port d'Armor	Saint-Quay-Portrieux	Goëlo	1030	1030	0	0	0	0	100	15	400	1990
7	Pointe Isnain	Saint-Quay-Portrieux	Goëlo	1	0	1	1	0	0	0	0	0	
8	Saint-Marc	Tréveneuc	Goëlo	42	0	42	0	42	0	2	0	2	
9	Gwin Zegal	Plouha	Goëlo	57	0	57	0	57	0	2	0	4	
10	Port Moguer	Plouha	Goëlo	?	0	?	0	?	0	?	0		
	10 Bréhec	Plouezec	Goëlo	185	0	185	0	185	0	1	0	6	
11	Port Lazo	Plouezec	Goëlo	193	0	193	0	193	0	0	0	0	
12	Poulafret	Paimpol	Goëlo	avec Trieux maritime		?	?	?	0	?	0	?	
	11 Paimpol	Paimpol	Goëlo	340	340	0	0	0	0	22 à 25	0	120	1972
	12 Kerpalud	Paimpol	Goëlo	84	0	0	0	0	84	0	0	?	2005
13	Port de Texier	Ploubazlanec	Goëlo	avec anse Launay			?	?	0	?	0	?	
14	Pointe de Porz Don	Ploubazlanec	Goëlo	avec anse Launay			?	?	0	?	0	?	
	13 Pors Even	Ploubazlanec	Goëlo	25	0	25	25	0	0	?	0	?	
15	Anse de Launay	Ploubazlanec	Goëlo	322	0	322	0	322	0	?	0	?	
16	Divers mouillages	Bréhat	Bréhat	65	0	65	0	65	0	?	0	?	
	14 La Chambre	Bréhat	Bréhat	85	0	85	0	85	0	?	0	?	

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

17	Guerzido	Bréhat	Bréhat	68	0	68	0	68	0	?	0	?	
15	Port-clos	Bréhat	Bréhat		0		0		0	0	?	0	?
16	Port de La Corderie	Bréhat	Bréhat	125	0	125	0	125	0	10	0	0	
18	Anse de Gwern	Ploubazlanec	Trieux maritime	avec anse Launay			?	?	0	?	0	?	
17	Loguivy	Ploubazlanec	Trieux maritime	50	0	50	0	50	0	?	0	10	
19	Coz Castel	Paimpol (Trieux)	Trieux maritime	40	0	40	20	20	0	0	0	?	
20	Roche Donan	Paimpol (Trieux)	Trieux maritime	66	0	66	?	?	0	?	0	?	
21	Roche Donan	Paimpol (Trieux)	Trieux maritime		0		?	?	0	?	0	?	
18	Kergrist	Paimpol (Trieux)	Trieux maritime	30	0	30	30	0	0	?	0	?	
22	Goaz Villinic	Quemper-Guézennec	Trieux maritime	34	0	34	34	0	0	1	0	0	
19	Pontrieux	Pontrieux	Trieux maritime	170	160	10	10	0	0	40 à 60	30	16	
20	Lézardrieux	Lézardrieux	Trieux maritime	665	500	165	130	35	0	100	70	400	1973
23	Kermenguy	Lézardrieux	Trieux maritime	160	0	160			0	?	0	?	
24	Lan Caradec	Lézardrieux	Trieux maritime		0		80	80	0	?	0	?	
25	Zone de mouillage	Lézardrieux	Trieux maritime		0				0	?	0	?	
26	Kernouster / L'île à Bois	Lézardrieux	Trieux maritime	20	0	20	0	20	0	?	0	?	
27	Le Paradis	Lanmodez	Trieux maritime	17	0	17	0	17	0	?	0	?	
28	Porz Guyon	Lanmodez	Trieux maritime	50	0	50	0	50	0	4	0	3	
21	Beg Sable	Lanmodez	Trieux maritime	30	0	30	0	30	0	0	0	0	
TOTAL MOUILLAGES PENTHIEVRE				88	0	88							
TOTAL PORTS PENTHIEVRE				1059	361	698							
TOTAL CÔTE DE PENTHIEVRE				1147	361	786							
TOTAL MOUILLAGES CÔTE DU GOËLO				635	0	635							
TOTAL PORTS CÔTE DU GOËLO				3379	2060	1235			84				
TOTAL CÔTE DU GOËLO				4014	2060	1870			84				
TOTAL MOUILLAGES TRIEUX - BREHAT				520	0	520							
TOTAL PORTS TRIEUX - BREHAT				1155	660	495							
TOTAL TRIEUX MARITIME-BREHAT				1675	660	1015							
TOTAL BAIE DE SAINT-BRIEUC				6836	3081	3671			84				

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

3) Côte de granit rose est - Jaudy maritime					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT - TENTE	ANNEE OUVER - TURE	
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage						
1	Port Béni	Pleubian	Jaudy maritime	287	0	287	0	287	0		0			
2	Pleubian	Pleubian	Jaudy maritime		0		0		0	0		0		
3	Pleubian	Pleubian	Jaudy maritime		0		0		0	0		0		
4	Pleubian	Pleubian	Jaudy maritime		0		0		0	0		0		
5	Pleubian	Pleubian	Jaudy maritime		0		0		0	0		0		
6	Loup et Bellevue	Kerbors	Jaudy maritime	28	0	28	28	0	0	0	0	5		
7	Saint-Votrom	Trédarzec	Jaudy maritime	3	0	3	0	3	0		0			
8	Kersalün	Trédarzec	Jaudy maritime	1	0	1	0	1	0		0			
9	Beg Mézéven	Trédarzec	Jaudy maritime	1	0	1	0	1	0		0			
10	Pouldouran	Pouldouran	Jaudy maritime	15	0	15	0	15	0		0			
	1 Tréguier	Tréguier	Jaudy maritime	350	350	0	0	0	0	50 à 100	0	62	1979	
11	Saint-François	Plouguiel	Jaudy maritime	1	0	1	?	?	0		0			
12	Le Kestellic	Plouguiel	Jaudy maritime	1	0	1	?	?	0		0			
13	Keraret	Plouguiel	Jaudy maritime	15	0	15	?	?	0		0			
14	La Roche-Jaune	Plouguiel	Jaudy maritime	37	0	37	?	?	0		0			
15	Beg Melen	Plouguiel	Jaudy maritime	19	0	19	?	?	0		0			
16	Palamos	Plouguiel	Jaudy maritime	10	0	10	?	?	0		0			
17	Beg Vilin	Plougrescant	Jaudy maritime	29	0	29	0	29	0		0			
18	Le Castel / An Hinkin	Plougrescant	Jaudy maritime	21	0	21	0	21	0		0			
19	Le Varlen	Plougrescant	Jaudy maritime	6	0	6	0	6	0		0			
20	Pors-Hir	Plougrescant	Jaudy maritime	15	0	15	0	15	0		0			
21	Kericu	Plougrescant	Jaudy maritime	75	0	75	0	75	0		0			
22	Zone de mouillage	Plougrescant	Jaudy maritime		0		0		0	0		0		
23	Poul-Stripo	Plougrescant	Granit rose est	29	0	29	0	29	0		0			
24	Pors-Scarff	Plougrescant	Granit rose est	75	0	75	0	75	0		0			
25	Buguéles	Penvénan	Granit rose est	143	0	143	0	143	0	3	0	30		
	2 Port-Blanc	Penvénan	Granit rose est	299	0	299	60	239	0	30	0	90		
26	Crec'h Avel	Penvénan	Granit rose est	27	0	27	0	27	0		0			
27	Les Dunes	Penvénan	Granit rose est	10	0	10	0	10	0		0			
28	Le Royau	Trévou-Tréguignec	Granit rose est	33	0	33	0	33	0	0	0			

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

29	Port Le Goff	Trévou-Tréguignec	Granit rose est	70	0	70	0	70	0	0	0	?		
30	Kergieg	Trélévern	Granit rose est	10	0	10	0	10	0		0			
31	Zone de mouillage diverses	Trélévern	Granit rose est	75	0	75	0	75	0		0			
32	Port l'épine	Trélévern	Granit rose est	88	0	88	0	88	0	1	0	6		
33	Pors Garo	Trélévern	Granit rose est	40	0	40	0	40	0		0			
34	Nantouar	Louannec	Granit rose est	35	0	35	0	35	0	0	0	0		
	3 Le Len	Louannec	Granit rose est	30	0	30	15	15	0	0	0	5		
	4 Perros-Guirec	Perros-Guirec	Granit rose est	730	680	50	0	0	0	70	20	?	1969	
35	Les Arcades / Le Linkin	Perros-Guirec	Granit rose est	200	0	200	0	200	0		0			
36	Le Linkin	Perros-Guirec	Granit rose est		0		0							
37	Pors-ar-Goret	Perros-Guirec	Granit rose est	50	0	50	0	50	0		0			
38	Trestraou	Perros-Guirec	Granit rose est	30	0	30	0	30	0		0			
39	Zone de mouillage	Perros-Guirec	Granit rose est	50	0	50	0	50	0		0			
	5 Ploumanac'h	Perros-Guirec	Granit rose est	400	0	400	250	150	0	20	0	150	1985	
TOTAL MOUILLAGES JAUDY				564	0	564								
TOTAL PORTS JAUDY				350	350	0								
TOTAL JAUDY				914	350	564								
TOTAL MOUILLAGES GRANIT ROSE EST				965	0	965								
TOTAL PORTS GRANIT ROSE EST				1459	680	779								
TOTAL GRANIT ROSE EST				2424	680	1744								
TOTAL JAUDY –CÔTE GRANIT ROSE EST				3338	1030	2308								

4) Côte de granit rose ouest – Baie de Lannion					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT - TENTE	ANNEE OUVER - TURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
	1 Trégastel / Coz Pors	Trégastel	Granit rose ouest	175	0	175	0	175	0	5	0		
1	Coz Pors	Trégastel	Granit rose ouest	200	0	200	0	200	0		0		
2	Grève-Blanche	Trégastel	Granit rose ouest		0		0						
3	Toul Bihan	Trégastel	Granit rose ouest	20	0	20	0	20	0		0		
	2 Landrellec plage	Pleumeur-Bodou	Granit rose ouest	42	0	42	29	100	0	?	0	7	
	3 Port/Landrellec	Pleumeur-Bodou	Granit rose ouest	87	0	87			0	?	0		
	4 Port-Gelin-Ile Grande	Pleumeur-Bodou	Granit rose ouest	88	0	88	13	75	0		0		
	5 Saint-Sauveur-Ile Grande	Pleumeur-Bodou	Granit rose ouest		0		0		0	2	0	10	

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

	6	Rulosquet-Ile Grande	Pleumeur-Bodou	Granit rose ouest	166	0	166	0	166	0	0			
4		Toëno	Trébeurden	Granit rose ouest	37	0	37	?	?	0	0			
5		Pors Termen	Trébeurden	Granit rose ouest	60	0	60	?	?	0	0			
	7	Trozoul	Trébeurden	Granit rose ouest	200	0	200	10	190	0	10	0	30	
	8	Sodeport	Trébeurden	Granit rose ouest	700	650	50	50	0	0	80	20	60	1993
6		Pors Mabo	Trébeurden	Baie de Lannion	7	0	7	0	7	0	0			
	9	Beg Hent	Lannion	Baie de Lannion	80	0	80	0	80	0	0	0	0	
	10	Pors Nevez	Lannion	Baie de Lannion	60	0	60	0	60	0	?	0	0	
7		Le Yaudet	Ploulec'h	Baie de Lannion	65	0	65	10	55	0	0	0	15	
	11	Locquémeau	Locquémeau	Baie de Lannion	140	0	140	0	140	0	6	0	?	
8		Trédrez	Locquémeau	Baie de Lannion	14	0	14	?	?	0	0			
9		Toul ar Vilin	Saint-Michel en Grève	Baie de Lannion	24	0	24	0	24	0	0			
	12	Beg Douar	Plestin les grèves	Baie de Lannion	141	0	141	0	141	0	2	0	45	
10		Toul an Hery	Plestin les grèves	Baie de Lannion	37	0	37	?	?	0	0			
	13	Locquirec	Locquirec	Baie de Lannion	385 dont 30 sauvages	0	385	0	350	0	10	0		
11		Zone de mouillage	Locquirec	Baie de Lannion		0		?	?	0	0			
12		Zone de mouillage	Locquirec	Baie de Lannion		0		?	?	0	0			
13		Poul Rodou	Guimaec	Baie de Lannion	33	0	33	?	?	0	0			
14		Vilin Izela	Guimaec	Baie de Lannion		0		?	?	0	0			
TOTAL MOUILLAGES GRANIT ROSE OUEST					317	0	317							
TOTAL PORTS GRANIT ROSE OUEST					1458	650	808							
TOTAL GRANIT ROSE OUEST					1775	650	1125							
TOTAL MOUILLAGES BAIE DE LANNION					180	0	180							
TOTAL PORTS BAIE DE LANNION					806	0	806							
TOTAL BAIE DE LANNION					986	0	986							
TOTAL GRANIT ROSE OUEST BAIE DE LANNION					2761	650	2111							

5) Baie de Morlaix – Île de Batz					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT - TENTE	ANNEE OUVERTURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
	1	Primel -Le Diben	Plougasnou	Baie de Morlaix	350	0	350	10	340	0	15	0	52
	2	Port de Térénez	Plougasnou	Baie de Morlaix	180	0	180	0	180	0	5	0	8

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

1	Kernéléhen	Plougasnou	Baie de Morlaix	30	0	30	0	30	0	0	0		
3	Le Dourduff	Plouezoc'h	Baie de Morlaix	65	0	65	35	30	0	0	15	0	
4	Morlaix	Morlaix	Baie de Morlaix	200	200	0	0	0	0	30	30	0	1976
2	Le Bruly	Locquéolé	Baie de Morlaix	30	0	30	?	?	0		0		
3	Pors Trez	Carantec	Baie de Morlaix	43 pr	0	43 pr	13 pr	30 pr	0		0		
4	Le port	Carantec	Baie de Morlaix	les 2	0	les 2	les 2	les 2	0		0		
5	Carantec	Carantec	Baie de Morlaix	650 pour les 5	0	650 pour les 5	?	?	0		0		
6	Carantec	Carantec	Baie de Morlaix		0		?	?	0		0		
7	Carantec	Carantec	Baie de Morlaix		0		?	?	0		0		
8	Carantec	Carantec	Baie de Morlaix		0		?	?	0		0		
9	Carantec	Carantec	Baie de Morlaix		0		?	?	0		0		
10	Henvic	Henvic	Baie de Morlaix	117	0	117	?	?	0		0		
11	Henvic	Henvic	Baie de Morlaix	35	0	35	?	?	0		0		
12	Port de Henvic	Henvic	Baie de Morlaix	50	0	50	0	50	0		0		
13	Saint-Yves / Pont de la Corde	Plouéan	Baie de Morlaix	115	0	115	115	0	0		0		
14	Pempoul	Saint-Pol de Léon	Baie de Morlaix	50	0	50	0	50	0		0		
15	Îlot Saint-Anne	Saint-Pol de Léon	Baie de Morlaix	200	0	200	0	200	0		0		
5	Roscoff (Vieux port)	Roscoff	Baie de Morlaix	400	40	360	?	295	0	25	0	100	
16	Pertuindi	Roscoff	Baie de Morlaix	40	0	40	?	?	0				
17	Île Pighet	Roscoff	Baie de Morlaix	18	0	18	?	?	0				
18	Jardin colonial	Île de Batz	Batz	10	0	10	?	?	0		0		
19	Pors an Eok	Île de Batz	Batz	20	0	20	?	?	0		0		
20	Porz Kernok	Île de Batz	Batz	30	0	30	?	?	0		0		
TOTAL MOUILLAGES BAIE MORLAIX				1425	0	1425							
TOTAL PORTS BAIE MORLAIX				1195	240	955							
TOTAL BAIE MORLAIX				2620	240	3380							

6) Côte sauvage					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVERTURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
1	Santec	Santec	Côte sauvage est	100	0	100	?	?	0		0		
2	Moguériec	Sibiril	Côte sauvage est	64	0	64	?	?	0		0		
3	Port Neuf	Sibiril	Côte sauvage est	46	0	46	?	?	0		0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

4	Zone de mouillage	Cléder	Côte sauvage est	7	0	7	?	?	0		0		
	1 Poulenu	Cléder	Côte sauvage est	68	0	68	0	67	0		10	0	
5	Kervaliou	Cléder	Côte sauvage est	24	0	24	0	24	0		0	0	
6	Kerfissien	Cléder	Côte sauvage est	33	0	33	0	33	0		0		
7	Guinervel	Plouescat	Côte sauvage est	9	0	9	0	0	0		0		
8	Menfig	Plouescat	Côte sauvage est	8	0	8	0	0	0		0		
	2 Porsguen	Plouescat	Côte sauvage est	170	0	170	0	160	0		0	0	
	3 Pontusval	Brignognan	Côte sauvage ouest	204	0	204	0	204	0	10	0		
9	Chardons bleus	Brignognan	Côte sauvage ouest	10	0	10	?	10	0		0		
10	Phare	Brignognan	Côte sauvage ouest	15	0	15	?	15	0		0		
11	Cremiou	Kerlouan	Côte sauvage ouest	40	0	40	?	?	0		0		
12	Ham / Menez Ham	Kerlouan	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
13	Kerlouan	Kerlouan	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
14	Boutrouilles	Kerlouan	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
15	Men Breac'h	Kerlouan	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
16	Le Curnic	Guissény	Côte sauvage ouest		83		0	83	?	?	0		0
	4 Koréjou	Plouguerneau	Côte sauvage ouest	10	0	10	10	0	0		0		
17	Porsguen	Plouguerneau	Côte sauvage ouest	387	0	387	?	?	0		0		
18	Porscrac'h	Plouguerneau	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
19	Castel Ac'h	Plouguerneau	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
20	Kerazan	Plouguerneau	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
21	Île Vierge	Plouguerneau	Côte sauvage ouest		0		?	?	0	0			
22	Laka	Plouguerneau	Côte sauvage ouest		30		0	30	?	?	0		0
TOTAL MOUILLAGES CÔTE SAUVAGE Est				291	0	291							
TOTAL PORTS CÔTE SAUVAGE Est				238	0	238							
TOTAL CÔTE SAUVAGE EST				529	0	529							
TOTAL MOUILLAGES CÔTE SAUVAGE Ouest				565	0	565							
TOTAL PORTS CÔTE SAUVAGE Ouest				214	0	214							
TOTAL CÔTE SAUVAGE OUEST				779	0	779							
TOTAL CÔTE SAUVAGE				1308	0	1308							

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

7) Côte des abers – Nord Iroise					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI-TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'ATTENTE	ANNEE OUVERTURE	
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage						
1	Perroz	Plouguerneau	Aber Wrac'h	30	0	30	?	?	0		0			
2	Paluden	Plouguerneau	Aber Wrac'h	53	0	53	?	?	0		0			
	1 Le Paluden	Lannilis	Aber Wrac'h	120	0	120	40	0	0	24	0			
	2 L'Aber Wrac'h	Landéda	Aber Wrac'h	82	52 saison	30	?	?	0	60	0	100		
3	Le Vil	Landéda	Aber Benoît	238	0	238	?	?	0		0			
4	Aber Benoît	Landéda	Aber Benoît		0		?	?	0		0			
5	Brenduff	Saint-Pabu	Aber Benoît	600	0	600	?	?	0		0			
6	Pors ar Vilin	Saint-Pabu	Aber Benoît		0		?	?	0		0			
7	Le Stellac'h	Saint-Pabu	Aber Benoît		0		?	?	0		0			
8	Le Passage	Saint-Pabu	Aber Benoît		0		?	?	0		0			
9	Benniget	Saint-Pabu	Côte des abers		0		?	?	0		0			
10	Corn ar Gazel	Saint-Pabu	Côte des abers		0		?	?	0		0			
11	Per ar pont	Ploudalmézeau	Côte des abers	10	0	10	?	?	0		0			
12	Tréompan	Ploudalmézeau	Côte des abers	40	0	40	?	?	0		0			
13	Saint-Usven	Ploudalmézeau	Côte des abers	10	0	10	?	?	0		0			
14	Pors Geffroy	Ploudalmézeau	Côte des abers	20	0	20	?	?	0		0			
15	Porscave	Ploudalmézeau	Côte des abers	40	0	40	?	?	0		0			
16	Carn ar Gazel	Ploudalmézeau	Côte des abers	10	0	10	?	?	0		0			
17	Porsguen	Ploudalmézeau	Côte des abers	20	0	20	?	?	0		0			
18	Kerdéniel	Ploudalmézeau	Côte des abers	10	0	10	?	?	0		0			
	3 Portsall	Ploudalmézeau	Côte des abers	240	0	240	0	240	0		0	0		
	4 Trémazan	Landunvez	Côte des abers	100	0	100	0	70	0		0	0		
19	Penfoul	Landunvez	Côte des abers	192	0	192	?	?	0		0			
	5 Argenton	Landunvez	Côte des abers	250	2	248	0	204	0		0	0		
20	Mazou	Porspoder	Côte des abers	140	0	140	?	?	0		0			
21	Melon Mer	Porspoder	Côte des abers		0		?	?	0		0			
22	Coatéozen	Porspoder	Côte des abers		0		?	?	0		0			
	6 L'Aber Ildut	Lanildut	Aber Ildut	410	0	410	410	0	0	20	0	46		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

22	L'Aber Ildut	Lanildut	Aber Ildut	40	0	40	?	?	0		0		
23	Porscav	Lampaul-Plouarzel	Aber Ildut		0			?	?	0		0	
24	Plouarzel	Plouarzel	Aber Ildut	30	0	30	?	?	0		0		
25	Porspaul	Lampaul-Plouarzel	Côte des abers	256	0	256	?	?	0		0		
26	Anse de Porsmoguer	Lampaul-Plouarzel	Côte des abers		0			?	?	0		0	
27	Anse de Porsmoguer	Ploumoguer	Côte des abers	78	0	78	?	?	0		0		
28	Plage d'Illien	Ploumoguer	Côte des abers	45	0	45	?	?	0		0		
7	Le Conquet	Le Conquet	Aber du Conquet	260	0	260	0	260	0	10	0	0	
8	Port du Stiff / Porz Ligoudou	Ouessant	Île d'Ouessant	?	0	?	?	?	0		0		
29	Porspaul - Lampaul	Ouessant	Île d'Ouessant	38	0	38	?	?	0		0		
30	Bougenzen	Ouessant	Île d'Ouessant	10	0	10	?	?	0		0		
31	Plage de Yuzin	Ouessant	Île d'Ouessant	10	0	10	?	?	0		0		
32	Calgrac'h	Ouessant	Île d'Ouessant	10	0	10	?	?	0		0		
33	Le Prat	Ouessant	Île d'Ouessant	12	0	12	?	?	0		0		
34	Arland	Ouessant	Île d'Ouessant	10	0	10	?	?	0		0		
35	Pen ar Coef	Ouessant	Île d'Ouessant	10	0	10	?	?	0		0		
9	Molène	Molène	Île de Molène	30	0	30	?	?	0		0		
TOTAL MOUILLAGES CÔTE DES ABERS				1862	0	1862							
TOTAL PORTS CÔTE DES ABERS				1462	54	1408							
TOTAL CÔTE DES ABERS				3324	54	3270							
TOTAL MOUILLAGES OUessant-MOLENE				100	0	100							
TOTAL PORTS OUessant-MOLENE				30	0	30							
TOTAL OUessant- MOLENE				130	0	130							
TOTAL CÔTE DES ABERS-ÎLES				3454	54	3400							

8) Rade de Brest				DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT - TENTE	ANNEE OUVER - TURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION		NOMBRE DE POSTES	TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau					
1	Plage du Perzel	Plougonvelin	Avant Rade nord	265	0	265	265	0	0	0		
2	Trez Hir	Plougonvelin	Avant Rade nord	55	0	55	55	0	0	0		
3	Anse du Petit Minou	Plouzané	Goulet de Brest	115	0	115	115	0	0	0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

4	Anse de Mengam	Plouzané	Goulet de Brest	15 ?	0	15?	?	?	0		0		
5	Anse du Dellec	Plouzané	Goulet de Brest	60 ?	0	60?	?	?	0		0		
6	Sainte-Anne du Porzic	Brest	Goulet de Brest	116	0	116	116	0	0		0		
7	La Maison Blanche	Brest	Rade de Brest nord	131	0	131	131	0	0		0		
8	Le Château	Brest	Rade de Brest nord	70	0	70	?	?	0		0		
1	Le Moulin Blanc	Brest	Rade de Brest nord	1460	1460	0	0	0	0	120	200	331	1961
9	Anse de Camfrou	Le Relecq-Kerhuon	Elorn	154	0	154	?	?	0		0		
10	Le passage	Le Relecq-Kerhuon	Elorn	63	0	63	?	?	0		0		
11	Poul ar Vilin et Poul du	Guipavas	Elorn	50	0	50	?	?	0		0		
2	Landerneau	Landerneau	Elorn	25	0	25	15	10	0		0		
12	Le Passage	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	30	0	30	?	?	0		0		
13	Kerraliou	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	20	0	20	?	?	0		0		
14	Anse du Caro	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	30	0	30	?	?	0		0		
15	Porz Meur	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	20	0	20	?	?	0		0		
16	L'Auberlac'h	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	115	0	115	?	?	0		0		
17	Porz Tinduff	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	174	0	174	?	?	0		0		
18	Grève de Porz Gwenn	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	20	0	20	?	?	0		0		
19	Pont Callec	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	20	0	20	?	?	0		0		
20	Mouillages sauvages	Plougastel-Daoulas	Rade de Brest est	?	0	?	?	?	0		0		
21	Rostiviec	Loperhet	Rade de Brest est	70	0	70	50	20	0		0		
22	Anse de Penfoul	Loperhet	Rade de Brest est		0					0		0	
23	Anse de Penfoul	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	60	0	60	?	?	0		0		
24	Le Ruz	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	20	0	20	?	?	0		0		
25	Le Yelen	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	20	0	20	?	?	0		0		
26	Le Bindy	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	30	0	30	?	?	0		0		
27	Porzisquin	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	26	0	26	?	?	0		0		
28	Anse du Bourg	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	30	0	30	?	?	0		0		
29	Pors Beac'h	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	70	0	70	?	?	0		0		
30	Robos	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	30	0	30	?	?	0		0		
31	Moulin-Mer	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	72	0	72	?	?	0		0		
32	Centre nautique	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	28	0	28	?	?	0		0		
33	Mouillages sauvages	Logonna-Daoulas	Rade de Brest est	72	0	72	?	?	0		0		
34	Le Bourg	L'Hôpital-Camfrou	Rade de Brest est	12	0	12	?	?	0		0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

35	Tibidy	L'Hôpital-Camfrout	Rade de Brest est	30	0	30	?	?	0		0			
36	Traon	L'Hôpital-Camfrout	Rade de Brest est	20	0	20	?	?	0		0			
37	Kerascoet	L'Hôpital-Camfrout	Rade de Brest est	100	0	100	?	?	0		0			
38	Mouillages sauvages	L'Hôpital-Camfrout	Rade de Brest est	10	0	10	?	?	0		0			
3	Le Faou	Le Faou	Rade de Brest est	15	0	15	?	?	0		0			
39	Rosnouën	Rosnouën	Aulne	30	0	30	?	?	0		0			
40	Port-Launay	Port-Launay	Aulne	30	0	30	?	?	0		0			
41	Châteaulin	Châteaulin	Aulne	10	0	10	10	0	0		0			
42	Trégarvan	Trégarvan	Aulne	10	0	10	?	?	0		0			
43	Landevennec	Landevennec	Rade de Brest sud	90 dont 30 sauvages	0	90	?	?	0		0			
44	Landevennec	Landevennec	Rade de Brest sud		0		?	?	0		0			
45	Pors Maria	Landevennec	Rade de Brest sud		0		?	?	0		0			
46	Pointe de Lanvéoc	Lanvéoc	Rade de Brest sud	64	0	64	60	4	0		0			
47	Anse du Poulmic	Lanvéoc	Rade de Brest sud	?	0	?	?	?	0		0			
4	Le Fret	Crozon	Rade de Brest sud	74	0	74	?	?	0		0			
48	Taladerc'h	Crozon	Rade de Brest sud	?	0	?	?	?	0		0			
49	Quéléarn	Crozon	Rade de Brest sud	?	0	?	?	?	0		0			
50	Camaret	Camaret	Rade de Brest sud	?	0	?	?	?	0		0			
5	Roscanvel	Roscanvel	Rade de Brest sud	70	0	70	70	0	0		0	40		
6	Camaret	Camaret	Avant rade sud	521	471	50	?	?	0		0	80	1971	
TOTAL MOUILLAGES AVANT RADE				320	0	320								
TOTAL PORTS AVANT RADE				521	471	50								
TOTAL RADE DE BREST				841	471	370								
TOTAL MOUILLAGES RADE DE BREST				2137	0	2137								
TOTAL PORTS RADE DE BREST				1644	1460	184								
TOTAL RADE DE BREST				3781	1460	2321								
TOTAL RADE ET AVANT RADE				4622	1931	2691								

9) Baie de Douarnenez					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT - TENTE	ANNEE OUVER - TURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
1	Morgat	Crozon	Baie de Douarnenez	789	745	44	?	?	0	32	100	111	1976
2	Port de Rosmeur	Douarnenez	Baie de Douarnenez	165	85	80	?	?	0		0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

	3	Port-Rhu	Douarnenez	Baie de Douarnenez	280	180	100	?	?	0		0	100 pr	
	4	Tréboul	Tréboul	Baie de Douarnenez	505	340	165	?	?	0	65	250	les 2	1967
1		Pors Péron	Beuzec Cap Sizun	Baie de Douarnenez	20	0	20	?	?	0		0		
2		Pen Arn	Cléden Cap Sizun	Baie de Douarnenez	10	0	10	?	?	0		0		
3		Le Vorlien	Cléden Cap Sizun	Baie de Douarnenez	20	0	20	?	?	0		0		
4		Brézellec	Cléden Cap Sizun	Baie de Douarnenez	60	0	60	?	?	0		0		
TOTAL MOUILLAGES BAIE DOUARNENEZ					110	0	110							
TOTAL PORTS BAIE DOUARNENEZ					1739	1350	389							
TOTAL BAIE DOUARNENEZ					1849	1350	499							

10) Baie d'Audierne					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVER-TURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
1	Port de la Croix	Sein	Île de Sein	30	0	30	?	?	0		0		
2	Port de Bestrée	Plogoff	Cap Sizun Sud	40	0	40	?	?	0		0		
3	Feunteun Aod	Plogoff	Cap Sizun Sud	12	0	12	?	?	0		0		
4	Pors Loubous	Plogoff	Cap Sizun Sud	16	0	16	?	?	0		0		
1	Anse du Loch	Primelin / Plogoff	Baie d'Audierne	130	0	130	0	130	0		0		
2	Sainte-Evette	Esquibien	Baie d'Audierne	170	0	170	170	0	0		0	0	
3	Audierne	Audierne	Baie d'Audierne	241	241	0	0	0	0	42	0	95	1987
5	Kersiny	Plouhinec	Baie d'Audierne	20	0	20	?	?	0		0		
6	Pors-Poulhan	Plouhinec	Baie d'Audierne	107	0	107	?	?	0		0		
7	Plouzévet	Plouzévet	Baie d'Audierne	?	0	?	?	?	0		0		
8	Penhors	Pouldreuzic	Baie d'Audierne	37	0	37	?	?	0		0		
4	Saint-Pierre	Penmarch	Baie d'Audierne	50	0	50	0	40	0		0	0	
TOTAL MOUILLAGES BAIE D'AUDIERNE					262	0	262						
TOTAL PORT BAIE D'AUDIERNE					591	241	350						
TOTAL BAIE D'AUDIERNE					853	241	612						

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

11) Bassin des Glénan – Odet maritime					DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT - TENTE	ANNEE OUVER - TURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
	1 Kerity	Penmarch	Bassin Glénan ouest	130	0	130	20	110	0		0		
	2 Le Guilvinec-Treffiagat	Treffiagat	Bassin Glénan ouest	330	4	326	300	26	0	8	0	79	
1	Treffiagat	Treffiagat	Bassin Glénan ouest	106	0	106	?	?	0				
	3 Lesconil	Lesconil	Bassin Glénan ouest	95	0	95	35	60	0	0	0		
2	Plobannaec / Lesconil	Lesconil	Bassin Glénan ouest	20	0	20	?	?	0		0		
3	Prat an Askel	Loctudy	Bassin Glénan ouest	?	0	?	?	?	0		0		
	4 Loctudy	Loctudy	Bassin Glénan ouest	682	606	76	76	0	0	115	30	208	1991
	5 Loctudy	Loctudy	Bassin Glénan ouest	500	0	0	0	0	500	0	500		2004
	6 Pont-L'Abbé	Pont-L'Abbé	Bassin Glénan ouest	50	30	20	0	20	0	0	0		
	7 L'île Tudy	L'île Tudy	Bassin Glénan ouest	220	0	220	120	100	0	10	0	12	
4	Sainte Marine / Malakoff	Combrit	Odet maritime	?	0	?	?	?	0		0		
5	Sainte Marine	Combrit	Odet maritime	?	0	?	?	?	0		0		
	8 Sainte-Marine	Combrit	Odet maritime	770	350	420	420	0	0	100	0	150	
6	Lanio Izella	Combrit	Odet maritime	?	0	?	?	?	0		0		
7	Pont de Cornouailles Ouest	Combrit	Odet maritime	74	0	74	?	?	0		0		
8	Rossulien	Plomelin	Odet maritime	119	0	119	?	?	0		0		
9	Kerogan	Quimper	Odet maritime	15	0	15	?	?	0		0		
	9 Corniquel	Quimper	Odet maritime	25	?	?	?	?	0		0		
10	Anse de Saint-Cadou	St-Evarzech / Gouesnac'h	Odet maritime	?			?	?	0		0		
11	Anse de Pors Guen	Gouesnac'h	Odet maritime	13	0	13	?	?	0		0		
12	Pors Meillou	Gouesnac'h	Odet maritime	94	0	94	84	10	0		0		
13	Sainte-Barbe	Gouesnac'h	Odet maritime	6	0	6	?	?	0		0		
14	Pors-Keraign	Gouesnac'h	Odet maritime	61	0	61	?	?	0		0	8	
	10 Penfoul	Bénodet	Odet maritime	680	480	200	200	0	0	82	9	433	1975
15	Bénodet	Bénodet	Odet maritime	?	0	?	?	?	0		0		
16	Clohars-Fouesnant	Clohars-Fouesnant	Bassin Glénan est	70	0	70	70	0	0		0		
	11 Moustierlin	Fouesnant	Bassin Glénan est	700	0	700	700	?	0		0	30	
	12 Beg Meil	Fouesnant	Bassin Glénan est		0			?	0				
	13 Cap coz - Saint-Nicolas	Fouesnant	Bassin Glénan est		0			?	0				
17	Bol Conan	Fouesnant	Bassin Glénan est		0			?	0				

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

18	Cap coz sud	Fouesnant	Bassin Glénan est		0			?	0		0		
19	Cavel Trec	Fouesnant	Bassin Glénan est		0			?	0		0		
20	Saint-Nicolas	Fouesnant	Bassin Glénan est		0			?	0		0		
14	Port La Forêt	La Forêt- Fouesnant	Bassin Glénan est	1010	960	50	50	0	0	100	400	510	1972
21	St-Jean et St-Laurent	La Forêt- Fouesnant	Bassin Glénan est	?	0	?	?	?	0		0		
15	Concarneau	Concarneau	Bassin Glénan est	418	338	60	430	0	0	52	0	313	1965
16	Anse de Kersaux	Concarneau	Bassin Glénan est	350	0	350	?	?	0		0		
17	Poulduhan et Pors Breing	Trégunc	Bassin Glénan est	207	0	207	101	106	0		0		
22	Trévignon	Trégunc	Bassin Glénan est	106	0	106	0	106	0		0		
	Divers mouillages sauvages	Diverses communes	Bassin Glénan Odet	200	0	200	?	?	0		0		
TOTAL MOUILLAGES BASSIN GLENAN				1002	0	1002			0				
TOTAL PORTS BASSIN GLENAN				3992	1438	2054			500				
TOTAL BASSIN GLENAN				4994	1438	3056			500				
TOTAL MOUILLAGES ODET MARITIME				382	0	382			0				
TOTAL PORTS ODET MARITIME				1475	830	645			0				
TOTAL ODET MARITIME				1857	830	1027			0				
TOTAL BASSIN GLENAN- ODET MARITIME				7051	2268	4283			500				

12) Côte des rias					DONT SUR PONTON OU A QUAÏ	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI - TEURS	TERRE PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVERTURE	
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage						
1	Raguénez	Névez	Côte des Rias	138	0	138	?	?	0		0			
2	Névez	Névez	Côte des Rias	36	0	36	?	?	0		0			
3	Zone de mouillage	Névez	Côte des Rias	446	0	446	?	?	0		0			
4	Zone de mouillage	Névez	Côte des Rias		0		?	?	0		0			
5	Zone de mouillage	Névez	Côte des Rias		0		?	?	0		0			
1	Port Manech	Névez	Côte des Rias	118	0	118	118	0	0	0	0	0		
2	Kerdruc	Névez	Côte des Rias	190	0	190	190	0	0	0	0	0		
6	Zone de mouillage	Pont-Aven	Côte des Rias	60	0	60	?	?	0		0			
3	Pont-Aven	Pont-Aven	Côte des Rias	120	60	60	?	?	0	0	0	10		
4	Rosbras	Riec sur Belon	Côte des Rias	160	0	160	?	?	0	0	0			
7	Goulet Riec	Riec sur Belon	Côte des Rias	44	0	44	?	?	0		0			
5	Le Belon	Moëlan sur mer	Côte des Rias	320	0	320	150	100	0	40	100	164		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

	6	Brigneau	Moëlan sur mer	Côte des Rias	170	0	170	5	165	0	5	30	111
	7	Merrien	Moëlan sur mer	Côte des Rias	173	0	173	0	173	0	3	0	152
8		Zone de mouillage	Moëlan sur mer	Côte des Rias	40	0	40	?	?	0		0	
	8	Doëlan	Clohars-Carnoët	Côte des Rias	343	0	343	23	320	0	30	0	125
9		Portsach	Clohars-Carnoët	Côte des Rias	80	0	80	?	?	0		0	
10		Plage des Blancs Genêts	Clohars-Carnoët	Côte des Rias		0		?	?	0		0	
	9	Le Pouldu	Clohars-Carnoët	Côte des Rias-Laïta	93	0	93	?	?	0		0	
11		Les Grands Sables	Clohars-Carnoët	Côte des Rias-Laïta	137	0	137	?	?	0	10	0	
12		Porsmorvic (Laïta)	Clohars-Carnoët / Guidel	Côte des Rias-Laïta		0		?	?	0		0	
13		Quimperlé	Quimperlé	Côte des Rias-Laïta	50	0	50	?	?	0			
	10	Guidel	Guidel	Côte des Rias-Laïta	95	95	0	0	0	0		0	112
TOTAL MOUILLAGES CÔTE DES RIAS					1031	0	1031						
TOTAL PORTS CÔTE DES RIAS					1782	155	1627						
TOTAL CÔTE DES RIAS					2813	155	2658						

13) Groix-Rade de Lorient-Ria d'Étel				NOMBRE DE POSTES	DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI-TEURS	TERRE-PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVER-TURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION			TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
1	Fort-Bloqué	Ploemeur	Côte sauvage	85	0	85	0	85	0		0		
2	Le Courégant	Ploemeur	Côte sauvage	28	0	28	0	28	0		0		
3	Port-Blanc (Kerroc'h)	Ploemeur	Côte sauvage	60	0	60	0	60	0		0		
4	Anse de Pérello	Ploemeur	Côte sauvage	53	0	53	0	53	0		0		
5	Port-Fontaine (Lomener)	Ploemeur	Côte sauvage	76	0	76	0	76	0		0		
6	Anse du Stole (Lomener)	Ploemeur	Côte sauvage	47	0	47	0	47	0		0		
7	Ploemeur	Ploemeur	Côte sauvage	92	0	92	?	?	0		0		
8	Quelhuit	Groix	Groix	7	0	7	?	?	0		0		
9	Port-Melin	Groix	Groix	8	0	8	0	8	0		0		
	1	Port-Lay	Groix	Groix	10	0	10	0	?	0	0		
	2	Port-Tudy	Groix	Groix	390	290	100	100	0	0	0	150	1978
10	Port Mélite	Groix	Groix	20	0	20	?	?	0		0		
11	Kersauze (Locmaria)	Groix	Groix	80	0	80	?	?	0		0		
12	Locqueltas	Larmor-plage	Rade Lorient	?	0	?	0	?	0		0		
13	Le Petit port (Port-Maria)	Larmor-plage	Rade Lorient	?	0	?	0	?	0		0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

	3	Kernével	Larmor-Plages / Lorient	Rade Lorient	870	810	60	0	60	0	100	0	517	1987	
14		Kermélo	Larmor-Plages	Rade Lorient	?	0	?	0	?	0		0			
	4	Lorient-Ville	Lorient	Rade Lorient	457	457	0	0	0	0	50	128		1979	
15		Kergal / Plessis	Lanester	Rade Lorient	75	0	75	0	?	0		0			
16		Saint-Guénaël	Lanester	Rade Lorient		0		?	?	0		0			
17		Saint-Guénaël	Lanester	Rade Lorient	98	0	98	?	?	0		0			
18		Mouillage aval	Hennebont	Rade Lorient-Blavet	?	0	?	?	?	0		0			
19		Mouillage amont	Hennebont	Rade Lorient-Blavet	?	0	?	?	?	0		0			
	5	Hennebont	Hennebont	Rade Lorient-Blavet	60	0	60	?	?	0	10	0			
20		Inzinzac-Lochrist	Inzinzac-Lochrist	Rade Lorient-Blavet	?	0	?	?	?	0		0			
21		Tal ar Mor	Kervignac	Rade Lorient-Blavet	46	0	46	?	0	0		0			
22		Pointe de Berger Vil	Kervignac	Rade Lorient-Blavet	32	0	32	?	0	0		0			
	6	Pen Mané	Locmiquélic	Rade Lorient	160	160	0	0	0	0		0	622	1986	
23		Locmiquélic	Locmiquélic	Rade Lorient	?	0	?	?	?	0		0	pour		
	7	Sainte-Catherine	Locmiquélic	Rade Lorient	466	466	0	0	0	0	19	0	les 2	1986	
	8	La Pointe	Port-Louis	Rade Lorient	242	200	42	42	0	0	10à20	30	409		
24		Citadelle	Port-Louis	Rade Lorient	60	0	60	0	60	0		0			
25		Locmalo	Port-Louis	Rade Lorient	130	0	130	0	130	0		0			
26		Les Salles	Riantec	Rade Lorient	?	0	?	?	?	0		0			
	9	Gâvres / Ban Gâvres	Gâvres	Rade Lorient	74	49	25	0	0	0	10	0	97		
27		Ban Gâvres mouillage	Gâvres	Rade Lorient	158	0	158	0	1	0		0			
28		Anse de Goërem	Gâvres	Rade Lorient		0		?	0		0		0		
29		Porh Pons	Gâvres	Rade Lorient		0		?	0		0		0		
30		Porh Guerh	Gâvres	Rade Lorient	37	0	37	0	37	0		0			
31		Port du Magouër	Plouhinec	Ria d'Étel	26	0	26	?	?	0		0			
32		Le Nohic	Plouhinec	Ria d'Étel	23	0	23	0	23	0		0			
33		Port du Vieux Passage	Plouhinec	Ria d'Étel	41	0	41	?	?	0		0			
34		Port-Quen	Plouhinec	Ria d'Étel	?	0	?	0	?	0		0			
35		Locoal-Mendon	Locoal-Mendon	Ria d'Étel	30	0	30	0	?	0		0			
36		Belz	Belz	Ria d'Étel	331	0	331	0	?	0		0			
37		Saint-Cado	Belz	Ria d'Étel	?	0	?	0	?	0		0			
38		Belz	Belz	Ria d'Étel	?	0	?	?	?	0		0			
39		Port Niskop	Belz	Ria d'Étel	32	0	32	0	?	0		0			

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

10	Etel	Etel	Ria d'Etel	296	288	8	8	0	0	20	0	160	
40	Erdeven	Erdeven	Ria d'Etel	?	0	?	0	?	0		0		
41	Divers mouillages	communes diverses	Ria d'Etel	?	0	?	?	?	0				
42	Portivy	Saint-Pierre Quiberon	Presqu'île Quiberon w	105	0	105	?	?	0		0		
TOTAL MOUILLAGES GROIX-CÔTE SAUVAGE				556	0	556							
TOTAL PORTS GROIX-CÔTE SAUVAGE				400	290	110							
TOTAL GROIX CÔTE SAUVAGE				956	290	666							
TOTAL MOUILLAGES RADE LORIENT				636	0	636							
TOTAL PORTS RADE LORIENT				2329	2142	187							
TOTAL RADE LORIENT				2965	2142	823							
TOTAL MOUILLAGES RIA D'ETEL				483	0	483							
TOTAL PORTS RIA D'ETEL				296	288	8							
TOTAL RIA D'ETEL QUIBERON OUEST				779	288	491							
TOTAL RADE-RIA CÔTE SAUVAGE				4805	2720	2085							

12) Baie de Quiberon - Golfe du Morbihan - Presqu'île de Rhuy - Îles					DONT SUR PONTON OU A QUAÏ	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI-TEURS	TERRE-PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVERTURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
	1 Sauzon	Sauzon	Belle-Île	400	16	384	62	348	0	170	0		
	2 Le Palais	Le Palais	Belle-Île	341	181	160	147	13	0	80	25		1985
	3 Port-Maria	Locmaria	Belle-Île	50	0	50	?	?	0		0		
1	Port-Blanc	Locmaria	Belle-Île	50	0	50	?	?	0		0		
	4 Saint-Gildas	Houat	Houat	52	0	52	0	52	0		0		
	5 Argol	Hoëdic / Port d'Argol	Hoëdic	10	0	10	10	0	0		0		1973
	6 Port-Maria (sis embarcadère)	Quiberon	Baie de Quiberon	80	0	80	?	?	0		0		
	7 Port-Haliguen	Quiberon	Baie de Quiberon	1068	1020	48	0	48	0	100	0	598	1966
	8 Port d'Orange	Saint-Pierre Quiberon	Baie de Quiberon	70	0	70	10	60	0		0		
2	diverses ZDM	Saint-Pierre Quiberon	Baie de Quiberon	462	0	462	?	?	0		0		
3	Le Pô	Carnac	Baie de Quiberon	?	0	?	0	?	0		0		
4	Saint-Colomban	Carnac	Baie de Quiberon	30	0	30	0	30	0		0		
5	Légenèse	Carnac	Baie de Quiberon	30	0	30	0	30	0		0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

	9	Port An dro	Carnac	Baie de Quiberon	25	0	25	0	25	0	0			
	10	La Trinité sur mer	La Trinité sur mer	Baie de Quiberon	1250	1070	180	153	27	0	120	200	1954	
6		Riv. De Crac'h - Kerisper	La Trinité s. mer / St-Ph.	Baie de Quiberon	50	0	50	50	0	0	0			
7		ZDM de Crac'h	Crac'h	Baie de Quiberon	20	0	20	20	0	0	0			
8		Les Presses	Saint-Philibert	Baie de Quiberon	25	0	25	25	0	0	0			
	11	Saint-Philibert	Saint-Philibert	Baie de Quiberon	100	0	0	0	0	100	0	0	2002	
9		Rivière de Saint-Philibert	Saint-Philibert	Baie de Quiberon	?	0	?	?	?	0	0			
10		Rivière de Saint-Philibert	Locmariaquer	Baie de Quiberon	7	0	7	?	?	0	0			
11		Keriolet	Locmariaquer	Baie de Quiberon	17	0	17	?	?	0	0			
12		Kerinis	Locmariaquer	Baie de Quiberon	37	0	37	?	?	0	0			
13		Pointe er Ville	Locmariaquer	Baie de Quiberon	31	0	31	?	?	0	0			
14		Ster er Verid	Locmariaquer	Baie de Quiberon	30	0	30	?	?	0	0			
15		Pointe er Hourel	Locmariaquer	Baie de Quiberon	10	0	10	?	?	0	0			
16		Keréré	Locmariaquer	Baie de Quiberon	52	0	52	?	?	0	0			
17		Grande plage	Locmariaquer	Baie de Quiberon	32	0	32	?	?	0	0			
18		Kerpenhir	Locmariaquer	Baie de Quiberon	24	0	24	?	?	0	0			
	12	Locmariaquer	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	177	0	177	0	177	0	0	40		
19		Le Tallier	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	13	0	13	0	13	0	0			
20		Fétan-Stirec	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	18	0	18	0	18	0	0			
21		Port-Fétan	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	37	0	37	0	37	0	0			
22		Kerrouarc'h	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	18	0	18	0	18	0	0			
23		Coët Courzo	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	9	0	9	0	9	0	0			
24		Locquidy	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	8	0	8	0	8	0	0			
25		Le Moustoir	Locmariaquer	Golfe Rivière Auray	36	0	36	36	0	0	0			
26		Roc'h de l'Ours	Crac'h - Baden	Golfe Rivière Auray	37	0	37	?	?	0	0			
27		Fort l'Espagnol - Baie de l'Ours	Crac'h - Baden	Golfe Rivière Auray		0		?	?	0	0			
	13	Saint-Goustan	Auray	Golfe Rivière Auray	175	10	165	152	13	0	40	10	130	1978
28		Rivière du Bono	Le Bono	Golfe Rivière Auray	360	0	360	360	0	0	20	0	328	
	14	Le Bono	Le Bono	Golfe Rivière Auray	49	49	0	0	0	0	0			
29		Le Rohello	Baden	Golfe Rivière Auray	56	0	56			0	0			
30		Le Parün	Baden	Golfe Rivière Auray	54	0	54			0	0			
31		Le Guern / La Bascatique	Baden	Golfe Rivière Auray	8	0	8			0	0			

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

32	Le Dreven	Baden	Golfe Rivière Auray	40	0	40	508	93	0		0	300	
33	Le Peric	Baden	Golfe Rivière Auray	29	0	29			0		0		
34	Pointe du Blair	Baden	Golfe Rivière Auray	52	0	52			0		0		
35	Anse de Baden	Baden	Golfe Rivière Auray	27	0	27			0		0		
36	Toulvern	Baden	Golfe Rivière Auray	?	0	?			0		0		
37	Les sept îles	Baden	Golfe Rivière Auray	39	0	39			0		0		
38	La pointe de Locmiquel	Baden	Golfe du Morbihan	24	0	24			0		0		
39	Anse de Locmiquel	Baden	Golfe du Morbihan	22	0	22	0		0				
40	Locmiquel Kereden	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	5	0	5	0	5	0		0		
41	Locmiquel parcs	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	18	0	18	18	0	0		0		
42	Le Berchis	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	23	0	23	17	6	0		0	219 pour toutes zones Larmor Baden	
43	Île longue fosse	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	10	0	10	10	0	0	8	0		
44	Île longue vasière	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	20	0	20	20	0	0	pour	0		
45	Gavrinis	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	10	0	10	10	0	0	toutes	0		
46	Gavrinis hors zone	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	2	0	2	2	0	0	zones	0		
15	Pen Lannic	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	83	0	83	83	0	0		0		
16	Port-Lagaden	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	167	0	167	120	47	0		0		
47	Berder Chapelle	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	35	0	35	35	0	0		0		
48	Pen en Toul	Larmor-Baden	Golfe du Morbihan	10	0	10	0	10	0		0		
49	Le Ter	Baden	Golfe du Morbihan	14	0	14	cf. Baden rivière d'Auray	cf. Baden rivière d'Auray	0		0		
50	Toulindac	Baden	Golfe du Morbihan	67	0	67			0		0		
51	Port Jacasse	Baden	Golfe du Morbihan	35	0	35			0		0		
17	Port-Blanc	Baden	Golfe du Morbihan	80	0	80	80	0	0		0	232	1972
18	L'Île aux Moines	L'Île aux Moines	Golfe du Morbihan	281	76	205	281	0	0	20	0		
52	Penhap	L'Île aux Moines	Golfe du Morbihan	30	0	30	?	?	0		0		
53	Pointe du Trec'h	L'Île aux Moines	Golfe du Morbihan	27	0	27	?	?	0		0		
54	Anse du Lério (sud-ouest)	L'Île aux Moines	Golfe du Morbihan	100	0	100	?	?	0		0		
55	Anse du Lério (nord-est)	L'Île aux Moines	Golfe du Morbihan	80	0	80	?	?	0		0		
56	Le Gored	L'Île aux Moines	Golfe du Morbihan	20	0	20	?	?	0		0		
57	Bois Bas	Baden	Golfe du Morbihan	72	0	72	cf. Baden rivière d'Auray	cf. Baden rivière d'Auray	0		0	cf. baden riv. Auray	
58	Penmen	Baden	Golfe du Morbihan	21	0	21			0		0		
59	Pomper	Baden	Golfe du Morbihan	5	0	5			0		0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

60	Le Gréo	Arradon	Golfe du Morbihan	91	0	91	68	23	0		0	cf. autres Arradon	
61	Pen er Men	Arradon	Golfe du Morbihan	106	0	106	106	30	0		0		
62	Le Paluderne	Arradon	Golfe du Morbihan	64	0	64	64	0	0		0		
	19 Arradon	Arradon	Golfe du Morbihan	300	40	260	250	10	0	10	0	246	1972
63	Kerrat	Arradon	Golfe du Morbihan	175	0	175	150	25	0		0	266 pour toutes zones Arra- don	
64	Tour Vincent	Arradon	Golfe du Morbihan	68	0	68	68	0	0		0		
65	Grézit	Arradon	Golfe du Morbihan	186	0	186	134	52	0		0		
66	Lodo	Arradon	Golfe du Morbihan	82	0	82	75	7	0		0		
67	Roguédas / Kerguen	Arradon	Golfe du Morbihan	25	0	25	25	0	0		0		
68	Moréac	Arradon	Golfe du Morbihan	72	0	72	37	35	0		0	95	
69	Conleau	Vannes / Arradon	Golfe du Morbihan	358	0	358	358	0	0		0		
	20 Vannes	Vannes	Golfe du Morbihan	340	300	40	40	0	0	60	0		
70	Le Béluré	Île d'Arz	Golfe du Morbihan	60	0	60	?	?	0		0	350	
71	Le Bourg	Île d'Arz	Golfe du Morbihan	30	0	30	?	?	0		0		
72	sis Ecole de voile	Île d'Arz	Golfe du Morbihan	30	0	30	?	?	0		0		
73	Le Penher - Kerino	Île d'Arz	Golfe du Morbihan	27	0	27	?	?	0		0		
74	Barrarac'h	Séné	Golfe du Morbihan	113	0	113	113	0	0		0		
75	Domaine	Séné	Golfe du Morbihan	27	0	27	?	?	0		0		
76	Langle	Séné	Golfe du Morbihan	128	0	128	128	0	0		0		
77	Le Badel	Séné	Golfe du Morbihan	60	0	60	0	60	0		0		
78	Moustérian	Séné	Golfe du Morbihan	29	0	29	0	29	0		0		
79	Pointe du Bil	Séné	Golfe du Morbihan	4	0	4	0	4	0		0		
80	Montsarac	Séné	Golfe du Morbihan	52	0	52	52	0	0		0		
81	La Garenne	Séné	Golfe du Morbihan	90	0	90	90	0	0		0		
	21 Kéréentré	Theix	Golfe du Morbihan	10	0	10	0	10	0	0	0		
82	Le passage	Saint-Armel	Golfe du Morbihan	47 1 23 31 1 78 35	dont 35 prof- fessio- nels	0	47	?	?	0	0	20 pour le pas- sage et Tas- con	
83	Quistinic	Saint-Armel	Golfe du Morbihan			0	1	0	1	0	0		
84	Corn Bihan	Saint-Armel	Golfe du Morbihan			0	23	0	23	0	0		
85	Tascon	Saint-Armel	Golfe du Morbihan			0	31	0	31	0	0		
86	Bailleron	Saint-Armel	Golfe du Morbihan			0	1	0	1	0	0		
87	Lasné	Saint-Armel	Golfe du Morbihan			0	78	0	78	0	0		
88	Le Ludré	Saint-Armel	Golfe du Morbihan			0	35	0	35	0	0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

89	Le Ruaud	Sarzeau	Golfe du Morbihan	19	0	19	0	19	0	0	276		
90	Bernon	Sarzeau	Golfe du Morbihan	44	0	44	19 pour les 2	28 pour les 2	0	0			
91	Le Scuze	Sarzeau	Golfe du Morbihan	3	0	3			0	0			
92	Pointe de l'Ours	Sarzeau	Golfe du Morbihan	41	0	41	41	0	0	0			
93	Piniel	Sarzeau	Golfe du Morbihan	37	0	37	37	0	0	0			
94	Stibiden	Sarzeau	Golfe du Morbihan	2	0	2	2	0	0	0			
95	Le Lindin	Sarzeau	Golfe du Morbihan	10	0	10	0	10	0	0			
96	Îles Govihan	Sarzeau	Golfe du Morbihan	2	0	2	?	?	0	0			
97	Brannec	Sarzeau	Golfe du Morbihan	2	0	2	?	?	0	0			
98	Le Logeo hors port	Sarzeau	Golfe du Morbihan	227	0	227	227	0	0	0			
	22 Le Logeo	Sarzeau	Golfe du Morbihan	112	0	112	?	?	0	0	220		
99	Pen Castel	Arzon	Golfe du Morbihan	113	0	113	113	0	0	0	8		
	23 Kerners-Bilouris	Arzon	Golfe du Morbihan	340	0	340	310	30	0	0	170	1984	
100	La Palisse	Arzon	Golfe du Morbihan	6	0	6	?	?	0	0			
101	Hent-Tenn	Arzon	Golfe du Morbihan	1	0	1	?	?	0	0			
102	Île de la Jument	Arzon	Golfe du Morbihan	5	0	5	?	?	0	0			
103	Bernon	Arzon	Golfe du Morbihan	6	0	6	?	?	0	0			
104	Le Motenno	Arzon	Golfe du Morbihan	150	0	150	50?	19?	0	0			
105	Bilgroix - Les trois fontaines	Arzon	Golfe du Morbihan	32	0	32	0	32	0	0			
	24 Port-Navalo	Arzon	Golfe du Morbihan	231	0	231	131	100	0	25	0	215	1972
	25 Le Crouesty	Arzon	Rhuys océan	1432	1432	0	0	0	0	130	110	2354	1973
106	Port-Maria	Saint-Gildas de Rhuys	Rhuys océan	39	0	39	?	?	0	0			
107	Port aux Moines	Saint-Gildas de Rhuys	Rhuys océan	117	0	117	57	60	0	0	20	1965	
108	Pointe de Saint-Jacques	Saint-Gildas de Rhuys	Rhuys océan	5	0	5	?	?	0	0			
	26 Saint-Jacques	Sarzeau	Rhuys océan	350	0	350	?	?	0	24	0	160	
109	Saint-Jacques (hors port)	Sarzeau	Rhuys océan	14	0	14	0	14	0	0			
110	Kerfontaine	Sarzeau	Rhuys océan	20	0	20	0	20	0	0			
111	Le Rohaliguen	Sarzeau	Rhuys océan	168	0	168	0	168	0	0			
112	Beg Lann	Sarzeau	Rhuys océan	59	0	59	0	59	0	0			
113	Suscinio	Sarzeau	Rhuys océan	4	0	4	0	4	0	0			
114	Landrézac	Sarzeau	Rhuys océan	11	0	11	0	11	0				
115	Penvins	Sarzeau	Rhuys océan	102	0	102	0	102	0	0			

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

113	Banastère	Sarzeau	Rhuys océan	85	0	85	0	85	0		0		
		TOTAL MOUILLAGES INSULAIRES		50	0	50							
		TOTAL PORTS INSULAIRES		853	197	656							
		TOTAL ÎLES		903	197	706							
		TOTAL MOUILLAGES BAIE QUIBERON		857	0	857							
		TOTAL PORTS BAIE QUIBERON		2593	2090	403			100				
		TOTAL BAIE QUIBERON		3450	2090	1260							
		TOTAL MOUILLAGES GOLFE MORBIHAN		3909	0	3909							
		TOTAL PORTS GOLFE MORBIHAN		2685	475	2210							
		TOTAL GOLFE MORBIHAN		6594	475	6119							
		TOTAL MOUILLAGES RHUYS OCEAN		624	0	624							
		TOTAL PORTS RHUYS OCEAN		1782	1432	350							
		TOTAL RHUYS OCEAN		2406	1432	974							
		TOTAL GOLFE-BAIE-RHUYS-ÎLES		13353	4194	9059			100				

13) Mor bras oriental				DONT SUR PONTON OU A QUAI	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI-TEURS	TERRE - PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVER-TURE	
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION		NOMBRE DE POSTES	TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau						Dont bouée échouage
	1 Pénerf	Damgan	Baie de Vilaine nord	63	0	63	0	63	0	0			
1	Pénerf - Anse de Diben	Damgan	Baie de Vilaine nord	90	0	90	0	90	0	0			
2	Kervoyal	Damgan	Baie de Vilaine nord	200	0	200	100	100	0	0			
3	Baie de Kervoyal	Damgan	Baie de Vilaine nord	265	0	265	110	155	0	0			
4	Baie de Kervoyal-Tréhervé	Ambon	Baie de Vilaine nord	20	0	20	0	20	0	0			
	2 Port de Billiers - Pen Iann	Billiers	Baie de Vilaine nord	97	0	97	0	97	0	0			
5	Le Moustoir	Arzal	Vilaine maritime	?	0	?	?	?	0	0			
	3 Arzal-Camoël	Arzal / Camoël	Vilaine maritime	927	817	110	110	0	0	50	400	390	1978
	4 Le Folleux	Béganne	Vilaine maritime	322*	231*	91	91	0	0	30	0	166	
	5 Redon	Redon	Vilaine maritime	141	141	0	0	0	0	0	0		
	6 Nivillac	Nivillac	Vilaine maritime	10	10	0	0	0	0	0	0		
6	La Ville Aubin	Nivillac	Vilaine maritime	45	0	45	45	0	0	0	0		

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

	7	Le Rhodoir (Vieux port)	La Roche-Bernard	Vilaine maritime	93	93	0	0	0	0	0			
	8	Port Neuf	La Roche-Bernard	Vilaine maritime	428	251	177	177	0	0	76	0	346	
7		L'Isle	Férel	Vilaine maritime	40	0	40	40	0	0		0		
8		Vieille Roche / Le passage	Camoël	Vilaine maritime	130	0	130	0	130	0		0		
	9	Tréhiguier	Pénestin	Vilaine maritime	60	0	60	0	60	0		0		
9		Anse de Camaret	Pénestin	Vilaine maritime	10	0	10	0	10	0		0		
10		Poudrantaïs	Pénestin	Baie de Vilaine sud	90	0	90	0	90	0		0		
11		Le Maresclé	Pénestin	Baie de Vilaine sud	40	0	40	0	40	0		0		
	10	Kercabellec-Merquel	Mesquer	Baie de Vilaine sud	216	0	216	0	216	0	19	0		
12		Pointe du Toul Ru	Mesquer	Baie de Vilaine sud	170	0	170	0	170	0		0		
13		Plage de Lanséria	Mesquer	Baie de Vilaine sud	100	0	100	0	100	0		0		
	11	Piriac	Piriac	Baie de Vilaine sud	780	640	140	0	140	0	20	0	900	1971
	12	Port Lérat	Piriac	Baie de la Turballe	94	0	94	0	94	0		0		
	13	La Turballe	La Turballe	Baie de la Turballe	345	345	0	0	0	0	20à30	0	1989	
14		Pen Bron	La Turballe	Baie de la Turballe	?	0	?	0	?	0		0		
15		Le Traict du Croisic	Le Croisic	Baie de la Turballe	?	0	?	0	?	0		0		
	14	Le Croisic	Le Croisic	Baie de la Turballe	367	320	47	?	?	0	27à34	0		
TOTAL MOUILLAGES BAIE VILAINE NORD					575	0	575							
TOTAL PORTS BAIE VILAINE NORD					160	0	160							
TOTAL BAIE VILAINE NORD					735	0	735							
TOTAL MOUILLAGES VILAINE MARITIME					225	0	225							
TOTAL PORTS VILAINE MARITIME					1981	1543	438							
TOTAL VILAINE MARITIME					2206	1543	663							
TOTAL MOUILLAGES BAIE VILAINE SUD					400	0	400							
TOTAL PORTS BAIE VILAINE SUD					996	640	356							
TOTAL BAIE VILAINE SUD					1396	640	756							
TOTAL MOUILLAGES BAIE TURBALLE					?	0	?							
TOTAL PORTS BAIE TURBALLE					806	665	141							
TOTAL BAIE TURBALLE					806	665	141							
TOTAL MOR BRAS ORIENTAL					5143	2848	2295							

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

14) Baie de La Baule – Baie de Loire – Baie de Bourgneuf					DONT SUR PONTON OU A QUAÏ	DONT SUR BOUEES			DONT A SEC	DONT VISI-TEURS	TERRE - PLEIN	LISTE D'AT-TENTE	ANNEE OUVERTURE
	PORT OU ZONE DE MOUILLAGE	COMMUNE	SOUS BASSIN OU BASSIN DE NAVIGATION	NOMBRE DE POSTES		TOTAL BOUEES	Dont bouée pleine eau	Dont bouée échouage					
	1	Port de Saint-Michel	Batz sur mer	Baie de La Baule	27	0	27	0	27	0	0		
1		Mouillage du Squall	Batz sur mer	Baie de La Baule	48	0	48	0	?	0	0		
	2	La Baule -Le Pouliguen	La Baule -Le Pouliguen	Baie de La Baule	785	785	0	0	0	0	30	0	250
	3	Pornichet	Pornichet	Baie de La Baule	1150	1150	0	0	0	0	150	0	
	4	Pornichet (port d'échouage)	Pornichet	Baie de La Baule	500	0	500	0	500	0	21	0	
	5	Port Désiré	Saint-Nazaire	Estuaire Loire	130	0	130	0	130	0	0	0	
	6	Le Petit Gavy	Saint-Nazaire	Estuaire Loire	70	0	70	?	?	0	0	0	
	7	Bassin	Saint-Nazaire	Estuaire Loire	50	0	50	?	?	0	0	0	
	8	Port de Cordemais	Cordemais	Estuaire Loire	60	60	0	0	0	0	0	0	1982
	9	Port Saint-Nicolas	Cordemais	Estuaire Loire	120	0	0	0	0	120	0	0	
	10	Port de Couëron	Couëron	Estuaire Loire	55	55	0	0	0	0	0	0	
	11	Trentemoult	Nantes	Estuaire Loire	63	54	9	?	?	0	4	0	
	12	Paimboeuf	Paimboeuf	Estuaire Loire	15	15	0	0	0	0	0	0	
	13	La Pierre à l'Oeil (port à sec)	Paimboeuf	Estuaire Loire	150	0	0	0	0	150	0	0	
2		Zones diverses	Estuaire Loire	Estuaire Loire	?	0	?	?	?	0	0	0	
	14	Site Mindin	Saint-Brévin les pins	Estuaire Loire	90	0	90	?	?	0	0	0	
3		Le Pointeau	Saint-Brévin les pins	Baie de Loire	?	0	?	?	?	0	0	0	
	15	Port de Comberge	Saint-Michel-Chef-Chef	Baie de Loire	135	10	125	?	?	0	10	0	1965
	16	La Govogne	La Plaine sur mer	Baie de Loire	290	0	290	?	?	0	0	0	
	17	La Gravette	La Plaine sur mer	Baie de Loire	315	0	315	?	?	0	5	0	1980
	18	Port du Cormier	La Plaine sur mer	Baie de Loire	34	0	34	0	34	0	0	0	
	19	Port du Boucau	La Plaine sur mer	Baie de Loire	232	0	232	?	?	0	5	0	
	20	La Noëveillard	Pornic	Baie de Bourgneuf	919	919	0	0	0	0	165	0	1971
	21	Gourmalon	Pornic	Baie de Bourgneuf	360	0	360	0	0	0	0	0	
	22	Port des Carrés	La Bernerie en Retz	Baie de Bourgneuf	37	0	37	0	0	0	0	0	
4		Zones diverses	La Bernerie en Retz	Baie de Bourgneuf	?	0	?	?	?	0	0	0	
	23	Port du Collet	Les Moutiers en Retz	Baie de Bourgneuf	91	0	91	0	91	0	0	0	
	24	Noirmoutier en l'île	Noirmoutier en l'île	Baie de Bourgneuf	?	0	?	0	?	0	0	0	

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Annexes

25	L'Herbaudière	Noirmoutier en l'île	Baie de Bourgneuf	492	492	0	0	0	0	50	40		1973
		TOTAL MOUILLAGES BAIES BAULE ET LOIRE		48	0	48							
		TOTAL PORTS BAIES BAULE ET LOIRE		4271	2129	1872			270				
		TOTAL BAIE DE LA BAULE- BAIE DE LOIRE		4319	2129	1920			270				
		TOTAL MOUILLAGES BAIE BOURGNEUF		?	0	?							
		TOTAL PORTS BAIE BOURGNEUF		1899	1411	488							
		TOTAL BAIE BOURGNEUF		1899	1411	488							
		TOTAL BAIES BAULE - LOIRE - BOURGNEUF		6218	3540	2408			270				
		DIVERSES ZONES MOUILLAGE LOIRE ATLANTIQUE		700	0	700							

BASSIN DE NAVIGATION	TOTAL POSTES	Dont pontons	Dont bouées	Dont à sec	Nombre de ports	Nombre de mouillages de 10 postes ou plus
CÔTE D'EMERAUDE - RANCE MARITIME	8893	2033 (23 %)	6860 (77 %)	0	17	53
BAIE DE SAINT-BRIEUC	6836	3081 (45 %)	3671 (54 %)	84 (1 %)	21	26
JAUDY – CÔTE GRANIT ROSE EST	3338	1030 (31 %)	2308 (69 %)	0	5	33
GRANIT ROSE OUEST - BAIE DE LANNION	2761	650 (23,5 %)	2111 (76,5 %)	0	14	12
BAIE MORLAIX	2620	240 (9 %)	3380 (91 %)	0	5	20
CÔTE SAUVAGE	1308	0	1308 (100 %)	0	4	19
CÔTE DES ABERS - NORD IROISE	3454	54 (1,5 %)	3400 (98,5 %)	0	9	36
RADE ET AVANT - RADE DE BREST	4622	1931 (42 %)	2691 (58 %)	0	6	50
BAIE DOUARNENEZ	1849	1350 (73 %)	499 (27 %)	0	4	4
BAIE D'AUDIERNE	813	241 (29,5 %)	572 (70,5 %)	0	4	8
BASSIN GLENAN - ODET	7051	2268 (32 %)	4283 (61 %)	500 (7 %)	17	21
CÔTE DES RIAS	2813	155 (5,5 %)	2658 (94,5 %)	0	10	13
RADE LORIENT - RIA ETEL - GROIX	4805	2720 (56,5 %)	2085 (43,5 %)	0	10	40
GOLFE MORBIHAN - MOR BRAS OCCIDENTAL	13353	4194 (31,5 %)	9059 (68 %)	100 (0,5 %)	26	97
MOR BRAS ORIENTAL	5143	2848 (55,5 %)	2295 (44,5 %)	0	14	15
BAIES DE LA BAULE ET DE BOURGNEUF	6218	3540 (57 %)	2408 (38,5 %)	270 (4,5 %)	4	25
DIVERS MOUILLAGES LOIRE ATLANTIQUE	700	0	700 (100 %)	0	0	?
TOTAL	76577	26335 (34,5 %)	49288 (64,5 %)	954 (1 %)	170	472

ANNEXE 2

Fiche d'information « port de plaisance »

PORT DE PLAISANCE DE		Capacités		Accessibilité
Adresse		Sur pontons		
Code Postal		A quai		
Commune		Sur bouées de pleine eau		
Téléphone		A l'échouage		
Fax		A terre		
E mail		TOTAL		
Site Internet				

Services du port	Répartition des bateaux résidents	
	< 6 m	
	6 à 10 m	
	> 10 m	
	TOTAL	

Répartition des unités en liste d'attente		L'escale	
< 6 m		Nombre de bateaux de passage	
6 à 10 m		Nombre de nuitées	
> 10 m			
TOTAL			

Nombre d'actifs Equivalent Temps Plein (ETP) de la capitainerie	
---	--

ANNEXE 3

Questionnaire destiné aux plaisanciers abonnés à l'année au port du Crouesty

Ce questionnaire s'inscrit dans le cadre d'une thèse de géographie sur les pratiques de la navigation de plaisance en Bretagne. Les questions y sont essentiellement organisées sous forme de cases à cocher ou à numéroter. Remplir ces quelques pages ne devrait donc prendre que quelques minutes. Les résultats de cette enquête seront ultérieurement disponibles dans les bureaux des ports ou les services gestionnaires concernés. Merci d'avance de votre coopération.

VOUS :

1) Etes vous ?

Un homme Une femme

2) Votre lieu de résidence principale :

Votre bateau
 Arzon
 Morbihan
 Nom de la commune : _____
 Finistère
 Côtes d'Armor
 Ille et Vilaine
 Loire Atlantique
 Autre département
 Précisez l'indicatif : ____
 Pays étranger
 Précisez lequel : _____

3) Votre lieu de résidence secondaire éventuel :

Votre bateau
 Arzon
 Morbihan
 Nom de la commune : _____
 Finistère
 Côtes d'Armor
 Ille et Vilaine
 Loire Atlantique
 Autre département
 Précisez l'indicatif : ____
 Pays étranger
 Précisez lequel : _____

4) Votre mode d'hébergement pendant les périodes ou vous naviguez :

Chez vous (résidence principale ou secondaire)
 A bord de votre bateau
 Chez un membre de votre famille
 Chez des amis
 Location
 Hôtel
 Camping – caravaning
 Gîte, auberge de jeunesse
 Chez l'habitant
 Autre
 Précisez : _____

5) Votre catégorie socioprofessionnelle :

(si vous êtes retraité, précisez la catégorie socioprofessionnelle à laquelle vous apparteniez)

Employé Cadre moyen
 Ouvrier Cadre supérieur
 Agriculteur Prof. libérale
 Artisan Patron PME-PMI
 Commerçant Patron g^{de} ent.

Représentant Actif sans emploi
 Etudiant Autre
 Précisez : _____

6) Votre classe d'âge

Moins de 20 ans 50 – 59 ans
 20 – 29 ans 60 – 69 ans
 30 – 39 ans 70 ans et plus
 40 – 49 ans

VOTRE BATEAU :

7) Est-il habitable ?

oui non

8) Son mode de propulsion :

Voile Moteur Autre
 Précisez : _____

9) Son gabarit :

moins de 6 mètres
 de 6 à 7,99 mètres
 de 8 à 9,99 mètres
 de 10 à 11,99 mètres
 de 12 à 14,99 mètres
 de 15 à 17,99 mètres
 de 18 à 23,99 mètres
 plus de 24 mètres

10) Année de sa première immatriculation :

11) Envisagez vous d'en changer dans les mois ou les années à venir ?

oui non

(Si la réponse est « non » passez directement à la question 15)

12) Si oui, selon quelle échéance ?

Dans moins de deux ans
 D'ici deux à cinq ans
 D'ici cinq à dix ans
 Dans plus de 10 ans

13) Quel sera son mode de propulsion ?

Voile Moteur Autre
 Précisez : _____

14) Quel sera son gabarit ?

moins de 6 mètres
 de 6 à 7,99 mètres
 de 8 à 9,99 mètres
 de 10 à 11,99 mètres
 de 12 à 14,99 mètres
 de 15 à 17,99 mètres
 de 18 à 23,99 mètres
 plus de 24 mètres

15) Quelles raisons ont motivé votre choix pour le port du Croesty ? (En cas de réponses multiples classez les en fonction de leur importance respective)

- La proximité de votre résidence principale
- La proximité de votre résidence secondaire
- La présence d'amis ou de membres de votre famille sur Arzon ou ses environs
- Les services portuaires proposés
- Le rapport qualité - prix
- Le fait d'être au cœur de la station
- L'attente d'une place dans un autre port ou mouillage (Lequel : _____)
- Qualités nautiques du golfe et de la baie
- Qualités esthétiques du golfe et de la baie
- Autres

Précisez : _____

QUEL PLAISANCIER ETES VOUS ?

16) Votre pratique de la plaisance :

(Si plusieurs propositions vous concernent classez les en fonction de leur importance respective)

- Pêche-plaisance
- Balade en mer
- Ski nautique
- Voile sportive
- Croisière côtière
- Croisière hauturière
- A bord de vieux gréements
- Pêche sportive (pêche au gros)
- Plongée au large
- Autre

Précisez : _____

17) Faites vous partie d'une structure telle que celles présentées ci-dessous ?

oui non

- Association de pêcheur-plaisanciers
- Yacht-club
- Association de plaisanciers
- Autre

Précisez : _____

18) Vous naviguez généralement ...

- seul en famille
- entre amis autre

Précisez : _____

19) Combien de personnes êtes vous généralement à bord ? _____

20) Participez vous à des régates ou à d'autres manifestations nautiques (Spi Ouest-France, Grand prix du Croesty, Catagolfe, transat...)?

- Souvent Rarement
- Parfois Jamais

21) Vous privilégiez des sorties :

(En cas de réponses multiples classez les selon leur importance respective)

- De quelques heures
- A la journée
- Sur deux jours ou un week-end
- De 3 jours à une semaine

- D'une à deux semaines
- De quinze jours et plus
- Autre

Précisez : _____

22) Vous naviguez environ :

- Moins d'une semaine par an
- D'une à deux semaines par an
- De quinze jours à un mois par an
- De un à deux mois par an
- Plus de deux mois par an

23) Quelle proportion de vos périodes de vos temps libres réservez-vous généralement à la navigation ? (indépendamment des conditions météorologiques)

- Moins de 10 % De 50 à 75 %
- De 10 à 25 % De 75 à 90 %
- De 25 à 50 % Plus de 90 %

24) Vos objectifs de croisières favoris :

(En cas de réponses multiples classez les selon leur importance respective)

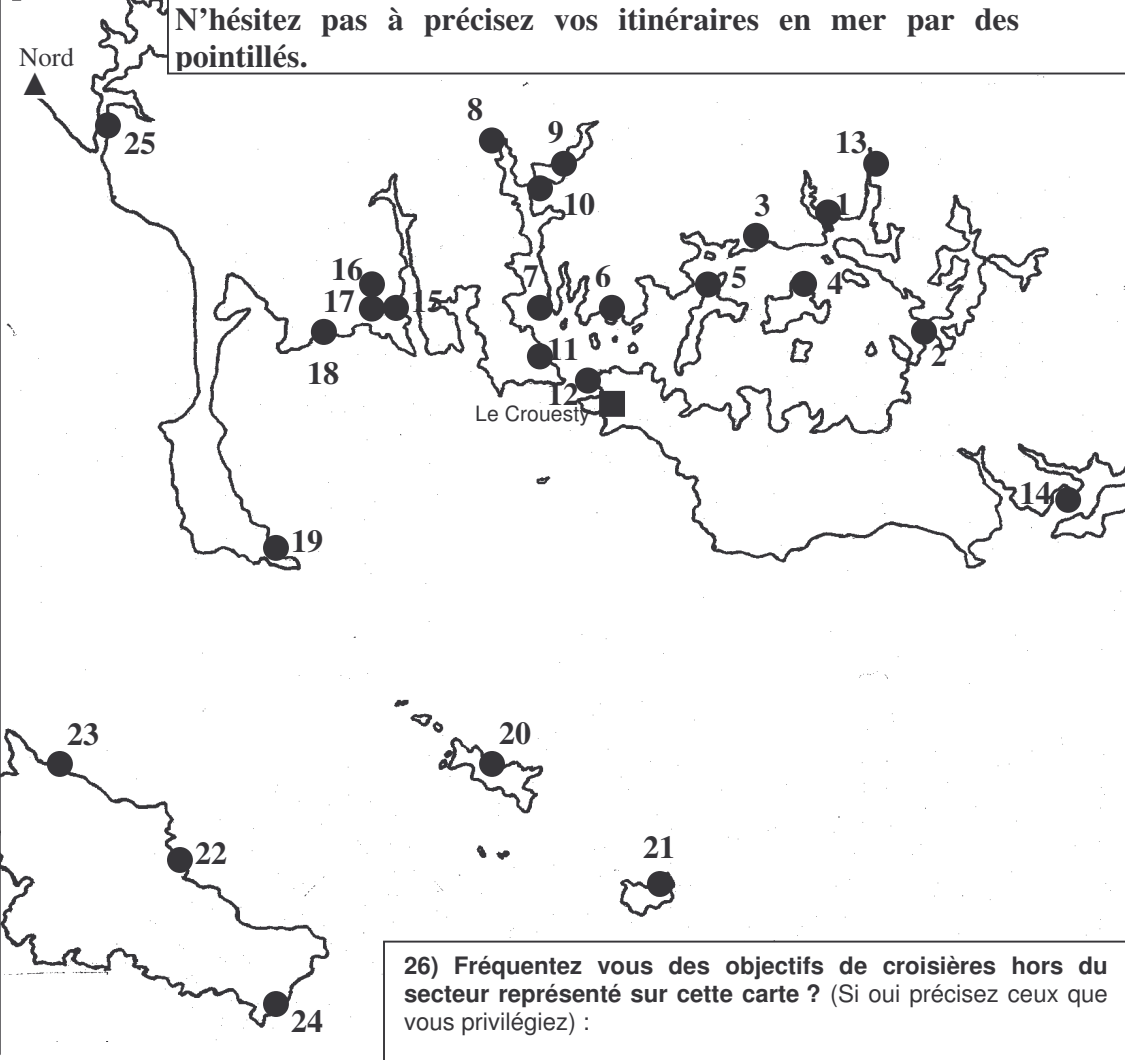
- Des îles, des archipels
- Remontées d'abers, de rias, d'estuaires
- De vieilles villes portuaires
- De petites cités de caractère
- Des ports au sein de stations touristiques
- Des zones de pêche
- Des zones adaptées à la voile sportive et / ou à la sensation de vitesse
- Autres

Précisez : _____

25) Parmi vos objectifs de croisières privilégiés (si nécessaire, numérotez ces destinations en fonction de celles que vous privilégiez)

- 1. Conleau / rivière du Vincin
- 2. La rivière de Noyal / Le Passage
- 3. Arradon
- 4. L'Île d'Arz
- 5. L'Île aux Moines
- 6. Larmor-Baden
- 7. La rivière d'Auray
- 8. Auray - Saint-Goustan
- 9. La rivière du Bono
- 10. Le port du Bono
- 11. Locmariaquer
- 12. Port-Navalo
- 13. Le port de Vannes
- 14. La rivière de Pénerf
- 15. Rivière de Saint-Philibert
- 16. Rivière de Crac'h
- 17. Trinité sur Mer
- 18. Carnac
- 19. Port-Haliguen (Quiberon)
- 20. Houat
- 21. Hoëdic
- 22. Le Palais (Belle Île)
- 23. Sauzon (Belle Île)
- 24. Locmaria (Belle Île)
- 25. Port d'Etel / Ria d'Etel
- Autre : _____
- Autre : _____

N'hésitez pas à préciser vos itinéraires en mer par des pointillés.



26) Fréquentez vous des objectifs de croisières hors du secteur représenté sur cette carte ? (Si oui précisez ceux que vous privilégiez) :

ANNEXE 4

Questionnaire destiné aux plaisanciers en escale au port du Crouesty

Ce questionnaire s'inscrit dans le cadre d'une thèse de géographie sur les pratiques de la navigation de plaisance en Bretagne. Les questions y sont essentiellement organisées sous forme de cases à cocher ou à numéroter. Remplir ces quelques pages ne devrait donc prendre que quelques minutes. Les résultats de cette enquête seront ultérieurement disponibles dans les bureaux des ports ou les services gestionnaires concernés. Merci d'avance de votre coopération, bon séjour, et bon vent.

VOUS :

1) Etes-vous ?

Un homme Une femme

2) Votre classe d'âge

Moins de 20 ans 50 – 59 ans
 20 – 29 ans 60 – 69 ans
 30 – 39 ans 70 ans et plus
 40 – 49 ans

3) Votre catégorie socioprofessionnelle :

(Si vous êtes retraité, précisez également la catégorie socioprofessionnelle à laquelle vous apparteniez)

Employé <input type="checkbox"/>	Cadre moyen <input type="checkbox"/>
Ouvrier <input type="checkbox"/>	Cadre supérieur <input type="checkbox"/>
Agriculteur <input type="checkbox"/>	Prof. libérale <input type="checkbox"/>
Artisan <input type="checkbox"/>	Patron PME-PMI <input type="checkbox"/>
Commerçant <input type="checkbox"/>	Patron d'une grande entreprise <input type="checkbox"/>
Représentant <input type="checkbox"/>	Actif sans emploi <input type="checkbox"/>
Etudiant <input type="checkbox"/>	Précisez : _____
Autre <input type="checkbox"/>	

4) Votre lieu de résidence principale :

Votre bateau
 Arzon
 Morbihan
 Commune : _____
 Finistère
 Côtes d'Armor
 Ille et Vilaine
 Loire Atlantique
 Autre département
 Précisez l'indicatif : ____
 Pays étranger
 Précisez lequel : _____
 Précisez la région : _____

5) Votre lieu de résidence secondaire éventuel :

Votre bateau
 Arzon
 Morbihan
 Commune : _____
 Finistère
 Côtes d'Armor
 Ille et Vilaine
 Loire Atlantique
 Autre département
 Précisez l'indicatif : ____
 Pays étranger
 Précisez lequel : _____
 Précisez la région : _____

6) Votre mode d'hébergement pendant les périodes où vous naviguez :

Chez vous (résidence principale ou secondaire)
 A bord de votre bateau
 Chez un membre de votre famille
 Chez des amis
 Location
 Hôtel
 Camping – caravanning
 Gîte, auberge de jeunesse
 Chez l'habitant
 Autre
 Précisez : _____

VOTRE BATEAU :

7) Est-il habitable ?

oui non

8) Son mode de propulsion :

Voile Moteur
 Autre précisez : _____

9) Son gabarit :

moins de 6 mètres
 de 6 à 7,99 mètres
 de 8 à 9,99 mètres
 de 10 à 11,99 mètres
 de 12 à 14,99 mètres
 de 15 à 17,99 mètres
 de 18 à 23,99 mètres
 plus de 24 mètres

10) S'agit-il d'un bateau...

dont vous êtes le seul propriétaire
 en copropriété
 de location
 autre
 précisez : _____

11) S'il s'agit de votre propre bateau, quelle est l'année de sa première immatriculation ?

12) Envisagez vous d'en changer dans les mois ou les années à venir ?

oui non

(Si la réponse est « non » passez directement à la question 16)

13) Si oui, selon quelle échéance ?

- Dans moins de deux ans
 D'ici deux à cinq ans
 D'ici cinq à dix ans
 Dans plus de 10 ans

14) Quel sera son mode de propulsion ?

- Voile
 Moteur
 Autre
 Précisez : _____

15) Quel sera son gabarit ?

- moins de 6 mètres
 6 à 7,99 mètres
 8 à 9,99 mètres
 10 à 11,99 mètres
 12 à 14,99 mètres
 15 à 17,99 mètres
 18 à 23,99 mètres
 plus de 24 mètres

16) Disposez-vous d'un port d'attache à l'année ?

oui non

Si oui indiquez :

Son nom : _____

La (ou les) commune(s) d'accueil : _____

Le pays d'accueil :
 (s'il s'agit d'un port étranger) : _____

17) Aviez-vous déjà fait escale au Crouesty ?

oui non

18) Quelles raisons ont motivé votre choix pour une escale au port du Crouesty ?

(En cas de réponses multiples classez les en fonction de leur importance respective)

- La présence d'amis ou de membres de votre famille sur Arzon ou ses environs
 Nécessité d'une escale technique
 Le fait d'être au cœur de la station
 La qualité de l'accueil
 La qualité des services portuaires
 Qualités nautiques du golfe et de la baie
 Qualités esthétiques du golfe et de la baie
 Le rapport qualité - prix
 Parce que vous n'avez pas pu faire escale dans le port que vous souhaitiez (Lequel : _____)
 Autres
 Précisez : _____

19) Combien de temps allez vous séjourner au port du Crouesty ?

- Une nuit Trois nuits
 Deux nuits Plus de trois nuits

20) Comment jugez - vous le port du Crouesty selon les critères suivants ?

	satisfaisant	passable	insuffisant
Accessibilité du port			
Services et équipements portuaires			
Qualité de l'accueil			
Rapport qualité - prix			
Propreté générale du port			
Nuisances (sonores, olfactives, visuelles)			
Sécurité portuaire			
Environnement (urbain, paysager)			
Animation			
Taille des emplacements			

QUEL PLAISANCIER ETES VOUS

21) Faites vous partie d'un club ou d'une association de navigateurs

oui non

22) Si oui, s'agit-il d'un(e) ...

- ... association de pêcheur-plaisanciers
 ... yacht-club
 ... association de plaisanciers
 ... autre

Précisez : _____

23) Votre pratique de la plaisance :

(Si plusieurs propositions vous concernent classez les en fonction de leur importance respective)

- Pêche-plaisance
 Balade en mer
 Ski nautique
 Voile sportive
 Croisière côtière
 Croisière hauturière
 A bord de vieux gréements
 Pêche sportive (pêche au gros)
 Plongée au large
 Autre
 Précisez : _____

24) Vous naviguez généralement ...

- seul
 en famille
 entre amis
 autre
 Précisez : _____

25) Combien de personnes êtes vous généralement à bord ?

26) Participez vous à des régates ou à d'autres manifestations nautiques (tour de France ou de Bretagne à la voile, transats, festivals de voile, Grand prix du Crouesty, Spi Ouest-France, ...) ?

- Souvent
 Parfois
 Rarement
 Jamais

27) Si vous vous adonnez à la croisière côtière ou hauturière, pouvez vous précisez vos précédentes escales depuis votre point de départ jusqu'au port du Crouesty ?

- 1) _____
 2) _____
 3) _____
 4) _____
 5) _____
 6) _____
 7) _____
 8) _____

28) Vous naviguez environ :

- Moins d'une semaine par an
 D'une à deux semaines par an
 De quinze jours à un mois par an
 De un à deux mois par an
 Plus de deux mois par an

29) Quelle proportion de vos périodes de congés réservez-vous généralement à la navigation ? (indépendamment des conditions météorologiques)

- Moins de 10 %
 De 10 à 25 %
 De 25 à 50 %
 De 50 à 75 %
 De 75 à 90 %
 Plus de 90 %

30) Vous privilégiez des sorties :

- De quelques heures
 A la journée
 Sur deux jours
 De trois jours à une semaine
 De plus d'une semaine

31) Vos objectifs de croisières favoris :
 (En cas de réponses multiples classez les selon leur importance respective)

- De vieilles villes portuaires
 De petites cités de caractère
 De grands ports touristiques tout équipés
 Des zones de pêche
 Des îles, des archipels
 Remontées d'abers, de rias, d'estuaires
 Des zones adaptées à la voile sportive et / ou à la sensation de vitesse

32) Quels objectifs de croisières avez-vous ou allez-vous privilégier au sein du de la baie de Quiberon ou du golfe du Morbihan ?

(voir Carte en page suivante)

1. Conleau / rivière du Vincin
 2. La rivière de Noyal / Le Passage
 3. Arradon
 4. L'Île d'Arz
 5. L'Île aux Moines
 6. Larmor-Baden
 7. La rivière d'Auray
 8. Auray - Saint-Goustan
 9. La rivière du Bono
 10. Le port du Bono
 11. Locmariaquer
 12. Port-Navalo
 13. Le port de Vannes
 14. La rivière de Pénerf
 15. Rivière de Saint-Philibert
 16. Rivière de Crac'h
 17. Trinité sur Mer
 18. Carnac
 19. Port-Haliguen (Quiberon)
 20. Houat
 21. Hoëdic
 22. Le Palais (Belle Île)
 23. Sauzon (Belle Île)
 24. Locmaria (Belle Île)
 25. Port d'Etel / Ria d'Etel
 Autre : _____
 Autre : _____

N'hésitez pas à préciser vos itinéraires en mer par des pointillés.

Nord

Le Croësty

Océan Atlantique

26) Fréquentez vous des objectifs de croisières hors du secteur représenté sur cette carte ? (Si oui précisez ceux que vous privilégiez) :

ANNEXE 5

Questionnaire intended to Saint-Quay marina visitors

This questionnaire concerns a geography doctoral thesis about yachting in Brittany. You just have to tick off the answers so, it doesn't go on too long (about 2 or 3 minutes). Résultats will be later available for reference at the marina office. Thanks a lot for cooperate and have a good stay in Saint-Quay-Portrieux.

YOU :

1) Are you?

A male A female

2) How old are you?

Less than 20
 Between 20 and 29
 Between 30 and 39
 Between 40 and 49
 Between 50 and 59
 Between 60 and 69
 More than 70

3) What is your occupation ?

Employee <input type="checkbox"/>	Middle manager <input type="checkbox"/>
Worker <input type="checkbox"/>	Senior executive <input type="checkbox"/>
Farmer <input type="checkbox"/>	Professions <input type="checkbox"/>
Craftsman <input type="checkbox"/>	Small firm director <input type="checkbox"/>
Shopkeeper <input type="checkbox"/>	Medium-sized firm <input type="checkbox"/>
Teacher <input type="checkbox"/>	Director <input type="checkbox"/>
Unemployed <input type="checkbox"/>	Large firm director <input type="checkbox"/>
Student <input type="checkbox"/>	Sales representative <input type="checkbox"/>
Other answer <input type="checkbox"/>	

Which one : _____

4) Where do you usually live ?

In your boat
 In Côtes d'Armor
 Precise the commune : _____
 In Ille et Vilaine
 In Finistère
 In Morbihan
 In another département
 Dialling code : ___ __
 Abroad
 In which country : _____
 In which shire : _____

5) Have you got a second home ?

yes no

If it's yes, where ?

In your boat
 Côtes d'Armor
 Precise the commune : _____
 Ille et Vilaine
 Finistère
 Morbihan
 In another département
 Dialling code : ___ __
 Abroad
 In which country : _____
 In which shire : _____

6) Where do you usually live ?

In your place (main or second home)
 On bord your boat
 In your family
 In some friends
 In a rented accommodation
 Hotel
 Camping site
 Halt, youth hostel
 With a family
 Other answer
 Which one : _____

YOUR BOAT :

7) Is it fit to live in ?

yes no

8) Is it ?

A sailing boat A motor boat
 Another kind of boat
 What kind : _____

9) Its length ?

Less than 6 meters
 Between 6 and 7,99 meters
 Between 8 and 9,99 meters
 Between 10 and 11,99 meters
 Between 12 and 14,99 meters
 Between 15 and 17,99 meters
 Between 18 and 23,99 meters
 More than 24 meters

10) Is it ?

your own boat a joint ownership
 a boat rental other answer
 Which one : _____

11) If it's your own boat, when has it been registered first ?

Which year : _____

12) Will you change it in months or years to come ?

yes no

13) If it's yes, when ?

From now to two years
 Between two and five years
 Between five and ten years
 In more than ten years

14) Have you a home port ?

yes no

If it's yes :

What's its name ? _____

In which country ? _____
 In which commune ? _____

15) Had you ever call at Saint-Quay marina ?
 yes no

16) Why do you choose to come to Saint-Quay Marina?

(You can give several answers and classify them by putting numbers)

- You've got family or friends somewhere around
- For a technical or a refuelling call
- In order to be near the resort
- The hospitality of the harbour team
- Marina facilities and services
- For nautical qualities of Baie de Saint-Brieuc
- For the beauty of Baie de Saint-Brieuc
- Value for money
- The accessibility
- Other answer
- Which one : _____

17) How long will you stay in Saint-Quay Marina ?

- One night Three nights
- Two nights More than three nights

18) What do you think about Saint-Quay marina ?

	HIGH	MEDIUM	LOW
Marina accessibility			
Marina facilities and services			
The hospitality			
Value for money			
Level of cleanliness			
Nuisances (noise, olfactory, visual)			
Harbour security			
The environment (town scape, landscape)			
Lively level			
Size of location			

WHAT KIND OF YACHTMAN ARE YOU ?

19) Are you belong to a club or a yachtmen association ?

- yes no

20) If it's yes, is it ... ?

- ... a fishermen - yachtmen association
- ... a yacht-club
- ... a yachtmen association
- ... other answer
- (which one : _____)

21) What kind of yachting do you privilege ?

(You can give several answers and classify them by putting numbers)

- Fishing
- Sail (balade en mer)
- Yachting (voile sportive)
- Costal navigation
- Deep sea navigation
- Water skiing

- Open sea skin diving
- Sail on old ships
- Other answer
- Which one : _____

22) Do you sail in regatta or others nautical events (tour de France ou de Bretagne à la voile, transats, ...) ?

- Often Rarely
- Sometimes Never

23) If you privilege costal or deep-sea navigation, can you write down your previous harbour-stages ?

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____
- 4) _____
- 5) _____
- 6) _____
- 7) _____
- 8) _____
- 9) _____
- 10) _____

24) You sail :

- Less than a week by year
- Between one and two weeks by year
- Between two weeks and one month by year
- Between one and two months by year
- More than two months by year

25) What part of your vacation or holidays do you usually devote to yachting ?

- Less than 10 % From 50 to 75 %
- From 10 to 25 % From 75 to 90 %
- From 25 to 50 % More than 90 %

26) You usually sail ...

- ... some hours
- ... for a day
- ... about two days
- ... between three days and a week
- ... more than a week

27) What kind of harbours and navigation areas do you privilege ?

(you can give several answers and classify them by putting numbers)

- Traditional harbours (Morlaix, Dinan, ...)
- Authentic villages (Pontrieux, ...)
- Big and modern marinas
- Fishing areas
- Islands
- Rivers, abers, estuaries
- Regatta training areas

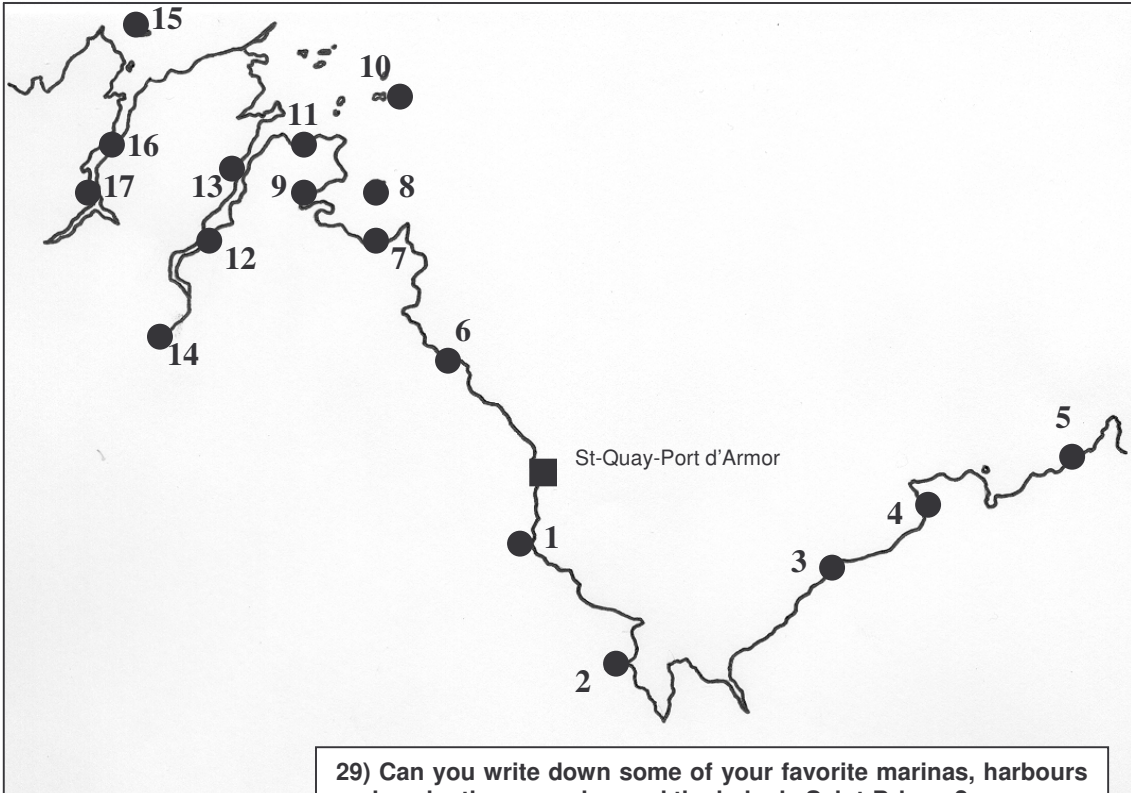
28) Which marinas, harbours and mooring areas have you or will you privilege in Saint-Brieuc bay?

(You can also look map on next page)

1. Binic
2. Saint-Brieuc, Plérin
3. Dahouët, Pléneuf-Val-André
4. Erquy

- 5. Sable d'Or les Pins
- 6. Plouha
- 7. Plouëzec
- 8. Saint-Riom Island
- 9. Paimpol
- 10. Bréhat
- 11. Loguivy de la Mer
- 12. River Trieux
- 13. Lézardrieux
- 14. Pontrieux
- 15. Er Islands
- 16. River Jaudy

- 17. Tréguier
- Other answer : _____
- Other answer : _____



29) Can you write down some of your favorite marinas, harbours and navigation areas beyond the baie de Saint-Brieuc ?

ANNEXE 6

Ewan SONNIC,
3, place des colombes – appt. 32 – 35.000 RENNES

Doctorant en géographie
Laboratoire RESO (Rennes Espace et Société)
UMR CNRS 6590

Aux plaisanciers abonnés du port de plaisance du Crouesty

Objet : questionnaire d'enquête

Rennes, le 30 juin 2004

Madame, Monsieur,

Je réalise actuellement une étude sur la navigation de plaisance en Bretagne dans le cadre d'une thèse de géographie.

L'un des principaux objectifs de ce travail est d'évaluer l'importance respective des diverses pratiques des plaisanciers (balade en mer, voile sportive, pêche plaisance...), de repérer les principaux itinéraires en mer au sein du bassin de navigation de la baie de Quiberon, puis de mettre en relation ces informations avec des données plus conventionnelles (origine géographique ou classe d'âge ou catégorie socioprofessionnelle du plaisancier, type de navire...).

Dans cette optique le questionnaire ci-joint a été réalisé. Ce document strictement anonyme est destiné aux plaisanciers de plusieurs ports de plaisance dont celui du Crouesty.

Conscient que ce type de document vous soit régulièrement proposé, les questions y sont essentiellement organisées sous forme de cases à cocher ou à numéroter afin que son remplissage ne vous prenne pas plus de quelques minutes.

Une fois traitées, les informations recueillies feront l'objet d'un compte rendu qui sera notamment disponible dans les bureaux des ports

Une fois ce questionnaire rempli, je vous propose avant la fin septembre 2004 :

- soit de le retourner à l'ASUC joint à un éventuel courrier afin de vous épargner des frais d'envoi supplémentaires,
- soit de le déposer au siège de l'ASUC à l'occasion de votre prochain passage au Crouesty,
- soit de l'envoyer au nom et à l'adresse suivante :

Ewan SONNIC
3 place des colombes – appt. 32
35.000 RENNES

N'hésitez pas à joindre à cet envoi d'éventuelles remarques ou critiques que vous jugeriez nécessaires.

Dans l'attente du retour de ce questionnaire, je vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, mes respectueuses salutations.

Merci d'avance de votre coopération, belle mer et bon vent.

Ewan SONNIC

TABLE DES CARTES

1) Les principaux yacht-clubs européens au XIX ^e siècle	p. 50
2) Les principaux yacht-clubs nord-américains au XIX ^e siècle	p. 51
3) Les principaux yacht-clubs sud-américains au XIX ^e siècle	p. 51
4) Les principaux yacht-clubs d'Asie, d'Océanie et d'Afrique au XIX ^e siècle	p. 52
5) Les yacht-clubs français au XIX ^e siècle	p. 58
6) Les ports de plaisance dans le monde : une suprématie occidentale	p. 74
7) Les ports de plaisance de plus de 100 places en France métropolitaine	p. 86
8) Les gestionnaires de ports de plaisance en Bretagne	p. 113
9) Les ports de plaisance en Bretagne selon le degré d'équipement et de service	p. 119
10) Les bateaux de passage dans les ports de plaisance bretons en 1999	p. 133
11) Les nuitées enregistrées dans les ports de plaisance bretons en 1999	p. 138
12) Une pression de la demande inégalement répartie dans l'espace	p. 187
13) La pression de la demande dans le golfe du Morbihan et sur la presqu'île de Rhuys	p. 188
14) Nombre d'inscrits sur listes d'attente par département en France métropolitaine	p. 196
15) La demande insatisfaite par bassin de navigation au début des années 2000	p. 198
16) L'ossature portuaire de la croisière côtière bretonne	p. 207
17) Les principaux ports traditionnels bretons reconvertis à la plaisance	p. 214
18) Les ports de plaisance concernés par le <i>Passeport Morbihan</i>	p. 225
19) Les infrastructures de plaisance dans le golfe du Morbihan	p. 242
20) L'occupation du littoral dans le golfe du Morbihan	p. 243
21) Flux de navigation aux principaux points de passage dans le golfe du Morbihan	p. 246
22) Plaisance et outils de protection, de mise en valeur et de gestion du littoral breton	p. 263
23) Prise en compte du port de plaisance de Vannes par le POS	p. 272
24) Port du Légué	p. 275
25) Le bassin de navigation Rance maritime-Côte d'Emeraude	p. 302
26) Les bassins de navigation en Bretagne selon J. Lageiste	p. 309
27) Les bassins de navigation finistériens selon N. Bernard	p. 309
28) Bassin et sous-bassins de navigation du Mor Bras selon D. Retière	p. 309
29) Des bassins de navigation bretons confinés au domaine de la mer territoriale	p. 319
30) Les bassins de navigation retenus par l'APPB	p. 326
31) Les entreprises de la filière nautique costarmoricaine	p. 331
32) Les bassins retenus par Côtes d'Armor Développement dans le cadre du schéma directeur de la plaisance	p. 332
33) Les bassins retenus par Act-Ouest	p. 334
34) Bassins de navigation présumés en Bretagne	p. 338
35) Les flux plaisanciers au départ du port du Crouesty	p. 353
36) Les flux plaisanciers au départ du port de Vannes	p. 354
37) Les flux plaisanciers au départ du port d'Arradon	p. 355
38) Les flux plaisanciers au départ du port de Saint-Quay-Port d'Armor	p. 359
39) Les itinéraires en mer des plaisanciers avant leur arrivée à Saint-Quay-Portrieux	p. 361
40) Les itinéraires en mer de quelques pêcheurs-plaisanciers de la baie de Saint-Briec	p. 382
41) Des bassins de navigation multidimensionnels	p. 384
42) Le réseau <i>Transmanche Marina</i>	p. 400

43) Les plaisanciers visiteurs selon leur nationalité dans les ports français de la Manche et du bassin de croisière de Bretagne sud en 2003	p. 401
44) Les flux de la croisière côtière en Manche et dans le golfe de Gascogne	p. 402
45) Agglomérations urbaines et infrastructures de transport en Bretagne	p. 409
46) Bassins de navigation et territoires littoraux : une apparente discordance	p. 413

TABLE DES GRAPHIQUES

1) Yachts de plus de 4 tonneaux en Bretagne en 1887	p. 55
2) Evolution du parc de voiliers de 1887 à 1977	p. 70
3) Les immatriculations de navires de plaisance par pays en 1989 : une prépondérance étasunienne	p. 75
4) Les effectifs de bateaux de plaisance immatriculés en 1989 par pays pour 1000 habitants : la domination scandinave	p. 75
5) Fréquentation du bassin aux yachts de Saint-Malo de 1937 à 1963	p. 80
6) Les créations des principaux ports de plaisance en France de 1960 à 2000	p. 83
7) Evolution des résidences principales et secondaires à Arzon de 1962 à 2000	p. 93
8) Les ports de plaisance maritimes français par statut et région	p. 112
9) Les ports de plaisance bretons selon leur potentiel d'accueil : l'écrasante majorité des petites structures	p. 117
10) Bateaux visiteurs et nuitées enregistrées dans les ports de plaisance de Bretagne sud en 1999	p. 131
11) Bateaux visiteurs et nuitées enregistrées dans les ports de plaisance d'Iroise et de Bretagne nord en 1999	p. 131
12) Durée moyenne des séjours visiteurs (Bretagne sud)	p. 139
13) Durée moyenne des séjours visiteurs (Bretagne nord et Iroise)	p. 139
14) Evolution du chiffre d'affaires de la construction nautique française de 1985 à 2003	p. 146
15) La part croissante de l'export dans l'évolution du chiffre d'affaires de la construction nautique française de 1992 à 2003	p. 147
16) Les immatriculations cumulées de navires de plaisance en France de 1960 à 2003, un parc forcément surestimé	p. 167
17) Evolution des immatriculations de navires de plaisance en France de 1970 à 2004	p. 167
18) Les immatriculations de navires de plaisance par Direction Régionale des Affaires Maritimes en 2003	p. 169
19) Les immatriculations de navires de plaisance par région géographique en 2003	p. 170
20) La flotte active de France métropolitaine par région géographique en 2003	p. 170
21) Les immatriculations annuelles de bateaux de plaisance en France de 1972 à 2004	p. 171
22) Les réponses des ports de plaisance français de la Manche pour l'accueil d'un voilier habitable	p. 190
23) Les réponses des ports de plaisance français de l'Atlantique pour l'accueil d'un voilier habitable	p. 190
24) Les réponses des ports de plaisance français de Méditerranée pour l'accueil d'un voilier habitable	p. 190
25) La répartition des plaisanciers abonnés ou en escale dans les ports morbihannais et costarmoricains par classes d'âges	p. 221
26) La répartition des plaisanciers abonnés par classes d'âges dans les ports morbihannais et costarmoricains	p. 221

27) La répartition des plaisanciers en escale par classes d'âges dans les ports morbihannais et costarmoricains	p. 221
28) Répartition par classe d'âges de la population française masculine de 20 ans et plus en 1999	p. 221
29) La pyramide des âges de la population française en 2003	p. 222
30) Objectifs de croisière ou de balade en mer des plaisanciers en baie de Quiberon-golfe du Morbihan et en baie de Saint-Brieuc	p. 351
31) Lieu de résidence principale des plaisanciers visiteurs à Saint-Quay-Port d'Armor	p. 360
32) Temps annuel consacré par les plaisanciers à la navigation	p. 365
33) Part des temps libre consacrée à la navigation de plaisance	p. 365
34) Répartition des navires de plaisance en France selon les PCS des plaisanciers	p. 367
35) Répartition des navires de plaisance en France selon les PCS des plaisanciers (non prise en compte des personnes morales)	p. 368
36) Répartition de la population française âgée de 15 ans et plus selon les PCS	p. 368
37) La répartition des navires par classe d'âges selon leur mode de propulsion	p. 370
38) La répartition des navires par classe d'âges selon leur mode de propulsion (baie de Quiberon-golfe du Morbihan)	p. 370
39) La répartition des navires par classe d'âges selon leur mode de propulsion (baie de Saint-Brieuc)	p. 370
40) Les ports subventionnés par le Conseil régional de Bretagne en K€ au 31 décembre 2004 (Bretagne sud)	p. 388
41) Les ports subventionnés par le Conseil régional de Bretagne en K€ au 31 décembre 2004 (Bretagne nord et Iroise)	p. 389

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

1) Régates de Trentemoult en 1883	p. 55
2) Le port de Pornic quelques années après la seconde guerre mondiale	p. 81
3) Concarneau au début des années 1960	p. 82
4) Le vieux port de Marseille au début des années 1960	p. 83
5) Le port de plaisance de Port-Haliguen II	p. 84
6) et 6 bis) De l'anse du Croisty au port du Crouesty	p. 85
7) Impact visuel des enrochements du port de Trébeurden	p. 101
8) L'envasement du port de Saint-Jacques (Sarzeau)	p. 193
9) Port aux Moines (Saint-Gildas de Rhuys)	p. 194
10) L'un des derniers nés des grands ports de plaisance bretons : Saint-Quay-Port d'Armor	p. 205
11) Saint-Cast-le Gildo : une mixité portuaire plaisance - pêche professionnelle	p. 206
12) Mouillages en embossage à Conleau	p. 208
13) et 13 bis) L'extension du port du Crouesty en 2001	p. 210
14) Ports traditionnels reconvertis à la plaisance (Concarneau)	p. 213
15) Ports traditionnels reconvertis à la plaisance (Dinan)	p. 213
16) Ports traditionnels reconvertis à la plaisance (Morlaix)	p. 213
17) Ports traditionnels reconvertis à la plaisance (Vannes)	p. 213
18) Ports traditionnels reconvertis à la plaisance (Camaret)	p. 213
19) Port à sec de Saint-Philibert	p. 216
20) Tables ostréicoles en rivière d'Auray	p. 244
21) Mise à l'eau en perspective	p. 250
22) Le front de port vannetais	p. 257

23) Loi littoral, ports urbains et mouillages (port de plaisance de Binic)	p. 258
24) Loi littoral, ports urbains et mouillages (port de plaisance de Lorient)	p. 258
25) Loi littoral, ports urbains et mouillages (mouillages sur le Trieux)	p. 258
26) Loi littoral, ports urbains et mouillages (zone de mouillage de Gwin Zegal)	p. 258
27) Aspects du port du Légué (Le Légué en amont du Viaduc)	p. 275
28) Aspects du port du Légué (Mouillages du Légué)	p. 275
29) Aspects du port du Légué (Quai Armez)	p. 275
30) Aspects du port du Légué (Mouillages jouxtant la DDE)	p. 275
31) Aspects du port du Légué (Quai G. Péri)	p. 275
32) Port de plaisance de La Grande-Motte	p. 314
33) La station de sports d'hiver des Arcs 2000	p. 314
34) Mâts épars...	p. 358
35) ...et forêts de mâts	p. 358
36) Bateaux visiteurs à Saint-Quay-Port d'Armor	p. 362
37) Ports de proximité sociale, ports de proximité géographique (le port du Moulin-Blanc, Brest)	p. 371
38) Ports de proximité sociale, ports de proximité géographique (port d'échouage de Portsall)	p. 371
39) Ports de proximité sociale, ports de proximité géographique (Port-Lay, Groix)	p. 371
40) Zones de mouillage badennoises (zone de mouillage de l'anse de Baden)	p. 374
41) Zones de mouillage badennoises (zone de mouillage de l'anse de Locmiquel)	p. 374
42) Le port de Vannes lors de la Semaine du golfe 2005	p. 379
43) Le port de Vannes lors de la Semaine du golfe 2005 (même lieu quelques heures auparavant)	p. 379
44) Béquillage au port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux (vue d'ensemble)	p. 381
45) Béquillage au port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux (détail)	p. 381
46) Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon (Port-Haliguen -vieux port-)	p. 404
47) Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon (Port-Navalo)	p. 404
48) Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon (mouillages sur la rivière du Bono)	p. 404
49) Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon (zone de mouillage de Conleau -rivière du Vincin-)	p. 404
50) Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon (port d'échouage du Bono)	p. 404
51) Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon (port de Saint-Goustan -Auray-)	p. 404
52) Ports et mouillages du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon (mouillages à l'Île d'Arz)	p. 404
53) Chantier naval en ria d'Etel	p. 407
54) Chantier naval à Vannes	p. 407
55) Intervention à bord au Crouesty	p. 407
56) Atelier mobile d'électricité et de mécanique marine à Plouër-sur-Rance	p. 407

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1) Régates à Perros	p. 56
2) Les régates à Cancale	p. 56
3) Programme 1895 des régates de l'Île-Tudy	p. 59

4) Eric Tabarly et Penduick II en bande dessinée	p. 68
5) Reconnaissance philatélique de La Trinité-sur-Mer	p. 68
6) Publicité des années 1960 dans la presse nautique	p. 69
7) Plaquette promotionnelle du port de plaisance de Binic	p. 109
8) Plaquette promotionnelle de l'action du Conseil régional de Bretagne en faveur de la plaisance	p. 156
9) et 9 bis) Rapports d'étude des missions régionales 2000 et 2003-2004 financées par le Conseil régional de Bretagne	p. 156
10) 10 bis) et 10 ter) Annuaires départementaux de la filière nautique	p. 160
11) Une campagne publicitaire du Conseil général d'Ille et vilaine	p. 161
12) Salon de Paris : ils m'ont tous promis une place (Voiles et Voiliers)	p. 201
13) Ancre à vis : un mouillage d'avenir ?	p. 230
14) Projet de réaménagement du port de Vannes	p. 257
15) Le front de port vannetais	p. 257
16) Exemple de localisation et de représentation des ports et mouillages par l'IGN	p. 342

TABLE DES FIGURES

1) Evolution de la navigation de loisir durant la proto-plaisance (D. Retière)	p. 60
2) La révolution de la navigation de loisir en France	p. 63
3) La navigation de loisir : Du yachting élitiste à la plaisance démocratisée	p. 71
4) La spirale de la force des choses (Schwarzenbach)	p. 94
5) Le port de plaisance, élément polarisant de l'espace littoral	p. 107
6) Le port de plaisance, un outil multifonctionnel au service de nombreux groupes sociaux	p. 108
7) Les principaux types de ports de plaisance d'après N. Bernard	p. 124
8) Les différents types de ports et mouillages d'après D. Retière	p. 126
9) Les maillons indispensables à l'auto-entretien de la plaisance	p. 162
10) La procédure pour la création ou l'extension d'un port de plaisance	p. 204
11) Port de plaisance et sources de pollution potentielles	p. 237
12) La hiérarchisation des dispositifs d'urbanisme sur le littoral	p. 278
13) Modélisation d'un bassin de plaisance (D. Retière)	p. 311
14) Bassin de navigation ou domaine skiable : un modèle d'espace loisir	p. 313
15) Schématisation de la station linéaire à partir de l'aménagement de La Plagne (R. Knafou)	p. 313
16) Zonage maritime en vigueur et bassin de navigation	p. 318
17) Hiérarchie de l'administration de la mer en France métropolitaine	p. 322

TABLE DES TABLEAUX

1) Evaluation de la demande par les taux de retour positifs	p. 193
2) Projets d'aménagement portuaire identifiés ou repérés en Bretagne	p. 220
3) Les impacts relatifs à la réalisation d'un port	p. 231
4) Tarifs portuaires pratiqués en 2004 pour un bateau de 7 mètres (redevance pour un poste annuel et pour une place à la journée)	p. 316
5) Les subventions régionales aux ports de plaisance en Bretagne administrative (1997-2004)	p. 390

GLOSSAIRE

Accastillage : terme générique désignant le petit équipement du bateau ou de son gréement.

Annexe : Annexe : petite embarcation à rame ou à godille utilisée pour rejoindre une embarcation au mouillage depuis la côte et vice-versa. Localement, le terme de « youyou » peut être préféré à celui d' « annexe ».

Ber (ou bers) : charpente supportant un bateau et glissant avec lui pour sa mise à l'eau.

Carénage : Action de nettoyer ou réparer la carène d'un navire, soit la partie de la coque située sous la ligne de flottaison.

Catway (anglicisme) : ponton d'accès étroit, individualisé généralement pour un ou deux bateaux et raccordé perpendiculairement à un ponton commun à un plus grand nombre de navires.

Coffre : Dispositif d'amarrage des bateaux dans une rade, composé d'une bouée pourvue d'un anneau d'amarrage et reliée par une chaîne à un corps-mort reposant sur le fond.

Corps-mort : dispositif d'ancrage constitué d'une plaque, d'un bloc de béton ou de tout autre objet lourd, reposant au fond de l'eau et relié à une bouée de surface par une chaîne pour servir d'amarrage sur un coffre.

Darse : bassin portuaire.

Dériveur : voilier sans quille, généralement de petite taille et pourvu d'une dérive.

Embossage : forme de mouillage maintenant le navire dans une position donnée grâce à un double amarrage par la poupe et la proue.

Estran : zone découvrante de l'espace littoral en fonction des marées.

Évitage : forme la plus répandue du mouillage grâce à un amarrage unique relié à un corps-morts.

Flot : marée montante.

Gréement : Ensemble des objets et des appareils nécessaires à la propulsion d'un navire à voile.

Jusant : marée descendante.

Môle : synonyme de digue, jetée ou brise-lames.

Quillard : terme argotique usité pour définir les bateaux de plaisance munis d'une quille, essentiellement des voiliers.

Râtelier : Système de rangement pour les annexes et petites embarcations qui y sont disposées verticalement, notamment par souci d'organisation et d'économie d'espace.

Youyou : synonyme d'annexe.

Sources :

Glossaire de la voile et de la mer - Par Laurent Rosenfeld, du Centre de Yachting de Conflans -CYC- http://permanent.cyconflans.free/glossaire/gloss_start.htm

Dicotourisme – les mots de la géographie touristique.
<tp://geotourisme.ifrance.com/geotourisme/le5.htm>

Le Petit Robert, édition 1993.

SIGLES

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFIT : Agence Française de l'Ingénierie Touristique
AIZC : Aménagement Intégré de la Zone Côtière
ANEL : Association Nationale des Elus du Littoral
AOT : Autorisation d'Occupation Temporaire
APPB : Association des Ports de Plaisance de Bretagne
APPLR : Association des Ports de Plaisance du Languedoc-Roussillon
CAD : Côtes d'Armor Développement
CEDRE : Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CEL : Commission Environnement Littoral
CELIB : Comité d'Etudes et de Liaison des Intérêts Bretons
CESR : Conseil Economique et Social Régional
CIAT : Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire
CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
CINGO : Chambre syndicale du commerce et des Industries Nautiques du Grand Ouest
CLE : Commission Locale de l'Eau
CLUPP : Comité Local des Usagers Permanents du Port
CNADT : Comité National de l'Aménagement et du Développement du Territoire
CNG : Centre Nautique des Glénans
CODCAP : Comité pour le Développement des Capacités d'Accueil pour la Plaisance
CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en mer
CSNPSN : Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques
DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
DDAM : Direction Départementale des Affaires Maritimes
DIDAM : Direction Interdépartementale des Affaires Maritimes
DIREN : Direction Régionale de l'Environnement
DPM : Domaine Public Maritime
DPMA : Domaine Public Maritime Artificiel
DRAM : Direction Régionale des Affaires Maritimes
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
DTMPL : Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPIC : Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial
ERB : Espace Remarquable de Bretagne
FFPP : Fédération Française des Ports de Plaisance
FFV : Fédération Française de Voile
FIN : Fédération des Industries Nautiques
FNPPSF : Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France
FRCM : Fédération Régionale pour la Culture Maritime
GIE : Groupements d'Intérêt Economique
GIZC : Gestion Intégrée des Zones Côtières
IFREMER : Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
INB : Institut Nautique de Bretagne
LOADT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire
LOADDT : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire
LOF : Loi d'Orientation Foncière
MIACA : Mission Interministérielle d'Aménagement des Côtes Aquitaine

MIALR : Mission Interministérielle d'Aménagement du Languedoc-Roussillon
NEF : Nautisme en Finistère
NEMO : Nautisme en Morbihan
NIV : Nautisme en Ile et Vilaine
ODIT France : Observatoire, Développement et Ingénierie Touristique
ONT : Observatoire National du Tourisme
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PIG : Projet d'Intérêt Général
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PNM : Parc National marin
PNMI : Parc National Marin d'Iroise
PNR : Parc Naturel Régional
PNRA : Parc Naturel Régional d'Armorique
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
POS : Plan d'Occupation des Sols
RNR : Réserve Naturelle Régionale
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAGEMOR : Société d'Aménagement et de Gestion du Morbihan
SAM : Service des Affaires Maritimes
SAM : Société d'Aménagement du Morbihan
SAEM : Société Anonyme d'Economie Mixte
SALBI : Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des Îles
SAUM : Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer
SATMOR. : Société d'Aménagement Touristique du MORbihan
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SD : Schéma Directeur
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SEATL : Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral
SEATM : Service d'Etude et d'Aménagement Touristique de la Montagne
SELLOR : Société anonyme d'Economie mixte de gestion des ports de plaisance et équipements publics de Loisirs du pays de Lorient
SEM : Société d'Economie Mixte
SHOM : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SIAGM : Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Golfe du Morbihan
SMPPBNM : Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et Bases Nautiques du Morbihan
SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
SRC : Section Régionale Conchylicole de Bretagne sud
SRU : Loi de Solidarité et de Renouveau Urbain
UCPA : Union nationale des Centres sportifs de Plein Air
UNAN : Union Nationale des Associations de Navigateurs
UNAN - M : Union des Associations de Navigateurs du Morbihan
U3P : Union des Ports de Plaisance du Ponant
ZEE : Zone Economique Exclusive
ZICO : Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager
ZPS : Zone de Protection Spéciale
ZSC : Zone Spéciale de Conservation

PERSONNES RESSOURCES

Les personnes précédées d'un astérisque (*) ont été rencontrées à l'occasion d'études antérieures à la thèse en 2000 et 2002

* Monsieur ALLANO Jean-Yves, responsable du port de plaisance de Port-Navalo (Arzon) ;

* Monsieur AVRIL Louis, responsable du port de plaisance de Kerentré (Theix) ;

Monsieur BAZILLAIS Yves, président de l'Association des Usagers du Crouesty ;

* Monsieur BELZ Yannick, responsable du port de plaisance du Logeo (Sarzeau) et des zones de mouillages communales sarzeautines du golfe du Morbihan ;

Monsieur BENON Jean-Paul, responsable d'exploitation du port de plaisance du Crouesty ;

Madame BERNABE Dominique, responsable du port de plaisance de Trébeurden ;

* Monsieur BERNARD Nicolas, maître de conférence en géographie à l'université de Bretagne occidentale ;

* Monsieur BOTTI Jérôme, régisseur du port de plaisance et des zones de mouillage du Bono ;

Madame BROQUET-LETELLIER Virginie, ancienne chargée de mission pour l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne ;

* Monsieur CAUDART Jean, ancien adjoint au maire d'Arzon responsable des affaires portuaires et des zones de mouillage communales (1995-2001) ;

* Monsieur CHEVRIER Bertrand, Régisseur des zones de mouillage de Baden ;

Monsieur DE LA RIVIERE Pierre-Yves, responsable de chantier naval à Calorguen ;

Monsieur DENIS Bernard, secrétaire du comité départemental des associations de pêcheurs-plaisanciers des Côtes d'Armor et de l'Amicale des Pêcheurs Plaisanciers et Utilisateurs des Ouvrages Portuaires de Portrieux ;

Monsieur DUCHENE Philippe, directeur du bureau d'études ACT-OUEST spécialisé dans les études et diagnostics relatifs à la plaisance ;

* Monsieur FRESSIGNÉ Jean, responsable du port de plaisance et des zones de mouillage de Locmariaquer ;

* Monsieur FRÉTIGNÉ Jean-Louis, responsable des zones de mouillage gérées par la subdivision maritime de Vannes à la Direction Départementale de l'Équipement ;

Monsieur GAIGNÉ Jean-Michel, secrétaire général de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne et responsable du port de plaisance de Saint-Quay-Port d'Armor ;

* Monsieur GIQUEL Albert, régisseur de l'abri de Port aux Moines (Saint-Gildas de Rhuy) ;

* Monsieur GOASMAT Raymond, responsable du port de plaisance de Saint-Goustan (Auray) ;

* Monsieur GUILLOU Albert, régisseur des zones de mouillage d'Arradon ;

Monsieur HERRISSET Dominique, responsable d'exploitation des ports de plaisance d'Arradon et de Port-Blanc - L'Île aux Moines ;

Monsieur HERRY Louis, président de l'UNAN (Union Nationale des Associations de Navigateurs) et de l'UNAN-M (UNION des Associations de Navigateurs du Morbihan) ;

Monsieur HUGUES Alain, responsable de chantier naval à Plouër sur Rance ;

* Monsieur LANGLET Jean-Claude, ancien adjoint au maire de Sarzeau responsable des affaires portuaires et des zones de mouillage communales (1995-2001) ;

* Monsieur LEBAHY Yves, professeur agrégé en géographie, Université de Bretagne Sud ;

* Monsieur LE BERRE Mikaël, ancien secrétaire général de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne et ancien responsable du port de plaisance du Kernével (Larmor-Plage) ;

Monsieur LE BRAS Michel, Directeur de la Société d'Aménagement et de Gestion du Morbihan (SAGEMOR) ;

* Monsieur LE BRETON François, responsable du port de plaisance de Saint-Jacques (Sarzeau,) ;

* Monsieur LE GLOAHEC Léon, président de l'association de gestion des mouillages de l'île de Conleau (AMIGESTION), Vannes ;

* Monsieur LE MER Michel, secrétaire général du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et des Bases Nautiques du Morbihan ;

* Monsieur LE NORCY Jean-Yves, ancien responsable du port de plaisance de Vannes (1988-2001) ;

Monsieur LE ROY Gildas, régisseur des zones de mouillage de Séné ;

Monsieur MARTIN Robert, président du comité départemental des associations de pêcheurs-plaisanciers des Côtes d'Armor et de l'Amicale des Pêcheurs Plaisanciers et Utilisateurs des Ouvrages Portuaires de Portrieux ;

* Monsieur MET Michel, ancien adjoint au maire de Vannes chargé du tourisme et des affaires portuaires (1995-2001) ;

Monsieur PETIT Michel, président de l'Association des Plaisanciers du Port de Vannes ;

Monsieur SOULAS Michel, chargé de mission pour Côtes d'Armor Développement au pôle développement économique / mer ;

Monsieur TONNERRE Philippe, directeur adjoint aux services industriels et commerciaux de la ville de Vannes, responsable du port de plaisance ;

* Monsieur TUAL Loïc, régisseur des ports et des zones de mouillage de Larmor-Baden ;

BIBLIOGRAPHIE

THÉORIE ET MÉTHODOLOGIE

BOURDIEU Pierre, 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les éditions de minuit, 672 p. (collection Le Sens commun).

BRUNET Roger (Dir.), HERRAS Robert, THÉRY Hervé, 1993, *Les mots de la géographie*, Montpellier, Reclus - La documentation française, 518 p. (collection Dynamiques du territoire).

CHADEFAUD Michel, 1987, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace : un essai de géographie historique*, Thèse de Doctorat d'Etat, Pau, Numéro spécial des Cahiers de l'Université, 1010 p.

CLAVAL Paul, 1998, *Histoire de la géographie française de 1870 à nos jours*, Paris, Nathan, 544 p. (collection réf.).

CORBIN Alain 1988, *Le territoire du vide. L'occident et le désir de rivage. 1750-1840*, Paris, Flammarion, 407 p. (collection Champs).

CORLAY Jean-Pierre, *Géographie sociale, géographie du littoral, Norois*, Poitiers, t.42, n° 165, p. 247-265.

DE PLANHOL Xavier, 1994, *Géographie historique de la France*, Paris, Fayard, 635 p., p. 9-11.

DE ROSNAY Joël, 1975, *Le macroscopie*, Paris, Le seuil, 320 p., (collection Points Essais).

DURAND Daniel, 1979, *La systémique*, Paris, PUF, 125 p. (collection Que sais-je ?).

DURAND Michel, 2001, *Présentation et frappe des thèses et des mémoires de lettres et sciences humaines*, 60 p.

FRÉMONT Armand, 1999, *La région, espace vécu* (2^e édition), Manchecourt, Flammarion, 288 p. (collection Champs).

GUMUCHIAN HERVÉ, 1983, *La neige dans les Alpes françaises du nord*, Grenoble, Les Cahiers de l'Alpe, 620 p.

GUMUCHIAN HERVÉ, MAROIS Claude, FÈVRE Véronique, 2000, *Initiation à la recherche en géographie*, Montréal, Paris, Les presses de l'université de Montréal, Anthropos, 425 p., (collection Géographie).

KNAFOU Rémy, *Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises*, Thèse de doctorat d'Etat, Masson, Paris, 1978, 319 pages.

LECOURT Arnaud, 2003, *Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, Thèse de doctorat, Rennes, Université de Haute-Bretagne, 361 p.

LE MOIGNE Jean-Louis, 1994, *La théorie du système général* (4^e édition), Paris, PUF, 338 p., (collection SD).

VIGARIÉ André, 1979, *Port de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 496 p., (collection Hachette Université).

OUVRAGES UNIVERSITAIRES, THÈSES ET MÉMOIRES SUR LA PLAISANCE ET LE NAUTISME

BERNARD Nicolas, 1993, *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 274 p., Thèse de doctorat de géographie.

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

BROQUET-LETELLIER Virginie, 2003, *La plaisance au port du Légué : approche économique*, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 95 p., TER. d'économie.

HÉLARD Benoît, 1998, *Etude d'un site portuaire Exemple d'aménagement d'un port estuarien : Morlaix*, Rennes, Université de Haute-Bretagne, 224 p., TER. de géographie.

LAGEISTE Jérôme, 1994, *Les ports de plaisance en Bretagne : protagonistes du développement touristique*, Paris, Université de Paris IV, 235 p., Thèse de doctorat de géographie.

PÉTILLON Roger, 1965, *La navigation de plaisance en Bretagne*, Rennes, Université de Haute-Bretagne, 176 p., TER. de géographie.

RETIÈRE Dorothee, 2003, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Etude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande-Bretagne)*, Brest, Université de Bretagne Occidentale, 328 p., Thèse de doctorat de géographie.

SONNIC Ewan, 2000, *Quelles stratégies d'équipement pour la plaisance ? L'exemple du Golfe du Morbihan et de La Presqu'île de Rhuys*, Rennes, Université de Haute-Bretagne, 186 p., TER. de géographie.

SONNIC Ewan, 2002, *Stratégies de développement pour une plaisance durable en Bretagne*, Rennes, Université de Haute-Bretagne, 90 p., TER. de géographie.

UGUEN Mikaël, 1997, *Développement de l'activité de plaisance par une modification de la politique de prix portuaire. Enquête réalisée en baie de Quiberon*, Rennes, ENSAR, 117 p., TER d'économie et politique maritime.

VIEILLE Caroline, 1998, *Le secours en mer des plaisanciers*, Aix-en-Provence, Université d'Aix Marseille, 84 p., TER de droit maritime et des transports.

ARTICLES UNIVERSITAIRES, CONTRIBUTIONS ET EXTRAITS D'OUVRAGES, SUR LA PLAISANCE ET LE NAUTISME

AUGUSTIN Jean-Pierre, 1995, Socoa et le yacht-club basque : berceau des écoles de voile (1935-1965), *Congrès du CTHS, 117^e Clermont-Ferrand, 118^e Pau, Jeux et sports*, p. 235-242.

BASCOUL Jean-Louis, BROUAT J.-P., 1987, Le rapport des marins-pêcheurs aux plaisanciers : un analyseur de leur représentations de la mer, *Noroi*, Poitiers, t.34, n° 133-135, p. 297-303.

BERNARD Nicolas, 1999, Du port parking au produit touristique : l'évolution des ports de plaisance en France, *Noroi*, Poitiers, t. 46, n° 182, p. 275-285.

BERNARD Nicolas, 1998, Les ports de plaisance dans l'espace littoral, in B. Dumortier (dir.), *Géographie humaine des littoraux*, Paris, Editions du Temps, p. 225-239.

BERNARD Nicolas, 1997, Le port de plaisance de Trébeurden (côte d'Armor) : chronique d'un aménagement controversé, *Les Documents de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de CAEN n° 10*, Presses Universitaires de Caen, p. 145-152.

BERNARD Nicolas, 1998, Nautisme en Bretagne : émergence et développement, *L'économie bretonne, la grande mutation : 1945-1995*, Centre régional de documentation pédagogique de Bretagne, Rennes, p. 94-102.

BERNARD Nicolas, 1995, Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime, *Norois*, Poitiers, t. 42, n° 165, p. 225-234.

BERNARD Nicolas, 1996, Plaisance et nouvelle maritimité, in F. Péron et J. Rieucan (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, p. 281-288.

BERNARD Nicolas, BOUVET Yvonne, DESSE René-Paul, 2004, Les espaces récréatifs sur les rives du Rio de La Plata (Argentine, Uruguay), *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, Paris, p. 262-274, n° 3, 81^e année.

BOUVET Yvonne, BERNARD Nicolas, 2001, Les enjeux de la reconversion des ports traditionnels à la plaisance en Bretagne, *Conjoncture économique et sociale de la Bretagne. Année 2000*, Conseil Economique et Social de la Région Bretagne, p. 101-106.

CATTIN René, 1996, Le régime administratif du port de plaisance, *Doctrine, Actualité Juridique Droit Administratif*, p. 137-140.

CLARY Daniel, 1993, Le tourisme littoral, l'approche produit : - La Plaisance, *Le tourisme dans l'espace français*, Paris, Masson, coll. géographie, p. 145-148.

CLERC-GIRAUDO Corinne, 2002, Les ports de plaisance sur le littoral de Provence-Côte d'Azur. Etude géographique, *L'information géographique*, vol. 66, p. 81-88.

DESSE Michel, 2000, L'impact économique de la plaisance à la Martinique, *Les annales de géographie*, n° 613, p. 306-316.

DUFAU Jean, 1986, Les concessions de ports de plaisance, *Doctrine, JCP*, p. 52-57.

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

LEBAHY Yves, 1994, Les ports de plaisance et l'activité nautique, in P.-Y. Le Rhun (dir.), *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Morlaix, Skol vreizh, p. 178-181.

LE DU Laurence, 1993, Quel littoral ? Les aménagements touristiques et portuaires du Trégor-Goëlo, *Norois*, p. 281-296.

MIOSSEC Jean-Marie, 1998, Le tourisme et les aménagements touristiques littoraux : - La plaisance, in A. Miossec (dir.), *Géographie humaine des littoraux maritimes*, SEDES, coll. CNED-SEDES, p. 362-369.

NOUVEL Hervé, 1988, L'impact considérable de la navigation de plaisance dans le golfe du Morbihan, in *Les aménagements touristiques dans le golfe du Morbihan*.

Contraintes et possibilités, Thèse de doctorat de géographie, Université de Rennes 2, Dir. H. FLATRÈS, p. 151-159.

RAHYR Eric, 1996, Fiscalité et gestion des ports de plaisance, Colloque, *DMF 589*, p. 876-880.

RETIÈRE Dorothee, 2002, Pratiques plaisancières : évolution et spatialisation dans le Solent (Grande-Bretagne) et la baie de Quiberon (France), in P. Guillaume (dir.) *Les activités littorales*, Paris, pp 147-168.

REZENTHEL Robert, 1995, La prévention des risques dans la gestion des ports de plaisance, Doctrine, *DMF 589*, p. 78-88.

ROUX Michel, 1997, De l'aventure en mer à la plaisance, *L'imaginaire marin des Français*, Paris, L'Harmattan, pp 151-188.

ROUX Michel, 1994, Imaginaire, pratique sportive, valeur de l'espace. La plaisance sur la côte Atlantique française, *Norois*, Poitiers, t. 41, n° 163, p. 419-428.

SONNIC Ewan, 2004, Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace loisir à la construction d'un territoire ?, *Norois*, Rennes, n°190, p. 55-66.

VIÉVILLE Bernard, 1972, La clientèle des ports de plaisance de la Côte d'Azur, *Méditerranée* n° 3-4, p. 19-38.

WACKERMANN Gabriel, 1998, Décollage des ports de plaisance dans les Alpes-Maritimes, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Les dossiers du CAPES et de l'Agrégation, Ouvrage collectif, Ellipses, p. 104-107.

RAPPORTS, ACTES DE COLLOQUES, DOCUMENTS DIVERS SUR LA PLAISANCE ET LE NAUTISME

Act-Ouest, 1991, *Les ports de plaisance dans la filière nautique*, Saint-Malo, 26 p.

Act-Ouest, 1991, *Ports de plaisance de Bretagne, quelques informations statistiques issues des enquêtes bretonnes menées pour le CEP. de la FFPP*, Saint-Malo, 12.

Act-Ouest, Conseil Général des Côtes d'Armor, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance*, Phase 1, Diagnostic, Saint-Malo, 7 p.

Act-Ouest, Conseil Général des Côtes d'Armor, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance, Bassin Baie de Saint-Brieuc Ouest et Trieux*, Documents pour les réunions de concertation, Saint-Malo, 26 p.

Act-Ouest, Conseil Général des Côtes d'Armor, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance, Bassin Côte de Granit Rose et baie de Lannion*, Documents pour les réunions de concertation, Saint-Malo, 21 p.

Act-Ouest, Conseil Général des Côtes d'Armor, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance, Bassin Côte de Penthièvre*, Documents pour les réunions de concertation, Saint-Malo, 16 p.

Act-Ouest, Conseil Général des Côtes d'Armor, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance, Bassin Rance - Côte d'Emeraude*, Documents pour les réunions de concertation, Saint-Malo, 23 p.

ADEME, Association Nationale des Elus du Littoral, SITA (), Fédération Française des Ports de Plaisance, 2004, *Plaisance et développement durable : des concepts à la mise en oeuvre*, Compte rendu des tables rondes du colloque de Vannes dans le cadre de la semaine du développement durable, 18 juin, 2004, 72 p.

Agence Française de l'Ingénierie Touristique (AFIT), 2003, *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, Paris, 100 p.

Agence Française de l'Ingénierie Touristique (AFIT), 2002, *La valorisation touristique des ports de plaisance*, Paris, 87 p.

Association des Ports de Plaisance de Bretagne, 2004, *Annuaire interne 2003*, Larmor-Plage, 95 p.

Association des Ports de Plaisance de Bretagne, BROQUET-LETELLIER Virginie, 2001, *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages, Mission régionale 2000*, Synthèse des travaux et propositions, Larmor-Plage, 63 p.

Association des Ports de Plaisance de Bretagne, BROQUET-LETELLIER Virginie, 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, BROQUET-LETELLIER Virginie, 2004, *Dynamique et environnement des ports de plaisance de Bretagne*, Rapport d'étape, Mission régionale 2003-2004, Larmor-Plage, 63 p. et annexes.

Association des Ports de Plaisance de Bretagne, Fédération Française des Ports de Plaisance, 1999, *Ports de plaisance, acteurs économiques*, Actes du colloque, Lorient 25 et 26 mars 1999, 155 p.

ARP, Ville de Vannes, 1999, *Aménagement du port rive gauche. Etudes préliminaires et Programme général*, 23 p.

Audit Conseil Stratégie, Chambre Régionale des métiers de Bretagne, 2003, *Artisanat du nautisme, construction navale et activités assimilés*, Rennes, 6 p.

BOSSER Karine, IFREMER, 2002, *Nautisme et concurrences liées à l'accessibilité au plan d'eau du golfe du Morbihan*, Développement d'un Système d'Information Géographique, Schéma de mise en Valeur de la Mer du golfe du Morbihan, Brest, 130 p.

Comité Départemental du Tourisme du Morbihan, 1994, *Le nautisme en Morbihan*, Vannes, 1994, 9 p.

Conseil Général des Côtes d'Armor, Direction des Infrastructures et des Transports / Service Mer, 2002, *Schéma Directeur de la Plaisance*, Cahier des charges, Saint-Brieuc, 5 p.

Conseil Général des Côtes d'Armor, Direction des Infrastructures et des Transports / Service Mer, 2003, *Schéma Directeur de la Plaisance*, Rapport d'étape, Mai 2003, 5 p.

Conseil Général des Côtes d'Armor, Direction des Infrastructures et des Transports / Service Mer, 2003, *Schéma d'orientation de la plaisance en Côtes d'Armor. Côtes d'Armor, ports d'attache*, Saint-Brieuc, 11 p.

- Conseil Général du Finistère, Nautisme en Finistère, 1999, *La filière nautique en Finistère*, Livre bleu, Document de synthèse 2000 – 2006, Quimper, 17 p.
- Conseil Général du Finistère, Nautisme en Finistère, 2003, *Schéma de développement de la plaisance en Finistère*, 27 p.
- Conseil Général du Finistère, Nautisme en Finistère, 2003, *Schéma départemental de développement de la plaisance*, Etat des lieux et annexes, 102 p.
- Conseil Régional de Bretagne, 1996, *Projet pour la charte de qualité des ports de plaisance de Bretagne*, Rennes, 5 p.
- CREOCEAN, 1996, *Port de Vannes : schéma de gestion des dragages d'entretien*, La Rochelle, 35 p.
- D'ABOVILLE Gérard, Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des sports nautiques, 1996, *Nautisme et réhabilitation des friches portuaires*, Paris, 97 p.
- DDE du Morbihan / Subdivision maritime de Vannes, 2002, *Etude prospective relative à l'évolution de la plaisance dans le golfe du Morbihan dans le contexte du Schéma de Mise en Valeur de la Mer*, Vannes, 35 p.
- DDE du Morbihan / Subdivision maritime de Vannes, 1991, *Zones de mouillage et d'équipements légers sur le Domaine Publique Maritime*, Note de présentation du décret et projet d'actes administratifs correspondants, Vannes, 36 p.
- Direction des Services Industriels et Commerciaux / Ville de Vannes, 1996, *Etude Port et Développement*, Vannes, 12 p.
- Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), 2003, *Etude exploratoire : liste d'attente des demandes de postes de mouillage et/ou d'amarrage dans les ports de plaisance*, Paris, 32 p.
- Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), 2003, *Guide de recommandations pour la conception, la réalisation et la gestion d'une aire technique et de carénage*, Paris, 22 p.
- Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), 2003, *Ports de plaisance : stratégies de développement*, Actes de la journée FFPP au Palais du Luxembourg le 7 novembre 2003, Paris, 83 p.
- HÉLARD Benoît, Conseil Régional de Bretagne, 1999, *Les ports de plaisance en Bretagne : bilan et avenir*, Rapport de stage, Rennes, 102 p.
- Josse Analyse de Données et Etudes (JADE), DDE du Morbihan, IFREMER, 2001, *Etude sur le nautisme auprès des plaisanciers du golfe du Morbihan. Été 2001*, Trégueux, 84 p.
- JMC Conseils, Chambre Régionale de Métiers de Bretagne, 2003, *Artisanat du nautisme, construction navale et activités assimilées*, Rennes, 16 p.
- MAUVAIS Jean-Louis, IFREMER, 1991, *Les ports de plaisance, impacts sur le Littoral*, Brest, 165 p.
- MICHEL Patrick, Secrétariat d'Etat chargé de l'Environnement, 1988, *L'étude d'impact des ports de plaisance*, Neuilly, 112 p.

Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, 1999, *La plaisance en quelques chiffres. 1^{er} septembre 1998 au 31 août 1999*, Paris, 29 p.

Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, 2004, *La plaisance en quelques chiffres. 1^{er} septembre 2002 au 31 août 2003*, Paris, 29 p.

Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, 1996, *Ports et installations de plaisance*, Paris, 8.

Nautisme en Finistère, 2000, *Impact social et poids économique du nautisme en Finistère*, Observatoire du nautisme, Quimper, 38 p.

Nautisme en Finistère, 2002, *Plan d'actions 2002. Orientations budgétaires 2002*, Assemblée Générale, Ile Tudy, 16 mars 2002, 77 p.

PLIHON Sébastien, Fédération des Industries Nautiques (FIN), 2002, *Enquête sur les attentes des professionnels du nautisme à l'égard des ports de plaisance*, Paris, 93 p.

RAMOGE, *Le management environnemental des ports de plaisance*, 2001, Guide à l'attention des gestionnaires et exploitants, Monaco, 82 p.

SAVARD Martin, Les Amis de la Vallée du Saint-Laurent, 2000, *Guide écologique du nautisme sur le Saint-Laurent*, Saint-Romuald (Québec), 186 p.

Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Golfe du Morbihan (SIAGM), 2001, *Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan. Maquette de la Charte*, Vannes, 24 p.

SONNIC Ewan, Association des Ports de Plaisance de Bretagne, 2000, *Les zones de mouillages du Golfe du Morbihan et de la Presqu'île de Rhuys : état des lieux et perspectives*, Rapport de stage, Larmor-Plage, 65 p.

SONNIC Ewan, Côtes D'Armor Développement, 2003, *La plaisance en Côtes d'Armor : réalité économique et perspectives de développement*, Plérin, 51 p.

Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN), 2003, *Y a-t-il suffisamment de places dans les ports et les zones d'équipements légers de mouillage ?*, Vannes, 4 p.

Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN) - Morbihan, IUT de Vannes / Département Statistique et Traitement Informatique de Données (STID), 2001, *Enquête auprès des membres de l'UNAN – Morbihan 2000 - 2001*, Vannes, 73 p.

AUTRES ARTICLES, OUVRAGES ET EXTRAITS D'OUVRAGES SUR LA PLAISANCE ET LE NAUTISME

Anonyme, 2004, Gestion portuaire. Un décret à ne pas oublier, *Mer & Littoral*, n° 58.

Anonyme, 2002, Le renouveau des ports de plaisance bretons, *Mer & Littoral*, n° 50.

Anonyme, 2002, Port Camargue défend son environnement portuaire, *Mer & Littoral*, n° 53.

Anonyme, 2003, Les chantiers bretons à la recherche de nouveaux marchés, *Vue du Large, Nautisme et plaisance en Bretagne*, n° 4, p. 55-58.

Anonyme, Nautisme, 2004, Un projet éducatif au service de tous, *Vue du Large, Nautisme et plaisance en Bretagne*, n° 5, p. 12-18.

- Anonyme, 2004, Nouvelles vagues et nautiques, les stations ont la côte, *Vue du Large, Nautisme et plaisance en Bretagne*, n° 5, p. 34-38.
- BACHY Laure, BOITEUX-COLIN Françoise, CIRET Hervé, 2002, Bons vents pour la plaisance, Dossier, *Bretagne économique*, n° 141, p. 27-35.
- BERNARD Nicolas, 1996, Quel avenir pour les ports de plaisance bretons ?, *Bretagne économique*, n° 84, p. 28-30.
- BOELL Denis-Michel, 1992, Revoilà les voiliers de jadis, Dossier Bretagne, *GEO*, n° 161, p. 128-138.
- BONNEAU Pierre-François, 2002, Entreprises, *Vue du large, Nautisme et plaisance en Bretagne*, n° 3, p. 50-61.
- BONNEAU Pierre-François, 2002, Les ports et la plaisance, *Vue du Large, Nautisme et plaisance en Bretagne*, n° 2, p. 28-41.
- BONNEAU Pierre-François, 2002, L'industrie nautique en Bretagne, *Vue du Large, Nautisme et plaisance en Bretagne*, n° 2, p. 18-20.
- BRULEY Odile, Conseil régional de Bretagne, 2001, La navigation de plaisir, *Patrimoine maritime en Bretagne*, Coll. Prestige, p. 38-41.
- BRUN Christophe, FLEURY Delphine, 2004, Oui, j'ai trouvé une place de port !, *Voiles et voiliers*, n° 397, p.84-101.
- CHAPUIS Olivier, GUÉRY Jean-Louis, HAILLOUY Bernard, LERAULT Dominique, 2004, Ports de charme en Mer du Nord et Manche. Quinze ports bonheur, *Voiles et voiliers*, n° 399, p. 100-131.
- CHARLES Daniel, 1997, *Histoire du yachting*, éd. Arthaud, Paris, Octobre 1997.
- Côtes d'Armor Développement, 2003, La plaisance en Côtes d'Armor, Supplément, *Côtes d'Armor conjoncture*, n° 11, 2 p.
- DUCHÊNE Philippe, 2004, Des solutions à la saturation des ports de plaisance, Dossier Ports de plaisance in *Espaces*, n° 214, p. 16-23.
- GAUTIER Gildas, 2004, Le Calvados mise sur le nautisme, Dossier Ports de plaisance, *Espaces*, n° 214, p. 41-44.
- GUÉRY Jean-Louis, 1997, L'école des Glénans, 50 ans au service de la voile, *Pays de Bretagne*, n° 13, p. 62-68.
- LANSON Stéphane, TRIBOUILLARD Killian, 2004, Le business du nautisme, Dossier plaisance, *Le Mensuel du golfe du Morbihan*, n° 4, p. 25-29.
- LE BRUN Dominique, BERRIER Etienne, 2000, Ambiance, accueil, services, prix... 110 ports en compétition, *Voile magazine*, n° 55, p. 78-93.
- LE CARRER Olivier, 2003, *Un siècle de voile*, éd. Calman-Lévy, Paris, p. 6-24.
- LE CORRE Jacques, 2002, Quiberon : quel avenir pour Port-Haliguen ?, *Le Nouvel Ouest*, n° 80, p. 10-11.

LE DUFF Alain, 1995, Yannick Michel, président de l'Association des ports de plaisance bretons : « Quatre solutions pour gagner de la place », Hors série, *Le Marin*, p. 18-19.

LEENHARDT-SALVAN Mylène, 2004, Le port à sec. Une solution alternative au port à flot, Dossier Ports de plaisance in *Espaces*, n° 214, p. 30-33.

LEENHARDT-SALVAN Mylène, 2004, Le port de plaisance, outil de développement économique, Dossier Ports de plaisance, *Espaces*, n° 214, p. 24-26.

PARLIER Luc, 2004, Seapass, la centrale de réservation des plaisanciers, Dossier Ports de plaisance, *Espaces*, n° 214, p. 36-39.

PENNEC Sandrine, 1998, Les ports de plaisance. SOS saturation, *Le Nouvel Ouest*, n° 12, p. 10-11.

PUGET François, 2000, *Images de voile. 100 ans de plaisance en Bretagne*, Coll. Images de, éd. Le Télégramme, Brest, 128 p.

GUIDES ET BROCHURES SUR LA PLAISANCE ET LE NAUTISME

Comité Départemental du Tourisme, Conseil Général des Côtes d'Armor, 2002, *Les Côtes d'Armor au Salon Nautique 2002*, Document de promotion du nautisme en Côtes d'Armor en vue de l'édition 2002 du Salon Nautique de Paris, 28 p.

Conseil Général des Côtes d'Armor, La Presse d'Armor, Le Penthièvre, Le Petit Bleu, Le Trégor, 2003, *Plaisance en Côtes d'Armor 2004*, 32 p.

Conseil Général du Morbihan, Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan, 1998, *Guide du nautisme en Morbihan*, Vannes, 320 p. (format A5).

Conseil Général du Morbihan, RETIÈRE Dorothée, 1999, *Trente escales en Morbihan*, Vannes, 64 p. (format A5).

Côtes d'Armor Développement, SONNIC Ewan, 2003, *Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor*, Plérin, 46 p. (format A5).

DDE des Côtes d'Armor, Direction Départementale des Affaires Maritimes, 2003, *Le mouillage des corps morts sur le littoral*, 1 p.

GUÉRY Jean-Louis, 1991, *Les plus belles croisières de Bretagne sud*, Glénat, Grenoble, 176 p.

LE BRUN Dominique, 2003, *Bretagne Sud. Les plus beaux mouillages vus du ciel*, éd. Larivière, 254 p.

Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, Fédération des Industries Nautiques, 1999, *Prenez la mer, pas les risques*, Guide sur la sécurité des loisirs nautiques, Paris, 6 p. (format A5).

Nautisme en Finistère, 2003, *Entreprises et industries nautiques en Finistère*, Quimper, 19 p.

RONDEAU Alain, Brest – Quiberon, *Pilote côtier*, n° 5A, Praxys marine, 12^e édition (mise à jour 2003), 334 p. (format A5).

RONDEAU Alain, Quiberon – La Rochelle, *Pilote côtier*, n° 5B, Praxys marine, 12^e édition, (mise à jour 2003), 359 p., (format A5).

RONDEAU Alain, Saint-Malo – Brest, *Pilote côtier*, n° 6, Praxys marine, 8^e édition, (mise à jour 2003), 396 p. (format A5).

Section Régionale Conchylicole de Bretagne Sud, Union des Navigateurs du Morbihan, 1999, *Les professionnels de la conchyliculture et l'Union des Navigateurs du Morbihan communiquent*, Conseils aux professionnels de la conchylicultures et aux plaisanciers du Golfe du Morbihan, 4 p.

VALERO R. (fondateur), 2003, *Bloc Marine 2004. ATLANTIQUE Manche-Mer du Nord*, 40^e édition, Marseille, 768 p.

OUVRAGES ET ARTICLES UNIVERSITAIRES SUR LES ESPACES ET LES AMÉNAGEMENTS LITTORAUX, LE DROIT DU LITTORAL, LE TOURISME, LE SPORT ET LES LOISIRS

AUGUSTIN Jean-Pierre, 1995, *Sport, géographie et aménagement*, Paris, Nathan Université, 254 p., (collection fac. géographie).

BARON-YELLÈS Nacima, 1999, *Le tourisme en France. Territoires et stratégies*, Paris, Armand Colin, 224 p.

BAVOUX Jean-Jacques, 1997, *Les littoraux français*, Paris, Armand Colin, 268 p., (collection U).

BÉCET Jean-Marie, REZENTHEL Robert, 2004, *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de l'environnement littoral*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 367 p., (collection Didact Droit).

BENOÎT Claude, 1990, La personnalité bretonne et la mer, *Histoire générale de la Bretagne et des bretons*, tome 1, 2^e partie :, Paris, Nouvelle Librairie de France, p. 290-299.

BILLY Stéphanie, 2001, *Bilan des connaissances sur l'impact des activités maritimes sur le milieu dans le golfe du Morbihan*, TER de gestion et expertise des littoraux et annexes, UBO, 92 p.

CAZES Georges, LANQUAR Robert, 2000, *L'aménagement touristique et le développement durable*, Paris, Presses universitaires de France, 5^e édition, 123 p., (collection Que sais-je ?).

CLARY Daniel, 1993, *Le tourisme dans l'espace français*, Paris, Masson, 385 p., (collection Géographie).

COULIOU Jean-René, LE BOUËDEC Gérard, 2004, *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Brest, Palantines, 479 p., Université de Bretagne Occidentale.

DUMORTIER Brigitte (dir.), 1998, *Géographie humaine des littoraux*, Paris, Éditions du Temps, 240 p., (collection Questions de géographie).

GÉRARD Bernard (dir.), 1999, *Le Littoral. Problèmes et pratiques de l'aménagement*, Orléans, 275 p., BRGM, (collection Manuels et méthodes).

- GUÉZET Benjamin, 2001, La station touristique de Kerjouanno-Le Crouesty dans son environnement entre nature et aménagement, TER de géographie, Université de Rennes 2, 237 p.
- HUETZ de LEMPS Christian, HUSSON Jean-Pierre, WACKERMANN Gabriel (dir.), 1998, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Ellipses, 143 p., (collection Les dossiers du CAPES et de l'Agrégation).
- INSERGUET Jean-François, 2004, Le régime juridique des espaces littoraux depuis les décrets du 29 mars 2004, *O.D.E.M. infos*, n° 21, octobre, p. 4.
- LACOSTE Yves (dir.), 1999, Littoral, frontières marines, *Hérodote*, n° 93, éd. La Découverte, Paris, p. 3-19.
- LEBAHY Yves, 2001, *Le pays maritime. Un espace projet original*, Presses Universitaires de Rennes, 140 p., (collection Espaces et Territoires).
- LE GUIRRIEC Patrick, VIUDES Gérard, 1996, Hiérarchie sociale et appropriation de l'espace le long de la frange côtière brestoïse, in *La ville maritime, temps, espaces et représentations*, Actes du colloque de Brest, 9-10-11 juillet 1996, p. 241-248.
- LE ROC'H Gilles, 1998, *Les stratégies de développement touristique au sein du pays côtier Rhuys-Muzillac*, TER de géographie, Université de Rennes 2, p. 81-149.
- L'HÉNORET Christian, 1979, *La presqu'île de Rhuys. Pour un réaménagement basé sur l'équilibre des activités permanentes et temporaires*, UPA, Nantes, 173 p.
- MARCADON Jacques (dir.), 1999, *L'espace littoral. Approche de géographie humaine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 220 p., (collection Didact Géographie).
- MARCUS Thierry, 1998, L'espace portuaire des villes de Bretagne sud. Un support culturel et touristique, *Norois*, Poitiers, t. 45, n° 178, p. 241-254.
- MIOSSEC Alain (dir.), 1998, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Paris, CNED-SEDES, 471 p.
- MIOSSEC Alain, 2004, Encadrement juridique, aménagement du littoral, gestion du littoral : les géographes et le droit, *BAGF-GÉOGRAPHIES*, 2004-3, p. 288-297.
- PÉRON Françoise, RIEUCAU Jean (dir.), 1996, *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 336 p., (collection Géographie et cultures).
- RIEUCAU Jean, 2000, La Grande-Motte, ville permanente, ville saisonnière, *Les annales de géographie*, n° 616, p. 631-654.
- RIEUCAU Jean, 2000, La Grande-Motte, une ville station touristique, *Norois*, Poitiers, t. 47, n° 187, p. 341-352.
- ROUX Michel, 1998, *L'imaginaire marin des Français*, Paris, L'Harmattan, 209 p., (collection Maritimes).

AUTRES OUVRAGES, PUBLICATIONS, RAPPORTS ET ARTICLES SUR LES ESPACES ET LES AMÉNAGEMENTS LITTORAUX, ET LE DROIT DU LITTORAL

BONNOT Yvon, 1995, *Pour une politique globale et cohérente du littoral en France*, La documentation française, 151 p., (collection des rapports officiels).

Collectif, 1998, *Vannes, une ville, un port*, La Cohue, 88 p.

Commission Environnement Littoral, 2002, *Pour une approche intégrée de gestion des zones côtières*, 82 p.

Conseil Économique et Social de Bretagne, 2005, *La coopération territoriale : un outil de développement pour la Bretagne*, EVEN A., JOURDEN G. (rap.), Rennes, 460 p.

Conseil Économique et Social de Bretagne / Section Mer-Littoral, 1999, *Bretagne : région transfrontalière. Volet maritime*, VIGO J. (rap.), Rennes, 72 p.

Conseil Économique et Social de Bretagne / Section Mer-Littoral, 2001, *La mer et le littoral en Bretagne : pour une ambition régionale*, VIGO J. (rap.), Rennes, 104 p.

Conseil économique et social / Section Mer Littoral, 2004, 2004, *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne*, EUZENES P., LE FOLL F. (rap.), Rennes, 214 p.

DATAR, 2004, *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, La documentation française, Paris, 155 p.

DDE / Subdivision Maritime, 1996, *Utilisation du Domaine Publique Maritime en dehors des ports*, 36 p.

DIREN, Région Bretagne, 1998, *La Bretagne, des hommes, un territoire*, Atlas de l'environnement en Bretagne, 100 p.

DTMPL, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, 1999, *Rapport au Parlement sur l'application de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral*, 78 p.

DUPILET Dominique, 2001, *Le règlement des conflits d'usages dans la zone côtière entre pêche professionnelle et autres activités*, rapport parlementaire, 62 p.

GÉLARD Patrice, *L'application de la "loi littoral" : pour une mutualisation de l'aménagement du territoire*, rapport d'information n° 421, 92 p.

HOUDART Michel, IFREMER, 2003, *Entre terre et mer, les 250 ans du littoral*, Direction de l'environnement et de l'aménagement du littoral, 9 p.

LE GUEN Jacques, 2004, *Rapport d'information sur l'application de la loi littoral*, Assemblée nationale, 99 p.

Parlement Européen, Conseil, 1994, *Directive 94 / 25 / CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance et Annexes*, 53 p.

PENNANGUER Stéphane, TARTARIN Fanny, GUILSOU André, FONTENELLE Guy, 2003, *Acteurs, concertation et territoires*, rapport intermédiaire, ENSA, Rennes, 239 p.

SOURCES AUDIOVISUELLES

Le littoral assassiné, *Thalassa*, 16 mai 2003, magazine hebdomadaire, France 3, Reportage, réalisation Véronique NIZON, Documents France 3 Corse, France 3 Ouest, Association SOS patrimoine Trébeurden, INA Atlantique, 52 mn.

Les dessous du port de Cannes et Les coulisses du yachting, *Thalassa*, 3 octobre 2003, magazine hebdomadaire, France 3, Reportage, réalisation, 24 mn et 21 mn.

Trafic, *Capital*, 29 juin 2003, magazine bimensuel, M6, Reportage sur les trafics de places dans les ports de plaisance, réalisation Christophe BRULE, Edouard BRITSCH, Arnaud MONTAND, Slawek KUCHALSKI, 18 mn.

Voiles performances, Armor gréement, *Rencontres en Côtes d'Armor*, Programme hebdomadaire, Demain !, Entretien avec les responsables de deux entreprises costarmoricaines de la filière nautique diffusé sur le site Internet du Conseil Général des Côtes d'Armor le mardi 28 janvier 2003, 22 mn.

L'industrie nautique en Bretagne, *Carrefour de l'entreprise*, Programme hebdomadaire, TV Rennes, Réalisation Patrice LAIDIN, Semaine du 30 / 11 au 5 / 12 / 2004, 12 mn.

SOURCES INTERNET

ANONYME, Annuaire du nautisme

<http://www.nautisme.com>

ANONYME, *Historique des ports de plaisance*, 2 pages.

ANONYME, *La réglementation de la plaisance*, 2 pages.

<http://www.enseiht.fr/travaux>

ANONYME, *Le voilier transportable*, 23 pages, 2002.

<http://site.voilà.fr/voiliertransportable.html>

BALMER Pierre, *Le développement de la plaisance en Basse-Normandie (actualisation du rapport de 1999)*, 14 pages, 2002.

http://www.cesr-basse-normandie.fr/publications/8347_1avispla.pdf

COMMISSION ENVIRONNEMENT LITTORAL, Pour une approche intégrée de gestion des zones côtières, 72 p., 2002.

<http://www.ifrmer.fr/envlit/pdf/documentspdf/rapportfinalCEL.pdf>

CONSEIL GENERAL DES COTES D'ARMOR, *Ports de plaisance des Côtes d'Armor*,

<http://www.ports-darmor.com/activites/plaisance.htm>

CONSEIL GENERAL DU FINISTERE, *Le nautisme*, 1999.

http://www.cg29.fr/actions/fiche_mer.htm#nautisme

DATAR, *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, 156 p., 2004

[http://www.datar.gouv.fr/Datar_Site/DATAR_Actu.nsf/5d6f4fe925592aeec1256591003f98f8/afefe4557499b22bc1256f0a003e0fb2/\\$FILE/DatarRLittoral.pdf](http://www.datar.gouv.fr/Datar_Site/DATAR_Actu.nsf/5d6f4fe925592aeec1256591003f98f8/afefe4557499b22bc1256f0a003e0fb2/$FILE/DatarRLittoral.pdf)

DERIAN Sandrine, *Impacts des ports de plaisance sur le milieu marin*, 9 pages.

<http://palissy.humana.univ-nantes.fr>

DICTIONNAIRE DU TOURISME

<http://www.freeflights.net/dicotourisme/plaisanc.htm>

EAU-MER-LITTORAL n° 55, 1 page, juin 2000.

<http://www.ifen.fr/pages/4eaulit.htm>

FFPP, *Fédération Française des Ports de plaisance*, 3 pages.

<http://www.ffports-plaisance.com>

FLEURY Christian, *La plaisance. Le golfe normand-breton, bassin de croisière*, 2 pages, 1998.

FLEURY Christian, *Les ports de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord*, 5 pages, 1999.

FLEURY Christian, *Les ports de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord (actualisation 2000)*, 6 pages, 2000.

FLEURY Christian, *Les ports de plaisance du littoral français des mers de la Manche et du Nord (actualisation 2002)*, 5 pages, 2002.

<http://infodoc.unicaen.fr/transmanche>

IFEN, *Tourisme, environnement, territoires: les indicateurs – Diagnostic environnemental du tourisme français*, 9 pages, 1999.

<http://www.ifen.fr/presse/dostour.htm>

LEBAHY Yves, *L'enjeu touristique des « villes-ports »*, 3 pages, 1998.

<http://www.atlas-atlantique.org>

MER & LITTORAL, *Ports propres en Bretagne*, 10 pages, 1999.

http://perso.club-internet.fr/env_cav/Ports3.htm

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, *Prenez la mer, pas les risques*, 14 pages, 1999.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, *La plaisance en chiffres*, 2 pages, 1999.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, *La réglementation*, 1 page.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, *La réglementation des ports de plaisance*, 2 pages.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, *La réglementation des mouillages légers*, 3 pages.

<http://www.mer.equipement.gouv.fr>

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, *Promouvoir la protection de l'environnement et du développement durable en matière de tourisme*, 7 pages.

<http://www.tourisme.gouv.fr/stat-conj/dossierdurable.htm>

OFFICE INTERNATIONAL DE L'EAU, *Les critères d'attribution du pavillon bleu d'Europe 2000 pour les ports de plaisance*, 3 pages, juin 2000.

<http://cartel.oieau.fr/guide/j032.htm>

RETIERE Dorothee, *Méthodologie adaptée à l'étude d'un bassin de plaisance : comment traiter un territoire éphémère ?*, 1 page, 1998.

<http://www-sdt.univ-brest.fr>

RETIÈRE Dorothee, *Modélisation d'un bassin de plaisance*, 2 pages, 1998.

<http://infodoc.unicaen.fr/transmanche>

ROUX Michel, *La mer, espace initiatique*, 3 pages, 1998.

<http://www.atlas-atlantique.org>

QUID, *Ports de plaisance en France*, 2 pages, 2000.

<http://www.quid.fr/WEB/SPORTSE/Q040130.HTM>

SAFI, *Les activités de loisirs et professionnelles liées à la Mer d'Iroise*, 12 pages, mai 1999.

<http://iroise-parcnational.gouv.fr/site/pdf/rapport socioeco/theme2.pdf>

SDAGE, *Plaisance sur le littoral*, 5 pages, décembre 1996.

http://rdb.eaurmc.fr/sdage/documents/vol_2_26.pdf

Mer et nautisme (1 page)

<http://www.France-ouest.tm.fr/nautisme/ports.htm>

L'application de la Loi Littoral par le Conseil d'Etat juge de cassation (30 pages)
Décembre 1998.

<http://perso.infonie.fr/michebal/aurore/>

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	p. 2
SOMMAIRE	p. 4
INTRODUCTION GÉNÉRALE	p. 5
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE : RÉFLEXIONS THÉORIQUES ET MÉTHODOLOGIQUES	p. 16
A) DE LA PERTINENCE D'UNE ÉTUDE SUR LA PLAISANCE EN GÉOGRAPHIE	p. 16
A.1. Une composante de la géographie humaine des littoraux	p. 16
A.1.1. Réflexions autour de la notion de Littoral	p. 16
a) Origines et significations du terme « Littoral »	p. 16
b) Le littoral maritime : un interface, une entité profondément géographique	p. 19
A.1.2. Quelles dimensions octroyer au littoral ?	p. 22
a) Le linéaire côtier une question d'échelle	p. 22
b) Comment apprécier la profondeur du littoral ?	p. 24
A.1.3. La plaisance dans l'œkoumène littoral	p. 24
A.2. La plaisance : un objet d'étude de la géographie sociale	p. 25
A.3. La plaisance, une grande diversité d'entrées géographiques	p. 26
A.3.1. Un objet de la géographie du tourisme, du sport et des loisirs	p. 26
A.3.2. Un aspect incontournable de la géographie portuaire	p. 28
A.3.3. Plaisance et approche phénoménologique	p. 30
A.4. Le choix d'une approche non exclusive	p. 30
B) OPTIONS MÉTHODOLOGIQUES ET EXPLORATOIRES	p. 31
B.1. Une étude sur la plaisance : des origines à la confirmation d'un tel choix, le rôle joué par l'espace vécu	p. 31
B.2. Les étapes d'une étude géographique : une application à la plaisance	p. 32
B.2.1. Une question de départ	p. 32
B.2.2. La phase exploratoire	p. 32
a) La recherche documentaire	p. 32
b) Les personnes ressources	p. 33
c) Des hypothèses issues de la lecture du terrain	p. 33
B.2.3. Des espaces de pratiques au cœur de la recherche	p. 34
a) Le repérage et l'identification des infrastructures d'accueil	p. 34
b) Inventaire et localisation des établissements de la filière nautique : l'option de l'enquête par questionnaire postal et de l'enquête téléphonique	p. 34
c) Des questionnaires d'enquêtes destinés aux plaisanciers pour un repérage de leurs itinéraires en mer	p. 36
B.3. Une méthodologie ayant permis d'atteindre les objectifs fixés	p. 38
PREMIÈRE PARTIE : LA PLAISANCE, RETROSPECTIVE ET TOUR D'HORIZON	p. 39

INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE	p. 40
CHAPITRE I : DU YACHTING À LA PLAISANCE OU L'HISTOIRE DE LA NAVIGATION DE LOISIR	p. 42
A) LE PLAISANCIER DESCEND DU YACHTMAN	p. 42
A.1. La voile, un signe ostensible de richesse	p. 42
A.2. Des premières régates à l'apparition des yacht-clubs	p. 44
A.3. L'apparition et la diffusion des yacht-clubs dans le monde	p. 47
A.4. Sociétés de régates et yacht-clubs en France et en Bretagne	p. 53
A.5. Les premières diffusions de l'enseignement de la voile	p. 61
B) LA RÉVOLUTION DE LA NAVIGATION DE LOISIR ET L'AFFIRMATION DE LA PLAISANCE CONTEMPORAINE	p. 62
B.1. Les acteurs de la formation à la navigation, ...	p. 63
B.1.1. Le centre Virginie Hériot de Socoa	p. 63
B.1.2. Le centre nautique des Glénans	p. 64
B.1.3. L'Union Nautique Française	p. 66
B.2. ... des architectes navals ...	p. 66
B.3. ... et des skippers de renom	p. 67
C) CONCLUSION DU PREMIER CHAPITRE : ESSOR ET DÉMOCRATISATION DE LA PLAISANCE	p. 70
CHAPITRE II : ÉMERGENCE ET AFFIRMATION D'UN NOUVEAU TYPE D'INFRASTRUCTURE POUR UNE NOUVELLE PRATIQUE DE LA MER : LE PORT DE PLAISANCE	p. 72
A) LE PORT DE PLAISANCE À L'ÉCHELLE MONDIALE	p. 73
A.1. Les secteurs littoraux à haut niveau d'équipement nautique	p. 74
A.1.1. L'occupation plaisancière des littoraux Nord-Américains	p. 74
A.1.2. Les équipements nautiques des côtes européennes	p. 77
A.1.3. Les littoraux australiens et néo-zélandais	p. 77
A.2. Les secteurs littoraux d'équipements portuaires secondaires	p. 78
A.3. Les pôles plaisanciers émergents	p. 78
B) DU BASSIN AUX YACHTS AU PORT DE PLAISANCE	p. 79
C) 1965-1985 : L'ÈRE DU PORT DE COMPLAISANCE	p. 85
C.1. Le Crouesty : un exemple parmi d'autres des conditions de réalisation et des répercussions d'un grand port de plaisance des années soixante-dix	p. 87
C.1.1. La station touristique Kerjouanno-Le Crouesty	p. 87
C.1.2. Une opération ayant ignoré le principe de précaution	p. 88
C.1.3. La politique foncière : le pot de terre contre le pot de fer	p. 89
C.1.4. De l'appréciation de la notion d'utilité publique	p. 91
C.1.5. Des effets d'annonces aux désillusions	p. 91

C.1.6. Une réussite économique aux couleurs de la monoactivité touristique et au prix d'une déstructuration sociale	p. 92
C.2. Les missions interministérielles d'aménagement touristique, révélatrices de l'inconditionnel soutien de l'Etat	p. 95
C.2.1. La MIALR	p. 96
C.2.2. La MIACA	p. 98
C.3. Le port de complaisance, un concept mis à mal mais tenace	p. 98
D) LE PORT DE PLAISANCE, STIMULATEUR ÉCONOMIQUE DES ESPACES CÔTIERS	p. 102
D.1. L'affirmation du « port escale »	p. 102
D.2. Des pôles d'animation touristique et urbaine	p. 103
D.2.1. Le port de plaisance, élément indispensable de la station balnéaire	p. 103
D.2.2. Des ports de plaisance moteurs de la reconversion portuaire en milieu urbain	p. 105
D.3. Des ports de plaisance supports promotionnels	p. 109
E) LES INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR LA PLAISANCE : UNE NÉCESSAIRE TYPOLOGIE	p. 110
E.1. Classifications relatives au cadre juridique, au régime de concession et aux modes de gestion régissant les ports de plaisance et les zones de mouillage	p. 110
E.1.1. Une différenciation relative au régime de concession	p. 110
E.1.2. Une classification en fonction du cadre juridique et du type de gestion	p. 111
a) Les statuts juridiques relatifs au secteur public	p. 113
b) Les statuts juridiques relatifs au secteur privé	p. 114
E.1.3. Le cas particulier des zones de mouillage et d'équipements légers	p. 114
E.2. Une typologie en terme de hiérarchisation	p. 116
E.2.1. Une classification en terme de potentiel d'accueil : une typologie peu judicieuse	p. 116
E.2.2. Une typologie en terme de hiérarchisation des gammes d'équipements et de services	p. 117
a) Les ports d'équilibre	p. 117
b) Les ports escales	p. 118
c) Les ports abris ...	p. 119
d) ... et les zones de mouillage et d'équipements légers	p. 120
e) Le cas particulier des ports à sec	p. 121
f) Equilibre / escale, escale / abri et abri / mouillage, une distinction parfois délicate	p. 121
E.3. Une typologie en terme de physionomie	p. 123
E.4. Une classification globalisante intégrant un maximum de critères	p. 125
E.5. Classifier et hiérarchiser les ports : un choix cornélien	p. 128
E.6. Une typologie portuaire à ne pas négliger, relative au degré d'attraction et de fidélisation des plaisanciers	p. 130
E.6.1. Les ports de plaisance selon leur degré d'attractivité en terme d'escale	p. 130
E.6.2. Les ports de plaisance selon leur degré de fidélisation auprès des plaisanciers visiteurs	p. 137
E.6.3. Les ports de plaisance selon leur degré d'attractivité en tant que port d'attache	p. 141

E.6.4. Les ports de plaisance selon leur degré de fidélisation en tant que port d'attache	p. 142
E.6.5. Les ports de plaisance et leur fréquentation par les non-plaisanciers	p. 143
F) CONCLUSION DU SECOND CHAPITRE : DE LA PRISE EN COMPTE DE LA DIVERSITÉ ET DU RÔLE STRUCTURANT DES PORTS DE PLAISANCE	p. 144
CHAPITRE III : LA PARTIE IMMERGÉE DE « L'ICEBERG PLAISANCE » : LA FILIÈRE NAUTIQUE	p. 145
A) LE POIDS DE LA FILIÈRE NAUTIQUE EN FRANCE ET EN BRETAGNE	p. 145
A.1. L'industrie nautique française en quelques chiffres	p. 145
A.2. Une filière devenue fortement exportatrice	p. 146
A.3. La filière nautique au delà des constructeurs : un réseau diversifié d'entreprises en étroite relation avec le port de plaisance	p. 148
A.3.1. Les chantiers navals et les magasins d'accastillage	p. 148
A.3.2. Les sociétés de location de bateaux de plaisance	p. 149
A.3.3. L'électricité et l'électronique marine	p. 149
A.3.4. Les voileries	p. 149
A.3.5. D'autres entreprises pour lesquelles la proximité portuaire revêt une moindre importance	p. 150
A.4. La filière nautique en Bretagne	p. 151
A.4.1. Les structures d'apprentissage et de pratique de la voile	p. 151
A.4.2. Une industrie nautique bretonne entre artisanat et secteur de pointe	p. 152
a) Une myriade de très petites entreprises	p. 152
b) Des niches de production	p. 153
B) UNE FILIÈRE NAUTIQUE PORTEUSE OUVERTEMENT SOUTENUE ET UTILISÉE PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	p. 155
B.1. Des structures en faveur du nautisme créées ou financées par les collectivités locales	p. 155
B.1.1. A l'échelle régionale	p. 155
a) L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB)	p. 155
b) L'Institut Nautique de Bretagne (INB)	p. 157
c) Nautisme en Bretagne	p. 157
d) La Fédération Régionale de la Culture et du Patrimoine Maritime (FRCPM)	p. 157
B.1.2. A l'échelle départementale	p. 158
a) Nautisme en Finistère (NEF)	p. 158
b) Le Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et Bases Nautiques du Morbihan et la Société d'Aménagement et de Gestion du Morbihan	p. 158
B.2. Collectivités territoriales et salons nautiques : échanges de bon procédés	p. 158
B.2.1. Au salon nautique international de Paris	p. 158
B.2.2. Dans les salons nautiques bretons	p. 159
B.3. Annuaire et guides de la filière nautique : le sceau départemental	p. 160

C) CONCLUSION DU CHAPITRE III : PLAISANCE ET FILIÈRE NAUTIQUE, UNE PROFONDE INTERDÉPENDANCE p. 161

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE p. 163

**DEUXIÈME PARTIE :
LA PLAISANCE OU LE RAPPORT COMPLEXE A
L'ESPACE D'UNE ACTIVITÉ LITTORALE EN
PLEIN ESSOR** p. 164

INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE p. 165

**CHAPITRE IV : LA PLAISANCE VICTIME DE SON
SUCCÈS ?** p. 166

**A) IMMATRICULATIONS ET LISTES D'ATTENTES, PRINCIPAUX
TÉMOINS D'UNE PLAISANCE EN FORTE CROISSANCE** p. 166

A.1. Les immatriculations de navires de plaisance p. 166

A.1.1. Un parc immatriculé important mais longtemps surestimé p. 166

a) Les immatriculations à l'état brut, un non sens longtemps toléré p. 166

b) L'option d'un nouveau mode de calcul : une première étape nécessaire mais insuffisante p. 166

c) L'évaluation fine des sorties de flottes et des mises en inactivité des bateaux de plaisance p. 168

d) Immatriculations et flotte active : la part de la Bretagne en France métropolitaine p. 169

A.1.2. Malgré tout, un parc actif en progression constante p. 171

A.1.3. Les immatriculations annuelles p. 171

A.2. Des listes d'attente, révélatrices d'une demande pressante p. 172

**B) LA SATURATION DES PORTS DE PLAISANCE : UNE RÉALITÉ À
RELATIVISER** p. 173

B.1. De la crédibilité de discours officiels p. 173

B.1.1. Le discours de la Fédération des Industries Nautiques (FIN) : du catastrophisme à la préoccupation p. 173

B.1.2. La position d'une association nationale de plaisanciers p. 176

B.1.3. Le discours des médias p. 177

B.1.4. Une souhaitable prise de recul vis à vis des discours p. 178

B.2. De l'évaluation de la demande p. 179

B.2.1. Le différentiel flotte active / capacités d'accueil p. 179

B.2.2. De l'interprétation des listes d'attente p. 181

a) Les facteurs explicatifs du gonflement des listes d'attente p. 182

b) Les listes d'attente : des vases communicants p. 183

c) Entre listes d'attente et place disponibles p. 184

d) L'enquête *Voiles et Voiliers* p. 188

e) L'enquête *Voiles et Voiliers* rapportée aux ports bretons : une opposition Bretagne nord – Iroise / Bretagne sud p. 189

B.2.3. Bilan de la demande	p. 191
a) L'état de la demande	p. 192
b) L'existence d'une demande sous exprimée	p. 198
B.2.4. Les dérives engendrées par la pression de la demande : combines et passe-droits	p. 199
a) En parallèle de l'enquête téléphonique <i>Voiles et Voiliers</i>	p. 199
b) L'enquête <i>Capital</i>	p. 200
B.3. Les réponses à la demande de places : orientations passées, actuelles et à venir	p. 203
B.3.1. Accueillir des bateaux de plaisance, oui, mais autrement	p. 203
a) Quid de la création de nouvelles infrastructures d'accueil pour la plaisance ?	p. 204
b) L'extension de ports ou de mouillages existants	p. 208
c) L'utilisation des friches portuaires	p. 211
d) Les ports à sec et les parcs à bateaux	p. 215
B.3.2. Un désir manifeste d'offre de places supplémentaires pour la plaisance...	p. 218
a) Un grand nombre de projets	p. 218
b) Le CODCAP, témoin d'une volonté de développement des capacités portuaires	p. 218
B.3.3. ...mais une perspective démographique incitant à la prudence	p. 218
B.3.4 Une gestion optimisée des capacités favorisée par la mise en réseau des ports de plaisance : une réponse partielle à la saturation portuaire	p. 222
a) La gestion optimisée des capacités portuaires ...	p. 222
b) ... améliorée par la mise en réseau des ports de plaisance	p. 223
 C) CONCLUSION DU CHAPITRE IV : UNE DEMANDE DE PLACES À SATISFAIRE AVEC PARCIMONIE	 p. 225
 CHAPITRE V : LA PLAISANCE OU LES CONTRAINTES D'UNE ACTIVITÉ LITTORALE	 p. 228
 A) LA PLAISANCE ET SES IMPACTS SUR LE MILIEU LITTORAL	 p. 228
A.1. Les incidences environnementales	p. 228
A.1.1. Les conséquences de l'installation des ports et mouillages	p. 228
a) L'installation d'un aménagement lourd	p. 228
b) L'installation d'un équipement léger	p. 230
A.1.2. Les conséquences de la présence d'un port de plaisance	p. 232
a) Des modifications de la dynamique littorale	p. 232
b) Des modifications paysagères	p. 232
A.1.3. Les conséquences de l'exploitation d'une installation de plaisance	p. 233
a) Les pollutions chimiques	p. 233
b) Les pollutions organiques et bactériennes	p. 234
c) Des pollutions relatives au comportement des plaisanciers	p. 236
d) Les conséquences des opérations de dragage	p. 237
A.2. Plaisance et conflits d'usage	p. 240
A.2.1. Etude de cas : les concurrences dans le golfe du Morbihan	p. 241
a) Les rapports conflictuels sur les estrans	p. 242
b) Les conflits sur le plan d'eau	p. 245
c) Les incidences terrestres de certaines pratiques nautiques	p. 250
A.2.2. Réglementation et dialogues, facteurs de la résolution des conflits d'usage	p. 251

B) LA PLAISANCE, UNE ACTIVITÉ SOUMISE À UN CADRE ADMINISTRATIF, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE ENTRE IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ ET INADEQUATION	p. 253
B.1. La loi Littoral : un fragile équilibre entre aménagement, préservation et mise en valeur des espaces côtiers	p. 254
B.1.1. Un apport assurément bénéfique de la loi Littoral...	p. 254
B.1.2. ... mais un contenu imprécis préjudiciable...	p. 256
B.1.3. ... et une lente mise en application	p. 258
B.1.4. Effets pervers de la loi	p. 259
a) Une insécurité juridique	p. 259
b) Une loi à la fois trop permissive et trop rigide	p. 259
B.2. Au-delà de la loi Littoral, une zone côtière régie par une pléthore d'instruments de protection et de mise en valeur	p. 261
B.2.1. Des mesures de protection de la biodiversité et des paysages	p. 261
a) Un outil original : le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres	p. 261
b) Un abondant panel d'instruments de préservation de la biodiversité...	p. 262
c) ... susceptible d'être simplifié ?	p. 266
B.2.2. Les outils pour la préservation ou la reconquête de la qualité des eaux, entre complémentarité et redondance	p. 267
a) Les instruments en vigueur	p. 267
b) Des outils conformes à la politique européenne de protection de l'eau	p. 269
c) SAGE et contrat de rivière : doublon ou complémentarité ?	p. 270
d) Des textes réglementaires spécifiques à la plaisance et visant à la préservation de la qualité des eaux	p. 270
B.3. Appréhender le littoral : une nécessaire immersion dans les méandres du droit de l'urbanisme	p. 271
B.3.1. Le plan local d'urbanisme et la loi Littoral	p. 271
B.3.2. La montée en puissance du schéma de cohérence territoriale	p. 273
B.4. L'application difficile des outils de planification pilotés par l'Etat	p. 277
B.4.1. Les Directives Territoriales d'Aménagement	p. 277
B.4.2. La difficile mise en place des Schémas de Mise en Valeur de la Mer	p. 279
B.4.3. Les incertitudes du projet du Parc National Marin d'Iroise	p. 280
B.5. Des outils d'aménagement découlant de logiques contractuelles décentralisées	p. 281
B.5.1. La charte de parc naturel régional	p. 281
B.5.2. La charte de pays	p. 281
a) Le pays, une affirmation précoce en Bretagne	p. 282
b) Un pays (presque) exclusif pour la plaisance bretonne : le pays littoral et maritime	p. 283
B.6. Selon les secteurs, une mise en œuvre variable des dispositifs en vigueur sur le littoral	p. 284
B.6.1. L'exemple de la rade de Brest	p. 284
B.6.2. Le golfe du Morbihan	p. 285
C) L'INSCRIPTION DE LA PLAISANCE DANS UNE GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES DIFFICILE À METTRE EN ŒUVRE	p. 289
C.1. Principes commandant la GIZC	p. 290
C.1.1. La GIZC, une démarche relevant du développement durable	p. 290
a) Bref historique de la notion de « développement durable »	p. 290

b) Le développement durable, un oxymore ?	p. 291
C.1.2. Une prise de conscience déjà ancienne de l'intérêt de la GIZC	p. 291
C.2. Une GIZC difficile à mettre en œuvre	p. 292
C.2.1. Une tentative de mise en application précoce en Bretagne	p. 292
a) L'avortement du Schéma d'Aménagement du Littoral Breton et des Îles (SALBI)	p. 292
b) Des orientations pourtant toujours d'actualité	p. 293
C.2.2. Une gestion intégrée rendue difficile par la multiplicité des acteurs impliqués et des outils en vigueur	p. 294
D) CONCLUSION DU CHAPITRE V : PLAISANCE ET GIZC, UN MARIAGE DE RAISON POUR UN RÉÉQUILIBRAGE ENTRE POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE ET DÉMARCHE PARTICIPATIVE	p. 295
CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE	p. 297
TROISIÈME PARTIE :	
INFRASTRUCTURES DE PLAISANCE, PRATIQUES PLAISANCIÈRES ET INSCRIPTIONS SPATIALES : PRÉALABLE INDISPENSABLE DANS L'OPTIQUE D'UNE GESTION COHÉRENTE DE LA PLAISANCE	p. 298
INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE	p. 299
CHAPITRE VI : LES TERRITOIRES DE PRATIQUE, UN PRÉALABLE INDISPENSABLE À LA COMPRÉHENSION ET À L'ACCOMPAGNEMENT DE LA PLAISANCE	p. 301
A) DU BASSIN DE NAVIGATION A L'OCÉAN MONDIAL, LES TERRITOIRES DE PRATIQUES DE LA PLAISANCE	p. 301
A.1. Caractéristiques du bassin de navigation	p. 302
A.1.1. Définition officielle	p. 302
A.1.2. Une part de déterminisme physique	p. 303
A.1.3. Le bassin de navigation, espace perçu, espace vécu	p. 303
A.1.4. Une part de réglementation relative aux autorisations de naviguer au large	p. 304
A.1.5. Un espace à géométrie variable dans l'espace et dans le temps	p. 305
A.1.6. Le bassin de navigation français est-il né en Bretagne ?	p. 306
A.2. Bassin de navigation et bassin de croisière : un certain flou sémantique	p. 307
A.3. Bassin de navigation et bassin de plaisance	p. 310
A.3.1. De l'intérêt de la notion de bassin de plaisance en géographie	p. 310
A.3.2. Le bassin de plaisance, une vaste entité territoriale aux marges floues, probablement limitée dans une perspective de gestion	p. 310
A.4. Bassin de croisière et bassin de plaisance : deux cadres restreints dans une optique de gestion	p. 311

A.5. Le bassin de navigation ou la logique spatiale d'un loisir de masse	p. 312
A.5.1. Un archétype d'espace récréatif	p. 312
A.5.2. Un clivage nord-sud témoignant de la valeur marchande du bassin de navigation	p.314
A.6. Le bassin de navigation, un espace exclusivement maritime, limité pour la gestion d'une activité « amphibie » : la plaisance	p. 315
B) LA PLAISANCE : UN DÉCALAGE ENTRE TERRITOIRES DE PRATIQUE ET TERRITOIRES DE GESTION	p. 317
B.1. Le zonage maritime de l'avant pays littoral	p. 317
B.1.1. La mer, un espace territorialisé	p. 317
B.1.2. Le zonage maritime en vigueur appliqué à la Bretagne	p. 318
B.2. Un loisir nautique administré selon une logique continentale	p. 319
B.2.1. L'empreinte du pouvoir central	p. 319
B.2.2. Les limites des affaires maritimes pour gérer la plaisance	p. 321
a) Les affaires maritimes ou l'inadéquation du découpage par quartier : la preuve par la gestion de la demande de places portuaires	p. 321
b) Le bon sens terrestre au service de la réglementation marine : un non sens ?	p. 323
c) Le découpage en quartiers maritimes : une organisation particulièrement inappropriée pour la plaisance bretonne	p. 324
C) UNE RECONNAISSANCE ET UNE PRISE EN COMPTE MANIFESTE DU BASSIN DE NAVIGATION EN BRETAGNE	p. 325
C.1. L'action pionnière du Conseil régional dans la prise en compte des bassins de navigation	p. 325
C.1.1. Les critères officiels adoptés par l'APPB pour la détermination des bassins de navigation	p. 325
C.1.2. Les bassins de navigation retenus par l'APPB : des insuffisances persistantes	p. 326
a) La non correspondance aux « 15 milles marins »	p. 327
b) L'absence de limite ou de marge au large	p. 327
c) Des limites infra-régionales souvent calquées sur les frontières départementales	p. 328
d) D'autres choix discutables	p. 328
C.1.3. Une prise en compte insuffisante des territoires de pratiques	p. 329
C.2. L'approche par bassin de navigation dans le cadre du schéma directeur de la plaisance en Côtes d'Armor	p. 330
C.2.1. Les bassins de navigation retenus par Côtes d'Armor Développement	p. 330
a) De l'intérêt d'une approche par bassin pour appréhender les entreprises de la filière nautique	p. 330
b) Un découpage reprenant les bassins de l'APPB...	p. 331
c) ... ou presque	p. 332
C.2.2. Les bassins de navigation arrêtés par Act-Ouest : le résultat d'une approche plus fine	p. 333
C.3. La prise en compte des bassins de navigation par les collectivités territoriales : réel souci d'efficacité ou faux alibi ?	p. 334
C.3.1. Un consensus institutionnel en faveur du bassin de navigation	p. 334
C.3.2. Des bassins de navigation faussés, victimes de territoires administratifs préexistants	p. 334

D) CONCLUSION DU CHAPITRE VI: LE BILAN DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, UNE BASE DE DONNÉES PRÉCIEUSE DANS L’OPTIQUE D’UN ZONAGE RESPECTANT DE VÉRITABLES ESPACES DE PRATIQUE DE LA PLAISANCE	p. 335
CHAPITRE VII : REPÉRAGE ET TYPOLOGIE DES BASSINS DE NAVIGATION BRETONS	p. 336
A) APPORT BIBLIOGRAPHIQUE ET APPROCHE HYPOTHÉTIQUE-DÉDUCTIVE POUR UNE ESQUISSE DES BASSINS DE NAVIGATION BRETONS	p. 336
A.1. Ports et mouillages : points d’ancrage et foyers de diffusion des flux plaisanciers au sein des bassins de navigation	p. 337
A.1.1. Elaboration d’un inventaire des ports et mouillages en Bretagne	p. 339
a) La démarche adoptée pour la collecte de données	p. 339
b) La nécessaire actualisation de données encore partiellement imprécises	p. 344
c) La base de données obtenue, un reflet probablement proche de la réalité	p. 345
A.1.2. Une nécessaire classification des ports et mouillages pour une différenciation des bassins de navigation	p. 345
a) Les bassins d’équilibre	p. 345
b) Les bassins de semi-équilibre	p. 346
c) Les bassins-escales	p. 346
d) les bassins-abris	p. 347
A.2. Les objectifs de croisière et de balade, éléments conditionnant les parcours en mer et donc les flux maritimes de la plaisance	p. 347
A.2.1. Hypothèses d’objectifs de sorties en mer	p. 347
A.2.2. Une hypothèse confrontée à la réalité de deux bassins de navigation : le golfe du Morbihan - baie de Quiberon et la baie de Saint-Brieuc	p. 348
a) Le choix des bassins de navigation	p. 349
b) Le choix des ports et mouillages et des intermédiaires	p. 349
c) Les flux plaisanciers du golfe du Morbihan et de la baie de Quiberon	p. 351
d) Les itinéraires plaisanciers en baie de Saint-Brieuc	p. 357
A.3. Les plaisanciers, électrons libres au sein des bassins de navigation	p. 363
A.3.1. Un groupe social hétéroclite : les plaisanciers	p. 363
a) Une pratique familiale	p. 364
b) Les plaisanciers navigueraient peu	p. 364
c) Les plaisanciers français selon leurs professions ou catégories socioprofessionnelles (PCS)	p. 366
d) La plaisance, un loisir d’âge mûr	p. 369
e) Les plaisanciers, leurs bassins de navigation et leurs ports : entre proximité géographique et proximité sociale	p. 370
A.3.2. Plaisanciers, pratiques plaisancières et inscription spatiale	p. 376
a) La pratique plaisancière : un indicateur du profil de plaisancier impliquant l’utilisation d’une certaine catégorie de navire,...	p. 376
b) ... le choix d’un certain type de port d’attache...	p. 380
c) ... et un bassin de navigation spécifique	p. 381
B) DE L’INTÉRÊT ET DE LA PERTINENCE D’UNE GESTION PAR BASSIN DE NAVIGATION	p. 385

B.1. Un cadre approprié pour une nécessaire mutualisation des moyens	p. 385
B.1.1. Une approche actuelle sans réel effet sur la plaisance d'intérêt local	p. 385
a) La politique du Conseil Régional en faveur de l'amélioration des infrastructures, des services et de l'environnement des ports de plaisance	p. 386
b) Les résultats mitigés de cette politique régionale	p. 387
c) D'autres politiques publiques plus ou moins favorables aux principaux ports et marginalisant les petites structures	p. 392
B.1.2. Les risques d'une politique inchangée	p. 395
B.1.3. Une solution : une politique par bassin plutôt qu'une politique par port	p. 397
a) Les politiques portuaires isolées : une tendance lourde	p. 397
b) « L'interportuarité » à l'échelle du bassin de navigation : une clef pour pérenniser la plaisance de proximité	p. 397
B.2. De l'intérêt de bassins de navigation articulés aux bassins de croisière	p. 398
B.2.1. Le bassin de croisière, domaine de l'escale	p. 398
B.2.2. Le bassin de navigation, un cadre approprié pour favoriser localement la mobilité des bateaux de passage et les retombées économiques	p. 403
D) CONCLUSION DU CHAPITRE VII : LES BASSINS DE NAVIGATION, UN FLOU TERRITORIAL PERSISTANT	p. 405
CHAPITRE VIII : BASSINS DE NAVIGATION ET BASSINS DE CROISIÈRE, DES TERRITOIRES DE GESTION APPROPRIÉS SOUS RÉSERVE D'EXTENSIONS TERRESTRES COHÉRENTES	p. 406
A) AU DELÀ DES PORTS ET MOUILLAGES, QUELLES EXTENSIONS TERRESTRES AUX BASSINS DE NAVIGATION ?	p. 406
A.1. Prendre en compte les logiques de localisation des entreprises de la filière nautique	p. 406
A.1.1. Les entreprises de la filière nautique et l'accès à l'eau	p. 406
A.1.2. La proximité des ports et mouillages et des pôles urbains	p. 408
A.2. Des flux conditionnés par les lieux de domiciliation des plaisanciers	p. 408
B) FAUT-IL PRIVILÉGIER DES TERRITOIRES ADMINISTRATIFS EXISTANTS POUR GÉRER LES BASSINS DE NAVIGATION ?	p. 409
B.1. Une réorganisation improbable du découpage administratif : abrogation de la logique de talweg, plaidoyer pour une logique de ligne de crête	p. 410
B.2. L'intégration des bassins de navigation aux territoires de gestion ou espaces-projets existants	p. 412
B.2.1. Les territoires de gestion ou espaces-projets envisageables	p. 412
B.2.2. Des bassins de navigation dont l'esprit est proche de celui du pays maritime	p. 414
B.2.3. Pays maritime et bassin de navigation : une philosophie commune mais une correspondance délicate	p. 414
B.2.4. Arrêter des bassins définitifs : un travers à proscrire	p. 415
B.2.5. La coopération territoriale, une solution pour gérer le bassin de navigation	p. 415
B.3. Un double rôle pour la région	p. 416
B.3.1. Une fonction de coordination des projets et des actions	p. 416
B.3.2. A l'échelle des bassins de croisière, une fonction de gestion à part entière	p. 416

C) CONCLUSION DU CHAPITRE VIII : UNE SOUHAITABLE COOPÉRATION TERRITORIALE POUR GÉRER LES ESPACES DE PRATIQUES DE LA PLAISANCE	p. 417
CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE	p. 418
CONCLUSION GÉNÉRALE	p. 419
ANNEXES	p. 426
TABLE DES CARTES	p. 426
TABLE DES GRAPHIQUES	p. 467
TABLE DES PHOTOGRAPHIES	p. 468
TABLE DES ILLUSTRATIONS	p. 469
TABLE DES FIGURES	p. 470
TABLE DES TABLEAUX	p. 471
GLOSSAIRE	p. 472
SIGLES	p. 473
PERSONNES RESSOURCES	p. 475
BIBLIOGRAPHIE	p. 477
SOURCES AUDIOVISUELLES	p. 489
SOURCES INTERNET	p. 490
TABLE DES MATIÈRES	p. 492