

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

SYNTHESE DE L'ETUDE

I. Motivation de l'étude

La Bretagne est la première région de la France métropolitaine pour la capacité d'accueil de la plaisance. L'essor important de cette activité depuis les années 1960, accéléré dans les années 1990, s'est traduit par des projets de création ou d'extension de ports, qui sont souvent les premières réponses apportées aux besoins d'accueil. Or, si les ports de plaisance peuvent être un vecteur de développement local pour une certaine forme d'économie, ils génèrent aussi des impacts négatifs, au premier chef sur l'environnement et les paysages.

Un partenariat s'est engagé entre l'Université de Rennes 2 (UMR ESO CNRS 6590), le CETE de l'Ouest et la DRE (devenue DREAL) pour mieux prendre en compte les enjeux du développement durable à l'occasion des réflexions sur les différentes modalités de réponse aux besoins d'accueil des bateaux de plaisance.

Ewan Sonnic (UMR ESO) a mis en évidence l'enjeu de la bonne connaissance des territoires de pratique de la plaisance. Cette connaissance ne doit pas se limiter au port mais s'étendre aux bassins de navigation dont il fait une description en Bretagne. Une telle approche permet aussi de mieux appréhender la réalité des besoins et de chercher une optimisation de l'accueil par le repérage des complémentarités entre les équipements (ex : carénage, gestion des déchets) et entre les sites (notamment entre les ports et les mouillages). Le CETE de l'Ouest a, pour sa part, adapté une grille d'analyse des projets pour aider ces derniers à mieux prendre en compte les différentes dimensions du développement durable.

II. Le bassin de navigation, espace de référence des projets

La délimitation et la caractérisation des bassins de navigation doivent permettre de resituer les projets portuaires dans un environnement plus large, en termes d'offre et de demande, de niveau de service global aux plaisanciers, d'accessibilité, de qualité des milieux naturels, etc.

La notion de bassin de navigation a été reconnue par une définition officielle formulée par le Ministère du tourisme en 1982, en tant que *zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par de longues distances sans abri, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent (vent, mer, courants...)*.

Dans les faits, il s'agit de l'espace de pratique privilégié ou exclusif pour la majorité des plaisanciers d'un secteur donné. Si la part du déterminisme physique est significative en Bretagne compte tenu du tracé irrégulier du linéaire côtier, impliquant bon nombre d'obstacles naturels (caps, pointes...), la notion de bassin de navigation renvoie ainsi avant tout à une réalité perçue et vécue par les usagers. Par conséquent, ses limites sont susceptibles d'évolution dans l'espace et dans le temps, au gré des progrès techniques des bateaux et des outils de navigation, en fonction de la saison et des conditions météorologiques, etc.

Le bassin de navigation est une entité exclusivement maritime. Il est nécessaire de dépasser ses limites en considérant son extension terrestre, pour prendre en compte l'activité plaisance, au caractère « amphibie », dans toutes ses composantes. Doivent ainsi être intégrés dans la réflexion l'ensemble des aménagements à terre liés à la pratique de la plaisance, depuis les rampes et cales de mise à l'eau jusqu'aux axes de communication habituellement utilisés par les plaisanciers, en passant par les abords des ports, mouillages et cales pour leurs automobiles ou remorques.

III. La démarche ayant abouti à la délimitation et à la caractérisation des bassins de navigation bretons

L'identification des bassins de navigation bretons s'est d'abord appuyée sur une recherche bibliographique et une approche hypothético-déductive, qui avaient été menées dans le cadre de la thèse d'Ewan Sonnic. Plusieurs paramètres interviennent alors, liés à la localisation des ports et mouillages, aux objectifs de sortie en mer présumés, à la distance maximale de 15 à 20 milles nautiques généralement couverte par le plaisancier adepte des sorties en mer à la journée, ou au profil de la flottille.

Afin de conforter cette analyse, un questionnaire d'enquête a été élaboré et transmis en 2008 aux gestionnaires de structures d'accueil pour bateaux de plaisance en Bretagne (ports et mouillages). Dans le cadre d'une mise à jour des données, quelques exemplaires supplémentaires ont été envoyés en 2011, principalement aux ports ayant ouvert depuis 2009. Le taux de retour approche 90% des gestionnaires interrogés. Le contenu du questionnaire porte sur le détail des capacités d'accueil en fonction des types de poste, et sur celui des services et équipements.

IV. Identité de la plaisance bretonne à travers l'analyse des 15 bassins de navigation

Avant de décrire dans le détail les caractéristiques de chacun des 15 bassins de navigation bretons, en terme notamment de capacité d'accueil (classée en 5 catégories) ainsi que de services et équipements portuaires structurants, l'étude s'attache à dresser le portrait de l'ensemble du secteur d'investigation, depuis la Baie de Cancale jusqu'à Pornichet inclus.

Tous les bassins de navigation identifiés présentent des caractéristiques communes tant sur les plans physique et morphologique qu'en terme de pratiques, de types et tailles de bateaux, d'infrastructures ou encore de mode de gestion des installations de plaisance. Toutefois, on relève des nuances voire des différences notables d'un bassin à l'autre. Ces contrastes sont à mettre en rapport avec la diversité des faciès du littoral breton, et conditionnent les types de pratiques observés. Les vents et les houles sont nettement plus marqués à l'ouest et au nord-ouest... Les marnages, parmi les plus forts au monde en Baie de Cancale, s'amenuisent progressivement au fil de la côte, jusqu'à devenir communs au sud de la Bretagne... Le taux d'ensoleillement profite quant à lui d'abord aux bassins méridionaux. Les abris naturels, extrêmement nombreux le long des côtes bretonnes, ont une incidence sur les installations de plaisance, beaucoup pouvant alors être dispensées d'équipements de protection artificiels plus ou moins lourds.

Les données mises à jour en 2011 révèlent l'existence de 79 297 postes dont 33% sur ponton ou à quai à flot, 65% sur bouées à flot ou à l'échouage et 3% en ports à sec. Ils sont répartis entre 846 installations de plaisance dont 192 ports au sens juridique du terme et 654 zones de mouillage relevant d'AOT individuelles, d'AOT groupées, ou encore de mouillages sauvages. Ces installations sont très hétérogènes, depuis les mouillages n'offrant qu'une dizaine de postes sur bouées à la dizaine de ports disposant de 1000 à 1500 anneaux.

Si les infrastructures d'accueil pour la plaisance en Bretagne sont de loin les plus nombreuses en France, elles sont aussi les plus petites : la plaisance bretonne se caractérise par une capacité d'accueil très importante, mais atomisée. Une installation de plaisance bretonne propose en moyenne un peu moins de 100 places. En écartant les zones de mouillage et d'équipements légers, les structures ayant le statut juridique de port comptent en moyenne 266 emplacements, contre 400 sur le reste du littoral Manche-Atlantique, ou 667 en Languedoc-Roussillon. Ainsi, la Bretagne présente une plaisance de proximité indissociable des postes d'amarrage sur bouées (65% des places) et totalise pas moins de la moitié des mouillages de la France métropolitaine.

Cet éparpillement de la flottille de plaisance bretonne est d'autant plus important que de très nombreux bateaux sont stockés à terre et utilisent les multiples cales de mise à l'eau du littoral breton. On peut estimer qu'au moins 40% des bateaux de plaisance sont stationnés à terre, principalement dans les jardins et garages de leurs propriétaires, mais aussi dans des chantiers navals, des terres-pleins portuaires ou des zones de gardiennage, ce qui correspondrait à environ 50 000 embarcations.

Particularité française par rapport à ses voisins européens, la prééminence du public dans les modes de gestion des ports et mouillages est encore plus affirmée en Bretagne. Elle se décline diversement en fonction du type d'installation, depuis les communes jusqu'aux sociétés d'économie mixte, en passant par les CCI et les associations Loi 1901. Les ports de plaisance relèvent à 70% d'une gestion communale, par régie directe ou par délégation. Si l'on ne tient compte que des ports structurants, la part de la gestion communale régresse, les SEM et les CCI affichant leur préférence pour les ports pontons. C'est particulièrement vrai dans le Morbihan où les SEM gèrent plus de 77% des ports structurants.

Corrélativement à sa capacité d'accueil, la Bretagne compte le plus grand nombre d'immatriculations et la plus importante flotte active de France métropolitaine, avec plus du quart des bateaux. Environ 70% sont à moteur. Pour autant, la Bretagne conserve une spécificité liée à la part importante des voiliers. Bien qu'en régression au profit du motonautisme, ces derniers restent majoritaires dans beaucoup de ports structurants. Outre la persistance de la voile, la région est caractérisée par la petitesse de ses embarcations et par l'importance de la pêche-promenade. 77% de l'ensemble du parc immatriculé se situent dans la catégorie des moins de 6 m.

L'étude s'est également intéressée à l'activité liée au passage de bateaux en escale, principalement dans les ports équipés de pontons. Les structures sont distinguées en fonction de la durée du séjour et des équipements mis à disposition des plaisanciers. On peut estimer que les 91 ports et mouillages pour lesquels des renseignements ont été obtenus ont accueilli environ 125 000 bateaux pour 255 000 nuitées bateaux en 2008. Etant donné le montant moyen des dépenses d'escale, les retombées économiques seraient de l'ordre de 22 à 26 millions d'euros en 2008.

Les projets de création ou d'extension de ports de plaisance sont souvent argumentés par la longueur des listes d'attente. Sur l'ensemble du secteur d'étude, les gestionnaires de ports de plaisance évaluent en général les besoins entre 9000 et 9500 places. Toutefois, les chiffres annoncés doivent être maniés avec précaution, en raison d'abord de la non correspondance entre l'offre et la demande : il arrive que dans un même secteur des places soient disponibles pour certaines tailles mais que des listes d'attente existent pour d'autres. D'autre part, la nature des inscriptions incite aussi à la prudence quant à la signification des listes d'attente : personnes inscrites dans plusieurs ports et mouillages, personnes déjà titulaires d'une place dans une autre structure, inscriptions sans réelle conviction... Quoi qu'il en soit, les chiffres relatifs aux listes d'attente sont de bons indicateurs des différences de pression de la demande qui existent d'un bassin à l'autre.

V. Conclusion

La connaissance détaillée des caractéristiques de chaque bassin de navigation, rapportée au contexte plus large de la Bretagne, permet désormais d'appréhender chaque projet portuaire à la lumière de son environnement en terme de services et d'équipements destinés à la plaisance. Cette étude constitue également un préalable utile à toute initiative visant à mutualiser les services et équipements, à rechercher les complémentarités entre sites, démarches qui apparaissent pertinentes au regard de l'éparpillement des structures d'accueil sur le territoire.

Les bassins de navigation et les installations de plaisance en Bretagne (ports et zones de mouillage)

