



Mission Régionale 2003-2004
Dynamique et Environnement
des ports de plaisance de Bretagne
Rapport d'étape



Sommaire

INTRODUCTION	p. 2
1. <u>Données de cadrage de la plaisance en Bretagne</u>	p. 2
2. <u>La collaboration APPB – Région – Départements</u>	p. 3
THEMATIQUES ET PROBLEMATIQUES	p. 6
1. <u>L'environnement des ports de plaisance</u>	p. 6
1.1 Le contexte	p. 6
1.2 Les actions existantes	p. 18
1.3 Situation et particularité bretonne	p. 22
2. <u>Dynamique portuaire</u>	p. 34
1.1 Problématique actuelle : des points de pression	p. 34
1.2 Les solutions : point sur les réflexions à mener	p. 46
3. <u>Communication</u>	p. 52
1.1 Flux et Types d'information	p. 52
1.2 Supports de communication	p. 54
SYNTHESE ET PROPOSITIONS	p. 57
1. <u>Récapitulatif des actions</u>	p. 59
2. <u>Programme de travail global</u>	p. 60
ANNEXES	p. 64
Annexe 1 - IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TOURSIME BALNEAIRE	
Annexe 2 - EXTRAITS DES REGLEMENTATIONS APPLICABLES AUX PORTS DE PLAISANCE EN MATIERE ENVIRONNEMENTALE	
Annexe 3 - AIDES FINANCIERES	
Annexe 4 - DIAGNOSTIQUE ENERGETIQUE – ILE AUX MOINES / PORT BLANC	
Annexe 5 - DIAGNOSTIQUE ENERGETIQUE - SAINT MALO / LES SABLONS	
Annexe 6 - PROPOSITION DE CONVENTION ENERGETIQUE	
Annexe 7 - GUIDE D'UNE ETUDE DIAGNOSTIQUE	
Annexe 8 - CAHIER DES CHARGES – DIAGNOSTIC PORTS PROPRES	
Annexe 9 - ROLE DES PILOTES DE BASSIN	
Annexe 9 bis - LISTE DES PILOTES DE BASSIN	

Rapport d'étape



Mission 2003 – 2004

« Dynamique et environnement
des ports de plaisance de Bretagne »

APPB

Association des Ports de Plaisance
de Bretagne

Introduction

1. données de cadrage de la plaisance en Bretagne

Les capacités d'accueil

	Capacités totales
Ille-et-Vilaine	5595
Côtes d'Armor	12959
Finistère	24278
Morbihan	17498
Total	60330

Ensemble ports et mouillages :	TOTAUX	%
Places de port avec accès direct	19 301	34,5
Places de port sur bouées	13 724	65,5
Mouillages organisés	18 693	
AOT individuelles	4 177	
TOTAL	55 895	100

L'activité des Ports

- **occupation** : le tiers de la capacité portuaire est occupé par de petites unités (< 6 m).
- **passage** : la durée moyenne de l'escale varie de 1 à 4 nuitées selon le type de ports.
218 000 nuitées bateaux ont été dénombrées sur 63 ports, soit **1 million de nuitées personnes** (20 % de l'activité hôtelière régionale).
- **Liste d'attente** : Elles expriment des demandes non satisfaites de places de port à l'année.
9370 demandes répertoriées pour 33 000 places de port. La demande existe pour toute taille de bateaux.
La pression exercée sur la région est de 24.4 % répartie de façon inégale en fonction de la zone géographique.
Il existe 2 zones de forte pression : **Bretagne Sud et Baie de Saint-Malo**.

L'économie des ports

- Emplois directs : **250 emplois équivalant temps plein** soit 1 ETP pour 100 postes
- Chiffres d'affaires : **23 M€ HT** pour l'ensemble des ports bretons. 58 % de ce chiffre d'affaires est redistribué localement.

La valeur ajoutée d'exploitation générée par les ports bretons correspond à 78 % des produits soit 16 M€

- Eléments économiques induits : plus de 4 000 emplois induits
l'économie induite par l'escale : 19 M€
investissements réalisés par les ports depuis 4 ans : 25 M€

2. la collaboration APPB – Région - Départements

Depuis sa création, l'APPB travaille en collaboration étroite avec les instances régionales et départementales. La prise de conscience des enjeux économiques et touristiques que représentent les ports de plaisance, nous a permis de nous investir ensemble dans une politique favorable aux ports.

Trois axes d'intervention ont été retenus :

- Privilégier la qualité globale des ports de plaisance bretons et promouvoir le concept de « ports propres et accueillants »
- Inciter les collectivités territoriales et les concessionnaires à compléter leurs aménagements en investissant dans la qualité
- Intéresser directement les gestionnaires aux actions de qualité

Ainsi le Conseil Régional s'est engagé aux côtés de l'APPB à aider les actions entrant dans ce cadre. En 1996, la signature de la **CHARTRE QUALITE** a permis l'ouverture d'une ligne budgétaire pour favoriser :

- L'établissement de **diagnostics qualité** établissant un programme d'actions hiérarchisées pour remplir les objectifs qualité ;
- Les actions d'améliorations sur la **qualité de l'environnement et la maîtrise des pollutions** ;
- Les actions d'améliorations sur **l'accueil, les services et l'animation** ;
- Les actions **paysagères et d'animation urbaine**.

Les départements bretons ont également contribué à cette ligne budgétaire.

Le succès de cette démarche a confirmé la nécessité d'un travail commun entre l'APPB, le Conseil Régional et les Conseils Généraux. **C'est pourquoi, dans la continuité de la Charte qualité et suite au colloque de Lorient (Ports de plaisance, Acteurs économiques – mars 1999) l'association a mené une enquête complète auprès des ports et mouillages bretons dans le cadre de la mission régionale 2000.**

Les objectifs de cette première mission étaient d'effectuer un recensement exhaustif des capacités d'accueil, de repérer les points forts et les points faibles des équipements existants et d'analyser les difficultés auxquelles sont confrontés les responsables portuaires.

Les résultats obtenus ont largement permis d'atteindre ces objectifs et de déterminer les nouveaux axes de réflexion et d'action qui permettront de poursuivre nos objectifs qualitatifs en matière d'accueil de la plaisance :

1. **Une base de données très détaillée** dont la mise à jour régulière permettra de mesurer **l'évolution de l'activité et des équipements**.
2. **Une analyse détaillée sur 15 bassins de navigation** constituant le littoral breton. L'étude comporte les thèmes suivants : capacité, activité, équipements, problèmes, projets, chiffres clefs.
3. **Une synthèse regroupant les grands indicateurs régionaux** dont sont extraits des analyses et conclusions sur les grands thèmes stratégiques pour la filière.

Les axes de travail repérés :

- Saturation des ports et les solutions de déblocage ;
- La promotion et l'accueil de l'escale Vers les clientèles bretonnes et vers les clientèles extérieures ;
- Services, plates-formes techniques et gestion des terre-pleins ;
- Situation économique des Ports (mise en place de politique de bassin, recherche de gestion commune de problèmes lourds) ;
- Environnement des ports et mouillages (équipement et communication – sensibilisation des usagers) ;
- La sécurité dans les ports (images d'amélioration) ;
- Les dragages : présentation des difficultés et recherches de solutions.

La poursuite de la collaboration entre L'APPB, le Conseil Régional et les départements bretons, au cours d'une seconde mission (« Dynamique et environnement des ports de plaisance bretons ») devrait permettre de passer de l'état des lieux à une démarche opérationnelle dans le cadre de ces axes de travail regroupés sous trois thématiques :

- L'environnement des ports ;**
- La gestion optimisée et dynamique de l'offre d'accueil ;**
- La communication.**

Nous souhaitons, par notre travail, qu'une dynamique locale cohérente puisse voir le jour afin de valoriser le mieux possible la qualité des équipements de plaisance bretons.

Toutes les actions proposées devront ainsi se traduire par des démarches collectives des responsables portuaires et des différents services locaux et nationaux concernés sur chaque bassin de navigation.

Pour ce faire, L'APPB a mis en place un groupe de travail composé de quinze pilotes chargés, chacun pour son bassin de navigation, de participer à la réflexion et à la détermination d'actions cohérentes concernant les axes de travail choisis.

Thématiques et problématiques

1. l'environnement des ports de plaisance

1.1 LE CONTEXTE

En France, comme dans la majeure partie du monde, la bande littorale est la partie du territoire la plus densément peuplée. A l'échelle des communes en 1999, le littoral français rassemblait 7,3 millions d'habitants soit 12,2 % de la population pour 9,9% de la superficie.

A cet attrait indéniable, s'ajoute les flux touristiques pouvant doubler voir quadrupler la population de certaines communes littorales en période estivale.

Le tourisme constitue aujourd'hui un des facteurs les plus dynamiques des activités maritimes françaises. En 1999 on estimait que la valeur ajoutée de cette branche représentait environ 50% de la valeur ajoutée de l'ensemble du secteur maritime. La grande diversité des activités de loisir pratiquées sur le littoral (baignade, randonnées, sports nautiques, pêche récréative, plaisance, découverte du patrimoine...) occasionne une grande concentration des flux dans l'espace et dans le temps.

Ces concentrations sont à l'origine de problèmes de gestion de l'espace et des équipements, de conflits d'usages et surtout d'atteintes environnementales à cet espace dont l'équilibre est fragile.

Dans ce contexte, l'homme peut accélérer la dégradation du milieu par sa méconnaissance des richesses et des équilibres qui caractérisent la frange côtière. Ainsi l'artificialisation du trait de côte, la modification des équilibres érosion/sédimentation, les pollutions marines de tout ordre, les rejets industriels ou urbains sont autant d'impacts négatifs voire irréversibles de l'exploitation de la bande littorale¹.

Même si la nécessité de préserver l'état de nos côtes n'est pas une préoccupation nouvelle², la prise de conscience s'accroît depuis les années 70.

Certains pays ont pris des mesures Administratives ou réglementaires pour protéger le littoral des activités humaines. La France, pionnière dans le domaine de la préservation de la qualité de l'eau, s'est également dotée d'un conservatoire du littoral (1975) et d'un outil juridique propre (en principe) à limiter les atteintes répétées à l'environnement littoral : « la loi littoral ».

¹ Voir annexe 1 : l'impact environnemental du tourisme balnéaire (source : J.J et D. BAVOUX – « géographie humaine des littoraux maritimes

² Ex : en 1726 une déclaration officielle française demande « d'éviter l'empoisonnement de nos côtes »

D'autre part, nombre de conventions internationales s'efforcent de limiter les risques de pollutions maritimes par des réglementations strictes des rejets en mer, des normes de sécurité des navires, des normes de formation des équipages...

Enfin, l'environnement est devenu une compétence communautaire avec l'acte unique européen (1987) et l'Europe s'investit sur les questions de protection du littoral. En reprenant notamment à son compte la déclaration de l'ONU (RIO 1992) sur la nécessité d'une gestion intégrée et durable des littoraux, elle développe une dynamique propre de gestion intégrée des zones côtières.

Si l'on peut s'accorder sur le fait que l'activité des ports de plaisance est très peu polluante en comparaison avec bon nombre d'activités exercées sur le littoral, il n'en demeure pas moins que le milieu subit des contraintes importantes au cours de la réalisation des ouvrages mais également durant toute la durée d'exploitation du port.

A ce titre, les responsables portuaires soucieux de la qualité de leur environnement se doivent de rester vigilants. Afin de ne pas être montré du doigt, ils s'attacheront à être exemplaires.

A. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES PORTS DE PLAISANCE

1. LA REALISATION D'UN PORT DE PLAISANCE

« la réalisation d'un port de plaisance entraîne une transformation profonde du milieu »³

La construction ou l'extension d'un port de plaisance participe à l'artificialisation du trait de côte, en ce sens il peut contribuer au déséquilibre entre les phénomènes d'érosion et de sédimentation et participer au recul du littoral.

En vertu du principe de précaution, retranscrit en droit français, toute opération de ce type est soumise aux procédures d'étude d'impact et d'autorisation préalable.

Dans le cadre de ces chantiers, on notera les effets particulièrement négatifs des opérations de dragage et du rejet en mer des produits de dragages.

Ce rejet strictement encadré impose des analyses précises des sédiments. En fonction des résultats de ces analyses la destination des sédiments sera différente : soit rejetée en mer dans des zones précisément délimitées, soit l'obligation de décanter les sédiments et de les faire transporter dans des zones de dépôt à terre. Ces opérations ont un coût important et ne bénéficient d'aucune aide financière. Les mêmes règles s'appliquent pour les dragages d'entretien des sondes (profondeur du bassin, profondeur du chenal)

³ Nicolas Bernard – « Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral » - 2000 - pp. 45

Pour répertorier de façon la plus exhaustive possible les effets de la création d'un port de plaisance sur le milieu, nous nous en remettons à l'inventaire effectué par Nicolas Bernard dans son ouvrage⁴ à travers le tableau repris ci-dessous :

		OPERATIONS DE CHANTIER										
PRINCIPAUX IMPACTS			Dragage hydraulique	Déroctage (tir de mines)	Remblaiement et terrassement	Battage de pieux et de palplanche	Mise en place d'encrochements	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 peuplement aquatique	Augmentation de la turbidité	●		●	●	●		●			
		Pollutions chimiques	●		●				●			
		Pollutions accidentelles								●		●
	Activités liées aux milieux marins	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'échappement)		●		●	●	●	●				
	Bruit		●	●	●	●	●	●				
	Vibrations			●								
	Gêne pour la circulation et le déplacement				●		●	●				

● *impact principal*

● *Impact secondaire*

source : SECRETARIAT D'ETAT A L'ENVIRONNEMENT – 1988

in « les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral »

Nous n'avons pas trouvé d'évaluation économique de ces effets externes toutefois, il est intéressant de noter que tout effet sur l'environnement a un coût qui peut être évalué par la prise en compte du coût des mesures et équipements qui devront être mis en place soit pour limiter les effets indésirables sur l'environnement soit pour les réparer.

⁴ Voir note de bas de page précédente

2. LE FONCTIONNEMENT DU PORT DE PLAISANCE

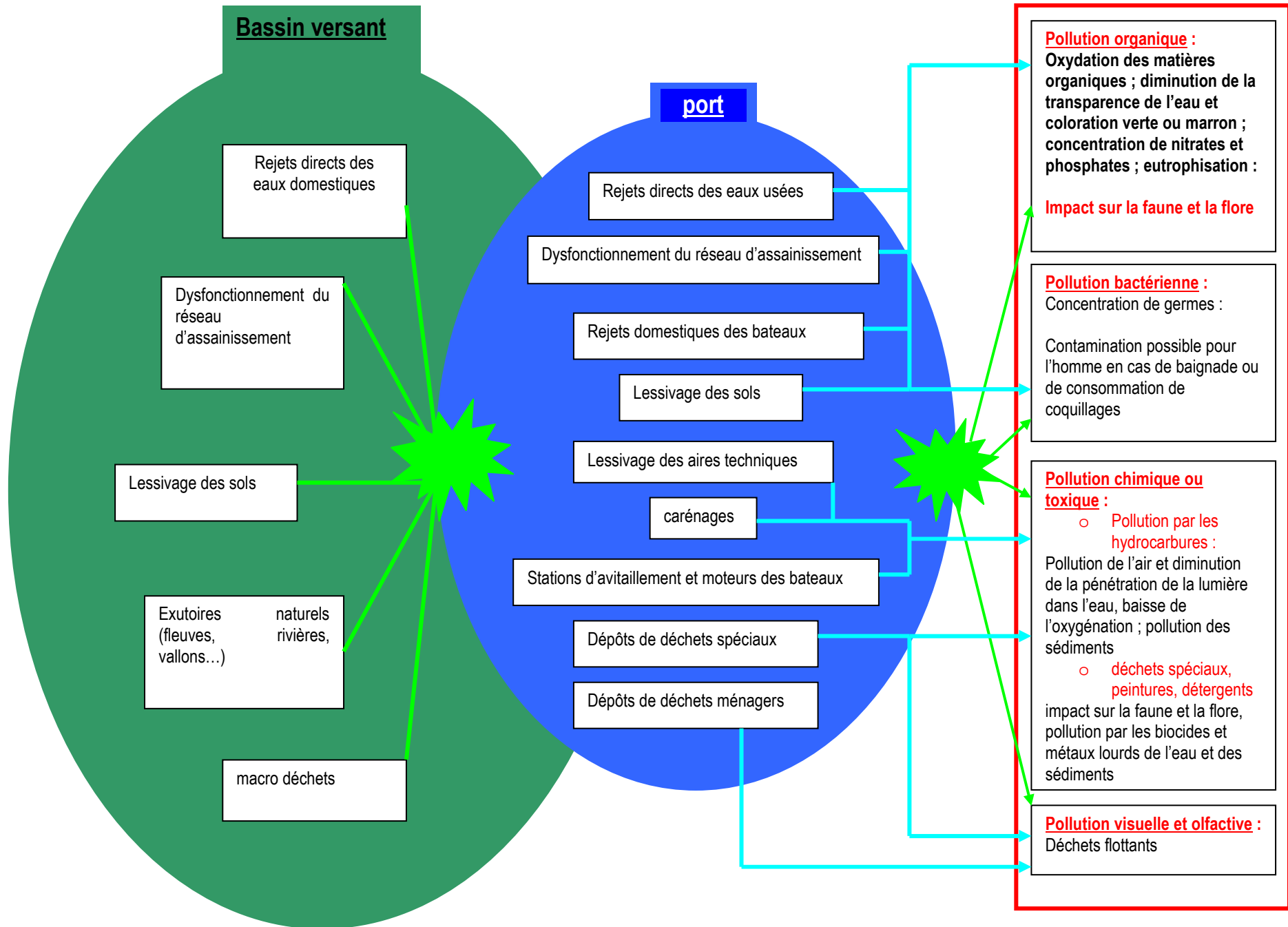
L'existence même du port et son fonctionnement engendrent également des effets environnementaux divers : modification de la dérive littorale due aux ouvrages de protection (apport sédimentaire, érosion) et dragages d'entretien, pollutions d'ordre chimique et/ou bactériologique-organique, présence de macro-déchets.

Le rapport Ramoge⁵ liste les sources de la manière suivante :

- Pollutions dues à l'exploitation et l'entretien du port :
 - Conception du port : confinement des eaux, eutrophisation
 - Sanitaires insuffisants ou négligés : pollution organique
 - Aires de carénage : écoulement résiduaire, pollution chimique contamination des sédiments
 - Nombre de poubelles insuffisant : déchets solides
 - Conteneurs à huile mal conçus, non entretenus : pollution par hydrocarbures
 - Station d'avitaillement (carburant) : ruissellement, pollution par les hydrocarbures
 - Aire de stationnement et quais : lessivage et ruissellement des polluants
 - Dragage d'entretien du port : augmentation de la turbidité, mise en suspension des polluants, impact sur les biocénoses des lieux de rejets
- Pollutions dues aux bateaux et pratiques des plaisanciers
 - Peintures antisalissures : émission de produits toxiques (métaux lourds – TBT)
 - WC et éviers à rejet direct : pollution bactérienne
 - Pompes de cales : rejets d'huiles et hydrocarbures
 - Anodes sacrificielles : rejet de zinc
 - moteurs : émission de gaz
 - élimination sauvage des déchets par-dessus bord (macro-déchets)
 - Lavage des ponts : pollution chimique
 - Pratique du mouillage forain : dégradation des fonds

Pour appréhender de la meilleure façon possible l'ensemble des sources de pollution et impacts environnementaux potentiels du port nous proposons le schéma de synthèse suivant :

⁵ cf. « Le management environnemental des ports de plaisance » - guide à l'attention des gestionnaires et exploitants – RAMOGE ([http : www.ramoge.org](http://www.ramoge.org))



Tous ces impacts peuvent représenter des surcoûts, soit pour le port, soit pour la collectivité. Il est donc important de pouvoir les anticiper, et les évaluer pour les prendre en compte dans le projet portuaire et les traiter. L'exemple le plus connu des surcoûts dus aux pollutions d'ordre chimique et/ou bactériologique-organique est celui du traitement des produits de dragage pollués.

La majeure partie de ces effets constitue des pollutions chroniques et anciennes, toutefois les risques de pollutions accidentelles (toxiques et/ou chimiques) ne doivent pas être oubliés.

Des contraintes réglementaires importantes obligent les ports à s'équiper pour éviter ou limiter tout rejet en mer. Ainsi, des solutions techniques ont été développées pour parer à ces impacts environnementaux. Certains équipements peuvent donc être mis en place, à condition de connaître précisément les sources et l'importance des pollutions pour pouvoir utiliser les solutions adéquates.

B. CONTRAINTES REGLEMENTAIRES⁶

1. REGLEMENTATION NATIONALE

- a) Le Code des ports maritimes dans son livre III relatif à la police du port fixe les interdictions et les sanctions concernant le jet de déchets et l'atteinte à la netteté du plan d'eau (**art. R 322-2 et R 353-4**).
- b) La **circulaire du 19 mars 1981 (n°81-22/2/5)** relative au cahier des charges des concessions de ports de plaisance fixe les obligations du concessionnaire et de l'utilisateur en matière d'assainissement, de surveillance, prévention et lutte contre la pollution du plan d'eau et d'hygiène du port.
- c) D'autre part, le port est assujéti à la loi sur l'eau et notamment les dispositions codifiées au **code de l'environnement : Article L 216-6** punissant de 2 ans d'emprisonnement les actions de rejets de substances quelconques dans les eaux de la mer (s'applique de plein droit).
- d) Le port de plaisance est également assujéti au **règlement sanitaire départemental (circulaire du 09.08.1978 – article 95, décret n° 89-38 du 24.01.1989 – article 14)** qui fixe les niveaux d'équipements sanitaires nécessaires.
- e) Les dispositions de la **loi sur l'eau de 1992 (Loi n° 92-3 du 31.02.1992)** relatives aux eaux pluviales et de ruissellement s'appliquent à la commune de localisation du port ainsi, selon son mode de gestion, le port devra satisfaire aux obligations d'assainissement soit en sa qualité de « propriétaire » vis à vis de la commune soit au titre de la commune satisfaisant aux même obligations pour ses équipements et les parties collectives.

⁶ cf. annexe 2 :

- f) De même la **loi sur l'élimination des déchets ménagers et la récupération des matériaux (loi n°75-633 du 15 juillet 1975)** s'applique aux communes.

Ainsi, la majeure partie des réglementations s'appliquant aux ports de plaisance et relatives à la protection de l'environnement provient du droit interne. Toutes les interdictions ou obligations faites aux citoyens doivent également être satisfaites par le port. D'autre part, Le port de plaisance (lieu d'accueil) doit mettre en œuvre les moyens nécessaires pour que le public accueilli puisse respecter la réglementation en vigueur (par exemple ; mise à disposition de poubelles, de points de récupération des déchets dangereux, de sanitaires... de pompes le cas échéant)

L'arrivée de la Directive européenne n°2000/59/CE n'introduit pas une grande nouveauté en matière d'interdiction de rejets en mer puisque la loi sur l'eau est assez claire en rendant passible de lourdes amendes cette pratique. Toutefois sa particularité tient au fait qu'elle s'applique très précisément aux installations portuaires et précise un certain nombre d'obligations faites aux responsables de ces installations.

2. REGLEMENTATION EUROPEENNE

a) Directive cadre

La directive européenne **2000/60/CE (Cadre politique communautaire dans le domaine de l'eau)** ⁷ fixe une politique de l'eau qui doit être mise en œuvre par des plans de gestion au sein de chaque bassin hydrographique. Elle a été adoptée le 23 octobre 2000 et publiée le 22 décembre de la même année.

Son objectif principal 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 10 à 15 ans. Elle distingue pour ce faire, les eaux de surface, les eaux souterraines et les zones protégées.

Dans ce cadre, la directive insiste particulièrement sur l'élimination progressive des rejets de substances dangereuses et sur l'intégration des coûts environnementaux dans le prix de l'eau (principe pollueur-payeur).

⁷ JOCE n°L327 du 22/12/2000

Si cette directive semble vouée principalement à l'amélioration de la qualité de l'eau douce et notamment l'eau destinée à la consommation humaine, elle s'applique cependant également aux eaux côtières.

Cette prise en compte est indiquée notamment dans le considérant n°17 :

« Une politique de l'eau efficace et cohérente doit tenir compte de la vulnérabilité des écosystèmes aquatiques situés à proximité de la côte et des estuaires ou dans les golfes ou les mers relativement fermées, étant donné que leur équilibre est fortement influencé par la qualité des eaux intérieures qui s'y jettent. La protection de l'état de l'eau à l'intérieur des bassins hydrographiques apportera des bénéfices économiques en contribuant à la protection des populations piscicoles, y compris les ressources halieutiques côtières »

En ce sens également, l'annexe V de la directive précise que sont considérées comme zones protégées notamment :

- Les zones désignées pour la protection des espèces aquatiques importantes d'un point de vue économique ;
- Les zones désignées comme zone de protection des habitats et des espèces (notamment les zones Natura 2000)
- Les masses d'eau désignées en tant qu'eau de plaisance, y compris les zones désignées en tant qu'eaux de baignade...

La même annexe liste également les critères à prendre en compte dans l'état des lieux des eaux côtières.

Plus précisément, les objectifs sont énumérés aux articles 1 et 4 de la directive :

Article 1 :

« la présente directive a pour objectif d'établir un cadre pour la protection des eaux intérieures de surface, des eaux de transition, **des eaux côtières** et des eaux souterraines qui :

a/ prévienne toute dégradation supplémentaire, préserve et améliore l'état des écosystèmes aquatiques...

b/ promeuve une utilisation durable de l'eau...

c/ vise à renforcer la protection de l'environnement aquatique ainsi qu'à améliorer, notamment par des mesures spécifiques conçues pour réduire progressivement les rejets, émissions et pertes de substances prioritaires, et l'arrêt ou la suppression progressive des rejets...

(...)

e/ contribue à atténuer les effets des inondations et des sécheresses, et contribue ainsi :

(...) a protéger les eaux territoriales et marines, (...)

Pour atteindre ces objectifs, les états membres fixent notamment les contrôles d'émission, les valeurs limites d'émission, les contrôles de bonnes pratiques environnementales, les sanctions adéquates.

Ils doivent assurer la mise en place d'un programme de mesures visant à atteindre les objectifs fixés, d'un programme de surveillance de la qualité des eaux, de l'information et de la participation des parties intéressées par la mise en œuvre de la directive et le mode de récupération des coûts conformément au principe du pollueur-payeur.

Cette directive laisse donc toute latitude aux états membres pour la mise en œuvre des instruments nécessaires pour aboutir aux résultats généraux fixés par la directive. **Elle renvoie ainsi au droit interne qui, en France est constitué par la loi sur l'eau et dans ce cadre ne devrait pas apporter de grande modification du régime actuellement applicable.**

Suivant les mêmes préoccupations de mettre fin aux atteintes à l'environnement aquatique, Une autre directive adoptée un mois plus tard s'applique très précisément aux ports de tous ordres (commerce, pêche, plaisance). On peut également penser qu'elle fait suite à une réflexion importante au niveau européen sur les questions de pollutions accidentelles (ou non) dues au trafic pétrolier.

b) Directive sur les installations de réception portuaires

La directive n°2000/59/CE du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison vise à réduire les pollutions de la mer et des côtes provoquées par les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison des navires. Pour ce faire elle impose la mise en place d'installation de récupération de ces déchets dans les ports des états membres. **Cette directive est entrée en vigueur le 28/12/2002.**

Elle a comme objectif de limiter la pollution des eaux de la mer en favorisant la récupération des déchets des bateaux par les ports :

« Les rejets en mer des déchets d'exploitation des navires peuvent être réduits en imposant à tous les navires de déposer leurs déchets dans les installations de réception portuaires avant de quitter un port. » - considérant n°13

Le premier considérant réaffirme les principes fondamentaux :

« La politique communautaire en matière d'environnement vise un niveau de protection élevé ; elle repose sur les principes de précaution, du pollueur-payeur et de l'action préventive ;... »

Il est évident à la lecture du second considérant mentionnant précisément le domaine du transport maritime que la préoccupation du parlement européen provient plus des pollutions dues aux dégazages sauvages qu'aux sanitaires des bateaux de plaisance...

Cependant le champ d'application mentionné à l'article 3 est sans équivoque :

« la présente directive s'applique à tous les navires, y compris les navires de pêche **et les bateaux de plaisance**, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un état membre ou y opérant, à l'exception des navires de guerres... » (ou navires exploités par l'état)

Dans le même sens :

« les installations portuaires devraient répondre aux besoins des utilisateurs, du plus grand navire au plus petit bateau de plaisance » (considérant n°10)

Cette directive constitue la réglementation la plus directe vis à vis des ports de plaisance concernant la protection de l'eau.

Le port y est défini de la façon suivante :

« lieu ou zone géographique comportant des aménagements et des équipements permettant principalement la réception des navires y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance »

Elle ne fait donc pas de distinction particulière entre les ports « saisonniers », les mouillages et les ports importants et structurés. L'application est identique dans le principe à tous ces ports dans les mêmes termes.

Les « déchets d'exploitation des navires » sont définis comme suit :

« tous les déchets, y compris les eaux résiduaires, et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire » la définition fait référence à la convention internationale MARPOL 73/18.

Concernant les bateaux de plaisance, ces déchets d'exploitations seront les suivants : eaux de pompage des cales (eau - huile - carburant), les eaux de vidange des éviers, douches et sanitaires, Les déchets solides, les huiles de vidange...Pourrait-elle également s'étendre aux déchets produits lors de l'entretien des bateaux (nettoyage, carénage) ? L'état membre interprétera en la matière, mais il est probable que ces rejets soient pris en compte au regard de l'esprit du texte.

Concrètement, la directive impose principalement, **aux capitaines des navires** faisant escale dans un port de la Communauté de déposer tous les déchets d'exploitation des navires dans une installation de réception portuaire avant de quitter le port. (Art 7)

Les conséquences pour le port :

Il doit s'équiper **d'installations adéquates en nombre suffisant**, il doit également s'assurer du retraitement des déchets ainsi réceptionnés. (sous contrôle de l'état membre).

Si on se réfère au considérant n° 10 de la directive (cité plus haut) Il semble évident que pour satisfaire aux dispositions de la directive, le port n'a pas l'obligation de mettre en place (par exemple) une pompe à eaux noires sur son port. Il a, par contre, l'obligation d'étudier les besoins des utilisateurs de ses installations et de s'équiper en fonction des résultats de cette étude.

Un plan de réception et de traitement des déchets doit être établi et mis en œuvre par chaque port après consultation des parties concernées.

Ce plan devra être établi par chaque responsable de port décentralisé.

La directive est une directive "nouvelle formule", elle fixe l'objectif à atteindre et laisse à l'état membre le soin de fixer les dispositions techniques et les moyens de mise en œuvre. Cette incertitude d'un point de vue technique est une difficulté majeure pour le gestionnaire de port. Il lui est en effet difficile de faire les investissements adéquats puisqu'il ne peut s'appuyer sur aucune réglementation précise.

Pour pouvoir mettre aux normes les installations portuaires, vis à vis des réglementations existantes, il sera dans tous les cas nécessaire de faire un diagnostic approfondi des types et sources de pollutions. Sans cette étape, le port risque de mettre en place des équipements inefficaces.

C. QU'EST-CE QU'UNE DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE PORTUAIRE ?

une démarche environnementale consiste à :

1. optimiser le rapport coût / efficacité de la gestion des aspects environnementaux du port :
 - traitement des déchets
 - suppression des rejets
 - prévention des dysfonctionnements
 - gestion de l'énergie
2. apporter la preuve que le port gère ses impacts environnementaux et assure le suivi et l'application de la réglementation
3. obtenir un bénéfice d'image auprès du public et des usagers

Pour ce faire, il est nécessaire de prendre en compte les spécificités du port car les profils portuaires sont très divers.

Ainsi, une typologie portuaire par rapport aux impacts environnementaux pourra être rapprochée d'une typologie des pollutions pour déterminer les niveaux d'action à prendre en compte.

Le mode d'action est le suivant :

1. diagnostic des pollutions
 - a. détermination et hiérarchisation des sources de pollution
 - b. détermination de l'impact sur le milieu
 - c. programmations d'actions hiérarchisées
2. sensibilisation
 - a. du public
 - b. du personnel
3. mise à niveau des installations existantes
4. mise en place des nouveaux équipements nécessaires

cette démarche doit permettre d'assurer :

1. la collecte des déchets solides et liquides
 - a. poubelles pour les déchets domestiques et ménagers
 - b. points propres – tri sélectif
 - c. point de récupération des déchets spéciaux
2. la collecte et le traitement des effluents
 - a. raccordement au réseau d'assainissement
 - b. installations de débourbeurs déshuileurs
 - c. récupération et traitement des eaux de ruissellement
3. la réduction de l'impact des exutoires du port sur le milieu
 - a. raccordement au réseau d'assainissement
 - b. entretien des réseaux, prévention des risques de dysfonctionnement
4. collecte et traitement des déchets organiques
 - a. équipement en sanitaires fixes suffisants, entretien
 - b. raccordement de ces équipements au réseau d'assainissement
 - c. équipement de pompes de récupération des eaux noires et grises des bateaux (le cas échéant)
5. la prévention des pollutions accidentelles
 - a. mise en sécurité des stations d'avitaillement
 - b. équipement en kits d'intervention

1.2 LES ACTIONS EXISTANTES

A. LES PAVILLONS BLEUS

1. DESCRIPTION

L'opération pavillons bleus de la FEEE était initialement destinée à distinguer les plages européennes de bonne qualité environnementale. Depuis plusieurs années le concept, décliné et adapté aux ports de plaisance, se positionne comme un véritable label.

Les responsables portuaires souhaitant obtenir le pavillon doivent se porter candidat. Ils constituent ensuite un dossier destiné à fournir les informations nécessaires à la mesure de la conformité de leurs installations par rapport aux critères fixés par la FEEE.

Ces critères correspondent à quatre thèmes :

- qualité de l'eau
- éducation à l'environnement et information
- gestion environnementale
- sécurité et services

La fourniture de nombreux documents est obligatoire ainsi que le retour d'un questionnaire très précis sur les installations portuaires.

Les dossiers ainsi constitués sont ensuite transmis à un jury national qui délibère sur l'attribution du pavillon aux candidats, puis à un jury international qui prend la décision d'attribution finale.

Les pavillons bleus sont ainsi attribués pour la saison.

En cas de non-attribution ou lors de la réception du dossier du candidat, les services chargés de l'instruction des dossiers peuvent transmettre au candidat des recommandations pour la mise en conformité des installations au regard des critères d'attribution.

2. IMPACT POSITIF

Outre l'information du public sur le niveau environnemental des installations de plaisance, les pavillons bleus ont un effet particulièrement positif sur l'information et la sensibilisation des responsables portuaires. Ils ont donc très fortement contribué à l'intégration des problématiques

environnementales dans les décisions de gestion des infrastructures. De plus en plus conscient des diverses sources de pollutions et de leur impact sur le milieu, les gestionnaires de port s'attachent aujourd'hui à trouver les solutions appropriées pour le traitement des déchets et l'assainissement des sites.

D'autre part, L'attribution de pavillons bleus destinés à encourager des efforts consentis par un candidat pour limiter l'impact des installations sur le milieu, même en cas de non-conformité à l'ensemble des critères d'attribution constitue un excellent moyen de tirer vers le haut le niveau de qualité environnemental général des ports.

Cependant, cette démarche peut également être source de distorsion dans le niveau des titulaires. Dans ce cas, certaines attributions pourraient être ressenties comme injustes par d'autres candidats.

3. CRITIQUES EVENTUELLES

Le positionnement du « pavillon bleu » comme un label garantissant la qualité environnementale des installations peut être une source de confusion auprès du public. En effet, le bénéfice d'image obtenu par les ports titulaires du pavillon se traduit également par un effet inverse sur les ports non titulaires. Or certains ports non-candidats à l'obtention du pavillon peuvent avoir une qualité environnementale comparable aux ports titulaires du label. D'autre part, la perte du pavillon d'une année sur l'autre en raison d'un critère spécifique voire d'apports de pollutions indépendantes des installations portuaires et de leur gestion peut être particulièrement néfaste pour l'image du port. De plus, le public ne perçoit pas bien la différence entre le « pavillon bleu » des ports et celui décerné aux communes.

B. LA CHARTE QUALITE, PORTS PROPRES ET ACCUEILLANTS

La charte qualité mise en place en Bretagne en 1996, que nous avons brièvement présentée en introduction, constituait une première nationale. Fruit de la collaboration entre l'association des ports de plaisance de Bretagne, le conseil régional et les départements elle ouvre une ligne budgétaire notamment pour les investissements concernant l'amélioration de l'environnement portuaire. Le cadre est large et tient autant compte des aménagements paysagers que de l'installation d'équipements lourds de récupération des déchets.

Nous reviendrons par la suite aux effets de cette charte en dressant le bilan de son impact sur les ports bretons en matière d'environnement.

C. OPERATION PORTS PROPRES

1. DESCRIPTION DE L'OPERATION

Inspirée par la démarche bretonne, la Région Languedoc Roussillon va plus loin sur la problématique environnementale en mettant en place une convention tripartite : Région, ADEME, Agence de l'eau et une démarche systématisée de mise en conformité des installations portuaires.

Le contrat de financement, signé pour cinq ans, prévoit une aide financière à hauteur de 60% minimum répartie entre les partenaires pour les ports s'engageant dans une démarche environnementale globale.

Cinq volets d'interventions sont prévus :

- diagnostic du niveau de pollution domestique et toxique
- lutte contre la pollution toxique
- lutte contre la pollution domestique
- lutte contre les pollutions accidentelles
- animation et sensibilisation des utilisateurs

Les ports candidats à une telle démarche s'engagent par convention auprès du **Syndicat mixte pour l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon** qui gère l'opération "**ports propres**".

Le syndicat dispose d'une équipe capable de guider les ports et de leur proposer un soutien technique tout au long de l'opération.

Le mode de fonctionnement de l'opération est le suivant :

- a) Un diagnostic des pollutions toxiques et domestiques du port est imposé au port contractant comme première étape de la démarche.
Ce diagnostic doit permettre de déterminer l'impact du port sur le milieu, identifier et hiérarchiser les sources de pollution puis proposer un programme pluriannuel d'actions hiérarchisées.
- b) Le programme d'action ainsi proposé est soumis au comité de pilotage pour validation.
Ce comité est constitué de représentants de l'association régionale des ports de plaisance, de l'ADEME, de l'Agence de l'eau, de la Région, du comité régional des pêches et des élevages marins et de la fédération française des ports de plaisance.

- c) A l'issue de cette délibération, un plan pluriannuel d'investissement est fixé pour trois ans autour des quatre volets d'intervention précités.

Le "contrôle" de l'avancement du port contractant par rapport au programme d'action se fait notamment par l'envoi de fiches de suivi au syndicat mixte. Le label est réévalué chaque année en fonction de l'avancement des travaux.

Après quatre années de fonctionnement en Languedoc-Roussillon, vingt six ports sont engagés dans l'opération.

On notera que la région PACA s'est récemment engagée dans le système "opération ports propres" avec le soutien technique de la région Languedoc-Roussillon.

2. IMPACT POSITIF

L'apport particulier de l'opération "ports propres" réside dans le système mis en place plus que dans le label. En effet, en imposant un programme préétabli, issu d'un diagnostic et validé par un comité de pilotage, l'opération "ports propres" assure une démarche progressive, cohérente et globale.

D'autre part, La prise en compte de la sensibilisation et de la formation comme un sujet à part entière (volet n°5), la mise en place d'une charte graphique et de documents de sensibilisation constituent des progrès importants.

Enfin, la collaboration d'institutions relatives à la pêche et aux élevages marins au comité de pilotage est une initiative particulièrement intéressante.

3. CRITIQUES EVENTUELLES

Plus que des critiques à proprement parler, il est utile d'émettre ici quelques remarques :

- a) L'opération Régionale atteint sa cinquième année d'existence. Si on devine un bilan globalement positif, Il est encore trop tôt pour en faire un bilan précis ;
- b) Les moyens d'évaluation et de contrôle des opérations sont assez limités ;
- c) Le mode de fonctionnement est peu adapté à des structures d'accueil légères.

1.3 SITUATION ET PARTICULARITE BRETONNE

A. SITUATION ACTUELLE

1. DESCRIPTIF DES AIDES EXISTANTES

Outre la charte qualité, les départements bretons et l'agence de l'eau ont développé leur propre régime d'aides concernant les ports de plaisance. L'ADEME, pour sa part, intervient au coup par coup en faveur des équipements à vocation environnementale ou énergétique et peut proposer un soutien technique dans le même cadre.

Les politiques d'aides dont le détail est connu sont répertoriées dans l'annexe 3.

La liste ainsi faite n'est pas exhaustive et ne reprend pas les aides européennes potentielles.

2. BILAN DE LA CHARTE QUALITE

Depuis 1996, grâce à la charte qualité « ports propres et accueillants, d'importants progrès ont pu être fait en matière de qualité de l'accueil. La mise à niveau des installations se fait petit à petit, mais on notera toutefois que la charte a profité majoritairement à des structures déjà assez importantes.

Les mouillages et structures communales modestes se sont souvent exclues de fait du dispositif par méconnaissance ou en raison de contraintes financières trop lourdes pour projeter un quelconque investissement.

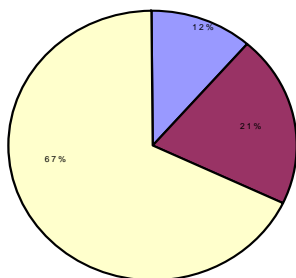
Si sur 93 ports répertoriés en Bretagne (y compris des structures très modestes) 52 ont bénéficiés d'aides financières dans le cadre de la charte qualité, quatorze structures se taillent la part du lion avec parfois jusqu'à treize opérations financées entre 1996 et 2003 pour des montants régulièrement proche des plafonds de financement.

Si le bilan global des années de fonctionnement de cette ligne budgétaire est plus que positif, il reste encore mitigé en matière environnementale.

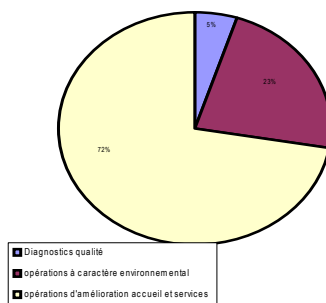
Opérations (type)	nombre		montant en K€	
Diagnostics qualité	18	11,61%	174,00	5,05%
acquisition d'engins de manutention	7	4,52%	240,10	6,96%
stations d'avitaillement	10	6,45%	96,30	2,79%
capitaineries (constructions, améliorations...)	20	12,90%	686,00	19,89%
Terre-plein, parkings, zone de manutentions et cales	28	18,06%	652,40	18,92%
pontons et aires d'accueil	14	9,03%	354,70	10,29%
extensions, aménagement des abords	12	7,74%	229,80	6,66%
aménagement paysagers et piétons	10	6,45%	342,80	9,94%
sanitaires (constructions, améliorations...)	8	5,16%	168,00	4,87%
équipements de récupération et traitement des déchets	14	9,03%	276,60	8,02%
divers accueil	14	9,03%	227,70	6,60%
Total	155	100,00%	3448,50	100,00%

En effet, sur les années 97 à 2003, 155 opérations ont été financées par le Conseil Régional pour un montant global de 3. 448. 500 €. Sur l'ensemble de ces actions, seules trente deux actions à caractère environnemental ont été répertoriées pour un montant de 787. 400 € dont 14 pour des équipements de récupération et traitement des déchets :

répartition par volet d'action (en nombre d'opération)



répartition par volets d'action (en montant)



Pourtant, les responsables portuaires, sont sensibilisés depuis longtemps aux questions environnementales. Ils sont également inquiets des nouvelles réglementations européennes parues et à venir.

Ainsi, de nombreux efforts ont été produits en matière de récupération des déchets solides et liquides (mise à niveau des équipements en poubelles, et bornes de récupération des huiles et piles), équipement en sanitaires fixes en nombre suffisant et entretien des blocs, mise à niveau des stations d'avitaillement, équipement en kit d'intervention, On peut également noter des équipements « système D » de tri sélectif.

Par ailleurs, les structures portuaires les plus importantes se sont attelées à la mise aux normes de leurs installations de carénage et à l'assainissement des terre-pleins. Certaines sont déjà en fonctionnement, d'autres sont en projet mais les entretiens avec les pilotes de bassin semblent montrer que la situation reste au sous équipement. Il en va de même pour les systèmes de pompage des eaux grises et des eaux de cales. **Deux raisons principales à cela outre les questions financières : d'une part l'incertitude des responsables portuaires par rapport à leurs réelles obligations réglementaires, d'autre part des contraintes nécessitant la recherche de solutions techniques très particulières et difficiles à mettre en œuvre (marnage).**

3. L'EMBARRAS DES RESPONSABLES PORTUAIRES

Pour toute installation d'équipements lourds, les gestionnaires de ports restent embarrassés par :

1. Les confusions sur la réglementation environnementale dues à une information parcellaire, confuse voire inexacte ;
2. des difficultés financières ;
3. des difficultés pour calibrer l'offre par rapport aux besoins ;
4. des contraintes techniques importantes dues notamment au marnage ou à une position géographique rendant difficile la liaison aux réseaux d'assainissement et les surcoûts occasionnés ;
5. les coûts de fonctionnement des installations et l'impossibilité de les répercuter sur les utilisateurs ;
6. la particularité de la population nautique :
 - a. Les bateaux de moins de 6 mètres constituent plus de la moitié de la flotte immatriculée en Bretagne et 33% des usagers du port
 - b. Forte croissance des pratiques sur bateaux transportables
 - c. Poids des us et coutumes

Question corollaire : quelle va être l'utilisation effective des équipements lourds ? comment amener les usagers à utiliser ces installations ?

Ils peuvent également être découragés par :

1. la mauvaise utilisation faite des installations existantes (ex : borne de récupération des huiles) et le manque de discipline des visiteurs, de certains professionnels ou usagers
2. la difficulté à faire face aux pics de fréquentation
3. le peu d'utilisation faite des pompes mises en place sur certains sites portuaires et le pourcentage restreint de bateaux équipés de bacs de rétention

ces constats montrent :

1. l'importance des diagnostics des pollutions pour que les équipements préconisés soient cohérents avec les pratiques nautiques, la typologie portuaire, les sources et l'importance des pollutions.
2. la nécessité d'une sensibilisation et information ciblées :
 - a. des décideurs portuaires
 - b. du personnel portuaire
 - c. des usagers (de tout type)
3. un besoin de formation du personnel
4. la nécessité d'une meilleure connaissance des usagers, de leurs attentes, de leurs pratiques.

D'autre part, Il ne faut pas perdre de vue que la structure de la capacité d'accueil du littoral breton est très hétérogène. Une particularité importante à prendre en compte réside dans l'abondance des petites structures dénuées d'espace à terre permettant l'installation des équipements lourds et dont les moyens financiers sont très limités. Il faut également tenir compte de l'ensemble des usagers occupants des mouillages autorisés (AOT groupées ou individuelles) voire sauvages pour que la démarche environnementale régionale soit efficace.

Certains bassins sont particulièrement concernés par ce problème (ex. : L'odet, la côte sauvage, côte des abers, côte des rias) dans ce cas il peut être nécessaire de réfléchir non plus par site mais plus globalement en regroupant des sites voire même par bassin.

B. LES AMELIORATIONS POSSIBLES

Au regard de ces deux constats :

- a) Bilan de la « CHARTE QUALITE » mitigé en matière environnementale :
 - Lignes de financement bénéficiant majoritairement aux structures importantes
 - Diagnostic qualité assez peu utilisé
 - Utilisation des financements majoritairement en faveur d'investissement d'accueil et services
- b) Spécificité régionale de la structure de l'offre d'équipement :
Grand nombre de structures de taille (et moyens financiers) limités : ports légers et mouillages organisés représentant 58 % des capacités d'accueil régionales.

Il semble qu'il y ait une inadéquation entre le système d'incitation financière actuel et la priorité environnementale que la Région, les Départements et les responsables portuaires souhaitent se fixer. Il est donc souhaitable de faire évoluer les modes de financement afin :

- a) d'accentuer les actions à caractère environnemental
- b) de permettre un rééquilibrage entre les ports lourds et les structures légères
- c) de permettre aux structures modestes de parvenir à une qualité environnementale maximum (soit par le biais de partage d'infrastructures avec des ports lourds soit en leur offrant la possibilité d'investir dans leurs propres équipements)

Toutefois, une politique environnementale ne doit pas aboutir à l'abandon des préoccupations en matière de qualité de l'accueil. Les modes d'incitations financières devront donc être indépendants ou structurés de façon à permettre un équilibre entre ces deux préoccupations.

Deux types d'évolution pourront donc être étudiés :

1. SCENARIO N°1 : L'OPERATION PORTS PROPRES BRETAGNE

Au même titre que la région PACA, investie à son tour dans l'opération "ports propres", la Bretagne pourrait choisir de se rapprocher du Languedoc-Roussillon (propriétaire de l'appellation) pour suivre le même type de procédure et bénéficier de l'appellation, de la charte graphique et du soutien technique du syndicat mixte.

Dans ce cas, le Conseil Régional sera porteur de l'opération (chef de file) et devra s'engager, auprès de la Région Languedoc-Roussillon, à ne pas "dénaturer" l'appellation "ports propres" en cherchant à obtenir des résultats équivalents voire meilleurs que ceux obtenus par la région initiatrice.

a) Les avantages d'une telle démarche

- En s'intégrant dans cette démarche, la Bretagne pourra bénéficier de l'expérience de ses prédécesseurs dans la mise en place des conventions ;
- Elle bénéficiera également du soutien technique du **Syndicat mixte pour l'aménagement touristique du Languedoc Roussillon** dans l'ensemble de ses démarches ;
- La Bretagne pourra profiter : d'une communication déjà bien établie, d'une charte graphique et d'une appellation reconnue ;
- L'opération ports propres permet la mise en place d'un système contraignant déjà éprouvé (conventions obligeant aussi bien le port que les partenaires financiers sur une période de trois ans, validation par un comité de pilotage, diagnostic obligatoire...) ;
- L'intégration dans une démarche déjà introduite dans d'autres régions permettra de comparer les résultats obtenus, d'évaluer la politique menée, de corriger les effets indésirables par le rapprochement des expériences.

b) Les difficultés et inconvénients potentiels

- l'opération "ports propres" bénéficie d'une image forte particulièrement ancrée dans sa région d'origine. Ce qui constitue un avantage certain en terme de communication peut également devenir un inconvénient en constituant une perte du bénéfice d'image de la Région par rapport à la charte qualité ;

- L'engagement de la Région Bretagne sur l'opération "ports propres" nécessitera une cohérence entre les politiques d'aides départementales et régionales. Il faudra donc rapprocher chacune de ces politiques des objectifs de l'opération "ports propres" ;
- La "charte qualité" a permis aux ports bretons d'effectuer une remise à niveau de l'ensemble de leurs équipements en terme de qualité d'accueil. L'implication pleine et entière des partenaires financiers habituels des ports dans une démarche spécifiquement environnementale risque de limiter les possibilités de financement sur l'accueil et les services (techniques ou touristiques). Or, Il faut veiller à un équilibre entre ces deux préoccupations pour un développement cohérent et global de nos ports.
- Le système proposé par l'opération "ports propres" risque d'avoir les mêmes effets pervers que la "charte qualité". En effet, même avec un taux d'aide de 60% des investissements, Il est fort probable que seuls les ports structurés s'inscriront dans une démarche sur trois ans, contraignante et coûteuse. L'écart entre les ports structurés et les ports dotés d'équipements légers et de moyens financiers limités risque donc de se creuser.

Dans ce cas, la démarche environnementale restera incomplète, touchant uniquement entre 50 et 60% des capacités d'accueil.

Il faudra alors réfléchir à une adaptation de l'opération pour prendre en compte ces ports plus modestes :

- **Scénario 1 a)** : création de plusieurs types de conventions correspondant aux contraintes des différentes structures selon une typologie prédéfinie (mouillages organisés, petits ports communaux avec peu ou sans services, ports structurés, ports mixtes...).
La principale difficulté, outre l'établissement du cahier des charges, réside dans la définition des critères de classification. En effet, pour certains ports, il s'avèrera très complexe de légitimer l'application d'une convention plutôt qu'une autre.
De plus, les conventions proposées aux plus petites structures doivent être suffisamment attractives (souplesse, mode de financement...) pour justifier l'engagement des responsables sur une démarche d'investissements à moyen terme.
- **Scénario 1 b)** : Création d'une convention globale sur un territoire donné. Dans ce cas la convention sera passée entre les partenaires financiers et un collectif formé d'un port structuré et des structures plus modestes l'entourant. Dans ce cas, le port structuré doit porter l'opération et un projet cohérent doit être proposé par l'ensemble des acteurs locaux concernés. L'entente entre ces différents acteurs est primordiale et la mise en place d'une cellule d'arbitrage semble incontournable.

Un tel système risque d'être trop lourd, trop contraignant pour qu'il se mette en place naturellement ce qui limiterait considérablement les chances de succès de l'opération.

c) Les questions à régler a priori

- La forme et le fond de la convention de base : Les partenaires financiers, les montants de financements, les taux d'intervention, la durée...
- Les modes de convention avec les ports : champs d'applications, bénéficiaires, distinctions entre les types de structures...
- Quelle articulation avec d'autres formules d'aides ("charte qualité")
- Cahier des charges des diagnostics (contenu, distinction selon le type de structure...)
- Mode de fonctionnement : quelle structure d'accompagnement, mode de suivi, comité de pilotage (composition), cellule d'arbitrage...
- Quels modes d'évaluation des résultats de la politique menée, quelle période...

Nota :

α) La mise en place d'une opération de l'envergure de "ports propres" peut nécessiter une année complète de travail.

β) Dans le cadre de la mise en place de l'opération "ports propres" en Bretagne, pour ne pas entraîner un déséquilibre inverse entre les investissements à caractère environnemental et ceux destinés à la qualité des services et de l'accueil, il sera nécessaire de conserver la charte qualité parallèlement à l'opération.

2. SCENARIO N°2 : EVOLUTION DE LA CHARTE QUALITE

La région Bretagne, avec le soutien des départements bretons, peut choisir de faire évoluer la charte qualité en s'inspirant librement des actions mises en place sur les régions Languedoc-Roussillon et PACA.

Cette nouvelle "Charte qualité et environnement" devra alors s'articuler sur deux modules distincts dont les enveloppes seront prédéfinies avec les partenaires financiers de la démarche sur une période donnée.

A l'issue de cette première période, une évaluation des effets de cette politique devra être menée pour justifier du renouvellement de l'action dans les mêmes conditions ou selon des critères modifiés.

a) Avantages

- La Bretagne conserve le bénéfice d'image de la "charte qualité" ;
- La mise en place d'un volet spécifique environnement se fait sans préjudices des dispositions en faveur de la qualité de l'accueil et des services ;
- La définition des modes de convention et du système d'aide est entièrement libre.

b) Difficultés ou inconvénients potentiels

- la démarche de communication et de sensibilisation est à créer entièrement (suppose des moyens importants mobilisés)
- La Bretagne ne bénéficiera pas d'un soutien technique extérieur pour la mise en place de sa politique environnementale ;
- Les moyens de comparaison et d'évaluation de la politique menée seront plus limités.

c) Mode de fonctionnement et travaux préparatoires

Modules	Partenaires financiers	Travaux préparatoires
<p><u>Module 1 : Qualité des services et accueil</u></p> <p>Selon des termes proches de la charte qualité actuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - diagnostic qualité (taux et plafonds à préciser) - équipements de services et accueil (taux et plafonds à préciser) - Amélioration paysagère (taux et plafonds à préciser) - Intégration dans l'environnement urbain (taux et plafonds à préciser) - Formation (taux et plafonds à préciser) 	<p>Région</p> <p>Départements</p> <p>Pour des taux et plafonds à définir (sous convention)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Etablissement d'une liste des équipements pris en compte - Fixation des taux et plafond d'intervention des différents partenaires - Mise en place des conventions entre les partenaires financiers - Etablissement d'un cahier des charges du diagnostic
<p><u>Module 2 : environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - diagnostic obligatoire (source et état des pollutions ; récupération des déchets, ... économie d'énergie) - Programmation proposée par le comité de pilotage (décision assurant la cohérence de la programmation par rapport au reste du bassin de navigation ; assure l'équilibre entre les ports structurés et les structures plus modestes) - Convention passée avec le port candidat 	<p>Région</p> <p>Départements</p> <p>ADEME (pour le volet énergie)</p> <p>EDF (pour le volet énergie)</p> <p>Agence de l'eau</p> <p>Pour des taux et plafonds à définir (sous convention)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fixation des taux et plafond d'intervention des différents partenaires - Mise en place des conventions entre les partenaires financiers (dont détermination de la durée) - Etablissement d'un cahier des charges du diagnostic - Etablissement d'une convention Port/ partenaires financiers - Détermination de la période de programmation des investissements par port candidat (3 à 5 ans) - Etablissement des procédures de versement des aides - Composition du comité de pilotage

a) Conditions de réussite

- Mise en place d'un système plus contraignant que celui proposé par la "charte qualité" actuelle ;
- Mise en place d'une campagne de sensibilisation des responsables portuaires et des usagers ;
- Gestion de la charte via un guichet unique ;
- Existence d'une structure capable de :
 - Gérer les demandes et la liaison avec les différents partenaires financiers ;
 - Offrir le soutien technique nécessaire aux ports candidats sur toute la durée de l'opération ;
 - Préparer les travaux du comité de pilotage ;
 - Assurer le suivi des opérations ;
 - Préparer l'évaluation de la politique d'aide ;
 - Mettre en place les campagnes de communication et sensibilisation

nota : cette dernière condition constitue également une condition de réussite de l'opération "ports propres"

3. UNE PISTE DE DEVELOPPEMENT : LES DIAGNOSTICS ENERGETIQUES

L'association des ports de plaisance de Bretagne s'est rapprochée de la délégation régionale d'EDF pour tenter de mettre en place un projet commun sur la gestion de l'énergie dans les ports de plaisance.

L'objectif était d'étudier les possibilités d'intégration de solutions énergétiques favorables à une démarche de développement durable, plus respectueuses de l'environnement et plus économiques.

Ce rapprochement et l'intégration à la démarche des services de l'ADEME ont abouti à la réalisation d'un diagnostic énergétique, pris en charge à 100% par l'ADEME et EDF, sur deux sites pilotes :

- Saint-Malo Sablons
- L'île aux moines

Les diagnostics effectués par TRANSENERGIE correspondent à des COE⁸ (conseil d'orientation énergétiques) sur le patrimoine bâti et l'éclairage extérieur des ports de plaisance effectués à partir du cahier des charges établi par l'ADEME. Ils doivent permettre au maître d'ouvrage :

⁸ Cf. annexes 4 et 5

- d'avoir une vision globale des consommations et dépenses dues à ses équipements ;
- de recenser et classifier les actions à entreprendre pour diminuer ses consommations énergétiques ;
- de prévoir la mise en place des systèmes intégrant les énergies renouvelables.

Hors de tout projet d'aménagement, ce diagnostic constitue une première étape dans une démarche d'économie d'énergie en effectuant le bilan – analyse de l'existant, en répertoriant les éventuelles contre-performances des installations et en proposant les solutions d'amélioration via un programme d'actions court terme / moyen terme.

A travers les résultats des diagnostics effectués, on s'aperçoit qu'une démarche particulière est effectivement nécessaire pour :

- sensibiliser les responsables aux problématiques énergétiques et à la bonne gestion de ces ressources ;
- réintroduire dans la gestion quotidienne un certain nombre de bonnes pratiques tenant du bon sens ;
- informer les gestionnaires sur les solutions techniques innovantes en matière d'éclairage, de chauffage...

Pour aller plus loin vers une démarche HQE (haute qualité environnementale) le gestionnaire sera ainsi sensibilisé à la dimension "énergie" de ses installations. Dans le cadre de projets d'aménagements futurs, le Gestionnaire pourra intégrer tous les aspects énergétiques à sa réflexion dans le cadre d'une approche multicritère.

Il semble donc intéressant et novateur d'intégrer les problématiques énergétiques à la démarche environnementale globale. Ainsi chaque responsable portuaire, engagé dans une démarche "ports propres", pourra les prendre en compte lors de futurs aménagements du port.

Nous noterons également, comme piste de développement futur, que certains ports sont dorés et déjà engagés dans des démarches de normalisation ISO dont les questions majoritairement traitées relèvent de l'environnement. Il semble aujourd'hui prématuré d'engager la Bretagne dans ce type d'opération en raison de la grande disparité des types de structures. Toutefois, une démarche "ports propres" constitue résolument une première étape du management environnemental dans les ports qui pourrait ensuite déboucher pour certaines structures suffisamment importantes sur une normalisation.

2. Dynamique portuaire

Face à la demande grandissante d'espaces d'accueil de tout ordre dédiés à la plaisance, générée par l'accroissement de la flotte et la diversité des pratiques, les ports de nos côtes ont de plus en plus de difficultés à satisfaire les désirs des plaisanciers au plus fort de la saison. Les points de pression apparaissent aussi bien sur les espaces d'accueil à flot que sur les espaces à terre et les services.

Les gestionnaires doivent donc inventer de nouveaux modes de gestion, innovant sans cesse en matière de forfaits, politiques tarifaires, mesures incitatives ou dissuasives, afin d'améliorer la mobilité des unités et dégager de l'espace.

Agissant sur une zone ou l'espace est primordial mais non extensible, une gestion de plus en plus fine s'impose en jouant sur les places vacantes et ce même sur une durée restreinte.

Un bateau est par nature mobile, cette caractéristique essentielle ne doit pas être oubliée mais au contraire exploitée par les gestionnaires de ports et par les usagers.

1.1 PROBLEMATIQUE ACTUELLE : DES POINTS DE PRESSION

Les rencontres avec les pilotes de bassin ont confirmé la nature des problèmes rencontrés mais également les différences existantes d'une zone géographique à l'autre, d'un port à l'autre. En effet, le manque de place et/ ou de services est plus ou moins sensible selon l'attrait de la zone de navigation, l'existence ou non de grands centres urbains, la possibilité offerte aux plaisanciers de la zone d'être accueillis dans un port offrant les meilleurs services. Sur ce dernier point, il est nécessaire de garder à l'esprit qu'un port couplant l'avantage du confort (pontons, protections, services...) et celui d'un accès à la mer peu ou pas contraint par les marées, concentrera l'ensemble des pressions du bassin.

A. CAPACITE ET LISTES D'ATTENTE

1. L'OFFRE ET LA DEMANDE

a) L'offre Bretonne

Elle est évaluée par l'APPB au cours de la mission réalisée en 2000⁹ à **55 895 postes d'amarrages** répartis de la manière suivante :

- 33 025 places de ports
- 18 693 places de mouillages organisés

⁹ Cf. La plaisance en Bretagne, ports et mouillages - APPB

- 4 177 Mouillages individuels.

Pour prendre en compte une variation positive de cette capacité due à une sous estimation possible des mouillages autorisés et à l'absence de données fiables sur le nombre de mouillages « sauvages », l'AFIT¹⁰ dans son étude des capacités de 2001 estime que la capacité d'accueil globale (tous statuts confondus) de la région se situe entre 60 000 et 65 000 places.

On note que cette offre est répartie inégalement sur l'ensemble du littoral régional et que les bassins de navigation bénéficient d'une concentration variable du parc d'accueil.

Les informations parcellaires sur l'évolution de ces capacités ont permis lors de l'état des lieux effectué par l'APPB en 2000 d'estimer à environ 1% par an la progression de l'offre en Bretagne, sachant que même à ce rythme lent de progression les capacités d'accueil ne pourront augmenter indéfiniment.

b) La demande en Bretagne

Elle a été évaluée par le cabinet d'étude Act Ouest pour les besoins du Schéma départemental de la plaisance en Côte d'Armor dans le courant de l'année 2003.

Selon cette étude, la flotte immatriculée en Bretagne pour l'année 2002 représente 168 247 unités dont 21% seulement sont des bateaux de plus de six mètres. Sur cette flotte immatriculée, le cabinet d'étude estime à **100 000 le nombre d'unités réellement actives** (c'est à dire représentant une demande potentielle).

L'évolution de la flotte est positive avec une progression régulière des immatriculations d'unités de plus de six mètres et une stabilisation des immatriculations des plus petites unités. On note également une forte progression des bateaux moteurs, principalement dans les petites unités.

D'après ces données, l'offre bretonne ne satisferait donc que 60% de la flotte active. Il resterait de l'ordre de 40 000 unités à satisfaire...

Mais attention :

- l'évaluation de l'offre ne tient compte que des possibilités d'accueil sur places « à flot » et non des diverses possibilités de stockage à terre (au port ou dans des entreprises privées) ;

¹⁰ « Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine » - AFIT collection « les dossiers et documents de l'AFIT »

- d'autre part sur les 40 000 unités considérées une très forte proportion est constituée de bateaux de moins de six mètres dont une part au moins est utilisée via des mises à l'eau à la journée ;
- la flotte immatriculée ne correspond pas forcément à la flotte navigant dans la zone d'immatriculation.

Ces 40 000 unités ne se retrouvent pas sur les listes d'attente de nos ports. Ce rapprochement de données ne permet donc pas d'estimer le manque réel d'infrastructures d'accueil mais donne une indication sur l'origine de la pression exercée sur les ports. L'AFIT évalue d'ailleurs à la baisse les places dites « manquantes » (c'est à dire qui trouveraient preneur immédiatement) à 8 600 postes pour une estimation à plus de 12 000 des inscrits en liste d'attente.

c) **Facteurs d'attractivité et points de pression**

Sur toutes les zones littorales de la France on peut identifier une forte pression de la demande, mais cette demande s'exprime localement de manière différente.

- la demande est polymorphe : elle varie en fonction des critères de tarification et de conditions d'accès du port ;
- le déficit de place varie selon les zones géographiques (attractivité de la zone de navigation, existence de pôles urbains constituant un réservoir de clientèle...) et selon la taille des bateaux considérés ;
- La concentration de la pression s'exerce plus fortement sur certains sites en fonction de la qualité des places proposées :
 - o Accès direct au bateau
 - o Accès direct à la mer
 - o Présence de services

2. LES LISTES D'ATTENTE, L'IMPOSSIBLE EVALUATION DES PLACES MANQUANTES

Les listes d'attente sont aujourd'hui le seul moyen dont disposent les responsables portuaires et les décideurs locaux pour évaluer la demande de manière localisée. Elles constituent effectivement un outil local en ce sens que la somme des listes d'attente bien qu'indicative, ne donne qu'une image déformée de la demande exercée sur l'ensemble d'une région. En 2000, l'étude menée par l'APPB faisait état de **9 369 inscrits sur liste d'attente pour la région Bretagne**. Mais la ventilation de cette demande sur les différents bassins de navigation montrait une variation de pression importante d'un bassin à l'autre.

<u>Les pressions les plus fortes :</u>	<u>Les plus faibles :</u>
1 baie de Quiberon – golfe du Morbihan	15 Baie de Morlaix
2 Groix – Lorient	14 Baie de Lannion
3 Côte des Rias	13 Côte des abers
4 baie de Saint-Malo	12 Côtes sauvage

L'étude de l'AFIT, quant à elle, reprend les données de la Fédération des Industries nautiques 2001 et estime à près de **13 000 le nombre des inscrits** sur liste d'attente pour la région Bretagne.

Si l'on s'en tient à ces données, le manque de places d'accueil pour la plaisance en Bretagne serait alors de l'ordre de 10 000.

Pourtant parallèlement à cette demande exprimée par les listes d'attente, Il existe encore des places disponibles dans certains ports bretons.

Ainsi, lors de la même enquête de la Fédération des industries nautiques en 2001, il y aurait entre **1000 et 1200 places vacantes sur notre littoral.**

Pourquoi cette offre ne rencontre-t-elle pas la demande exprimée ? Les raisons possibles sont de différents ordres :

- 1 – Données erronées dues au classement des places visiteurs dans les places disponibles ;
- 2 – Variations possibles dues au temps de remplissage de places nouvellement mises à disposition suite à une extension ;
- 3 – Offre ne correspondant pas à l'attente des usagers : située dans une zone de navigation moins attractive, contraintes d'accès importantes, confort limité, tarif...

Ces données prouvent que la question des saturations ne pourra en aucun cas se résoudre par une équation simple : x bateaux sur liste d'attente = x places de port à créer.

Deux autres enquêtes viennent corroborer ce fait.

L'enquête menée par le magazine Voiles et Voiliers entre décembre 2003 et janvier 2004 donne également des résultats surprenant sur la recherche d'une place de port pour un bateau de 8/10 m. Bien qu'il faille être prudent sur l'interprétation des résultats d'une enquête de ce type (enquête téléphonique anonyme) elle donne des indications intéressantes sur la réalité du manque de places dans les ports.

Ainsi, sur une zone allant de Cancale à Camaret, pour 36 ports enquêtés :

- 9 ports (dont 3 sur pontons) proposent une place à l'année ;
- 3 ports sur pontons proposent une place sur ponton visiteur sur une durée d'un an ;
- 7 ports (dont 6 sur pontons) proposent un accueil au forfait ou mensuel sur une période variable entre septembre et avril.

Sur une zone allant de Morgat à Arzal, pour 37 ports enquêtés :

- 3 ports sur pontons proposent une place à l'année ;
- 11 ports (dont 9 sur pontons) proposent une place sur ponton visiteur sur une durée d'un an ;
- 8 ports (dont 4 sur pontons) proposent un accueil au forfait ou mensuel sur une période variable entre septembre et avril.

Par ailleurs, sur la même période (Décembre 2003 – Janvier 2004) La SAGEMOR effectue une enquête auprès de 816 inscrits en liste d'attente en vue de la mise à disposition de 250 nouvelles places au port de Locmiquelic. Nous rappelons pour mémoire que ce port est situé dans le deuxième bassin le plus demandé de notre région.

- Sur les 816 inscrits interrogés, seuls 416 ont répondu (~50%)
- Sur les 416 ayant répondu à l'offre, 332 étaient prêts à occuper une place et 68 demandaient un délai ;
- Toujours sur les 416 inscrits intéressés,
 - o 154 avaient déjà une place de port ailleurs (3%)
 - o 92 avaient une place dans un mouillage (20%)
 - o 125 avaient trouvé des solutions mais pas de place fixe (30%)
 - o 45 n'avaient pas de bateau (11%)

La réelle demande (sérieuse et insatisfaite) sur 816 inscrits concerne seulement 120 bateaux soit 15% des inscrits. Si on y ajoute les 45 bateaux virtuels, ce manque de place s'élèverait à 20% de la demande exprimée en liste d'attente.

Enfin, 23% des inscrits libèreraient une place pour en occuper une autre.

Si on rapproche les résultats de cette dernière enquête de la demande exprimée sur liste d'attente sur l'ensemble de la région, le nombre de demande sérieuse et insatisfaite pour la Bretagne serait seulement de l'ordre de 1400 à 1800 places.

Ce raccourci est un peu rapide mais pas moins satisfaisant que de considérer que 9000 inscrits sur liste d'attente correspondent à 9000 nouvelles places pouvant trouver preneur immédiatement.

3. OPINION DES RESPONSABLES PORTUAIRES ET CONCLUSION SUR LES SATURATIONS

Les responsables portuaires rencontrés lors de nos travaux sont parfaitement conscients de la difficulté à appréhender la réalité de la demande dans ses critères tant qualitatifs que quantitatifs.

Ils s'accordent tous (quelque soit le bassin de navigation considéré) sur les points suivants :

- La pression s'exerce majoritairement sur les sites portuaires les plus développés, offrant la meilleure qualité d'accueil du bassin (accessibilité, confort)
- La pression est variable selon les saisons
- La pression s'exerce de façon variable d'un bassin à l'autre
- Les listes d'attente sont un outil de mesure de la demande peu fiable
- L'absence d'harmonisation des modes de comptage et des modes de gestion des listes d'attente limite les possibilités de comparaison
- La connaissance du comportement des usagers est faible
- La connaissance des attentes réelles des usagers (critères qualitatifs de la demande) est médiocre
- La durabilité des phénomènes de pression est inconnue (pyramide des âges de la population des usagers)

En fonction des éléments qui précèdent, les caractéristiques à prendre en compte pour une réflexion sur l'amélioration des capacités sont les suivantes :

- il existe un manque chronique de places qui s'exprime de manière saisonnière et localisée sur les zones de navigation attractives et les ports attractifs (accès, confort) ;
- Les instruments fiables de mesure quantitative et qualitative de cette demande sont inexistant ;
- Des solutions "tampons" sont utilisés par les propriétaires des bateaux n'ayant pas trouvé de place fixe (mouillage en été, hivernage chez les professionnels, mise à l'eau à la journée) ;
- Une gestion fine des emplacements à flot et à terre permet aux gestionnaires de proposer des solutions d'accueil aux plaisanciers ;
- Un potentiel d'offre mal adapté existe sans rencontrer la demande ;
- La création d'une offre ne répondant pas aux critères qualitatifs de la demande n'aura qu'un effet limité sur la pression exercée ;

- La satisfaction de la demande par une offre minimum ou moyenne (selon les critères d'accès, de localisation et de confort) crée une demande sur l'offre maximum ;
- La création de nouvelles places de port ne résout les phénomènes de pression que sur une durée limitée et repousse une nouvelle situation de blocage ;
- Le marché doit finalement s'équilibrer (offre/demande) via de nouvelles pratiques nautiques et de nouvelles habitudes de gestion (utilisation des solutions "tampons").

B. LE PASSAGE

Quelle qu'en soit la taille, le cahier des charges type impose au port de plaisance de réserver 10% de sa capacité à l'accueil du passage. En effet le bateau, par nature mobile, est en principe fait pour se déplacer et idéalement d'un port à l'autre. L'accueil du passage est ainsi une activité naturelle du port de plaisance. Outre l'animation qu'elle crée dans un port, l'escale constitue un enjeu pour les structures portuaires. Source d'économie induite, le passage permet aussi aux ports "émetteurs" de ces plaisanciers itinérants d'acquérir une certaine souplesse dans la gestion des espaces grâce aux places laissées vacantes par les croisiéristes.

Ces enjeux justifient les efforts consentis par les ports de plaisance et les collectivités pour améliorer la qualité d'accueil des ports bretons et renforcer leur attractivité.

1. LES ENJEUX

a) Economie touristique

S'accordant toutes sur l'existence d'une répercussion économique d'ordre touristique des ports de plaisance, les études restent assez peu précises sur ce sujet. L'évaluation des effets touristiques est particulièrement difficile à réaliser. La diversité des ports, des clientèles et des services commerciaux concernés est une des difficultés qu'il faudrait pouvoir dépasser pour parvenir à des ordres de grandeur valables.

Outre les dépenses techniques liées à la possession d'un bateau (location de place, assurances, entretien, équipement,...) et qui font partie de l'économie de la filière, les plaisanciers qui ont une place dans le port effectuent également des dépenses courantes (alimentations, hébergement, achats divers). Si ces dépenses ne sont pas directement liées à l'existence du port, elles contribuent à l'économie locale. Elles seront considérées comme touristiques dès lors que le consommateur peut être qualifié de touriste. C'est le cas du plaisancier résident secondaire dont le choix de la résidence a d'ailleurs pu être motivé par l'attractivité du port de plaisance.

Ces dépenses ne sont pas prises en compte en tant que telles dans les études. Il est difficile de connaître la part réelle des résidents secondaires dans les usagers d'un port. En effet, aucune précision n'est demandée par le bureau du port à l'inscription si ce n'est une adresse.

Quant aux promeneurs attirés par le port, aucun comptage n'est effectué. Peu d'indications sont donc disponibles sur cette « clientèle » bien que l'on en connaisse l'existence et l'importance potentielle :

« La finalité touristique d'un port peut être économiquement, largement aussi importante que la finalité plaisancière. Un port moyen de 700 places, aura une fréquentation annuelle par les plaisanciers correspondant à quelques 70 000 journées (au mieux), dont la moitié est le fait d'une population déjà résidente sur place. Un port devenant un bon but de promenade, peut attirer 300 000 Journées/touristes dans l'année, soit en fait dix fois plus d'apport net en motif de dépense (hors dépenses techniques). » ¹¹

Les clientèles de passage et les participants aux épreuves nautiques peuvent être agrégés car leur mode de fonctionnement est à peu près identique. Mais il n'est pas toujours possible de prendre en compte les clientèles dues aux manifestations nautiques car le mode de comptage de l'escale dans les ports de plaisance n'en fait pas toujours état.

C'est principalement sur ces escales que les études basent le calcul de l'économie touristique engendrée par les ports de plaisance.

En 1988, le rapport du Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral donne les indications suivantes :

- Dépenses minimum d'escale= 50F/nuitée/pers
- Dépenses sur un lieu d'avitaillement et/ou de sortie= de 300 à 500F/nuitée/pers

Ces dépenses sont variables en fonction du lieu d'escale, de l'animation et des services de proximité disponibles.

L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne utilise en 2001 les ratios admis par l'Agence Française de l'Ingénierie touristique et utilisés par les bureaux d'étude spécialisés pour estimer l'impact économique des escales bretonnes :

1000 F/ bateau la première nuit et 200 F/ bateau les nuits suivantes

L'hypothèse posée est : un bateau peut accueillir jusqu'à 5 personnes et les ports comptabilisant leurs escales et en recevant un nombre « honorable » bénéficient de l'environnement propice à ces dépenses, cette estimation semble justifiée.

218 066 nuitées – bateaux ont été comptabilisées sur l'année 1999 dans les ports bretons

La durée d'escale moyenne est environ de deux nuits. Il résulte de ces données une estimation des dépenses d'escale de l'ordre de **126 MF/ an injectés dans l'économie locale.**

¹¹ SEATL : « Bilan économique et financier des ports de plaisance » - 1988 – pp. 58

L'estimation a le mérite d'exister bien qu'elle ne prenne pas en compte une grande partie de l'économie touristique engendrée par le port (fixation des résidents secondaires, attractivité touristique – promeneurs, animations)

Une part importante de l'économie des ports est donc générée par l'escale. Cette part de l'activité est considérée comme la plus créatrice de valeur ajoutée notamment pour la collectivité territoriale sur laquelle est implantée le port.

b) Gestion des espaces laissés vacants

Tout plaisancier partant en croisière libère une place dans son port d'attache. Si le gestionnaire est informé des départs et de la durée pendant laquelle l'emplacement sera libéré, il pourra le réutiliser. Ainsi une place de port ne satisfera pas un seul bateau mais deux voire plusieurs. Couplé à l'utilisation de possibilités de mise à terre de certains bateaux pendant une période d'inactivité, les espaces générés fourniront aux gestionnaires des possibilités de locations à la semaine et même au mois.

Une mobilité accrue des plaisanciers permettra donc une plus grande souplesse de gestion pour les responsables portuaires sur une période concentrant toutes les demandes.

Dans ce cadre, une liberté totale de gestion des espaces doit pouvoir être octroyée aux gestionnaires de ports. **Le blocage d'un nombre fixe de places identifiées uniquement pour le passage serait une contrainte à une gestion fine des possibilités d'accueil.**

2. L'ESCALE EN BRETAGNE

- a) En premier lieu, on notera la faible mobilité des bateaux. Une très faible proportion des usagers des ports pratique la croisière sur plusieurs jours. La flotte bretonne est majoritairement constituée de petites unités utilisées pour des activités de pêche / promenade à la journée. Sur certains bassins une part importante des départs peut être générée par des buts de promenade tels que les îles, pour une durée souvent limitée à une ou deux nuits.
- b) Les ports bénéficiant de l'apport économique que constituent les escales sont peu nombreux. En effet, la concentration du passage sur un nombre limité de structures portuaires est très nette. Seuls 25 ports sur 93 pris en compte accueillent plus de 1000 bateaux en escale sur la saison.

Port De	Département	Places à quai	Pontons	Bouées pleine eau	Bouées bassin	Bouées échouage	Capacité	Passage (bateaux)	Période De Fonctionnement
LOCTUDY	29	0	600	74	0	0	674	998	Toute l'année
MOULIN BLANC	29	0	1300	25	0	0	1325	1033	toute l'année
MORGAT	29	0	634	40	0	0	674	1173	toute l'année
PORT LA FORÊT	29	nc	950	50	0	0	1000	1302	Toute l'année
FOUESNANT (beg meil - cap coz-saint nicolas-mousterlin)	29	0	0	510	0	0	510	1369	CAP COZ à l'année - les trois autres zones sont en service du 15/04 au 30/09
LA POINTE	56	0	190	0	0	0	190	1375	toute l'année
PERROS GUIREC	22	nc	700	0	0	0	700	1412	toute l'année
LORIENT / KERNEVEL	56	nc	540	30	0	0	570	1438	toute l'année
PENFOUL	29	nc	480	200	0	0	680	1579	toute l'année
SAINTE MARINE	29	0	350	420	0	0	770	1642	toute l'année
LA ROCHE BERNARD	56	18	307	99	0	0	424	1826	toute l'année
SAINT MALO VAUBAN	35	25	200	7	0	0	232	2033	toute l'année
VANNES	56	0	300	0	40	0	340	2047	toute l'année
TREGUIER	22	0	330	0	0	0	330	2200	toute l'année
PORT BLANC/ Ile aux moines	56	nc	72	187	0	0	259	2826	toute l'année
L'ABER WRAC'H	29	nc	52	30	0	0	82	3000	01/05 - 30/09
TREBEURDEN	22	nc	500	0	50	0	550	3058	Toute l'année
CONCARNEAU	29	0	338	430	0	0	768	3274	Toute l'année
LEZARDRIEUX	22	0	500	170	0	0	670	4166	toute l'année
SAINT MALO SABLONS	35	0	1200	0	15	0	1215	4277	toute l'année
LA TRINITE	56	nc	991	114	0	0	1105	4497	toute l'année
PORT HALIGUEN	56	0	971	0	0	46	1017	5256	toute l'année
CROUESTY	56	0	1000	0	0	0	1000	5830	toute l'année
CAMARET	29	nc	471	40	0	10	521	6000	toute l'année
SAINT QUAY PORT D'ARMOR	22	0	1000	0	0	0	1000	7660	toute l'année
LE PALAIS	56	nc	45	97	50	15	207	12000	toute l'année

Sur ce nombre, seules deux structures sont saisonnières et une seule ne permet pas l'accueil sur pontons.

- c) Malgré cette concentration de la demande au passage, les responsables portuaires déclarent ne jamais refuser de bateaux en escale. Toutefois, certains gestionnaires admettent être proche de la situation de rupture au plus fort de la saison. D'autres considèrent que l'accueil de l'escale se fait parfois dans les limites de la sécurité. Enfin, en période de manifestations nautiques la disponibilité pour le passage peut être nulle.

- d) L'escale dans les mouillages organisés ou petites structures sur bouées est minime voire nulle. Même s'il existait une demande pour l'escale dans ce type de structures, les moyens humains y sont limités et ne permettent pas le contrôle et l'accueil du passage.
- e) Les critères d'attractivités des ports pour l'escale tiennent :
- A la zone de navigation (attractivité de la zone et notamment présence d'îles)
 - A l'absence de contraintes d'accès
 - A la présence de services et commerces pour l'avitaillement
 - Au confort de l'escale
 - A l'intérêt du site d'escale (intérêt touristique ou charme naturel, intérêt technique...)
 - A la position géographique du port par rapport à l'itinéraire de croisière et contraintes de navigation (présence d'obstacles géographiques)

3. CONCLUSION SUR LE PASSAGE

Les enjeux mentionnés ci-dessus tant pour la gestion des places que pour la valeur ajoutée que constitue le passage montrent l'intérêt d'accroître le potentiel de mobilité sur la région.

Toutefois, la méconnaissance des motivations des plaisanciers limite nos possibilités d'apporter une offre susceptible de les intéresser et d'augmenter ainsi la mobilité des bateaux en saison.

Pour améliorer la situation de l'escale en Bretagne, les buts à atteindre sont les suivants :

- créer une motivation suffisante pour amener les plaisanciers à une pratique itinérante de la plaisance
- disperser la demande d'escale sur un plus grand nombre de site
- promouvoir les sites naturels comme lieu d'escale

Pour cela, outre une communication accrue auprès des usagers la mise à disposition de sites d'accueil accessibles à tout plaisancier doit être recherchée. D'autre part, un soutien technique devra pouvoir être apporté aux plus petites structures désireuses de s'inscrire dans une démarche de promotion de la croisière.

C. "NOUVELLES" PRATIQUES NAUTIQUES

Nous appelons "nouvelles pratiques nautiques" le fait d'utiliser de petites unités (principalement à moteur) pour des sorties à la journée au départ d'une cale de mise à l'eau. Bien que ce mode d'utilisation ne soit pas nouveau, on assiste à une augmentation très sensible de ces pratiquants.

Cette évolution de la pratique de la plaisance s'explique par :

- la rareté de l'offre d'accueil pouvant répondre aux caractéristiques de la demande ;
- des raisons économiques (coût d'un bateau de grande taille, coût d'entretien, coût de l'anneau...) ;
- les facilités d'utilisation (mobilité accrue, mise à l'eau selon les besoins ...)

En fonction de la pratique (fréquence et durée des sorties) du plaisancier, ces raisons suffisent à justifier l'acceptation des contraintes que représente la mise à l'eau.

Les besoins de ces plaisanciers en espaces et services sont à prendre en compte dans notre réflexion sur les ports. Bien qu'ils ne soient pas, dans leur pratique, consommateurs de place à l'année à flot ou à terre ils n'en sont pas moins usagers des ports. En effet, toujours à la recherche de la solution de mise à l'eau la plus fonctionnelle, le plaisancier utilisateur des cales trouvera dans les ports une offre de qualité (cales larges, accessibilité maximum par la route et par la mer, présence de parkings, présence éventuelle de services ...)

Face à l'accroissement de la pression sur les cales, des conflits d'usage et la saturation des surfaces de stationnement apparaissent sur les sites les plus fréquentés.

Afin de ne pas pénaliser leurs usagers, certains ports ont cherché à résoudre ces problèmes par la fermeture des cales et l'application d'un tarif.

Si la promotion d'une diversification des pratiques nautiques permet d'alléger la pression exercée sur l'offre d'accueil portuaire (ou d'enrailler sa progression) il faudra pouvoir proposer une offre d'accès à la mer de qualité extérieure aux ports. Des solutions de délestage devront donc être recherchées localement à chaque fois que des situations de conflits sont observées.

D. LES ESPACES DE SERVICE

La question des espaces de service risque de se poser de façon plus marquée en raison des contraintes environnementales. Aujourd'hui, comme nous l'avons vu précédemment, le nombre de cales de carénage permettant de restreindre voire empêcher tout rejet à la mer est limité. Dans le cadre d'une démarche environnementale menée par l'ensemble des acteurs portuaires avec le soutien des collectivités, le maillage de ces équipements doit pouvoir être considérablement densifié.

Toutefois, l'investissement nécessaire est lourd. Il est donc important que les équipements projetés soient dimensionnés en fonction de la demande d'utilisation potentielle. S'il est probable que seules les plus grosses structures pourront effectuer des aménagements importants et si on cherche à sensibiliser de manière efficace tous les plaisanciers en vue d'imposer l'utilisation des équipements "propres" pour l'entretien de leur bateau, alors les équipements des ports devront également répondre à la demande

des usagers des mouillages environnants ou des ports de petites tailles n'ayant pas de solutions de carénage adaptées.

Si cette dimension n'est pas prise en compte lors du calibrage des équipements, et si les tarifs pratiqués sont trop lourds pour les plaisanciers extérieurs au port, les phénomènes de saturation et l'effet dissuasif de la tarification limiteront l'effet positif de la démarche environnementale proposée.

Il est donc important de rechercher une efficacité maximum de la démarche en proposant une réflexion globale par entité géographique. Cette entité géographique doit être définie en fonction des critères suivant :

- concentration des mouillages ;
- présence ou non d'un port d'équilibre ;
- cohérence de la zone de navigation ;
- usages et pratiques locales.

la localisation et le dimensionnement des équipements devront être définis en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'entité géographique considérée en fonction de l'étude des besoins. En fonction des solutions identifiées, il faudra réfléchir au mode de fonctionnement et de gestion des équipements dans le cadre d'une collaboration entre structures portuaires et mouillages en vue d'un partage des infrastructures.

1.2 LES SOLUTIONS – POINT SUR LES REFLEXIONS A MENER

Avant d'étudier les différentes possibilités de réponse à la demande exprimée sur les ports, il est indispensable de connaître parfaitement l'ensemble des caractéristiques de cette demande et ce dans ses spécificités locales.

Les solutions potentielles pour résoudre la pression sur les capacités sont généralement listées de la manière suivante :

- création de nouveaux sites portuaires
- extension des ports existants
- reconversion de zones portuaires
- identification de zones de mouillages
- création de ports à secs
- création de parcs à bateaux
- développement des bateaux d'usage collectifs
- optimisation de l'usage des ports et mouillages existants

Nous laissons à la discrétion des décideurs locaux tout projet de création et extension portuaire, sans exclure la possibilité de la mise en place d'une cellule de conseil et/ou soutien technique. La réflexion à mener ici relève plus précisément de l'optimisation de l'usage des structures existantes.

A. AMELIORATION DES CONNAISSANCES

Si nous disposons aujourd'hui d'un bon état des lieux de l'offre proposée aux plaisanciers sur notre région, nous ne disposons pas encore de l'outil permettant de suivre son évolution. D'autre part, les caractéristiques de la demande sont encore mal connues (comportement et attente des plaisanciers, évolution de la population et des pratiques). Ainsi il est difficile de proposer des solutions aptes à satisfaire cette demande et permettant de résoudre durablement les problèmes de pression observés.

Pour pouvoir agir, les décideurs locaux doivent donc disposer d'informations fiables sur :

- l'évolution de l'activité des ports ;
- l'évolution de l'offre ;
- les attentes des plaisanciers ;
- l'évolution des pratiques ;
- l'évolution de la clientèle.

De même, pour mesurer l'efficacité d'une solution proposée, une évaluation des effets de celle-ci doit pouvoir être effectuée (ex : dans le cadre d'une augmentation des capacités d'accueil, mesure du délai de remplissage, caractéristiques de la flotte résidente, satisfaction de la clientèle (turn-over), effet sur la pression du bassin, adéquation des tarifs avec le type de flotte...). Par cette démarche, Les responsables portuaires et décideurs locaux pourront constamment améliorer l'offre proposée pour répondre au mieux aux attentes de la clientèle et éviter tout investissement qui s'avèrerait inadéquat.

Il reste beaucoup de chemin à parcourir pour parvenir à ce niveau de connaissance, pourtant chacun des sujets précédemment évoqués (environnement, capacité, passage, nouvelles pratiques nautiques) implique l'acquisition d'informations propres à traiter les problèmes posés et à donner aux acteurs des moyens d'anticipation.

Une rencontre avec Madame COUTIERE, directrice de l'Observatoire Régional du Tourisme, a permis de confirmer la possibilité d'un travail conjoint d'observation de la plaisance entre l'APPB et l'ORTB.

Ce rapprochement nécessite un certain nombre de travaux liminaires, et principalement l'élaboration d'un programme de travail précis et planifié. Le travail à proposer sur l'observation de la plaisance ne peut être qu'une observation sectorielle car la méthode de travail choisi dorénavant par l'ORTB ne

permet pas d'intégrer les questionnements relatifs à la plaisance dans leurs enquêtes touristiques. Les résultats sectoriels pourront ensuite être rapprochés des résultats des enquêtes touristiques globales.

La méthode à mettre en place dans cette démarche est la suivante :

- typologie des ports par rapport à leur destination économique (choix des critères) ;
- choix d'un panel ;
- définition d'objectifs ;
- choix des méthodes d'observation (quantitatives et qualitatives) ;
- harmonisation des modes de comptages et moyens statistiques des ports formant le panel (élaboration d'un cahier des charges – exemple : informations à demander sur les inscrits en liste d'attente) ;
- Choix des systèmes d'enquêtes (qui ; quand ; quelle fréquence ; moyens de centralisation...)

L'observation de la demande doit suivre le même type de méthode.

Avant même de passer à la mise en place de cette méthode, une réflexion complète s'impose pour déterminer les points d'urgence : étude du fonctionnement du port dans son contexte touristique, en extraire les problématiques, en mesurer l'intensité, mesure de l'hyper fréquentation par rapport à la capacité de charge des sites.

Une partie du travail que nous venons d'effectuer s'inscrit dans cette réflexion et doit être approfondie par la mise en place de groupes de prospective.

L'aboutissement d'un tel travail est nécessaire pour permettre aux acteurs de déterminer les solutions possibles aux problèmes qui leur sont posés. Cela ne veut pas dire qu'un certain nombre de travaux ne peuvent pas être menés conjointement par les responsables portuaires.

B. AMELIORATION DES MODES DE GESTION

Nous avons vu précédemment que, malgré la pression exercée sur les ports, certains d'entre eux parviennent à proposer des solutions d'accueil sur plusieurs mois voire sur une année. Nous avons également relevé lors de la Mission Régionale 2000 que dans les zones les plus fréquentées les taux d'occupation des places de port pouvaient dépasser 100%.

Ce résultat est obtenu grâce à une gestion fine, en "flux tendu" des emplacements. Plusieurs "stratagèmes" peuvent être utilisés par les gestionnaires pour parvenir à libérer de l'espace :

- Multiplication des forfaits de tarification (annuel, passage, saison, mensuel...) de façon à proposer une offre sur mesure en fonction des besoins des plaisanciers ;
- Moyens incitatifs divers pour amener les plaisanciers à prévenir de leur date de départ et de la durée de leur absence, à mettre leur bateau à terre pendant une période d'inactivité, prévenir d'une vacance lors de la mise en chantier d'un bateau... :
 - o Tarification attractive ;
 - o Rétrocession d'une partie du montant de l'abonnement sous condition ;
 - o Avantages en nature sur les services...
- Moyens dissuasifs divers (ex. : taxation importante des jours de dépassement du stationnement sur terre-plein)
- Incitation à la mobilité via des conventions passées entre ports (échange d'escales gratuites)

La mise en place de ces modes de gestion permet d'améliorer le turn-over sur les emplacements et donc l'accueil d'un nombre plus important de bateaux lors des pics de fréquentations (saison).

Plusieurs contraintes sont à noter :

- Moyens humains importants nécessaires ;
- Souplesse de gestion obligatoire ;
- Bonne communication entre les plaisanciers et l'équipe portuaire indispensable ;
- Besoins en moyens techniques (manutention) et espaces à terre pour certaines mesures...

Aussi, peu de ports se sont engagés dans une gestion dynamique de leurs espaces d'accueil. Mais certains sont très avancés dans cette démarche.

Pour aider les gestionnaires à s'inscrire dans ce type de démarche, **les travaux suivants peuvent être proposés :**

- élaboration d'un guide sur les moyens d'amélioration de l'utilisation des espaces ;
- mise en place d'une cellule de soutien technique pour les gestionnaires souhaitant mettre en place ces moyens ;
- mise en place d'un groupe de travail chargé de travailler à l'élaboration de cahier des charges adapté aux contraintes des différents types de structures (critères de distinction à définir en fonction de la problématique traitée) ;
- de manière localisée, des conventions pourraient être étudiées entre ports et mouillages, ports et sociétés privées proposant des solutions de mise à terre. Dans ce

cadre une étude complète devra prendre en compte les contraintes réglementaires et économiques potentielles.

C. MODES DE DISPERSION DE LA PRESSION

1. PROMOTION DE L'ESCALE SUR LES SITES DE PETITE TAILLE

Il existe aujourd'hui des systèmes de conventions passées entre ports. Dans le Morbihan, le pass'escale participe à :

- l'amélioration de la mobilité des plaisanciers ;
- à la dispersion de la pression sur un plus grand nombre de structures portuaires.

Cette convention regroupe principalement des grands ports du Morbihan mais le panel se diversifie de plus en plus. D'une convention interne à la société d'économie mixte SAGEMOR, le passeport s'est ensuite étendu aux ports gérés par la société d'économie mixte SELLOR (qui gère notamment le port de Lorient-Kernevel) puis au port de Vannes géré en régie.

L'objet de la convention est simple :

- objectif : développer la navigation dans le Morbihan, développer l'escale dans les ports signataires de la convention ;
- moyens : échange de nuitées d'escales gratuites au bénéfice des plaisanciers disposant d'un abonnement à l'année dans les ports signataires sous contrainte de la communication de son départ.

Le mode de fonctionnement est par contre plus complexe.

A partir de l'expérience menée par les ports du Morbihan, la recherche d'une amplification des collaborations portuaires pourra être menée pour tenter de dupliquer ce système sur d'autres bassins de navigation. **Une cellule de travail pourra valablement être formée** pour :

- étudier les effets positifs du passeport Morbihan – les points de blocages – les contraintes
- identifier les sites pouvant entrer dans une démarche de collaboration
- proposer différents systèmes de collaboration et élaborer des cahiers des charges type adaptés aux contraintes de fonctionnement et de gestion des ports
- promouvoir auprès des ports ces modes de collaboration

Parallèlement à la promotion de l'escale dans les ports, il est nécessaire de rechercher les moyens qui peuvent être mis en œuvre pour inciter et promouvoir l'escale dans les mouillages organisés.

Un nouveau groupe de travail devra donc s'attacher à :

- Etat des lieux des mouillages (à partir des travaux précédemment effectués par l'APPB), étude des flux existants (ports/mouillages)
- Réflexion sur les conditions d'accueil minimum nécessaires, identification des mouillages pouvant s'intégrer dans une démarche de collaboration
- Réflexion sur les modes de fonctionnement possibles en fonction des contraintes suivantes :
 - o Obligation de la mise en place de postes réservés au passage sur les sites de mouillages ;
 - o Nécessité de moyens humains pour le contrôle et la facturation : dans ce cadre, le port d'attache du plaisancier doit pouvoir assurer le suivi, l'information et le comptage;
 - o Soutien technique et logistique apporté par les ports aux mouillages ;
 - o Recherche des services échangés : les plaisanciers des mouillages seront-ils intéressés par des escales gratuites dans les ports ? Sinon quelles sont les possibilités d'échange (ex/ tarifs préférentiels pour l'utilisation de cales de carénages offertes aux plaisanciers des mouillages) ?
- Concertation et identification des points de blocage éventuels, recherche de solutions, de compromis, recherche d'entente tarifaire ;
- Passage de conventions par bassin de navigation ;
- Elaboration des modes de communication visant à promouvoir ces solutions d'escale.

2. AMELIORATION ET PROMOTION DE SITES DE MISE A L'EAU

Pour soulager les cales des ports de plaisance, il est important de rechercher des solutions extérieures de mise à l'eau de qualité et d'en assurer la promotion.

Pour cela, il faudra :

- Etablir un état des lieux précis des solutions de mise à l'eau par bassin de navigation : caractéristiques, contraintes, environnement (en collaboration avec les services de la DDE) ;
- Déterminer les critères de qualité minimum nécessaires pour que les sites de mise à l'eau soient susceptibles de satisfaire la clientèle ;
- Identification des sites utilisables, déterminer le potentiel d'amélioration de ces points de mise à l'eau ;
- Etablissement d'un cahier des charges ;

- Concertation avec les acteurs concernés et identification des points de blocages, recherche de solutions de compromis,
- Déterminer les modes de fonctionnement de ces sites (entretien, tarification ?, gestion et contrôle...)
- Proposition d'un programme d'investissement,
- Elaboration des supports de communication et promotion des sites de mise à l'eau

Question corollaire : le site portuaire, qui tire avantage de la mise en place de moyens de mise à l'eau doit-il, peut-il participer à l'investissement ? A quel niveau ?

3. Communication

La communication est un sujet transversal. Nous avons vu, dans ce qui précède, que l'acquisition d'informations et leur transmission est primordiale pour la résolution des problèmes posés aux gestionnaires et décideurs locaux. Toute situation de déséquilibre de l'information entraîne des situations de blocage et la transmission d'informations erronées, mais également un développement inégal des structures.

Les questions que nous devons nous poser pour aborder la question de la communication sont les suivantes :

- **Quels flux d'informations ?**
- **Pour quels types d'informations ?**
- **Avec quels moyens de communication ?**

1.1 FLUX ET TYPES D'INFORMATIONS

La transmission d'informations doit être améliorée à plusieurs niveaux :

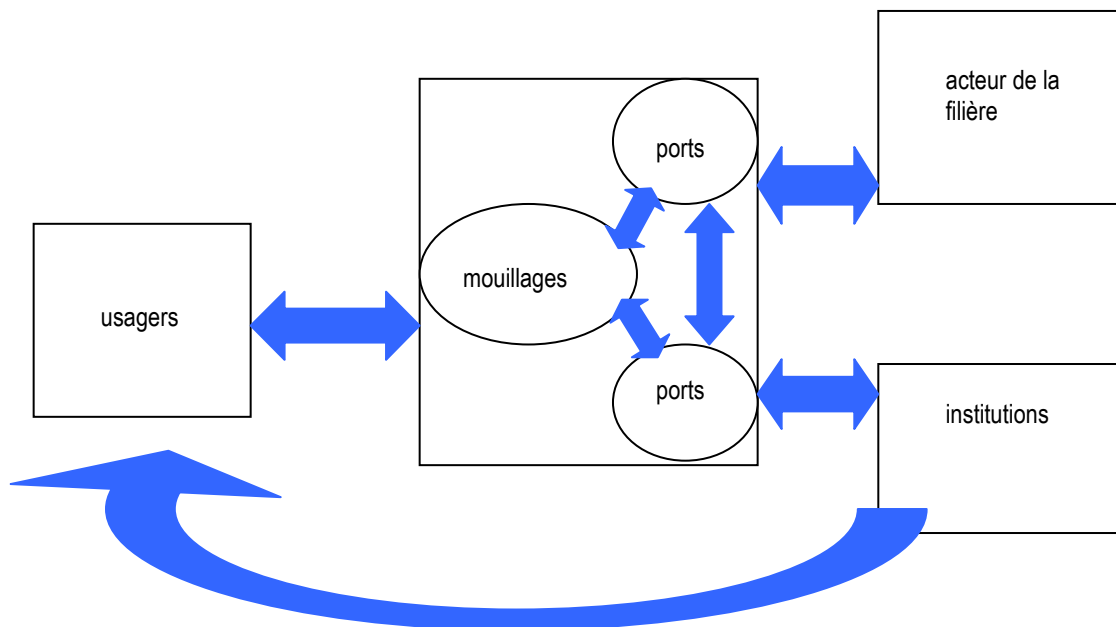
- **de ports à ports et entre ports et mouillages :**
 - o partage d'expérience – résolution des problèmes
 - o connaissance des caractéristiques de l'activité (flux, listes d'attente, potentiel d'accueil, contraintes, pressions ...)
 - o connaissance de la clientèle (caractéristiques quantitatives et qualitatives de la demande)
 - o promotion des modes de gestion dynamique
 - o collaboration
- **entre les ports et les usagers :**
 - o promotion des services

- promotion de l'escale
- information sur les solutions d'accueil transitoires
- promotion des sites de mise à l'eau
- information sur la vie du port
- information des mouvements de bateaux
- sensibilisation environnementale
- information sur les droits et devoir des usagers, information des usagers sur les contraintes de gestion portuaires

- **Ports / acteurs de la filière / institutions**

- Information sur les aides financières et politiques de développement
- Information sur les obligations réglementaires
- Information sur les interlocuteurs des ports de plaisance et les différentes problématiques (institutions, services, personnes)
- Connaissance et qualification de l'activité (flux générés, apport et poids économique, apport touristique)
- Concertation des acteurs sur les problèmes communs

Flux d'information



1.2 SUPPORTS DE COMMUNICATION

1. GUIDES ET OUTILS DE SENSIBILISATION

Pour chaque flux, une partie de l'information peut être transmise par des guides ou des supports de sensibilisation sous réserve que l'émetteur s'assure de la diffusion la plus large possible et organise un suivi des demandes d'information.

- Guide des aides financières : regrouper toutes les aides financières possibles pour l'activité plaisance (toutes institutions confondues) et préciser les interlocuteurs
- Guide environnemental :
 - o Obligations / contraintes réglementaires
 - o Solutions techniques
 - o Aides et politiques de développement
 - o Diagnostic
- Guide de bonnes pratiques énergétiques, éléments de diagnostics
- Mise en place d'un observatoire de l'activité des ports et élaboration d'une lettre d'information périodique ;
- Guides techniques (en collaboration avec la Fédération Française des Ports de Plaisance)
- Guide de bonnes pratiques environnementales à destination des plaisanciers, information sur la politique commune (ports, Région, Départements...), information sur les services existants et leur localisation.

2. CELLULES DE RENCONTRE

L'élaboration de ces guides ne sera toutefois pas suffisante car les transmissions d'informations spécifiques à des situations locales, le partage d'expérience et la résolution des points de blocages ne pourra se faire que via un espace de rencontre des différents acteurs :

- Partage des connaissances (ports/ ports – Ports / mouillages)
 - o Groupes de travail restreints sur des problématiques spécifiques et communes (périodicité, fonctionnement, animation à voir)

- Rencontre des acteurs de la filière : impulser des rencontres régulières (identification des points de blocages et conflits d'usage des différentes activités – recherche de solutions satisfaisant l'ensemble des acteurs)

3. SITE INTERNET

La mise en place d'un site internet présente l'avantage de pouvoir servir de support à tous les flux et types d'informations. Il peut également constituer un espace de rencontre entre les différents destinataires des informations (questions / réponses possibles via courriers électroniques ou forum). Un autre avantage consiste en la possibilité de lier différents sites pour augmenter les sources d'information.

Un tel support, pour être efficace doit être vivant et mis à jour régulièrement.

Toutefois, l'élaboration d'un site complet peut se faire en plusieurs étapes, la première étant constituée par une simple page d'accueil avec quelques informations d'actualité qui seront régulièrement mises à jour et des liens vers des sites "amis". Ensuite il pourra être étoffé par de nouvelles rubriques et de nouveaux services.

Pour s'inscrire dans cette démarche il faudra :

- Définir les objectifs d'un site
- Définir les sites partenaires
- Définir les partenaires de la démarche
- Identifier les moyens qui pourront être dégagés pour assurer la gestion et la mise à jour du site
- Définir les étapes de développement : quelles informations, quelles rubriques interactives, quels accès réservés, programmation dans le temps...

Par exemple, le contenu d'un site complet pourrait être le suivant :

- 1./ Site portail
 - Informations APPB
 - Liens :
 - Région
 - Départements
 - Communes littorales
 - Ports
 - FFPP...
- 2./ communication spécifique usagers
 - Sensibilisation environnement

- Point saison
- Vos droits et obligations dans les ports

3./ Observatoire de la plaisance en ligne

- Statistiques mises à jour
- Notes de tendance
- Lien ORTB

4./ Communication spécifique adhérents

- Bibliothèque
- Boite à idée
- Points professionnels

Chacun des points pouvant être développé sur des périodicités différentes à programmer ex ante.

Synthèse et propositions

La Mission Régionale menée par l'APPB en 2000 avait permis de dégager sept axes de travail pour le développement des activités portuaires de la plaisance en Bretagne.

Parmi ces sept points, L'APPB, les départements Bretons et la Région ont choisi de travailler principalement sur trois sujets :

- l'environnement des ports et mouillages
- la gestion optimisée de l'offre
- la communication

Les travaux menés dans le cadre de cette mission "dynamique et environnement des ports de plaisance de Bretagne" a permis d'identifier et de caractériser les problématiques suivantes :

- **Environnement :**
 - o Equipements des ports favorables à l'environnement encore timides ;
 - o Difficultés à calibrer les équipements en fonction des besoins et des contraintes réglementaires ;
 - o Absence d'approche et de politique incitative globale.
- **Gestion optimisée :**
 - o Connaissance limitée des caractéristiques de la demande, de l'évolution de l'offre ;
 - o Existence de points de pression importants :
 - o Espaces d'accueil à flot et à terre ;
 - o Passage ;
 - o Espaces de mise à l'eau ;
 - o Equipements et services
 - o Parallèlement, existence de moyens permettant de soulager les points de pression encore peu utilisés.
- **Communication :**
 - o Faiblesse des systèmes de transmission de l'information de chaque flux à prendre en compte

Pour chacune de ces problématiques, nous avons tenté de dégager des solutions à exploiter et de proposer des travaux pour améliorer la situation actuelle.

Un programme global d'action reprenant de manière synthétique ces propositions est exposé au point deux, sous forme de tableau.

Il pourra faire l'objet d'une programmation pluriannuelle entre divers partenaires.

Toutefois, Il est possible de concentrer les efforts des partenaires sur l'une des trois problématiques. Ainsi, en raison de l'urgence que peut représenter la mise aux normes des installations portuaires vis à vis de la réglementation environnementale, la mise en place d'une politique environnementale globale via un système de convention entre les partenaires peut représenter un programme sur trois ans.

Parallèlement, il n'est pas exclu que les gestionnaires de ports choisissent de mettre en place un certain nombre de groupes de travail pour progresser sur les deux autres sujets.

1. Récapitulatif des actions de l'APPB, La région Bretagne et les Départements Bretons

1996 : CHARTRE QUALITE DES PORTS BRETONS	2000 : ETAT DES LIEUX DE LA PLAISANCE BRETONNE	2004 : DYNAMIQUE ET ENVIRONNEMENT DES PORTS BRETONS		
<u>Aides financières :</u>	<u>Axes de travail :</u>	<u>Axes de travail retenus :</u>	<u>Actions proposées</u>	<u>Résultat final</u>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diagnostic qualité ➤ Les actions d'amélioration sur la qualité de l'environnement et la maîtrise des pollutions ; ➤ Les actions d'amélioration sur l'accueil, les services et l'animation ; ➤ Les actions paysagères et d'animation urbaine ; 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Saturation des ports et mouillages ➤ Accueil de l'escale ➤ Services, plate-forme technique et gestion des terre plein ➤ Situation économique et durabilité des ports ➤ Environnement des ports et mouillages ➤ Sécurité ➤ Dragage 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gestion optimisée ➤ Environnement ➤ Communication 	<p>Passeport escale</p> <p>Gestion des terre-plein, parking, manutention</p> <p>Evaluation économique</p> <hr/> <p>Mise aux normes / obligations réglementaires</p> <p>Partages d'infrastructures</p> <p>Diagnostic énergétique</p> <hr/> <p>Communication APPB</p> <p>Communication inter bassin</p> <p>Communication vers les usagers</p>	<p>Systèmes de collaboration des ports sur chaque point de pression répertorié</p> <p>Observatoire économique de la plaisance</p> <hr/> <p>Convention « opération ports propres »</p> <p>Convention « énergies »</p> <hr/> <p>Site Internet – carrefour de rencontre</p>

2. Programme de travail global

<u>I. Environnement</u>	<p style="text-align: center;"><u>CONVENTIONS</u> <u>ENVIRONNEMENTALES</u></p> <p>Intérêt : Mise aux normes des installations Qualité environnement et port Bénéfice d'image</p> <p>Interlocuteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ports • Communes • Chantiers • Institutions environnementales • usagers <p>Partenaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ADEME • Agence de l'eau • FFPP 	<p>1./ Sensibilisation des interlocuteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Information sur les réglementations • Etat des lieux <p>2./ Réflexion sur les possibilités de partages d'infrastructures – groupe de prospective chargé d'élaborer des propositions</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définition des problématiques • Recherche des potentiels • Recherche de solutions transitoires • Consultation des interlocuteurs • Enquête clientèle <p>3./ Conventions « ports propres » et « énergies » ou évolution de la charte qualité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réunions des partenaires : informations par la FFPP et les régions pionnières • Choix à partir des scénarios proposés • Groupes de travail : réflexion sur le mode de fonctionnement et adaptation du principe aux spécificités régionales (approche globale ports et mouillages environnants) • Mise en place de conventions • Organisation du suivi et soutien technique <p>4./ Mise en place d'outils de sensibilisation des usagers (commun au moins par bassin)</p> <p>Conséquence : le volet environnement sort de la charte qualité telle que définie en 1996. cette charte doit donc évoluer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nous proposerons l'introduction en lieu et place de l'environnement des investissements et travaux liés à la sécurité <p>(Pour plus de détails se reporter au point 1 des problématiques)</p>
-------------------------	---	---

II. <u>Gestion Optimisée</u>	A. <u>OBSERVATOIRE DE LA PLAISANCE</u>	<p>1./ groupe de réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objectifs • Problématiques <p>2./ groupe de travail harmonisation des modes de comptage et statistiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • En fonction des éléments dégagés en phase 1 – recherche des éléments statistiques à produire • Proposition d'un cahier des charges par type de port (2 ou 3) <p>3./ fixation des méthodes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Typologie des ports • Choix d'un panel • Choix des méthodes quantitatives / qualitatives <p>4./ Mise en place de l'observation sectorielle pure :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place des enquêtes • Traitement des données <p>5./ rapprochement des données avec les études de clientèle touristique : extension de l'étude sectorielle à l'impact touristique de l'activité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Travaux avec les acteurs du tourisme : retour à la phase 1-3
	B. <u>AMELIORATION DES MODES DE GESTION</u>	<p>Mise en place d'un groupe de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> • élaboration d'un guide sur les moyens d'amélioration de l'utilisation des espaces ; • mise en place d'une cellule de soutien technique pour les gestionnaires souhaitant mettre en place ces moyens ; • mise en place d'un groupe de travail chargé de travailler à l'élaboration de cahier des charges adaptés aux contraintes des différents types de structures (critères de distinction à définir en fonction de la problématique traitée) ; • de manière localisée, des conventions pourraient être étudiées entre ports et mouillages, ports et sociétés privées proposant des solutions de mise à terre. Dans ce cadre une étude complète devra prendre en compte les contraintes réglementaires et économiques potentielles.

II. Gestion Optimisée

C. DISPERSION DE LA PRESSION

Intérêt : amélioration de la mobilité, soulager les points de pression

Interlocuteurs :

- Ports
- Communes
- Usagers
- Chantiers

Partenaires :

- DDE

1./ escales : « passeport » - groupe de travail

- étudier les effets positifs du passeport Morbihan – les points de blocages – les contraintes
- identifier les sites pouvant entrer dans une démarche de collaboration
- proposer différents systèmes de collaboration et élaborer des cahiers des charges type adaptés aux contraintes de fonctionnement et de gestion des ports
- promouvoir auprès des ports ces modes de collaboration

2./ escales et mouillages - groupe de travail

- Etat des lieux des mouillages (à partir des travaux précédemment effectués par l'APPB), étude des flux existants (ports/mouillages)
- Réflexion sur les conditions d'accueil minimum nécessaires, identification des mouillages pouvant s'intégrer dans une démarche de collaboration
- Réflexion sur les modes de fonctionnement possible en fonction des contraintes
- Concertation et identification des points de blocage éventuels, recherche de solutions de compromis, recherche d'entente tarifaire

3./ sites de mise à l'eau - groupe de travail

- Etablir un état des lieux précis des solutions de mise à l'eau par bassin de navigation : caractéristiques, contraintes, environnement (en collaboration avec les services de la DDE)
- Déterminer les critères de qualité minimum nécessaires pour que les sites de mise à l'eau soient susceptibles de satisfaire la clientèle
- Identification des sites utilisables, déterminer le potentiel d'amélioration de ces points de mise à l'eau
- Etablissement d'un cahier des charges

III. <u>Communication</u>	A. <u>ELABORATION DE DOCUMENTS</u>	<p>1./ Guides :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obligations réglementaires environnement et diagnostic environnemental • Aides financières • Energies (ADEME – EDF) • Observation économique (ORT) • Guides techniques (FFPP) <p>2./ sensibilisation environnementale usagers</p>
	B. <u>SITE INTERNET</u>	<p>1./ Site portail</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informations APPB • Liens : <ul style="list-style-type: none"> - Région - Départements - Communes littorales - Ports - FFPP... <p>2./ communication spécifique usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation environnement • Point saison • Vos droits et obligations dans les ports <p>3./ Observatoire de la plaisance en ligne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statistiques mises à jour • Notes de tendance • Lien ORTB <p>4./ Communication spécifique adhérents</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bibliothèque • Boite à idée • Point professionnel <p>Mise en place d'un groupe de travail chargé à partir de ce canevas d'établir un cahier des charges Contact avec les sociétés spécialisées Elaboration et détermination du mode de suivi et de l'animation du site</p>



Capitainerie du Port du Kernevel - 56260 Larmor Plage
Tél +33 (0) 297 65 48 25 - Fax +33 (0) 297 33 63 56
E-mail : asso.portsdebretagne@free.fr



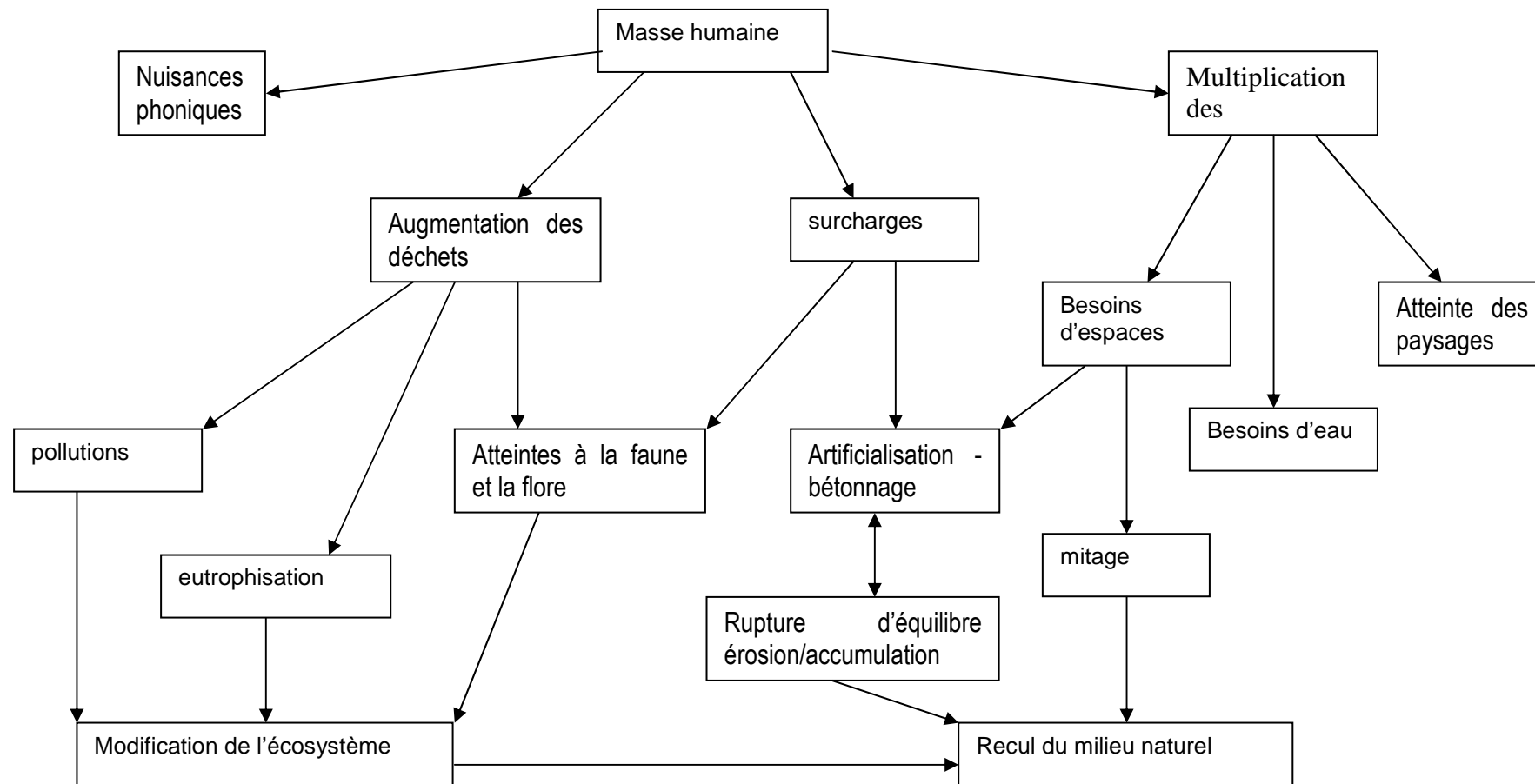
Association régie par la loi du 1er Juillet 1901.
Affiliée à la Fédération Française des Ports de Plaisance

Annexe1

Impact environnemental du tourisme balnéaire

Source : Jean-Jacques et Danièle BAVOUX : « Géographie humaine des littoraux maritimes »

Synthèse géographie – Armand Colin – 2000



Annexe 2 Extraits* des réglementations applicables aux ports de plaisance en matière environnementale

"L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.

L'usage de l'eau appartient à tous dans le cadre des lois et règlements ainsi que des droits antérieurement établis.

Les coûts liés à l'utilisation de l'eau, y compris les coûts pour l'environnement et les ressources elles-mêmes, sont supportés par les utilisateurs en tenant compte des conséquences sociales, environnementales et économiques ainsi que des conditions géographiques et climatiques."

Code de l'environnement - Article L210-1

(Loi n° 2004-338 du 21 avril 2004 art. 1 Journal Officiel du 22 avril 2004)

DROIT INTERNE

Dispositions d'ordre général :

Rejets en mer :

Loi sur l'eau Art. 22. -

"Quiconque a jeté, déversé ou laissé s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions ont même provisoirement, entraîné des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune, à l'exception des dommages visés à l'article L. 232-2 du code rural et à l'article 6 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime, ou des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou des limitations d'usage des zones de baignade, sera puni d'une amende de 2 000 F à 500 000 F et d'un emprisonnement de deux mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement. Lorsque l'opération de rejet a été autorisée par arrêté, les dispositions de cet alinéa ne s'appliquent que si les prescriptions de cet arrêté n'ont pas été respectées.

Le tribunal pourra également imposer au condamné de procéder à la restauration du milieu aquatique dans le cadre de la procédure prévue par l'article 24.

Ces mêmes peines et mesures sont applicables à quiconque a jeté ou abandonné des déchets en quantité importante dans les eaux superficielles ou souterraines ou dans les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, sur les plages ou sur les rivages de la mer. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux rejets en mer effectués à partir des navires."

Code de l'environnement - Article L 216-6

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

"Le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune, à l'exception des dommages visés aux articles L. 218-73 et L. 432-2, ou des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou des limitations d'usage des zones de baignade, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. Lorsque l'opération de rejet est autorisée par arrêté, les dispositions de cet alinéa ne s'appliquent que si les prescriptions de cet arrêté ne sont pas respectées.

* cette annexe n'a pas pour ambition de proposer un catalogue exhaustif des articles de loi ou des textes réglementant la situation du port vis à vis de l'environnement. Elle propose uniquement quelques repères pour le lecteur dans le cadre de la pollution des eaux.

Le tribunal peut également imposer au condamné de procéder à la restauration du milieu aquatique dans le cadre de la procédure prévue par l'article L. 216-9.

Ces mêmes peines et mesures sont applicables au fait de jeter ou abandonner des déchets en quantité importante dans les eaux superficielles ou souterraines ou dans les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, sur les plages ou sur les rivages de la mer. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux rejets en mer effectués à partir des navires."

Assainissement :

Code de l'environnement - Article L 214-14

" Les dispositions relatives à l'assainissement sont énoncées au code de la santé publique (première partie, livre III, titre III, chapitre Ier, articles L. 1331-1 à L. 1331-16) et au code général des collectivités territoriales (deuxième partie, livre II, titre II, chapitre IV, sections 1 et 2)."

Code de la santé publique

Article L1331-4

(Loi n° 2001-398 du 9 mai 2001 art. 3 I Journal Officiel du 10 mai 2001)

" Les ouvrages nécessaires pour amener les eaux usées à la partie publique du branchement sont à la charge exclusive des propriétaires et doivent être réalisés dans les conditions fixées à l'article L. 1331-1. La commune contrôle la conformité des installations correspondantes."

Article L1331-5

(Loi n° 2001-398 du 9 mai 2001 art. 3 I Journal Officiel du 10 mai 2001)

" Dès l'établissement du branchement, les fosses et autres installations de même nature sont mises hors d'état de servir ou de créer des nuisances à venir, par les soins et aux frais du propriétaire."

Article L1331-6

(Loi n° 2001-398 du 9 mai 2001 art. 3 I Journal Officiel du 10 mai 2001)

" Faute par le propriétaire de respecter les obligations édictées aux articles L. 1331-4 et L. 1331-5, la commune peut, après mise en demeure, procéder d'office et aux frais de l'intéressé aux travaux indispensables."

Article L1331-10

(Loi n° 2001-398 du 9 mai 2001 art. 3 I Journal Officiel du 10 mai 2001)

" Tout déversement d'eaux usées, autres que domestiques, dans les égouts publics doit être préalablement autorisé par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages qui seront empruntés par ces eaux usées avant de rejoindre le milieu naturel.

L'autorisation fixe, suivant la nature du réseau à emprunter ou des traitements mis en oeuvre, les caractéristiques que doivent présenter ces eaux usées pour être reçues.

Cette autorisation peut être subordonnée à la participation de l'auteur du déversement aux dépenses de premier établissement, d'entretien et d'exploitation entraînées par la réception de ces eaux.

Cette participation s'ajoute à la perception des sommes pouvant être dues par les intéressés au titre des articles L. 1331-2, L. 1331-3, L. 1331-6 et L. 1331-7 ; les dispositions de l'article L. 1331-9 lui sont applicables."

Article L1331-12

(Loi n° 2001-398 du 9 mai 2001 art. 3 I Journal Officiel du 10 mai 2001)

" Les dispositions des articles L. 1331-1 à L. 1331-11 sont applicables aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics soumis à une législation spéciale ayant le même objet.

Toutefois, l'assemblée compétente suivant le cas a pu décider, par délibération intervenue avant le 31 décembre 1958, que ces dispositions n'étaient pas applicables à la collectivité intéressée. Cette décision peut être abrogée à toute époque."

Article L1331-15

(Loi n° 2001-398 du 9 mai 2001 art. 3 I Journal Officiel du 10 mai 2001)

" Les immeubles et installations existants destinés à un usage autre que l'habitat et qui ne sont pas soumis à autorisation ou à déclaration au titre de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement ou de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau doivent être dotés d'un dispositif de traitement des effluents autres que domestiques, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection satisfaisante du milieu naturel."

Déchets :

Loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux

(JO du 16 juillet 1975)

Codifié à l'article L 541-2 du code de l'environnement

"Toute personne qui produit ou détient des déchets, dans les conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs d'une façon générale à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément aux dispositions de la présente loi, dans des conditions propres à éviter lesdits effets.

L'élimination des déchets comporte les opérations de collecte, transport, stockage, tri et traitement nécessaires à la récupération des éléments et matériaux réutilisables ou de l'énergie, ainsi qu'au dépôt ou au rejet dans le milieu naturel de tous autres produits dans des conditions propres à éviter les nuisances mentionnées à l'alinéa précédent."

- DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX PORTS DE PLAISANCE

Cahier des charges type :

Article 15-2

"Le concessionnaire est responsable du respect des interdictions de l'article 16, à cet effet, il doit notamment organiser, sous l'égide de l'autorité chargée du contrôle, l'enlèvement des ordures ménagères et des autres produits dont le rejet dans le port est prohibé. Il doit également prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites pour la manutention des hydrocarbures.

Le concessionnaire a l'obligation d'assurer la surveillance, la prévention et la lutte contre la pollution des plans d'eau concédés. Il est tenu de surveiller l'état sanitaire des plans d'eau portuaires qui doit répondre aux prescriptions de la réglementation en vigueur.

Le concessionnaire est tenu de prendre toutes les mesures utiles pour éviter la pollution de la rade et des plages, tant par les déjections que par les produits visés à l'article 16 en provenance du port.

Ces mesures font l'objet d'une étude que le concessionnaire doit effectuer sous sa responsabilité et faire agréer par l'autorité chargée du contrôle. Celle-ci peut prescrire toute modification ou complément qu'elle juge utile (...)

Le contrôle de l'efficacité de ces mesures est effectué par l'autorité chargée du contrôle. L'analyse bactériologique des eaux prélevées dans les plans d'eau, la passe de sortie ou ses abords doit obligatoirement satisfaire aux normes en vigueur.

De plus, on devra constater qu'il n'existe à la surface des eaux sortant du port aucun déchet solide et aucune nappe d'hydrocarbure (...)"

Article 16

"Il est interdit :

1/ de rejeter des déchets, des détritux, des ordures ménagères, des décombres dans les plans d'eau portuaires ;

2/ de rejeter tout liquide insalubre et notamment les hydrocarbures (gasoil, mazout, fuel, essence, huiles de vidange ou de graissage) dans les plans d'eau portuaires ;

3/ d'entreposer sur les quais tout produit susceptible de venir secondairement polluer les plans d'eau portuaires.

Des poursuites contre les contrevenants aux dispositions ci-dessus seront engagées immédiatement, à la première réquisition du concessionnaires par les agents chargés de la police du port.

Les équipements sanitaires portuaires doivent être réalisés dans les conditions fixées par le règlement sanitaire départemental et, en particulier, son article 95."

Article 17-1 – ouvrages existants avant l'établissement du port

"Le concessionnaire est tenu de procéder aux travaux nécessaires pour rétablir le rejet, en dehors des limites du port, des effluents urbains et industriels, dans des conditions au moins comparables à celles qui existaient avant la construction des ouvrages concédés, les dispositions correspondantes sont soumises à l'agrément de l'autorité chargée du contrôle."

Article 17-2 – rejet des effluents du port

"Le concessionnaire est tenu d'évacuer les effluents induits par la création du port ; il établit à cette fin tous les ouvrages nécessaires en vue du rejet de ces effluents dans un réseau proche. En tout état de cause, cette évacuation doit être opérée de telle sorte que les conditions fixées par la réglementation en vigueur soit respectées."

Règlement sanitaire départemental :

Le règlement sanitaire dans son article 95 stipule :

- Tous les appareils sanitaires doivent être reliés au réseau d'assainissement communal ou, à défaut, à des dispositifs de traitement conformes à la réglementation en vigueur.
- La répartition des groupes sanitaires est conçue de telle manière qu'aucun d'entre eux ne doit être éloigné de plus de 200m d'un poste d'amarrage.
- Les équipements sanitaires répartis en un ou plusieurs groupes sont définis en rapport avec le nombre de poste du port selon la grille suivante :

Ratios en capacité	Normes d'équipement
Par tranche de 25 postes d'amarrage	1 WC, 1 urinoir, 1 douche, 1 lavabo
Par tranche de 50 postes d'amarrage	1 bac à laver
400 postes < capacité < 1000 postes	Coefficient d'abattement de 5% par tranche supplémentaire de 100 postes applicable au nombre d'appareils résultant du calcul précédent
1000 postes < capacité	Etude particulière pour déterminer le coefficient d'abattement

Code des ports maritimes :

Article R 322-2

"Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et havres tant dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations.

Le jet de terres, Objets ou immondices dans les eaux des ports et leurs dépendances, leur dépôt sur les quais et terre-pleins des ports sont punis de l'amende prévue par la contravention de 3^{ème} classe."

Article R 353-4

Sont punis de l'amende prévue pour la contravention de 4^{ème} classe les infractions aux règlements de police des ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance concernant :

L'atteinte à la netteté et à la profondeur des plans d'eau ;

Le non respect des emplacements prévus pour l'évacuation des résidus et des déchets ou des consignes de prévention et de lutte contre les sinistres.

Loi n° 2001-43 du 15 Janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports (JO du 17 Janvier 2001)

Codifié à l'article L 325-1 du code des ports maritimes :

"les capitaines de navires faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes.

Les officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

(...)

Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.

(...)"

Et à l'article L 325-2 du code des ports maritimes :

"Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L 325-1, son armateur et son capitaine sont passibles d'une amende calculée comme suit :

- pour les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 1000 € à 4000 € ;
- (...)"

DROIT COMMUNAUTAIRE

DIRECTIVE N° 2000-59 CE – JOCE L 332 DU 28.12.2000 – (EXTRAITS)

Considérant 9

"Afin de mieux prévenir la pollution et d'éviter les distorsions de concurrence, les exigences environnementales devraient s'appliquer à tous les navires, quel que soit leur pavillon, **et des installations de réception adéquates devraient être mises en place dans tous les ports de la Communauté.**"

Considérant 10

"**Les installations de réception portuaires devraient répondre aux besoins des utilisateurs, du plus grand navire marchand au plus petit bateau de plaisance, et de l'environnement, sans causer de retards anormaux aux navires qui les utilisent.** L'obligation de veiller à la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates laisse aux Etats membres une grande

liberté d'action pour organiser au mieux la réception des déchets et leur permet, entre autre, de **prévoir des installations de réception fixes ou mobiles ou de désigner des prestataires de services chargés de fournir aux ports, en tant que de besoin, des unités mobiles pour la réception des déchets. Cette obligation implique aussi celle de fournir tous les services et /ou de prendre les autres dispositions nécessaires pour une utilisation correcte de ces installations."**

Article 1

"l'objectif de la présente directive est de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison en mer, notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de la Communauté, **en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison**, et de renforcer ainsi la protection du milieu marin."

Article 2

"Aux fins de la présente directive, on entend par :

a) "navire", un bâtiment de mer de quelque type que ce soit exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants ;

(...)

c) "déchets d'exploitation des navires" tous les déchets, y compris les eaux résiduelles, et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire et qui relèvent des annexes I, IV et V de Marpol 73/78 (...)

(...)

e) "**Installations de réception portuaires**", toute installation fixe, flottante ou mobile, pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison ;

(...)"

Article 3

"**La présente directive s'applique :**

a) à tous les navires y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance, quelque soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un Etat membre ou y opérant, (...)"

b) **à tous les ports des Etats membres dans lesquels les navires visés au point a) font habituellement escale.**

(...)"

Article 4

"1. Les Etats membres s'assurent que les installations de réception portuaires adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port sans causer de retards anormaux à ces navires.

2. **Pour être adéquates, les installations de réception doivent être en mesure de recueillir les type et les quantités de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison provenant des navires utilisant habituellement le port, compte tenu des besoins opérationnels des utilisateurs dudit port, de l'importance et de la position géographique de celui-ci, du type de navires qui y font escale et des exemptions prévues à l'article 9.**

3. Les Etats membres établissent les procédures, conformes à celles convenues par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour signaler à l'état du port les insuffisances alléguées au niveau des installations de réception portuaires."

Article 5

"1. Un plan approprié de réception et de traitement des déchets est établi et mis en œuvre pour chaque port après consultation des parties concernées, notamment les utilisateurs des ports ou leurs représentants, compte tenu des prescriptions visées aux articles 4,6,7,10 et 12. Des prescriptions détaillées relatives à l'établissement de ces plans figurent à l'annexe I.

(...)"

Article 7

"1. Les capitaines des navires faisant escale dans un port de la communauté doivent, avant de quitter le port, déposer tous les déchets d'exploitation des navires dans une installation de réception portuaire.

2. Nonobstant le paragraphe 1, un navire peut être autorisé à prendre la mer pour le port d'escale suivant sans déposer ses déchets d'exploitation s'il s'avère, sur la base des renseignements fournis conformément à l'article 6 et à l'annexe II, qu'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt.
(...)"

Article 7

"Les Etats membres déterminent le système de sanctions infligées en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives."

Pour une liste complète des textes applicables aux ports de plaisance en matière environnementale, Nous renvoyons le lecteur à la consultation du "management environnemental des ports de plaisance" - guide à l'attention des gestionnaires et exploitants – RAMOGE ([http : www.ramoge.org](http://www.ramoge.org))

ANNEXE 3 AIDES REGIONALES : Service Tourisme – Ports de plaisance Objectifs :

Amélioration de l'accueil et de l'environnement dans les ports de plaisance.

Type et domaine d'intervention :

Participation sous forme de subvention au financement des opérations suivantes :

- l'établissement d'un diagnostic "qualité du port" aboutissant au concept de "port propre et accueillant".
- Les actions d'amélioration ressortant du diagnostic : . amélioration de l'environnement : qualité des eaux, rejets, services ;. amélioration de l'accueil et de l'animation: Point-Passion-Port (structure d'accueil située sur le port de plaisance destinée à l'information et à l'offre d'une gamme de produits de loisirs nautiques et de services aux plaisanciers), capitainerie, sanitaires. . . ;. actions sur l'urbanisme et les paysages (végétalisation, aménagement des terre-pleins, promenades piétons, liaison au front de port. . .) ;. aménagement d'anciens ports de pêche en ports de plaisance.

Bénéficiaires : Les communes et les organismes concessionnaires d'un port de plaisance.

Modalités de l'aide :

- Diagnostics "qualité du port" : 50 % maximum d'une dépense subventionnable de 23 000 € TTC ou HT suivant que le bénéficiaire récupère ou non la TVA ; Actions d'amélioration : 30 % avec une subvention maximale de 45 000 € HT par opération. Plafond de l'aide régionale : 90 000 € HT par port pour une période de 3 années. Déplafonnement de cette aide au cas par cas pour des très grands ports en cours de restructuration.

Constitution de dossier :

- Délibération du maître d'ouvrage et attestation certifiant que l'opération a été inscrite à son budget. Note de présentation du projet, plan de situation, plan détaillé du projet. Devis descriptif et estimatif des travaux. Echancier de réalisation. Plan de financement ; Dossier présentant le fonctionnement de l'ensemble du port avec un plan général de l'équipement, photographies couleurs ; Pour le diagnostic, le cahier des charges de l'étude et l'organisme qui sera chargé du travail.

Retrait et dépôt du dossier

Le dossier est à adresser en un exemplaire à :

M. le Président du Conseil régional, 283 avenue du Général Patton, CS 21105, 35711 Rennes Cedex 7

Contact : servicetourisme@region-bretagne

AIDES DEPARTEMENTALES – ILLE ET VILAINE : Ports de plaisance NATURE OPERATION

- Equipements portuaires de type postes d'amarrage et d'équipements terrestres.

Exclus : l'entretien courant et le fonctionnement.

Préalable : programme technique d'aménagement

Bénéficiaires : Maîtrise d'ouvrage : communes, structures intercommunales

Modalités :

- Poste d'amarrage, mouillage par évitage : montant HT des travaux plafonnés par poste à 460 euros - taux de subvention 25 % - Plafond de subvention pour une année déterminée 9 200 euros. Mouillage par embossage : montant HT des travaux plafonnés par poste à 920 euros - taux de subvention 25 % - Plafond de subvention pour une année déterminée 18 500 euros. Ponton : montant HT des travaux plafonnés par poste à 1 850 euros - taux de subvention 25 % - Plafond de subvention pour une année déterminée 37 000 euros. Equipements terrestres, cales, débarcadères, terre-pleins, petits locaux, annexes : montant HT des travaux plafonnés par poste à 122 000 euros - taux de subvention 25 % - Plafond de subvention pour une année déterminée 30 500 euro

Constitution de dossier :

Pour l'instruction de la demande :

- la demande de subvention : délibération de la collectivité un dossier financier et technique par catégorie d'ouvrage le plan de financement Pour le paiement de la subvention :
- le décompte des dépenses effectuées visé par la collectivité et certifié par le comptable public

Retrait et dépôt du dossier

Pôle routes, infrastructures et environnement - Direction de l'environnement et des infrastructures (DEI) - Service infrastructures - Tél. 02 99 02 36 91

Référence : A13

AIDES DEPARTEMENTALES – COTES D'ARMOR : Ports de plaisance

Objectifs : Gagner en qualité d'environnement et de services, jouer la carte économique, miser sur une capacité d'accueil renforcée

Type et domaine d'intervention :

Participation sous forme de subvention au financement des opérations suivantes :

- Création et adaptation des moyens et des services :
Amélioration des équipements techniques, équipements d'accueil (capitainerie, stationnement, sanitaires,...) des équipements de sécurité et pour l'information des usagers
- Amélioration des pratiques d'entretien des navires
 - Initiation d'une campagne d'information sur le littoral et les ports
 - Incitation pour une démarche "ports propres" auprès des 17 ports départementaux
 - Réalisation ou adaptation d'aires de carénage
- Création d'espaces professionnels dédiés au nautisme
- Initiation d'une conférence inter ports
 - Amélioration des liaisons port – ville
 - Animations nautiques
- Amélioration de l'image du nautisme et de l'information sur les installations portuaires
 - Communication et élaboration de supports sur la plaisance ;
 - Etude de faisabilité d'un site Internet ;
 - Pose de bornes interactives
- Aides aux projets d'envergure
- Soutien aux extensions légères
- Amélioration des zones de mouillages
- Création de parcs à bateaux et ports à sec

Bénéficiaires : Les communes et les organismes concessionnaires d'un port de plaisance. **Modalités de l'aide :**

- Création et adaptation des moyens et des services : 15% des opérations
- Amélioration des pratiques d'entretien des navires
 - Initiation d'une campagne d'information sur le littoral et les ports : 100% des opérations
 - Incitation pour une démarche "ports propres" auprès des 17 ports départementaux : 50% des études
 - Réalisation ou adaptation d'aires de carénage : 20% des études – 25% des travaux
- Création d'espaces professionnels dédiés au nautisme : participations au titre du développement économique
- Initiation d'une conférence inter ports :
 - Amélioration des liaisons port – ville : 50 % des études de type plan de référence
 - Animations nautiques : non précisé
- Amélioration de l'image du nautisme et de l'information sur les installations portuaires
 - Communication et élaboration de supports sur la plaisance : 100% de la réalisation
 - Etude de faisabilité d'un site Internet : 100% de la réalisation de l'étude
 - Pose de bornes interactives : 20% de l'installation

- Aides aux projets d'envergure : 20% des travaux et de l'étude
- Soutien aux extensions légères : 20% pour l'étude et 25% pour les travaux
- Amélioration des zones de mouillages : 20% pour l'étude et 25% pour les travaux
- Création de parcs à bateaux et ports à sec : 20% pour l'étude et 25% pour les travaux

Constitution de dossier :

- Délibération de l'assemblée délibérante ;
- Devis descriptif et estimatif
- Plans
- Echancier de l'instruction des travaux et de versement d'aide

Retrait et dépôt du dossier

Direction des infrastructures et des transports – service mer

Conseil Général des Côtes d'Armor – 3, place du général de Gaulle – 22000 Saint-Brieuc

Tel : 02.96.62.63.73 – fax : 02.96.62.63.25

AIDES DEPARTEMENTALES – FINISTERE : Ports de plaisance

Objectifs : Amélioration de l'accueil et de l'environnement dans les ports de plaisance.

Type et domaine d'intervention :

Participation sous forme de subvention au financement des opérations suivantes :

- Amélioration de l'environnement :
 - La qualité et le rejet des eaux (eaux noires, grises), le traitement des eaux de carénage, déchetteries,...
 - La végétalisation, l'aménagement des terre-pleins, le stationnement, la voirie, l'éclairage public, la signalétique, l'intégration des annexes...
- Amélioration de l'accueil et du passage :
 - Les capitaineries, sanitaires, équipements pour personnes handicapées ;
 - Stations de carburant, services administratifs de sécurité, d'accueil et d'informations nautiques
- Accompagnement des nouvelles formes de pratiques :
Réalisation d'un aménagement global respectueux de l'environnement (rampes de mise à l'eau, zones de stockage, parking, ...°
- Travaux d'aménagement liés à la reconversion à la plaisance d'anciens ports de pêche ou de commerce
- Amélioration des profondeurs :
 - Etudes relatives aux opérations d'amélioration des profondeurs (analyse des sédiments, traitement...)
 - Equipements de dragage si l'acquisition est effectuée dans un cadre mutualisé
- Valorisation du patrimoine portuaire ancien :
Restauration de cales, de quais, de môles anciens...
- Etudes relatives à l'organisation de mouillages

Bénéficiaires : Les communes, groupements de communes et les organismes concessionnaires d'un port de plaisance. **Modalités de l'aide :** taux plafonnés à la participation du maître d'ouvrage

- Amélioration de l'environnement : **30% HT**
- Amélioration de l'accueil et du passage : **30% HT et 10% HT pour les stations carburant**
- Accompagnement des nouvelles formes de pratiques : **30 % HT**
- Travaux d'aménagement liés à la reconversion à la plaisance d'anciens ports de pêche ou de commerce : **20 % HT maximum**
- Amélioration des profondeurs : **40 % HT pour les études, au cas par cas pour le matériel**
- Valorisation du patrimoine portuaire ancien : **50% HT**
- Etudes relatives à l'organisation de mouillages **40% HT**

Constitution de dossier :

- Dossier technique "avant projet" pour instruction
- Engagement financier du maître d'ouvrage
- Engagement du maître d'ouvrage de réaliser les travaux l'année considérée

Retrait et dépôt du dossier

Monsieur le Président du Conseil général
Direction du développement économique et international (DDEI)
32, boulevard Dupleix – 29196 Quimper cedex

AIDES DEPARTEMENTALES – MORBIHAN : Ports de plaisance Dispositif général non connu

AIDES DE L'AGENCE DE L'EAU LOIRE-BRETAGNE : Ports de plaisance

E. NATURE OPERATION :

Intervention financière de l'agence de l'eau pour améliorer la qualité des eaux des ports de plaisance

Type et domaine d'intervention :

Participation sous forme de subvention au financement des opérations suivantes :

- Les études :
 - études d'environnement
 - diagnostic des réseaux de eaux pluviales et eaux usées
 - étude spécifique déchets dangereux

- Les travaux :
 - Systèmes de récupération des eaux usées de bateaux (tuyaux et pompes)
 - Pré traitement des eaux de ruissellement des aires de carénage (débourbeur, déshuileur)
 - Optimisation des réseaux d'assainissement
 - Local de collecte des déchets toxiques
 - Aide au transport et à l'élimination des déchets toxiques pâteux et liquides

- Formation et information :
 - Produits et campagne de communication

Bénéficiaires : non précisé

Modalités :

- Les études : aide de financement à hauteur de 50% (plafonds non précisés)

- Les travaux : aide au financement à de 18% à 50% selon les types de travaux (plafonds non précisés)

- Formation et information : aide de financement à hauteur de 30% (plafonds non précisés)

Constitution de dossier : non précisé

Contact :

Agence de l'eau Loire-Bretagne – 1, rue Eugène Varlin – BP 40521 – 44105 Nantes cedex 04
Tel : 02 40 73 72 93

"Dynamique et Environnement des ports de plaisance de Bretagne"

Rapport d'étape – septembre 2004

Elaboration et rédaction : Virginie BROQUET - LETELLIER

Association des Ports de Plaisance de Bretagne – capitainerie du Kernevel – 56 260 LARMOR PLAGE