

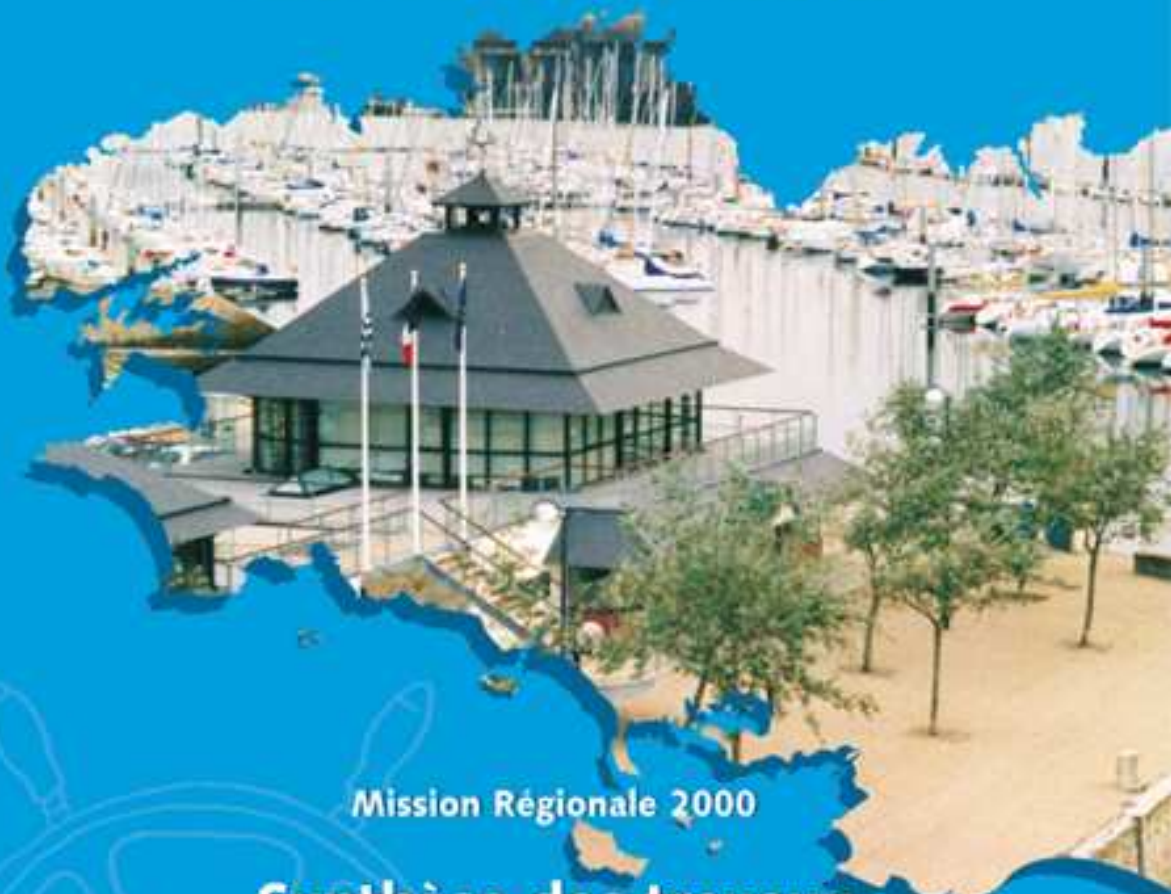


APPB
PORTS ET MOUILLAGES DE BRETAGNE



La plaisance en Bretagne

PORTS ET MOUILLAGES



Mission Régionale 2000

Synthèse des travaux Propositions

Octobre 2001



SOMMAIRE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION DE LA MISSION RÉGIONALE 2000.....	2
1. LA MISSION RÉGIONALE "PORTS DE PLAISANCE"	3
2. LES RÉSULTATS DE LA MISSION.....	5
3. DÉROULEMENT DE LA MISSION	7
4. DÉFINITIONS UTILISÉES ET ÉLÉMENTS DE MÉTHODE	9
5. CONTENU DE LA SYNTHÈSE.....	13
6. CONTENU DES ANALYSES PAR BASSIN.....	14
PREMIÈRE PARTIE – L'INVENTAIRE RÉGIONAL	15
1. LES CAPACITÉS D'ACCUEIL	16
2. L'ACTIVITÉ DES PORTS	22
3. L'ÉCONOMIE DES PORTS DE PLAISANCE	28
ANNEXE – CAPACITÉS ET PASSAGES PAR PORT	33
CARTOGRAPHIE	40
DEUXIÈME PARTIE – AXES DE TRAVAIL.....	45
1. SATURATION DES PORTS ET MOUILLAGES.....	50
2. ACCUEIL DE L'ESCALE.....	46
3. SERVICES, PLATE-FORMES TECHNIQUES ET GESTION DES TERRE-PLEINS.....	53
4. SITUATION ÉCONOMIQUE ET DURABILITÉ DES PORTS	55
5. ENVIRONNEMENT DES PORTS ET MOUILLAGES.....	56
6. SÉCURITÉ	58
7. DRAGAGES	60
8. CONCLUSIONS – DE NECESSAIRES PARTENARIATS.....	62

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

MISSION RÉGIONALE 2000 **PORTS ET MOUILLAGES BRETONS**

1. LA MISSION RÉGIONALE "PORTS DE PLAISANCE"

L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne a été créée en 1993 pour fédérer les ports de plaisance bretons, les représenter au niveau régional et départemental, et animer des actions collectives.

Membre de la Fédération Française des Ports de Plaisance, elle y représente les ports bretons.

Parmi ses objectifs, elle a souhaité établir une base de données sur les ports de plaisance, sur l'impact de leur activité dans la filière nautique régionale, et également sur leur place dans le tourisme breton.

En 1994, un premier travail réalisé à sa demande par le bureau d'études breton ACT-OUEST pose les bases d'un premier inventaire des capacités, des équipements et des activités portuaires.

L'hétérogénéité des équipements d'accueil de la plaisance et leur saturation sont déjà mis en lumière.

À la suite de ce constat, et pour permettre aux ports de plaisance de situer pleinement leur rôle dans l'offre touristique et de loisirs, la Région Bretagne décide, en 1996, d'accompagner l'effort d'investissement des ports bretons à partir du concept "ports propres et accueillants".

La charte qualité définie par l'APPB et le Conseil Régional et suivie par les Conseils Généraux prévoit un soutien financier :

- aux études "diagnostic" permettant de proposer des actions hiérarchisées
- aux actions pour l'environnement, la maîtrise des pollutions et nuisances, la sécurité
- au développement des services d'accueil et des animations
- aux actions paysagères et d'intégration urbaine

A ce jour 87 actions ont été entreprises dans ce cadre et 15 MF ont été octroyés par la Région.

Dans la ligne de cette initiative, plusieurs régions ont aussi mis en place des politiques d'aides tournées plus précisément vers la qualité et la protection de l'environnement des ports (Région Languedoc-Roussillon, Provence Alpes Côte d'Azur...).

Après 5 années, l'ensemble des acteurs de la filière bretonne a souhaité réaliser un nouvel état des lieux et repérer les points forts et les points faibles de la plaisance bretonne et de ses équipements d'accueil.

Cela a été l'objet de la mission régionale d'évaluation des ports et équipements pour la plaisance, réalisée par l'APPB, avec le soutien du Conseil Régional, et des Conseil Généraux des Côtes d'Armor, du Finistère et du Morbihan.

Ce travail s'est poursuivi pour identifier et préciser les axes de développement possibles, et les actions d'amélioration des structures d'accueil.

Pour la première fois, l'état des lieux présenté ne se cantonne pas aux ports de plaisance, mais tient compte de l'offre correspondant aux nombreux mouillages de notre région, dont l'importance, les problèmes et les interactions avec les ports, ne peuvent être ignorés.

2. LES RÉSULTATS DE LA MISSION

La mission régionale d'évaluation des ports et équipements pour la plaisance a abouti à la constitution d'une base de données sur les ports et mouillages, qui permet de fournir différents éléments :

- ❶ **La base de données**, elle-même constituée de fichiers informatiques, par port, mouillage identifié, et par bassin. Cette base de donnée a été constituée à partir des questionnaires "ports" et des questionnaires "mouillages", elle est très détaillée. Il est proposé d'en assurer ultérieurement la mise à jour à l'aide d'un questionnaire simplifié, sur les indicateurs principaux, afin d'obtenir un outil de mesure de l'évolution des équipements de l'activité plaisancière, et de leur impact économique, qui pourrait être mis à jour tous les deux ans par exemple.
- ❷ **Des analyses détaillées par bassin de navigation.**

Pour faire une analyse la plus proche des réalités géographiques et pratiques de l'activité de notre littoral, le choix d'analyse s'est porté sur un découpage de la Bretagne par zones de navigation.

Quinze bassins de navigation ont été déterminés à partir de pratiques plaisancières homogènes, des obstacles géographiques (obstacles à la navigation) et la prise en compte d'une cohérence de bassin.

Par rapport à des études antérieures il s'agit de "micro-bassins", la distance maximum d'un point à un autre du bassin étant d'environ 15 miles marins.

Chaque bassin a été analysé selon le même schéma :

Capacités : Offre

L'activité : niveaux d'occupation, accueil du passage, listes d'attente

Les équipements : niveau d'équipement, carences

Les problèmes : conditions d'exploitation

Les projets : augmentations de capacités, amélioration des structures

Les chiffres clef : Poids économique

Les bassins sont les suivant :

- Baie de Saint-Malo : Cancale - Fréhel
- Baie de Saint-Brieuc : Fréhel – Héaux de Bréhat
- Côte de granit rose : Héaux de Bréhat – Sept îles
- Baie de Lannion : Sept îles – pointe de Primel
- Baie de Morlaix : Pointe de Primel – île de Batz
- Côte sauvage : Île de Batz – île Vierge
- Côte des abers : Île Vierge – Chenal du Four
- Rade de Brest : Chenal du Four – Pointe de Penhir
- Baie de Douarnenez : Pointe de Penhir – Pointe du Raz

- Baie d'Audierne : Pointe du Raz – Pointe de Penmarch
- Bassin des Glénan : Pointe de Penmarch – pointe de Trévignon
- Côte des rias : Pointe de Trévignon – Pointe du Talut
- Groix – Rade de Lorient : Pointe du Talut – Barre d'Étel
- Baie de Quiberon – Golfe : Barre d'Étel – Pointe de Penvins
- Baie de Vilaine : Pointe de Penvins – Pointe du Castelli.

Pour chacun des bassins analysés, un document autonome a été produit et sera disponible et distribué par souscription auprès de l'APPB.

- ③ **Cette synthèse** qui représente les grands indicateurs physiques, économiques et représentatifs de l'activité des ports et équipements, accompagnés des conclusions et analyses qui peuvent en être issues sur les grands thèmes stratégiques pour la filière :

- réponses aux saturations et optimisation de l'usage des ports ;
- promotion de la croisière et amélioration de l'accueil des escales et des services dans les ports bretons ;
- protection de l'environnement, et actions spécifiques d'équipement, de mise aux normes, et d'amélioration de la qualité des ports ;
- optimisation de la gestion littorale par bassin, ports et mouillages ;
- problèmes techniques, réglementaires et financiers des ports, notamment liés aux dragages.

3. DÉROULEMENT DE LA MISSION

La mission s'est déroulée du 1^{er} mars 2000 au 31 août 2001.

Première phase : enquête

Près d'une année a été nécessaire pour réaliser cette partie de la mission, et plus de 200 entretiens avec les élus et techniciens responsables de port.

Élaboration de deux questionnaires : l'un à destination des ports et l'autre à destination des mouillages.

Le premier questionnaire avait pour but de réaliser un inventaire exhaustif de la capacité des ports, de leur activité, de leurs équipements et de leur condition d'exploitation (difficultés, poids économique, capacité d'investissement...).

Il a été adressé à 94 ports (gestionnaires et/ou concessionnaires) et suivi d'autant de rendez-vous. Cette méthode a permis d'atteindre le niveau de fiabilité et d'exhaustivité souhaité dans la collecte d'information et d'obtenir par la conduite des entretiens des appréciations supplémentaires sur les conditions d'exploitation et les projets.

Par sa présence sur chaque site enquêté, l'APPB a également pu informer au mieux les responsables portuaires sur ses actions et celles de la Région.

Le second questionnaire a été adressé à 145 gestionnaires de mouillages puis administré de la même façon que pour les ports. Pour la première fois une enquête menée au niveau régional avait pour ambition d'évaluer les capacités, le niveau d'équipement et l'activité des mouillages.

Les structures prises en compte sont essentiellement les AOT¹ groupées octroyées par la DDE soit à une commune, soit à une association selon un cahier des charges et une durée d'exploitation définie.

Les AOT individuelles ont été dénombrés sur la majeure partie du littoral par les services de la DDE. Concernant les mouillages non autorisés (mouillages sauvages) un certain nombre d'estimations nous ont été données mais il est nécessaire de rester prudent sur ce point.

Malgré un questionnaire simplifié, la recherche des interlocuteurs et la collecte des informations sur les mouillages s'est révélée difficile. Les résultats obtenus sur l'activité sont faibles et n'ont pas permis une étude poussée. En revanche, les capacités et le niveau d'offre sont dorénavant identifiés.

¹ A.O.T. : autorisation d'occupation temporaire du domaine public. Cette autorisation peut être octroyée à titre individuel à un particulier (AOT individuelle) ou peut concerner un nombre X de mouillages sur une zone déterminée (AOT groupée)

2ème phase :

Dépouillement des données à partir des éléments de base choisis en fonction des axes d'analyse retenus à savoir : les capacités, l'activité, le niveau d'équipement, les problématiques d'exploitation, les projets, le poids économique.

La méthode de travail, le calendrier et les axes d'analyse ont été contrôlés à intervalle régulier par un groupe de travail formé de techniciens de l'APPB.

4. DÉFINITIONS UTILISÉES ET ÉLÉMENTS DE MÉTHODE

4.1. CAPACITES - PORTS ET MOUILLAGES.

Pour obtenir un chiffrage précis des capacités d'accueil, les ports et mouillages ont été contrôlés à partir de toutes les sources disponibles : annuaires, études antérieures, listes DDE, sources départementales.

La catégorie "ports" regroupe les structures faisant l'objet d'une concession portuaire, que ce soient des ports communaux, départementaux, voire nationaux.

La catégorie "mouillages organisés" regroupe les zones faisant l'objet d'AOT groupées.

Cette règle de répartition n'a pas toujours été facile à appliquer. Certains ports (concession) ont dû être classés avec les mouillages, lorsque leurs caractéristiques (pas de gestionnaire actif, pas de budget annexe, pas d'équipement collectif, pas d'activité de passage) ne permettaient pas de constituer la base de données.

Pour les mouillages, on ne peut être assuré de l'exhaustivité. Il est parfois difficile de faire la différence entre AOT groupées et gérées, des AOT individuelles dont les bénéficiaires sont regroupés en "association ou groupe de pression de fait", et même de certaines concentrations de mouillages sauvages.

En tous cas, la mission montre l'importance des diverses catégories d'équipements et les problèmes qui y sont attachés.

4.2. TYPES DE PLACES ET TYPES D'OFFRES.

L'analyse a distingué, pour les équipements d'accueil :

- les places à quai
- les places sur ponton - en pleine eau ou en bassin
- les places sur bouées - en pleine eau ou en bassin
- les places d'échouage (sur bouées très majoritairement).

Cet ensemble de postes d'amarrage constitue l'offre maritime du bassin, présentée en trois catégories :

- **l'offre dite maximum** :
poste d'amarrage à protection **et** accessibilité permanente
- **l'offre dite intermédiaire** :
poste d'amarrage à protection **ou** accessibilité permanente
- **l'offre dite minimum** :
poste d'amarrage à protection **et** accessibilité **non** permanente.

Ceci caractérise la nature de l'amarrage, et non les services et équipements associés.

4.3. TYPES D'ACTIVITES ET DE CONTRATS.

L'occupation des ports distingue :

- **les contrats** : locations annuelles, locations de longue durée, amodiations et contrats professionnels, contrats divers ;
- **le passage**, correspondant aux occupations de courte durée hors contrats (facturation à la journée). Il est caractérisé par le nombre de bateaux en escale, le nombre de nuitées, et la durée moyenne des escales.

4.4. LES TAILLES DE BATEAU.

Les caractéristiques d'occupation des ports font référence aux tailles de bateau.

L'indicateur principal est la longueur observée selon 5 catégories (-6 m, 6-8 m, 8-10 m, 10-12 m, +12 m). Les synthèses distinguent souvent :

- les petites unités de -6 m (utilisant les solutions alternatives de stationnement à terre et mouillages) ;
- les grandes unités de +10 m (services portuaires quasi nécessaires) ;
- les unités moyennes de 6 à 10 m.

4.5. LES LISTES D'ATTENTE.

Pour la première fois, l'indicateur "**liste d'attente**" a été observé sur l'ensemble des ports bretons et ceci fournit une information très importante.

Cela dit, la signification de la liste d'attente doit être considérée avec prudence, pour les raisons bien connues :

- certains plaisanciers inscrits en liste d'attente ne transformeront pas l'intention en location ;
- certains sont inscrits dans plusieurs ports voisins ;
- toutes les LA ne sont pas mises à jour annuellement ou semestriellement.

À l'inverse, dans les zones de forte pression, une partie de la demande latente ne s'exprime pas devant l'importance des délais d'attente.

Pour exprimer la prudence nécessaire, les totaux de listes d'attente par besoin ont été "corrigés". **Le total corrigé** fait l'objet d'un abattement de 15 % pour les + 6 m, pour faire la part des éventuels doublons.

Pour les petites unités, d'usage local, cette prudence ne se justifie pas.

4.6. LES PRESSIONS DE LA DEMANDE.

Les rapports et synthèses font état de la pression de la demande sur les ports :

- le rapport entre le nombre de contrats et le nombre de places offertes par port, ou **ratio d'occupation résidents** caractérise déjà l'occupation des ports ;
- la **pression du passage** a été calculée comme : nombre de bateaux de passage / nombre total de places de port. Ce ratio n'est pas un taux d'occupation, mais permet la comparaison des pressions de port à port ;
- **prévision à 10 ans** : la synthèse présente une réflexion prospective sur l'évolution de la demande. Comme toute prospective, il s'agit de disposer d'ordres de grandeur et d'une réflexion sur les déterminants de l'évolution.

4.7. IMPACTS ECONOMIQUES - CHIFFRES CLES.

L'importance économique des ports est un sujet central. Plusieurs types d'informations et d'indicateurs ont été rassemblés ou établis, principalement pour les ports, les mouillages n'ayant pas de comptes d'exploitation.

- ❶ Pour l'économie des exploitations portuaires :
 - **l'emploi** direct dans les ports : personnel d'exploitation exprimé en ETP (équivalent temps plein) ;
 - **les données d'exploitation** des ports : types de recettes, grands types de charges directes qui permettent de mesurer les conditions d'exploitation et d'équilibre ;
 - **les investissements réalisés** les 4 dernières années.
- ❷ Pour l'économie indirecte par les ports, deux types d'indicateurs ont été utilisés, sur deux des aspects importants de l'impact économique de la plaisance :

Les chiffres d'affaires induits par les escales, évalués à 1.000 F / bateau, par première nuitée, et 200 F par nuitée ultérieure dans un même port.

L'activité **des professionnels du nautisme**, chiffré à partir d'un ratio régional de 8 emplois / 100 bateaux (ports et mouillages organisés), l'ensemble étant recoupé au niveau régional : 4.600 emplois dans la filière, 4.180 réaffectés en fonction des capacités (51.000 places de ports et mouillages).

- ③ Les évaluations économiques "induites" restent évidemment indicatives, et sujettes à des sur ou sous-estimations par zone. Elles ignorent en tous cas :
- l'effet économique lié à l'attraction de nouveaux résidents et aux relocalisations d'activités et de dépenses correspondantes ;
 - l'effet d'animation sur le tourisme terrestre que peuvent connaître des sites portuaires de qualité.

5. CONTENU DE LA SYNTHÈSE

La synthèse présente ci-après :

- 5.1. Une série de résultats globaux pour la région, par département et ou bassins, sur :
 - les capacités d'accueil et leur évolution
 - l'occupation des ports et les activités correspondantes (flottes, passage)
 - les saturations, listes d'attentes, pressions de la demande
 - l'économie portuaire et les impacts induits.

- 5.2. Une série d'analyses sur la nature et l'importance des problèmes dans la région Bretagne, et la proposition d'axes de travail et possibilités d'actions, notamment sur :
 - l'importance du "parc portuaire breton" dans le tourisme et l'équipement régional ;
 - les situations de saturation et les types de réponses à rechercher, notamment dans l'optimisation de l'usage des ports existants ;
 - l'aménagement et l'utilisation des espaces terrestres autour des ports, en particulier pour l'exercice des activités économiques associées (professionnels du nautisme et du tourisme) ;
 - la promotion de la mobilité des bateaux, le développement des croisières et de l'accueil en Bretagne, l'intérêt de la mise en réseau des ports ;
 - différents aspects concernant la sécurité ;
 - les questions de qualité et d'environnement, notamment dans le cadre de la démarche régionale "ports propres et accueillants", notamment pour mettre un accent portuaire sur ces aspects et pour identifier les problèmes spécifiques de mises aux normes "anti-rejets", et de traitement des questions de dragages.

Cette synthèse fera l'objet d'une première série de débats lors de la journée de travail organisée à Perros-Guirec le 5 octobre 2001.

6. CONTENU DES ANALYSES PAR BASSIN

Une **analyse par bassin** a été effectuée.

15 fiches d'analyses ont été établies par la mission régionale. Elles seront mises à disposition des acteurs locaux après validation par le Comité de pilotage de la mission.

Elles contiennent les éléments principaux suivants, pour chaque bassin :

- ❶ **L'inventaire des ports et mouillages** avec indication par port et mouillage des capacités d'accueil par type et les totaux par bassin.
- ❷ **Le descriptif de l'activité des ports.**
Contrats résidents : répartition par taille des bateaux et par type d'occupation, ratios d'occupation.

Passage : nombre de bateaux, nuitées, durées moyennes, pression du passage.
- ❸ **Listes d'attente.**
Données par port - répartition par taille - longueur moyenne - pression de la demande par type d'offre.

Estimation de la croissance de la demande à 10 ans.
- ❹ **Inventaire des équipements.**
Inventaire détaillé par port des équipements disponibles.
- ❺ **Analyse des problèmes rencontrés.**
Analyse par thèmes (exiguïté des TP, entretien, problèmes administratifs et financiers, problèmes relatifs à l'environnement).
- ❻ **Inventaire des projets** par port : extensions, améliorations.
- ❼ **Indicateurs économiques.**
Indicateurs d'exploitation et d'investissements.
→ chiffres clés sur l'économie induite.
- ❽ **Tableaux synthétiques sur le bassin.**
+ carte de localisation des ports et mouillages (sur base numérisée fournie gracieusement par le SHOM).

P R E M I È R E P A R T I E

MISSION RÉGIONALE 2000 PORTS ET MOUILLAGES BRETONS

L'inventaire régional

1. LES CAPACITÉS D'ACCUEIL

1.1. CAPACITES D'ACCUEIL PAR TYPE².

Bassin	Chiffres 99		Estimation 98	Total capacités autorisées	Mouillages sauvages	
	Places de port	Mouillages organisés	AOT individuelles			
Baie de Saint-Malo	4317	3366	327	8010	100	
Baie de Saint-Brieuc	3575	849	800	10797	nc	
Côte de granit rose	2490	983			nc	
Baie de Lannion	1053	1047			nc	
Baie de Morlaix	872	638	254	1764	535	
Côte sauvage	420	534	32	986	775	
Côte des Abers	866	1413	171	2450	900	
Rade de Brest	1936	1439	279	3654	1200	
Baie de Douarnenez	1491	80	10	1581	70	
Baie d'Audierne	520	197	1	718	45	
Bassin des Glénan	5429	340	310	6079	410	
Côte des Rias	1662	593	103	2358	400	
Groix-Rade de Lorient	2093	766	390	3249	412	
Baie de Quiberon-Golfe	4612	5408	1255	11275	nc	
Baie de Vilaine	1689	1040	245	2974	nc	
TOTAL	33025	18693	4177	55895	4847	60742

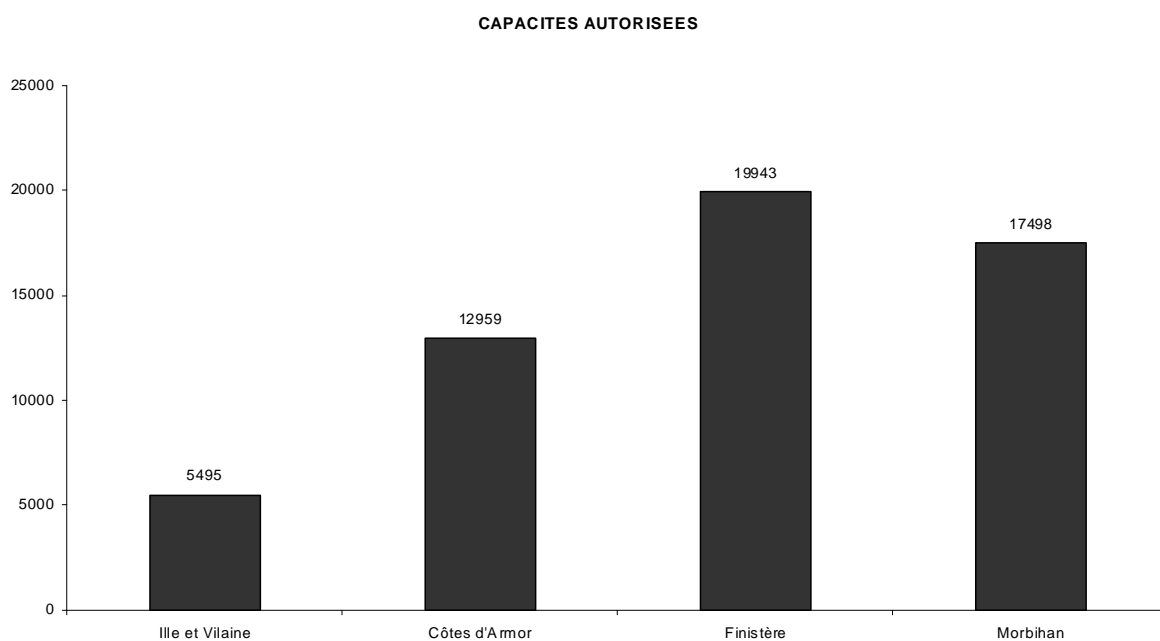
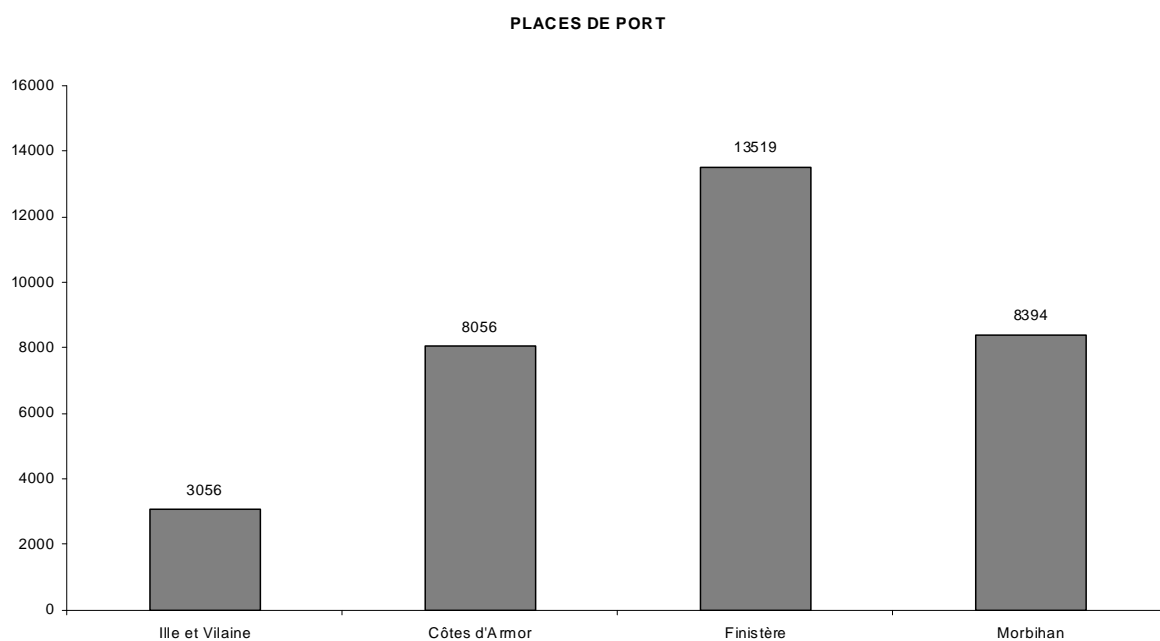
Département	Chiffres 99				Estimation 98		Total capacités autorisées	Mouillages sauvages connus	total
	Places de port		Mouillages organisés		AOT individuelles				
Ille et Vilaine	3056	9%	2112	22%	327	8%	5495	100	5595
Côte d'Armor	8056	24%	4103	22%	800	19%	12959	nc	12959
Finistère	13519	41%	5264	28%	1160	28%	19943	4335	24278
Morbihan	8394	25%	7214	39%	1890	45%	17498	nc	17498
TOTAL	33025		18693		4177		55895	4435	60330

La capacité d'accueil maritime de la plaisance en Bretagne apparaît ainsi à **56.000 places de ports et mouillages autorisés** (données 99 et 98), dont 33.000 places de port (95 ports), et 19.000 places de mouillages organisés (145 mouillages).

Les mouillages sauvages mentionnés sont issus d'estimations partielles (manque les Côtes d'Armor et une grande partie du Morbihan et difficulté d'effectuer un comptage exact). On peut donc valablement penser que leur nombre est sous évalué. La capacité totale d'accueil avec ces mouillages sauvages doit être de l'ordre de **65.000 places**.

² Voir carte n°1

La répartition par département :



1.2. REPARTITION DES CAPACITES PAR QUALITE D'OFFRE.

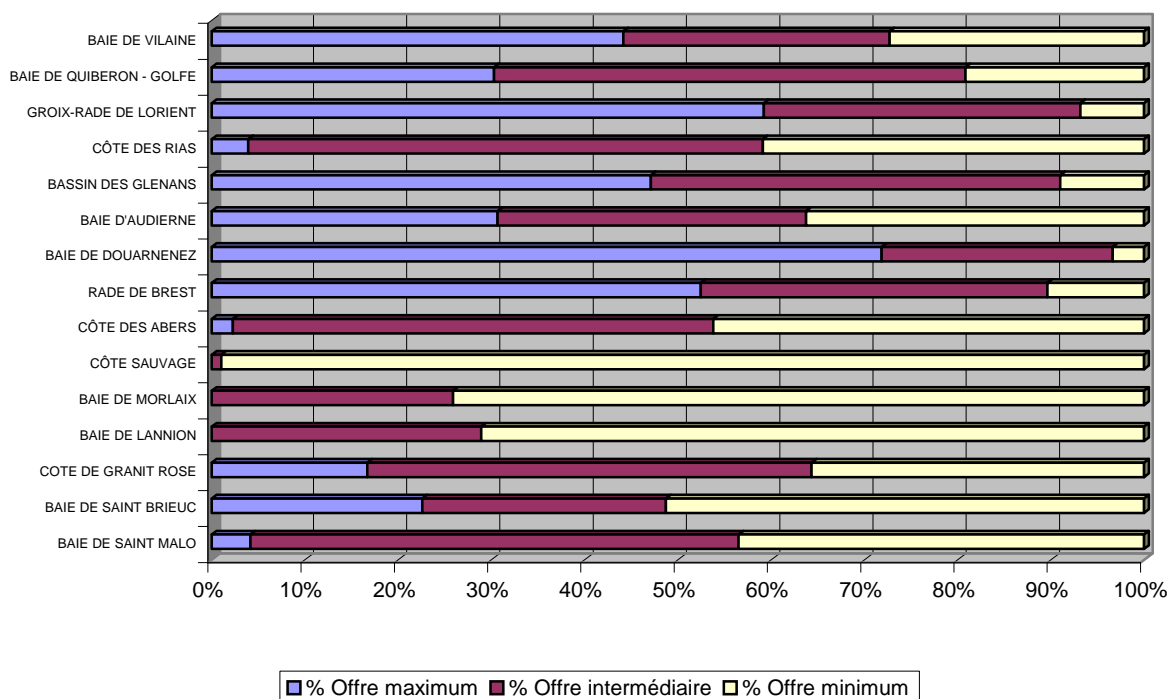
	CAPACITÉ					
	Places ports	Mouillages organisés	nombre de postes	offre maximum	offre intermédiaire	offre minimum
BAIE DE SAINT MALO	4317	3366	7683	320	4023	3340
BAIE DE SAINT BRIEUC	3575	849	4424	1000	1155	2269
COTE DE GRANIT ROSE	2490	983	3473	580	1655	1238
BAIE DE LANNION	1053	1047	2100	0	607	1493
BAIE DE MORLAIX	872	638	1510	0	391	1119
CÔTE SAUVAGE	420	534	954	0	10	944
CÔTE DES ABERS	866	1413	2279	52	1174	1053
RADE DE BREST	1936	1439	3375	1771	1254	350
BAIE DE DOUARNENEZ	1491	80	1571	1129	389	53
BAIE D'AUDIERNE	520	197	717	220	237	260
BASSIN DES GLENANS	5429	340	5769	2718	2533	518
CÔTE DES RIAS	1662	593	2255	89	1244	922
GROIX-RADE DE LORIENT	2093	766	2859	1693	971	195
BAIE DE QUIBERON - GOLFE	4612	5408	10020	3034	5067	1919
BAIE DE VILAINE	1689	1040	2729	1205	779	745
REGION	33025	18693	51718	13811	21489	16418

Offre maximum : **Accessibilité ET protection permanente**
 Offre intermédiaire : **Accessibilité constante OU protection permanente**
 Offre minimum : **Accessibilité et protection non permanente**
 Mouillages organisés : **AOT groupées délivrée par la DDE ou petits ports gérés comme des mouillages**

	% places de port	% mouillages organisés	nombre de postes	% Offre maximum	% Offre intermédiaire	% Offre minimum
BAIE DE SAINT MALO	56%	44%	7683	4%	52%	43%
BAIE DE SAINT BRIEUC	81%	19%	4424	23%	26%	51%
COTE DE GRANIT ROSE	72%	28%	3473	17%	48%	36%
BAIE DE LANNION	50%	50%	2100	0%	29%	71%
BAIE DE MORLAIX	58%	42%	1510	0%	26%	74%
CÔTE SAUVAGE	44%	56%	954	0%	1%	99%
CÔTE DES ABERS	38%	62%	2279	2%	52%	46%
RADE DE BREST	57%	43%	3375	52%	37%	10%
BAIE DE DOUARNENEZ	95%	5%	1571	72%	25%	3%
BAIE D'AUDIERNE	73%	27%	717	31%	33%	36%
BASSIN DES GLENANS	94%	6%	5769	47%	44%	9%
CÔTE DES RIAS	74%	26%	2255	4%	55%	41%
GROIX-RADE DE LORIENT	73%	27%	2859	59%	34%	7%
BAIE DE QUIBERON - GOLFE	46%	54%	10020	30%	51%	19%
BAIE DE VILAINE	62%	38%	2729	44%	29%	27%
REGION	64%	36%	51718	27%	42%	32%

Commentaire :

La Bretagne Nord offre une qualité d'équipement et d'accessibilité inférieure (peu de ports d'accès permanent) du fait de l'amplitude exceptionnelle des marées. Noter le sous-équipement particulier de la zone Lannion - Abers.

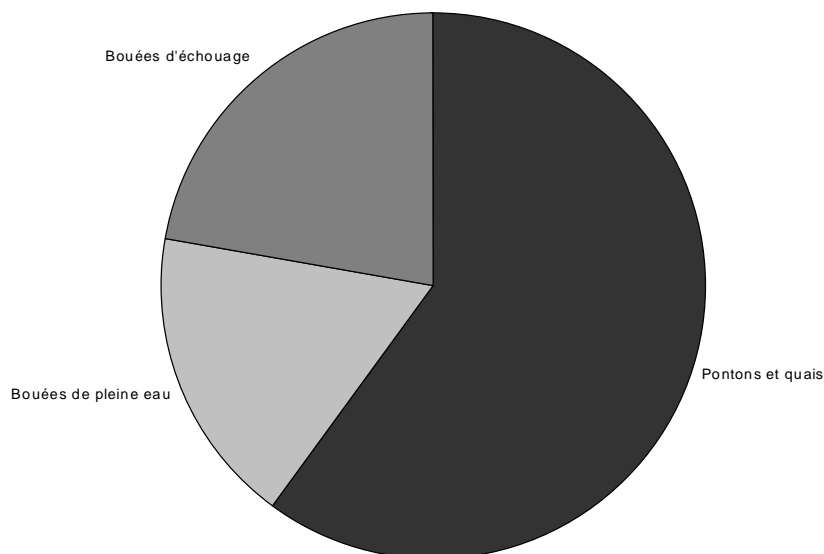


1.3. REPARTITION DES CAPACITES DES PORTS PAR NATURE D'EQUIPEMENT³.

À l'échelon régional, la capacité d'accueil des ports de plaisance se répartit ainsi :

	Capacités	%
Places à quai et ponton pleine eau	13 362	40,4 %
Pontons en bassin	5 939	18,0 %
<i>Sous-total pontons et quais</i>	<i>19 301</i>	<i>58,4 %</i>
Bouées de pleine eau	5 736	17,4 %
Bouées en bassin	882	2,7 %
Bouées d'échouage	7 106	21,5 %
<i>Sous-total bouées</i>	<i>13 724</i>	<i>41,6 %</i>
TOTAL PORTS	33 025	100 %

³ Voir carte n°2



(ports seulement)

La capacité portuaire bretonne n'est qu'à 58 % une capacité "pontons et quais", c'est-à-dire avec **accès direct au bateau**. Les bouées représentent 41,6 % de la capacité, dont la moitié de bouées d'échouage.

Sur l'ensemble ports et mouillages, la part des bouées devient dominante, environ les **2/3 de la capacité**.

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 %

1.4. L'EVOLUTION DES CAPACITES.

Quelques recoupements peuvent être faits entre l'inventaire 2000 (données 1999) et les inventaires antérieurs (inventaire APPB, inventaire CEP - FFPP) qui portaient sur les ports de plaisance. Ces recoupements sont incomplets puisque la base 1999 est plus large (toutes concessions).

Les extensions de capacités repérées portent sur 1500 places depuis 1993. Compte tenu des extensions réalisées dans les ports sur bouées, c'est sans doute 2000 à 2500 places qui ont été créées dans les ports bretons en 6 ans, soit par rapport à la capacité actuelle, de 6 % à 7,5 % de la capacité actuelle.

Depuis 6 ans, **la capacité portuaire bretonne a très peu évolué**, de l'ordre de 1 % par an en moyenne.

On ne dispose pas d'information fiable sur l'évolution des mouillages, l'observation montrant cependant qu'il y a **forte pression sur l'occupation de l'espace** et certainement progression du nombre et de la superficie occupée par les mouillages.

2. L'ACTIVITÉ DES PORTS

Les renseignements obtenus au niveau des concessions portuaires permettent d'analyser l'activité des ports par les bateaux "résidents" (contrats) et par les bateaux de passage.

Une approche exhaustive des listes d'attente a aussi été faite.

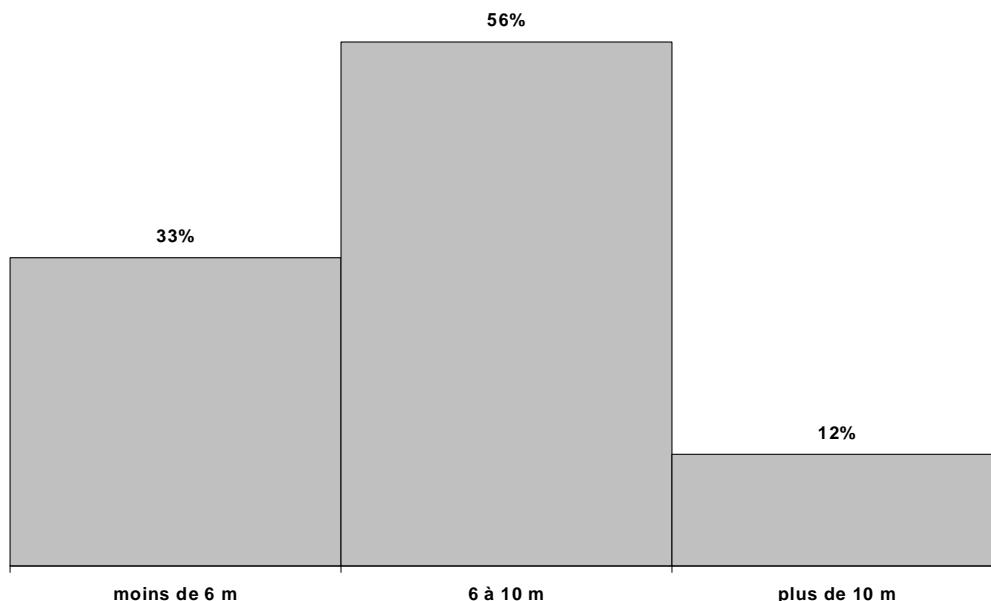
La même analyse ne peut être conduite sur les mouillages organisés ou AOT, du fait de l'absence de tenue statistique par les gestionnaires. Mais on peut dire au niveau des mouillages :

- ❶ Qu'ils sont **pleins** en été. En effet, les bouées sont installées par les usagers eux-mêmes, ou en fonction de leur nombre.
- ❷ Qu'ils concernent très majoritairement des petites unités (< 6 m, et proportions de 6 à 8 m de 10 à 30 % selon échouage, rares unités plus importantes).

Pour revenir aux ports de plaisance bretons :

2.1. OCCUPATION DES PORTS PAR LES RESIDENTS.

La répartition par taille des bateaux est la suivante :



Le tiers de la capacité est occupé par de petites unités, et cette proportion est plus forte dans certaines zones (voir tableau ci-après). Baie de Lannion, de Morlaix, Côte Sauvage, Baie d'Audierne, Côte des Rias, généralement les moins bien équipées.

Les grandes unités se concentrent dans les ports importants, à proximité des grandes villes, et zones touristiques fortement résidentielles.

Bassin	Répartition des bateaux résidents			Nombre total d'unités		Rapport Contrat / places de port			
	< 6 mètres	De 6 à 10 mètres	> 10 mètres	Nombre	%				
Baie de Saint-Malo	1513	2108	366	3987	12%	93%			
Baie de Saint-Brieuc	1242	1733	231	3206	10%	90%			
Côte de granit rose	573	1216	311	2100	7%	86%			
Baie de Lannion	604	409	37	1050	3%	111%			
Baie de Morlaix	208	215	47	470	1%	54%			
Côte sauvage	230	151	0	381	1%	94%			
Côte des Abers	285	475	0	760	2%	88%			
Rade de Brest	446	925	204	1575	5%	131%			
Baie de Douarnenez	325	1084	17	1426	4%	96%			
Baie d'Audierne	363	177	2	542	2%	97%			
Bassin des Glénan	1914	2657	98	4669	15%	93%			
Côte des Rias	876	657	33	1566	5%	77%			
Groix-Rade de Lorient	445	1164	292	1901	6%	90%			
Baie de Quiberon-Golfe	1200	3680	1553	6433	20%	151%			
Baie de Vilaine	218	1244	593	2055	6%	140%			
Total	10442	33%	17895	56%	3784	12%	32121	100%	101%

Le nombre de bateaux sous contrat (annuel, longue durée, saisonnier) dans les ports apparaît comme suit :

32.120 bateaux sont recensés dans les ports enquêtés, pour 31800 places de port (quelques non réponses à ces questions).

Le rapport : bateaux sous contrats / places de port est de **101 %**. L'existence de contrats de durée infra annuelle explique les ratios supérieurs à 100 %. Mais ceci témoigne globalement du haut niveau d'occupation des ports par les résidents.

2.2. LE PASSAGE⁴.

La mission a relevé les passages observés dans les ports, en nombre de bateaux et nombres de nuitées, ce qui permet de calculer la durée moyenne des escales.

Ces durées moyennes sont normalement courtes (entre 1 et 4 nuitées) avec un maximum à Morlaix, port d'accessibilité réduite.

La compilation des données portuaires par bassin de navigation donne les indicateurs qui suivent :

218.000 nuitées / bateaux ont été comptabilisées dans les 63 ports de l'enquête, qui ont déclaré des chiffres de passage.

L'observation est sous-estimée, du fait des ports qui ne comptabilisent pas ce passage, faible sans doute, mais existant.

⁴ Voir carte n°3

Avec des équipages moyens sur les bateaux en escale, compris entre 4 et 5 personnes, l'accueil de l'escale dans les ports bretons concerne donc de l'ordre du **million de nuitées en 1999**.

Par comparaison à **l'activité touristiques des hôtels bretons**, qui l'Observatoire Régional chiffre à 5 millions de nuitées / personnes dans la saison, l'accueil en escale des ports bretons en **représenterait de l'ordre de 20 %**.

L'accueil du passage par zone est reflété par le tableau qui suit. Le passage se concentre dans les bassins de croisière agréables, disposant d'îles et de buts de promenade, mais aussi et surtout sur les zones les mieux équipées, le port étant le lieu de services recherché.

Bassin	Capacité des ports	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées	Durée moyenne de l'escale	Pression du passage*
Baie de Saint-Malo	4317	8462	26906	3,18	6,23
Baie de Saint-Brieuc	3575	6321	12746	2,02	3,57
Côte de granit rose	2490	9217	14466	1,57	5,81
Baie de Lannion	1053	3068	4515	1,47	4,29
Baie de Morlaix	872	520	2030	3,90	2,33
Côte sauvage	420	50	50	1,00	0,12
Côte des Abers	866	3304	4960	1,50	5,73
Rade de Brest	1936	8308	12271	1,48	6,34
Baie de Douarnenez	1491	2141	2499	1,17	1,68
Baie d'Audierne	520	1565	1897	1,21	3,65
Bassin des Glénan	5429	10876	25313	2,33	4,66
Côte des Rias	1662	1438	2378	1,65	1,43
Groix-Rade de Lorient	2093	17991	34007	1,89	16,25
Baie de Quiberon-Golfe	4612	33892	67173	1,98	14,56
Baie de Vilaine	1689	3209	6855	2,14	4,06
TOTAL	33025	110362	218066	1,98	6,60

*Pression du passage : nombre de nuitées / nombre de places de port

2.3. LES LISTES D'ATTENTE⁵.

Les listes d'attente expriment la demande actuelle non satisfaite de places de port. Leur signification a été discutée dans la perspective de cette synthèse :

- possibilité de doublons
- réalisation partielle des intentions lors de la mise à disposition des capacités
- mais aussi demandes non exprimées lorsqu'il y a pénurie de longue durée.

Les listes d'attente observées totalisent 9.370 demandes pour 33.000 places de port existantes, soit une **pression** sur l'offre globale de **28.4 %**.

⁵ Voir carte n°4

La répartition des demandes par taille montre :

- 1) Que les demandes existent pour toutes les tailles.
- 2) Qu'elles sont proportionnellement plus importantes pour les grandes tailles, si on se rapproche de la répartition des bateaux résidents.

Répartition par taille	- 6 m	6-10 m	+10 m	Ensemble
Contrats dans les ports	33 %	56 %	12 %	100 %
Listes d'attente	26 %	57 %	17 %	100 %

Le tableau ci-après ventile les listes d'attente observées par bassin de navigation :

- une seule partie du littoral apparaît moins exposée à la pression de la demande, entre la baie de Lannion et la Côte des Abers. Cette faiblesse correspond aussi à l'absence de ports (Finistère Nord) qui ne permet pas à la demande de s'exprimer ;
- toutes les autres zones littorale indiquent chacune des centaines de demandes non satisfaites, avec deux pôles : la Côte Sud, principalement autour du Golfe du Morbihan, et la baie de Saint-Malo.

RÉPARTITION DES UNITÉS EN LISTE D'ATTENTE								
Bassin	Capacité des ports	< 6 mètres	6 à 10 m	> 10 m	nombre total d'unités	Pression sur l'offre portuaire globale	Pression des -6 m	Pression sur l'offre maximum
Baie de Saint-Malo	4317	362	752	137	1251	28,98%	8,39%	49,40%
Baie de Saint-Brieuc	3575	430	241	32	703	19,66%	12,03%	14,40%
Côte de granit rose	2490	172	356	68	596	23,94%	6,91%	30,00%
Baie de Lannion	1053	6	3	0	9	0,85%	0,57%	0,00%
Baie de Morlaix	872	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%
Côte sauvage	420	15	4	0	19	4,52%	3,57%	0,00%
Côte des Abers	866	4	16	2	22	2,54%	0,46%	0,00%
Rade de Brest	1936	104	147	32	283	14,62%	5,37%	15,40%
Baie de Douarnenez	1491	63	120	7	190	12,74%	4,23%	13,10%
Baie d'Audierne	520	13	22	3	38	7,31%	2,50%	17,27%
Bassin des Glénan	5429	161	531	187	879	16,19%	2,97%	23,40%
Côte des Rias	1662	331	238	14	583	35,08%	19,92%	71,90%
Groix-Rade de Lorient	2093	178	496	138	812	38,80%	8,50%	38,30%
Baie de Quiberon-Golfe	4612	548	2243	904	3695	80,12%	11,88%	97,80%
Baie de Vilaine	1689	28	174	87	289	17,11%	1,66%	18,10%
TOTAL	33025	2415 25,78%	5343 57,03%	1611 17,20%	9369 100,00%	28,37%	7,31%	39,75%

2.4. SYNTHÈSE SUR LA PRESSION DE LA DEMANDE.

2.4.1. LES INDICATEURS DE LA PRESSION.

Les différentes informations collectées ont montré la pression de la demande sur les capacités d'accueil portuaires :

- ❶ Taux de remplissage actuel des ports par les résidents voisins de 100 % (point 2.1.).
- ❷ Importance du passage là où il y a une bonne offre de services portuaires. Les 218.000 nuitées de passage s'effectuent majoritairement entre mai et septembre, et principalement en juillet-août (60 à 80 % du passage). Cela utilise dans ces deux mois autour de 3.000 places de port, sur les ports principaux.

Le passage mobilise en moyenne **10 % des capacités en été.**

Ce ratio peut être évidemment beaucoup plus important dans les grands ports d'escale, et notamment dans les ports des îles (Groix, Belle Ile) ou situés aux points de passage (Lézardrieux, Camaret, Aber-Wrac'h).

- ❸ Les listes d'attente expriment la pression de la demande résidente sur les capacités, avec une pression moyenne de l'ordre de 28 %, mais atteignent 80 % dans le Golfe.

2.4.2. L'ÉVOLUTION POSSIBLE.

L'évolution de cette situation va dépendre de l'évolution des marchés et du rapport entre les achats de bateaux (repérés par les immatriculations) et les disparitions de bateaux ou abandons des pratiques (mal connues). Elle va aussi dépendre de l'évolution de l'offre, dont on a vu qu'elle avait été très faible dans les 5 à 6 dernières années.

Pour ce qui concerne les achats, on observe sur les années récentes, depuis 1998, une relance des achats de bateaux, qui, dans les conditions économiques actuelles, laisse prévoir des achats annuels de l'ordre de :

- 4,5 à 5,5 % du parc actif pour les bateaux de -6 m
- 4 à 4,5 % du parc pour les bateaux de +6 m.

La demande réelle va dépendre des disparitions et abandons de pratiques, dont l'observation montre quelles affectent plus rapidement les petites unités (obsolescence plus rapide des coques et moteurs, notamment pneumatiques et hors-bords, et des dériveurs de sport).

Avec des taux d'obsolescence prudents de l'ordre de 5 % du parc (durée de vie 20 ans) pour les petites unités, et de 2 à 3 % pour les grandes (30 ans et plus), les tendances actuelles tendraient, **compte tenu des conditions de saturation de l'offre** :

- à une stabilisation du parc des petites unités (-6 m)
- à la poursuite de la croissance de celui des unités de +6 m.

Pour ces unités de +6 m, caractéristiques de la demande portuaire, ces hypothèses amèneraient à une croissance de la flotte à 10 ans dans les ports de plus de **5.000 unités** pour l'ensemble de la région, augmentant d'autant listes d'attente et pression sur les ports.

Les possibilités de régulations où les effets sur les marchés seront commentés plus loin.

3. L'ÉCONOMIE DES PORTS DE PLAISANCE

3.1. L'EXPLOITATION DES PORTS.

3.1.1. L'EMPLOI.

L'emploi direct observé sur les ports, et exprimé en ETP (équivalents temps plein) apparaît comme suit, par bassin :

Bassin	Capacité des ports	Emplois directs	
		Nombre	%
Baie de Saint-Malo	4317	27,66	0,64%
Baie de Saint-Brieuc	3575	20,83	0,58%
Côte de granit rose	2490	11,5	0,46%
Baie de Lannion	1053	7,0	0,66%
Baie de Morlaix	872	3,0	0,34%
Côte sauvage	420	0,0	0,00%
Côte des Abers	866	3,5	0,40%
Rade de Brest	1936	15,0	0,77%
Baie de Douarnenez	1491	9,33	0,63%
Baie d'Audierne	520	2,5	0,48%
Bassin des Glénan	5429	33,16	0,61%
Côte des Rias	1662	6,8	0,41%
Groix-Rade de Lorient	2093	22,16	1,06%
Baie de Quiberon-Golfe	4612	67,66	1,47%
Baie de Vilaine	1689	18,83	1,11%
TOTAL	33025	248,93	0,75%

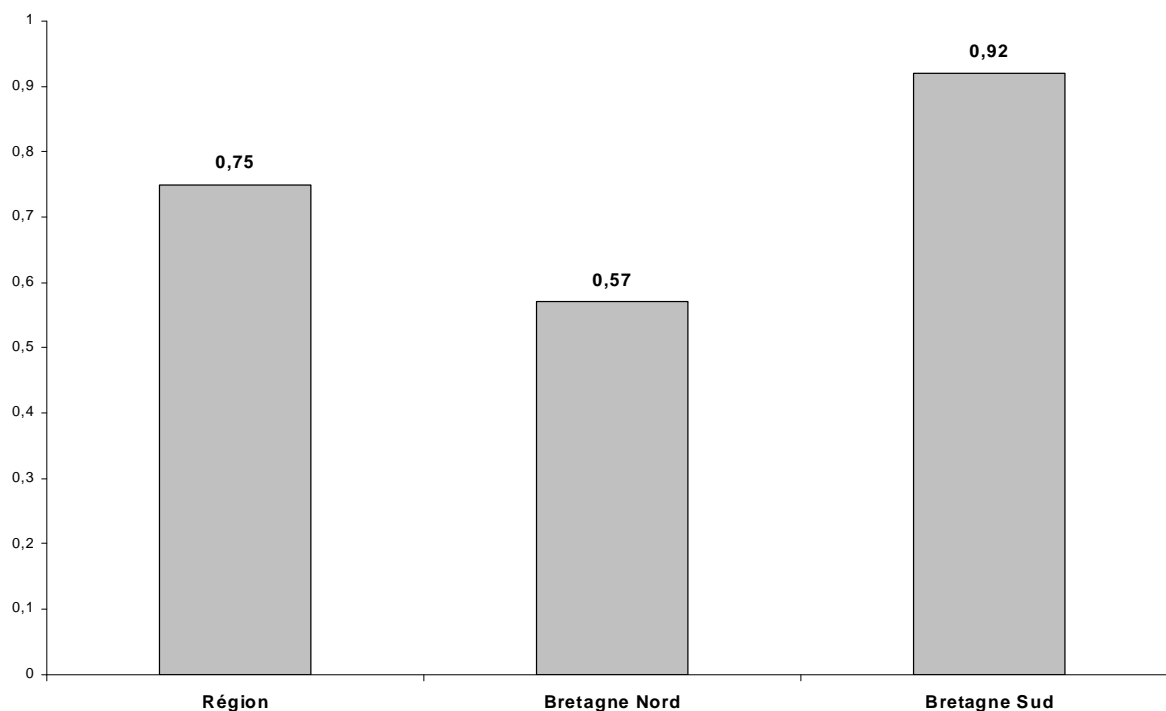
La structure de l'emploi est différente selon la taille et l'équipement des ports. Les concessions de ports sur bouées sans fonction d'accueil ont en général peu d'emplois affectés, voire pas du tout (Côte Sauvage).

Le ratio global d'emploi observé, de **0,75 emplois pour 100 postes** est donc un ratio composite.

L'emploi dans les **ports structurés** (avec pontons) est voisin de 1 ETP / 100 bateau.

Ceci explique la différence observée entre la Bretagne Nord et la Bretagne Sud :

	Capacités	Emplois directs	Ratio
Région	33 025	248,93	0,75
Bretagne Nord	15 529	88,49	0,57
Bretagne Sud	17 496	160,44	0,92



3.1.2. L'IMPORTANCE ECONOMIQUE ET LES PROFILS DES EXPLOITATIONS.

Les concessions portuaires ont fourni les éléments synthétiques de leurs budgets. Il manque une vingtaine de petites concessions, principalement des équipements sur bouées.

Les données économiques obtenues concernent 28.796 postes sur les 33.025 recensés, soit 87 % des capacités d'accueil régionales.

On peut en tirer les enseignements suivants :

- ❶ Les ports de plaisance de Bretagne correspondent à un chiffre d'affaires (HT) de **133 millions de francs pour 250 emplois** pour les ports ayant répondu, environ **150 millions** en données redressées pour l'ensemble.

Le produit moyen par place de port est de 4.610 F / place. Il varie assez sensiblement selon les zones et les ports de 2.000 F à plus de 8.000 F / place.

- ❷ Les ports redistribuent localement la part majoritaire de ces produits :

- masses salariales.....	42 MF
- achats et services	28 MF
- taxes et impôts.....	7 MF
<hr/>	
- TOTAL	77 MF

Le ratio de charges directes par place est en moyenne de 2.700 F / place, et il varie lui aussi, de 1.000 F à plus de 4.600 F selon les bassins et les ports.

Bassin	Capacité des ports	CHARGES PRINCIPALES EN KF			Total en KF	Charges par poste	PRODUITS PRINCIPAUX EN KF				Total en KF	Produits par poste
		Achats et services extérieurs	Personnel	Impôts et taxes			Droits de port	Marge carburant et delta stock	Manuten-tion	Services		
Baie de Saint-Malo	3623	3787,6	4244,8	1584,5	9616,9	2,65	14186,7	176	522	135,9	15020,6	4,15
Baie de Saint-Brieuc	3575	2624,9	2796,8	257,4	5679,1	1,59	7982,5	48,7	9,1	122,2	8162,5	2,28
Côte de granit rose	2490	1353	2447,2	33,1	3833,3	1,54	5185	120	224	77,7	5606,7	2,25
Baie de Lannion	730	1405,4	1049,1	169,8	2624,3	3,59	2379,4	36,3	0	0	2415,7	3,31
Baie de Morlaix	572	216,2	340	20	576,2	1,01	1116,5	6	0	87,5	1210	2,12
Côte sauvage	0	nc	0	nc	0		nc	0	0	0	0	
Côte des Abers	82	110	356	14	480	5,85	368	133	16	0	517	6,30
Rade de Brest	1846	2289	2797	254	5340	2,89	8905,3	157	1022	436	10520,3	5,70
Baie de Douarnenez	1491	420,3	1502	549,6	2471,9	1,66	4204,7	-20,4	49	316,6	4549,9	3,05
Baie d'Audierne	300	6,3	44,4	50,3	101	0,34	142,5	0	0	15,3	157,8	0,53
Bassin des Glénan	4621	4401,2	4427,2	1827,5	10655,9	2,31	17565,1	291,3	1144,5	503,4	19504,3	4,22
Côte des Rias	1072	673	258,1	99,9	1031	0,96	1674,1	0	3	160,1	1837,2	1,71
Groix-Rade de Lorient	2093	3115,1	4392,9	756,2	8264,2	3,95	12365,3	164,8	537,5	468,8	13536,4	6,47
Baie de Quiberon-Golfe	4612	5870,9	14547,6	981	21399,5	4,64	34029,2	366,5	3881,2	2757,1	41034	8,90
Baie de Vilaine	1689	1714,8	2984,9	229,8	4929,5	2,92	8289,1	18,1	37,1	396,9	8741,2	5,18
Total en KF	28796	27987,7	42188	6827,1	77002,8	2,67	118393,4	1497,3	7445,4	5477,5	132813,6	4,61

- ③ Les ports apparaissent globalement **au-delà du petit équilibre** : 133 MF de recettes pour 77 MF de charges directes.

Les excédents d'exploitation (56 MF) servent aux amortissements (remboursements d'emprunts et renouvellements d'équipements), aux provisions (notamment pour l'entretien et les dragages), et aux frais financiers. Les situations financières sont particulières à chaque port.

- ④ Les ports de plaisance génèrent ainsi une **valeur ajoutée d'exploitation** importante, de l'ordre de 105 MF (78 % des produits), qui apparaît en moyenne à **3.600 F / place de port**.

La base de données rassemblée permettra d'affiner l'analyse selon les types de ports (capacités, niveau d'équipement, niveau de tarifs).

- ⑤ Les comptes d'exploitation fournissent les ratios moyens suivants :

Pour les charges directes :

- achats et services (frais de gestion inclus)...	36 %
- personnel et charges.....	55 %
- impôts et taxes.....	9 %

hors frais financiers, amortissements et provisions.

Pour les produits :

- droits de port.....	89 %
- manutention.....	6 %
- services.....	4 %
- marges carburant.....	1 %

3.1.3. LES INVESTISSEMENTS.

Les investissements déclarés pour les quatre dernières années s'élèvent à 164.4 millions de francs.

Bassin	Capacité des ports	Investissements effectués sur 4 ans (en KF)
Baie de Saint-Malo	4317	10949
Baie de Saint-Brieuc	3575	2354,6
Côte de granit rose	2490	22863
Baie de Lannion	1053	2000
Baie de Morlaix	872	55
Côte sauvage	420	0
Côte des Abers	866	6286
Rade de Brest	1936	2140
Baie de Douarnenez	1491	9182,2
Baie d'Audierne	520	360
Bassin des Glénan	5429	14358,6
Côte des Rias	1662	3119,2
Groix-Rade de Lorient	2093	25567,8
Baie de Quiberon-Golfe	4612	53061,1
Baie de Vilaine	1689	12109
Total	33025	164405,5

Compte tenu de la faible évolution des capacités observée, il s'agit pour partie d'investissements d'amélioration, de requalification et de services (dragages ?).

3.2. L'ECONOMIE INDUITE, IMPACTS ECONOMIQUES DES PORTS.

Deux variables ont été estimées par bassin, à partir des données portuaires :

- **L'emploi dans la filière nautique bretonne**, associé aux ports et mouillages de plaisance. L'emploi global de la filière nautique correspond à 4.600 ETP (source CCINGO). Un ratio de 8 emplois pour 100 places de ports et mouillages a été utilisé.

Le calcul par bassin de l'emploi induit est surestimé dans les bassins à majorité de mouillages, et sous estimé dans les bassins les plus équipés en ports importants. Le tableau fournit cependant une base de référence.

- **L'estimation des dépenses d'escale des bateaux de passage.** Elle a été faite selon les ratios indiqués :
 - 1.000 F par bateau la première nuitée
 - 200 F par bateau les nuitées suivantes.

Bassin	Capacité des ports	Mouillages organisés	Emplois induits sur port et mouillages	Économie induite par les escales (En KF)
Baie de Saint-Malo	4 317	3 366	597	12 185,00
Baie de Saint-Brieuc	3 575	849	354	7 585,20
Côte de granit rose	2 490	983	278	10 323,00
Baie de Lannion	1 053	1 047	168	3 374,80
Baie de Morlaix	872	638	124	832,00
Côte sauvage	420	534	76	50,00
Côte des Abers	866	1 413	182	3 634,40
Rade de Brest	1 936	1 439	270	9 969,60
Baie de Douarnenez	1 491	80	126	2 226,60
Baie d'Audierne	520	197	59	1 627,60
Bassin des Glénan	5 429	340	461	13 703,80
Côte des Rias	1 662	593	181	1 419,00
Groix-Rade de Lorient	2 093	766	229	14 530,80
Baie de Quiberon-Golfe	4 612	5 408	801	40 670,40
Baie de Vilaine	1 689	1 040	218	3 915,00
Total	33 025	18 693	4 124	126 047,20

Les impacts économiques des ports sont donc importants :

- 126 MF / an de dépenses d'escales
- importance de l'emploi professionnel régional (4.600 emplois).

Il y manque deux types d'impacts, impossibles à évaluer globalement (nécessité d'études par port) :

- la fixation de résidents principaux et secondaires, et la fixation locale de dépenses des plaisanciers résidents ;
- l'impact des ports sur l'attractivité touristique et l'animation des sites.

ANNEXE – CAPACITÉS ET PASSAGES PAR PORT

Port de	Commune	Bassin de navigation	Places à Quai	ponton pleine eau	Ponton bassin	Places de ponton & quai	Places sur bouée	TOTAL GENERAL	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées
PORT MER	CANCALE	Baie de Saint-Malo	0	0	0	0	150	150	0	0
PORT PICAN-PORT BRIAC	CANCALE	Baie de Saint-Malo	0	0	0	0	150	150	0	0
PORT VAUBAN	SAINT MALO	Baie de Saint-Malo	25	0	200	225	7	232	2033	4265
BAS SABLONS	SAINT MALO	Baie de Saint-Malo	0	0	1200	1200	15	1215	4267	17265
SAINT SULIAC	SAINT SULIAC	Baie de Saint-Malo	0	0	0	0	175	175	16	47
LE LYVET	LA VICOMTE SUR RANCE	Baie de Saint-Malo	0	0	240	240	0	240	297	632
DINAN	DINAN	Baie de Saint-Malo	40	80	0	120	0	120	744	1320
LA MINOTAIS	PLOUER SUR RANCE	Baie de Saint-Malo	0	240	0	240	154	394	857	3127
DINARD	DINARD	Baie de Saint-Malo	0	0	0	0	485	485	0	0
SAINT-BRIAC	SAINT BRIAC	Baie de Saint-Malo	0	0	0	0	649	649	0	0
SAINT CAST LE GUILDO	SAINT CAST LE GUILDO	Baie de Saint-Malo	0	0	0	0	507	507	250	250
ERQUY (centre – hôpitaux)	ERQUY	Baie de Saint-Brieuc	0	0	0	0	390	390	100	150
DAHOUET	PLENEUF-VALANDRE	Baie de Saint-Brieuc	nc	0	330	330	160	490	250	509
LE LEGUE	SAINT BRIEUC	Baie de Saint-Brieuc	200	0	0	200	150	350	26	52

Port de	Commune	Bassin de navigation	Places à Quai	ponton pleine eau	Ponton bassin	Places de ponton & quai	Places sur bouée	TOTAL GENERAL	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées
BINIC	BINIC	Baie de Saint-Brieuc	nc	0	190	190	260	450	500	750
SAINT QUAY PORT D'ECHOUAGE	SAINT QUAY PORTRIEUX	Baie de Saint-Brieuc	0	0	0	0	480	480	0	0
SAINT QUAY PORT D'ARMOR	SAINT QUAY PORTRIEUX	Baie de Saint-Brieuc	0	0	1000	1000	0	1000	4400	9200
BREHEC EN PLOUEZEC	PLOUEZEC - PLOUHA - LAN-LOUP	Baie de Saint-Brieuc	0	0	0	0	110	110	0	0
PAIMPOL	PAIMPOL	Baie de Saint-Brieuc	nc	0	305	305	0	305	1045	2085
PONTRIEUX	PONTRIEUX	Côte de granit rose	130	0	0	0	30	160	640	700
LEZARDRIEUX	LEZARDRIEUX	Côte de granit rose	0	250	250	500	170	670	4166	7800
TREGUIER	TREGUIER	Côte de granit rose	0	330	0	330	0	330	2200	2200
PORT BLANC	PENVENAN	Côte de granit rose	0	0	0	0	280	280	0	0
PERROS GUIREC	PERROS GUIREC	Côte de granit rose	nc	0	700	700	0	700	1412	2743
PLOUMANACH	PLOUMANACH	Côte de granit rose	0	0	0	0	350	350	799	1023
TROZOUL	TREBEURDEN	Baie de Lannion	0	0	0	0	180	180	0	0
TREBEURDEN	TREBEURDEN	Baie de Lannion	nc	0	500	500	50	550	3058	4503
LOCQUIREC	LOCQUIREC	Baie de Lannion	0	0	0	0	323	323	10	12
PRIMEL - LE DIBEN	PLOUGASNOU	Baie de Morlaix	0	0	0	0	324	324	20	30

Port de	Commune	Bassin de navigation	Places à Quai	ponton pleine eau	Ponton bassin	Places de ponton & quai	Places sur bouée	TOTAL GENERAL	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées
LE DOURDUFF	PLOUEZOC'H	Baie de Morlaix	0	0	0	0	65	65	0	0
MORLAIX	MORLAIX	Baie de Morlaix	30	0	153	183	0	183	500	2000
ROSCOFF Vieux port	ROSCOFF	Baie de Morlaix	20	0	0	20	280	300	nc	nc
POULENOU	CLEDER	Côte sauvage	0	0	0	0	67	67	0	0
PORSGUEN	PLOUESCAT	Côte sauvage	0	0	0	0	160	160	0	0
PONTUSVAL	BRIGNOGAN	Côte sauvage	0	0	0	0	193	193	50	50
L'ABER WRAC'H	LANDEDA	Côte des abers	nc	52	0	52	30	82	3000	4200
PALUDEN	LANNILIS	Côte des abers	0	0	0	0	120	120	304	760
PORTSALL	PLOUDALMEZEAU	Côte des abers	0	0	0	0	140	140	0	0
TREMAZAN	LANDUNVEZ	Côte des abers	0	0	0	0	70	70	0	0
ARGENTON	LANDUNVEZ	Côte des abers	0	0	0	0	204	204	0	0
LE CONQUET	LE CONQUET	Côte des abers	0	0	0	0	250	250	0	0
MOULIN BLANC	BREST	Rade de Brest	0	1300	0	1300	25	1325	1033	3280
ROSCANVEL	ROSCANVEL	Rade de Brest	0	0	0	0	20	20	0	0
CAMARET	CAMARET	Rade de Brest	nc	471	0	471	50	521	7200	8878

Port de	Commune	Bassin de navigation	Places à Quai	ponton pleine eau	Ponton bassin	Places de ponton & quai	Places sur bouée	TOTAL GENERAL	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées
LE FRET	CROZON	Rade de Brest	0	0	0	0	70	70	75	113
MORGAT	CROZON	Baie de Douarnenez	0	634	0	634	40	674	1173	1484
TREBOUL - PORT RHU	DOUARNENEZ	Baie de Douarnenez	0	495	185	680	137	817	968	1015
LE LOCH	PRIMELIN	Baie d'Audierne	0	0	0	0	130	130	0	0
SAINTE-EVETTE	ESQUIBIEN	Baie d'Audierne	0	0	0	0	170	170	970	1164
AUDIERNE	AUDIERNE	Baie d'Audierne	0	220	0	220	0	220	595	733
KERITY	PENMARCH	Bassin des Glenan	0	0	0	0	121	121	0	0
SAINT PIERRE	PENMARCH	Bassin des Glenan	0	0	0	0	40	40	0	0
LE GUILVINEC	TREFFIAGAT	Bassin des Glenan	0	0	4	4	240	244	154	192
LESCONIL	LESCONIL	Bassin des Glenan	0	0	0	0	95	95	0	0
LOCTUDY	LOCTUDY	Bassin des Glenan	0	600	0	600	74	674	1375	1724
L'ILE TUDY	L'ILE TUDY	Bassin des Glenan	0	0	0	0	155	155	50	76
PENFOUL	BENODET	Bassin des Glenan	nc	480	0	480	200	680	1710	3159
SAINTE MARINE	COMBRIT	Bassin des Glenan	0	350	0	350	420	770	1642	4094
FOUESNANT	FOUESNANT	Bassin des Glenan	0	0	0	0	510	510	1369	3148

Port de	Commune	Bassin de navigation	Places à Quai	ponton pleine eau	Ponton bassin	Places de ponton & quai	Places sur bouée	TOTAL GENERAL	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées
PORT LA FORÊT	LA FORÊT FOUESNANT	Bassin des Glenan	nc	950	0	950	50	1000	1302	7616
CONCARNEAU	CONCARNEAU	Bassin des Glenan	0	338	0	338	430	768	3274	5304
POULDUHAN-PORS BREING	TREGUNC	Bassin des Glenan	0	0	0	0	207	207	0	0
TREVIGNON	TREGUNC	Bassin des Glenan	0	0	0	0	165	165	0	0
PORT MANECH	NEVEZ	Côte des rias	0	0	0	0	118	118	0	0
KERDRUC	NEVEZ	Côte des rias	0	0	0	0	165	165	0	0
PONT AVEN	PONT AVEN	Côte des rias	60	0	0	60	52	112	0	0
ROSBRAS	RIEC SUR BELON	Côte des rias	0	0	0	0	152	152	30	150
BELON	MOËLAN SUR MER	Côte des rias	0	0	0	0	250	250	865	1093
BRIGNEAU	MOËLAN SUR MER	Côte des rias	0	0	0	0	170	170	30	116
MERRIEN	MOËLAN SUR MER	Côte des rias	0	0	0	0	170	170	60	92
DOELAN	CLOHARS CAR-NOET	Côte des rias	nc	0	0	0	343	343	200	660
CLOHARS	CLOHARS CAR-NOET	Côte des rias	nc	0	0	0	93	93	250	264
GUIDEL	GUIDEL	Côte des rias	0	89	0	89	0	89	3	3
LORIENT Ville et KERNEVEL	LORIENT	Groix-Rade de Lorient	nc	757	110	867	30	897	3805	11957

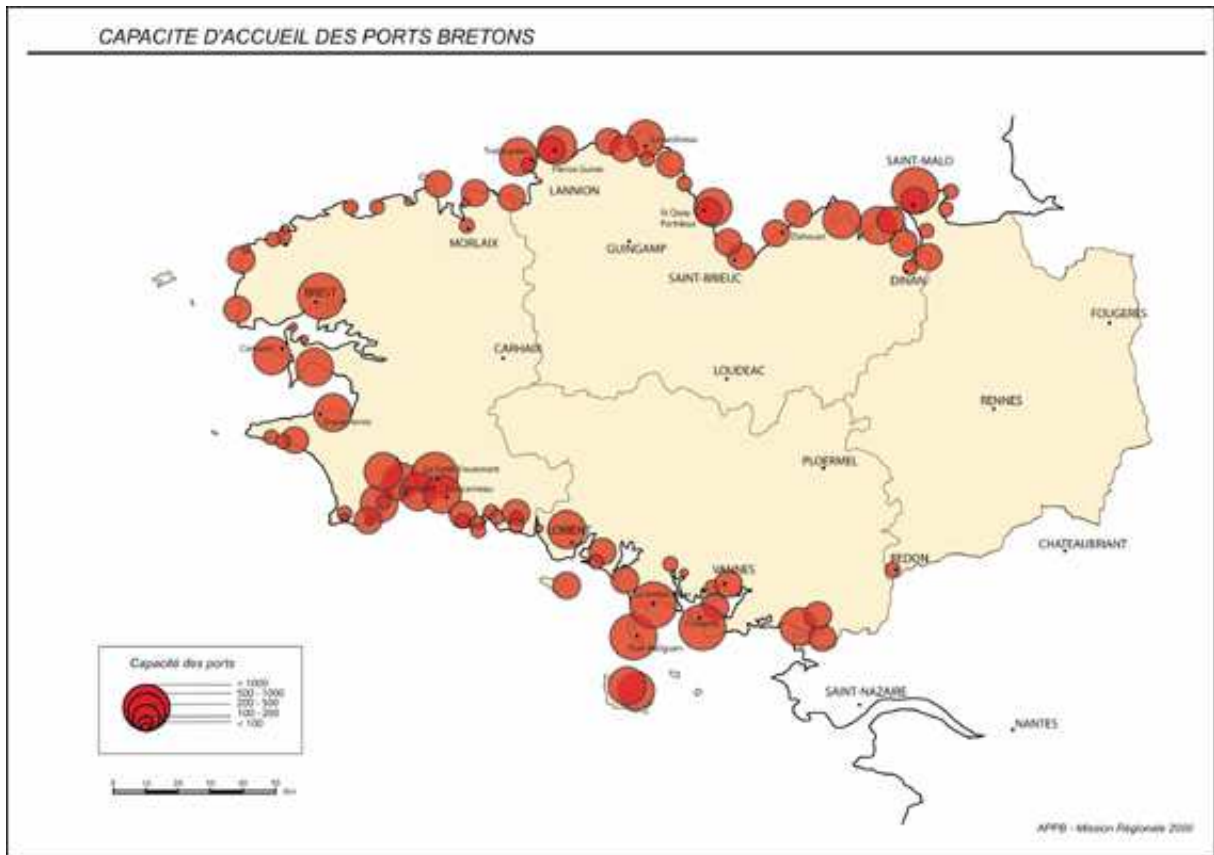
Port de	Commune	Bassin de navigation	Places à Quai	ponton pleine eau	Ponton bassin	Places de ponton & quai	Places sur bouée	TOTAL GENERAL	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées
PEN MANE	LOCMIQUELIC	Groix-Rade de Lorient	0	160	0	160	0	160	0	0
SAINTE CATHERINE	LOCMIQUELIC	Groix-Rade de Lorient	0	220	0	220	0	220	446	665
LA POINTE	PORT LOUIS	Groix-Rade de Lorient	0	190	0	190	0	190	1375	2541
PORT TUDY	GROIX	Groix-Rade de Lorient	0	100	104	204	148	352	12000	18000
ETEL	ETEL	Groix-Rade de Lorient	0	266	0	266	8	274	365	844
PORT HALIGUEN	QUIBERON	Baie de Quiberon-Golfe	0	971	0	971	46	1017	5256	6238
LE PALAIS	LE PALAIS	Baie de Quiberon-Golfe	nc	0	45	45	162	207	12000	30000
SAUZON	SAUZON	Baie de Quiberon-Golfe	0	0	0	0	289	289	0	0
LA TRINITE	LA TRINITE SUR MER	Baie de Quiberon-Golfe	nc	991	0	991	114	1105	4497	8343
SAINT GOUSTAN	AURAY	Baie de Quiberon-Golfe	10	0	0	10	152	162	833	2788
LE BONO	LE BONO	Baie de Quiberon-Golfe	nc	0	0	0	49	49	547	2102
PORT BLANC	ILE AUX MOINES	Baie de Quiberon-Golfe	nc	72	0	72	187	259	2826	3361
ARRADON	ARRADON	Baie de Quiberon-Golfe	0	0	0	0	184	184	56	283
VANNES	VANNES	Baie de Quiberon-Golfe	0	0	300	300	40	340	2047	5462
CROUESTY	ARZON	Baie de Quiberon-Golfe	0	1000	0	1000	0	1000	5830	8596

Port de	Commune	Bassin de navigation	Places à Quai	ponton pleine eau	Ponton bassin	Places de ponton & quai	Places sur bouée	TOTAL GENERAL	Nombre de bateaux de passage	Nombre de nuitées
ARZAL-CAMOEL	ARZAL-CAMOEL	Baie de Vilaine	0	698	0	698	126	824	809	2206
LA ROCHE BERNARD	LA ROCHE BERNARD	Baie de Vilaine	18	307	0	325	99	424	1826	3735
FOLEUX	BEGANNE	Baie de Vilaine	0	200	0	200	100	300	nc	nc
REDON	REDON	Baie de Vilaine	18	0	123	141	0	141	574	914

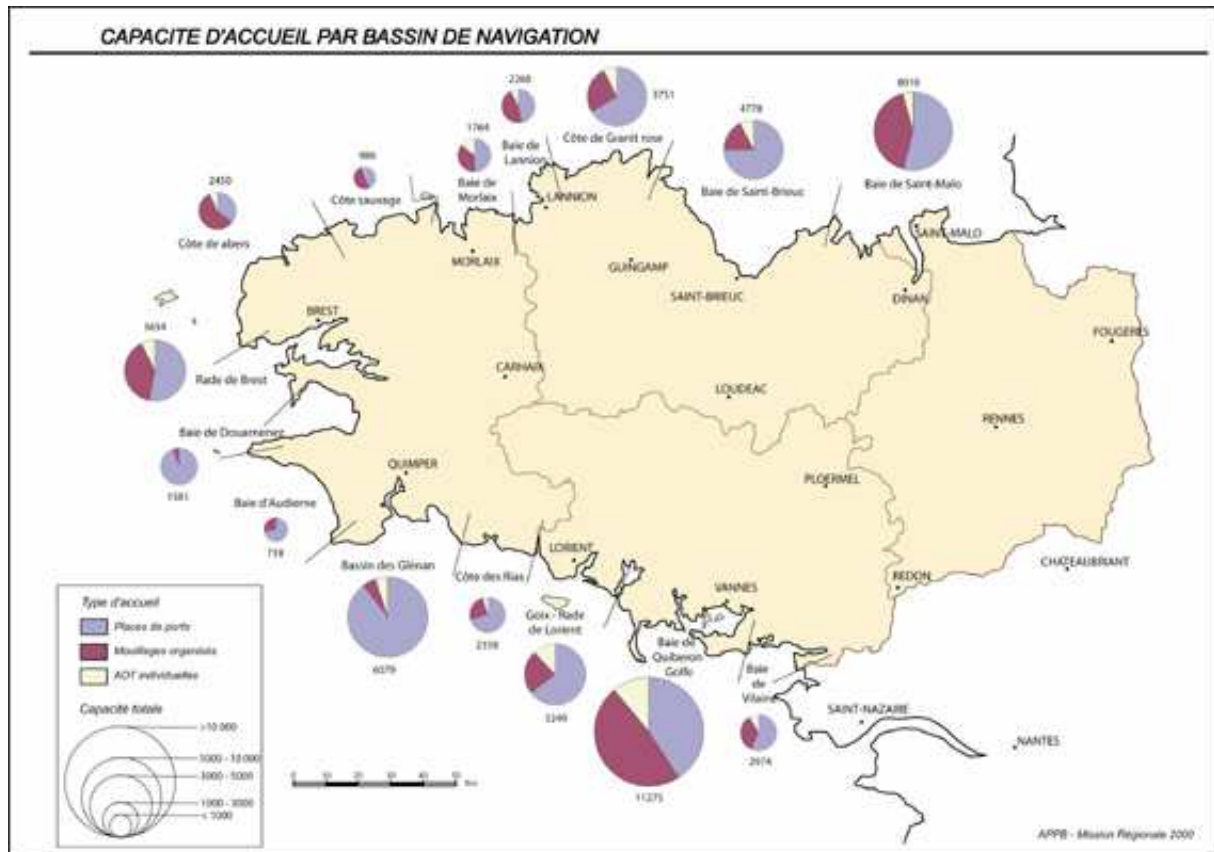
CARTOGRAPHIE

MISSION RÉGIONALE 2000 **PORTS ET MOUILLAGES BRETONS**

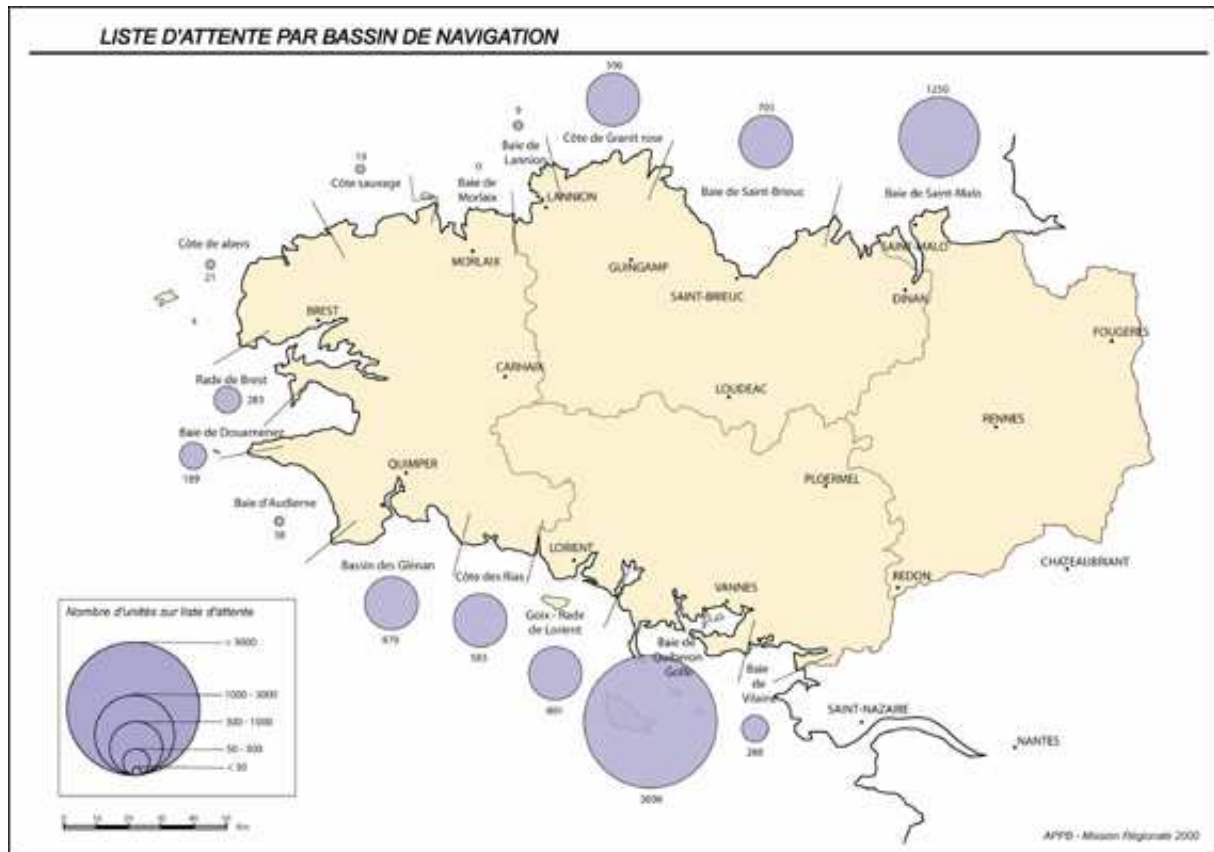
Carte 1



Carte 2

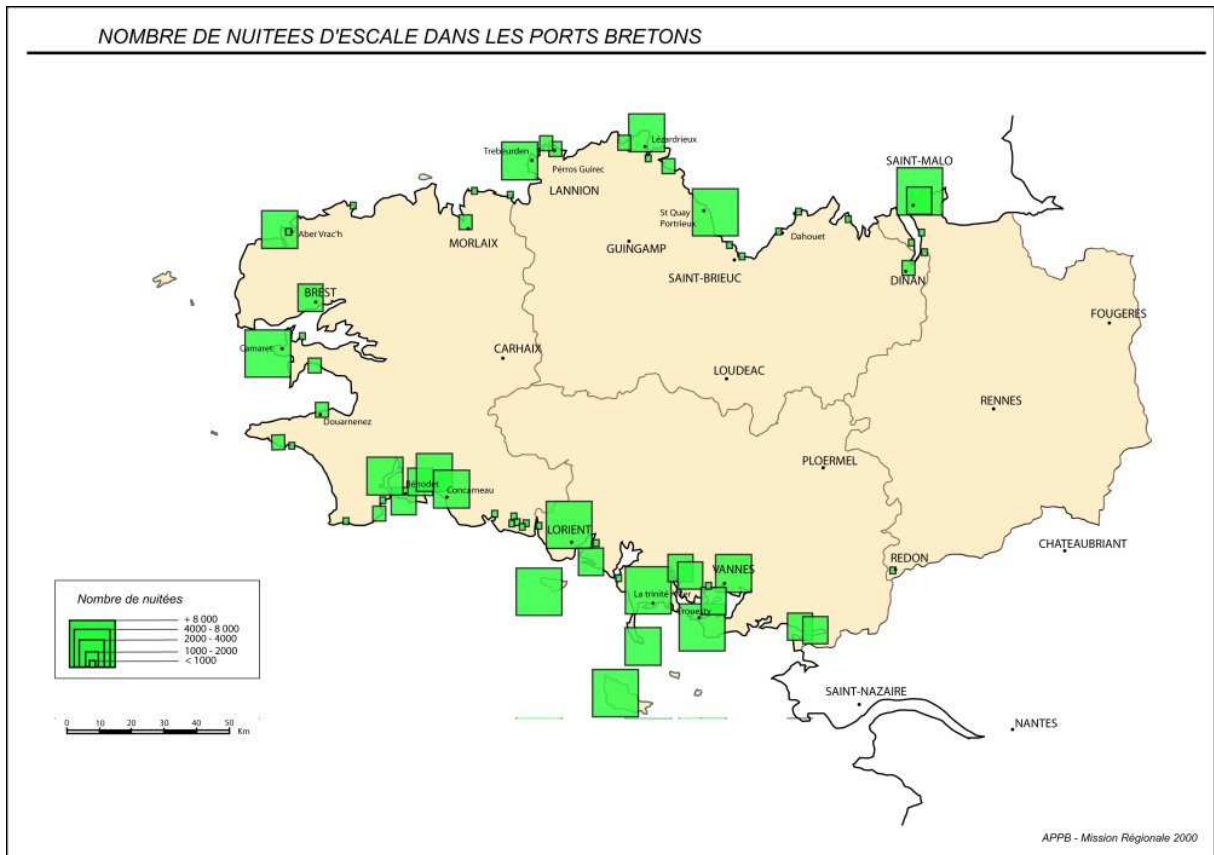


Carte 3



Carte 4

NOMBRE DE NUITÉES D'ESCALE DANS LES PORTS BRETONS



D E U X I È M E P A R T I E

MISSION RÉGIONALE 2000 PORTS ET MOUILLAGES BRETONS

Axes de travail

1. SATURATION DES PORTS ET MOUILLAGES

1.1. CONSTATS.

- ❶ La situation actuelle des ports bretons est celle de la saturation avec une occupation des capacités à hauteur de 100 % par les unités résidentes (contrats annuels et infra-annuels) et une pression de l'escale importante sur les zones attractives. L'effet immédiat est ressenti sur les listes d'attente regroupant un nombre d'unités correspondant à 28,4 % des capacités d'accueil.

L'offre proposée par les mouillages est également prise d'assaut par les petites unités, les mouillages gérés ne suffisent plus à satisfaire la demande et on assiste à de fortes concentrations de mouillages sauvages autour des AOT organisées. Ce processus d'extension spontanée doit cependant trouver un terme avec les contraintes géographiques des lieux et les éventuels conflits d'usages.

- ❷ Le marché du bateau neuf est en progression. Bien que les effets du renouvellement soient assez mal connus sur la flotte, la croissance du parc actuel est estimée à 1,6 % par an pour les unités de plus de six mètres. Cette tendance s'accompagne de l'arrivée de nouveaux propriétaires, profitant notamment des RTT pour exercer leur loisir.
- ❸ Les dispositifs réglementaires existants et le souci de protection du littoral rendent aujourd'hui délicate toute opération d'extension et la création de nouvelles places de ports hors des sites existants.
- ❹ Sans recherche de solution pour accueillir les bateaux sur des sites offrant des conditions d'accueil favorables à l'activité, on risque à long terme de voir une désaffection des clientèles jeunes pour la plaisance. Malgré les efforts de formation et d'initiation faits sur la région, le vieillissement des plaisanciers et les difficultés d'accès des jeunes pourraient inverser la tendance positive actuelle.

1.2. ENJEUX ET REFLEXIONS.

- ❶ Les unités présentes dans les ports sont à 33 % des unités de moins de six mètres.

Sur ce type d'unité, on peut s'interroger sur le besoin réel de disposer des services d'un port structuré, du type Kernevel, Moulin blanc ou Crouesty.

L'étude des services nécessaires à ces petits bateaux permettrait de s'interroger sur les structures alternatives à mettre en place pour satisfaire à leurs besoins hors des capacités portuaires.

- ② La mise en place d'un grand nombre de mouillages organisés, la saturation de ces équipements et la prolifération des mouillages sauvages sont représentatives de l'occupation extensive de l'espace littoral.

Dans ce contexte, l'accueil du passage n'est plus possible hors des sites portuaires. Les zones qui permettaient au plaisancier de jeter l'ancre ont été occupées par les résidents locaux.

Malgré les obligations faites aux gestionnaires de mouillages de libérer des bouées pour l'accueil de passage, celles-ci sont la plupart du temps inexistantes en raison de l'absence de moyens de gestion de l'escale.

- ③ Sauf quelques sites particuliers (Belle-Île, Groix...) les ports continuent de pouvoir faire face à la pression du passage en saison. Cependant, sur la pleine saison de nombreux gestionnaires se voient contraints d'accueillir ces bateaux dans des conditions parfois à la limite du confort ou de la sécurité.

1.3. PISTES DE TRAVAIL.

① Extension des ports

Dans le contexte réglementaire actuel et en raison des contraintes géographiques du littoral breton, il est peu probable que la création de nouveaux sites portuaires puisse être importante. La recherche de solutions pour augmenter les capacités d'accueil en Bretagne peut cependant suivre les axes suivants :

- la recherche de sites en désaffectation pêche, commerce ou militaires (friches portuaires) et l'étude des moyens de réhabilitation à la plaisance ;
- densification des capacités d'accueil de certaines structures sur bouées par la mise en place de ponton et la sécurisation des plans d'eau.

② Valorisation des sites intérieurs

La mise en place d'accords ou de réseaux locaux pourrait permettre l'utilisation et la valorisation de sites estuariens ou fluviaux. Les liaisons entre ports littoraux et ports intérieurs pourraient favoriser la mobilité des bateaux et permettre une rotation accrue sur les places notamment au passage et pour l'hivernage.

③ Traitement des petits bateaux

La recherche de solutions extérieures aux sites portuaires et adéquates pour les unités de moins de six mètres, contribuerait à libérer des places de port pour l'accueil d'unités demandeuses de services :

- recherche de sites de stockage à terre avec accès à la mer et possibilités de mise à l'eau ;
- moyens de manutention et gestion des mises à l'eau ;
- sites hors port : densification des zones de mouillages existantes ou recherche de nouveaux sites.

④ **Gestion optimisée**

Les modes de gestion actuels ne permettent pas toujours l'utilisation des places vacantes. La mise en place de plusieurs moyens d'amélioration des rotations peuvent être recherchés ou systématisés :

- l'incitation à la déclaration de départ (date de départ, durée, retour) qui suppose une communication entre le plaisancier et l'exploitant et une gestion individualisée des places ;
- incitation à la mise à terre "économique" ;
- recherche de ressources foncières pour développer les capacités de stockage à terre.

⑤ **Politique pour les mouillages**

La gestion de l'occupation littorale par les mouillages reste insuffisante.

Compte tenu de la saturation des espaces, des conflits d'usage, de la nécessité de protéger les sites, l'utilisation des mouillages ne peut plus être considérée comme un droit acquis, mais comme un service, avec ses règles, ses contraintes et ses coûts.

Plusieurs axes de travail ou propositions peuvent être faites :

- délimitation des espaces affectés aux mouillages résidents, annuels ou saisonniers. Possibilités de gains de capacité par organisation et densification plutôt que par extension spatiale ;
- développement de solutions de gestion effective pour ces zones (par les associations, ou les collectivités) ;
- réservation d'espaces pour l'accueil du passage, soit pour les mouillages sur ancre, soit avec des bouées d'accueil, si l'usage peut en être contrôlé.

Une telle politique mérite application au niveau des départements, voire de la région, les questions de mouillages étant sensibles au niveau local.

⑥ Recherches de mesures compensatoires

Le développement de pratiques collectives de la plaisance peut être une solution partiellement compensatoire aux manques de capacités d'accueil des bateaux :

- développement des pratiques associatives ;
- développement des produits professionnels (location, charters) et des bateaux correspondants ;
- développement de l'accueil de ces bateaux dans les ports.

2. ACCUEIL DE L'ESCALE

2.1. CONSTATS.

- ❶ Les ports de plaisances bretons constituent une part importante de l'accueil touristique de notre région.

Plus de 100 000 bateaux ont escalé dans nos ports en 1999 ce qui, pour un million de nuitées / personne représente 20 % de l'activité hôtelière bretonne.

- ❷ L'économie induite par l'escale pour la commune et les commerces voisins du port n'est pas négligeable. Avec 126 MF de dépenses d'escales / an l'impact économique de l'activité doit être pris en compte.
- ❸ Certains bassins font face à une pression particulièrement importante du passage. L'attractivité de ces bassins tient soit de l'intérêt de la navigation sur la zone, soit de l'existence de ports particulièrement adaptés à l'accueil de l'escale, soit encore à l'attrait particulier d'une agglomération...

2.2. ENJEUX ET REFLEXIONS.

- ❶ Dans la Région Bretagne à identité touristique forte, il est important de permettre le développement de l'accueil de l'escale.

Dans ce cadre, comment peut-on mettre à disposition les capacités d'accueil nécessaires avec un maillage de sites d'accueil cohérent.

- ❷ La clientèle étrangère fait escale dans nos ports, la clientèle anglaise y est majoritaire. On connaît cependant mal les flux étrangers et la part réelle de ces bateaux.

Comment amplifier l'attrait des ports bretons sur la clientèle étrangère ?

- ❸ La clientèle de passage, externe à la région, est, par définition, volatile. Afin de confirmer la position des ports de plaisance dans l'accueil touristique, il faudra rechercher les moyens de fidélisation de la clientèle.
- ❹ Une partie de la clientèle de passage est régionale. Il est intéressant de réfléchir aux moyens d'accroître la mobilité des bateaux et les échanges inter-ports.

2.3. PISTES DE TRAVAIL.

❶ Capacités d'accueil de l'escale

Les ports structurés ont, pour l'essentiel, déjà équipé au maximum les espaces affectés à l'accueil du passage. Les améliorations de capacités d'accueil sont plus à attendre maintenant d'efforts d'organisation et de gestion :

- couplages entre avant-ports et bassins à flot ;
- utilisation et gestion des places vacantes, incitation aux déclarations de départ (cf. fiche saturation) ;
- libération de places par le stockage à terre et une politique efficiente de manutention.

❷ Mobilité des bateaux.

On peut travailler à faciliter la mobilité des bateaux bretons entre ports, et à faciliter l'itinérance des bateaux externes :

- par une meilleure information sur les ports et leurs services ;
- par la mise en réseau, type passeport Morbihan de SAGEMOR et accords récents avec les ports voisins.

❸ Maillage des sites d'accueil.

L'idée est ici de compléter l'infrastructure d'accueil des ports par des sites naturels hors-ports, offrant une capacité préservée et certaines conditions de sécurité (abri, services minimaux).

À voir dans la politique "mouillages".

❹ Maintien et amélioration de la qualité de l'accueil

Le plan qualité des ports bretons a déjà permis d'améliorer les conditions d'escale sur l'ensemble de la région, notamment au plan des structures d'accueil. Même si l'effort est certainement à maintenir sur les équipements, il est aussi nécessaire de poursuivre l'effort sur la qualité des services d'accueil, et sur la valorisation commerciale et touristique de la fréquentation plaisancière :

- horaires, disponibilité des personnels, formation aux langues et métiers d'accueil ;
- information du plaisancier de passage sur les ressources touristiques et commerciales, les transports, les animations ;

- possibilités de réservations, et réseau d'information sur les services des ports (Internet) ;
- développement d'une dynamique "réceptive" entre gestionnaire, commerçants, professionnels du tourisme, pour les animations, l'information et les services ;
- propreté, embellissement des ports, qualité des paysages...

⑤ **Promotion de l'accueil breton**

L'attraction de clientèles externes, pourra être développé par des actions de promotions collectives régionales :

- recherche de produits d'accueil (type "passeport breton") ;
- actions de promotion vers les clubs et associations – montage d'accueils privilégiés et d'actions réceptives ;
- mise en réseau des ports pour la communication et la promotion : guide des ports et services, site Internet, actions communes.

3. SERVICES, PLATE-FORMES TECHNIQUES ET GESTION DES TERRE-PLEINS

3.1. CONSTATS.

- ❶ La situation de saturation des ports quant à leurs capacités à flot est également de plus en plus préoccupante pour les espaces à terre.

Du fait des réglementations en vue de la protection du littoral et l'absence de réserves foncières autour des sites, un manque général des surfaces de terre-plein nécessaires à l'activité est ressorti de l'enquête.

- ❷ Les activités qui entraînent une demande foncière accrue sont :
 - l'hivernage des bateaux
 - les services portuaires et la manutention
 - l'implantation de commerces, clubs et autres éléments d'animation
 - l'implantation des professionnels
 - le stationnement et les voies de circulations
 - l'accueil événementiel.
- ❸ Dans ces conditions, des difficultés peuvent apparaître dans la gestion de ces activités (manutention, gestion des espaces, conflits d'usages...).

3.2. ENJEUX ET REFLEXIONS.

Le port de plaisance peut être un espace plutôt technique et réservé aux plaisanciers, ou un espace ouvert au public, et à l'animation touristique.

Le manque de terre-pleins amène généralement à réserver l'espace disponible aux fonctions techniques essentielles : parc auto réservé aux usagers, stationnement des bateaux, carénage, manutention.

La fermeture de ces espaces peut amener à un effet de ghetto, d'ailleurs renforcé par la demande de sécurité (barrières, portes, etc...), et à en diminuer l'attractivité touristique et publique.

Or, les ports sont, du fait de leur financement majoritaire sur fonds publics, par nature des espaces destinés à l'ouverture et à l'animation collective.

Par ailleurs, l'utilisation des terre-pleins est essentielle dans l'exploitation du port notamment par les profits qu'elle génère.

Il est donc nécessaire de maintenir l'équilibre entre ces deux rôles (touristique et technique).

3.3. PISTES DE TRAVAIL.

❶ Développement d'espaces utiles

Recherche d'espaces externes (Z.A, zones de stockage, zone de parking) dont la gestion pourrait être assurée par le port ou être coordonnée avec d'autres acteurs locaux (structure de gestion à mettre en place type S.E.M.).

La recherche de ces espaces, doit pouvoir se conjuguer avec une réflexion sur la circulation et la gestion des flux entre le port et les zones externes.

❷ Amélioration des accès à la mer

Recherche de solutions permettant d'éviter l'engorgement des terre-pleins liés aux mises à l'eau. Mise en place d'équipements de mise à l'eau en dehors des ports (cale + parking).

❸ Gestion des stationnements

Recherche des solutions adaptées à la pratique locale et permettant de limiter le stationnement prolongé sur le port :

- détermination des zones réservées aux plaisanciers, par type de stationnement (dépose-minute, stationnement longue durée, stationnement journalier...);
- bornes d'accès ;
- systèmes de tarification incitative : arrêt minutes, cartes / abonnement... ;
- mise en place de parcs de délestage (politique à développer au niveau de la ville ou de la station).

❹ Optimisation de la gestion des terre-pleins

- améliorer les performances de la manutention (temps)
- recherche d'une politique tarifaire de régulation.

4. SITUATION ÉCONOMIQUE ET DURABILITÉ DES PORTS

4.1. CONSTATS.

- ❶ Les exploitations directes parviennent en général à atteindre l'équilibre, cependant la capacité de renouvellement et de l'entretien des structures reste une question majeure pour l'économie des ports.
- ❷ Les plus petites structures (petits ports et mouillages) disposent de peu de ressources. L'entretien régulier nécessaire des installations rend difficile dans ces conditions le développement des services et l'emploi de personnels.
- ❸ Certains ports éprouvent des difficultés à faire face à l'entretien des structures (principalement lorsqu'il s'agit de structures anciennes), au maintien des sondes (dragages) ou à l'adaptation des infrastructures

4.2. ENJEUX ET REFLEXIONS.

- ❶ Dans un contexte de saturation des sites portuaires, il paraît fondamental d'assurer la survie des petites structures.
- ❷ Au regard des contraintes croissantes auxquelles doivent se plier les gestionnaires de ports et à l'exigence de qualité toujours plus importante, on peut s'interroger sur la durabilité des ports et les moyens qui peuvent être mis en place pour l'assurer.

4.3. PISTES DE TRAVAIL.

- ❶ **Recherche de mise en place de politiques de bassin :**
 - recherche de moyens de gestion communs aux petits ports d'un même bassin ;
 - développement de services et moyens d'exploitation communs ;
 - recherche de solutions de mise en place de personnel pour les petits ports et mouillages.
- ❷ **Recherche de gestion commune des problèmes lourds (ex : dragages) :**
 - mise en place de groupes de travail
 - mise en commun des connaissances.

5. ENVIRONNEMENT DES PORTS ET MOUILLAGES

5.1. CONSTATS.

- ❶ En comparaison avec d'autres activités en milieu marin, la plaisance reste globalement peu polluante.

Cependant, les sources de pollution potentielles sont nombreuses (avitaillement carburant, activités techniques, déchets des bateaux, eaux de ruissellement...).

- ❷ La prise de conscience accrue de la nécessité de protéger l'environnement par l'opinion publique et les administrations centrales ne permet pas d'ignorer les implications environnementales de l'activité portuaire de plaisance. De plus, les nouvelles dispositions réglementaires applicables obligent les gestionnaires à réagir et s'adapter.
- ❸ Malgré la prise en compte des aménagements relatifs à l'environnement par la charte qualité, le taux d'équipement en dispositifs de prévention observé dans les ports de notre région reste faible.

5.2. ENJEUX ET REFLEXIONS.

- ❶ Les efforts faits dans ce secteur par les régions méditerranéennes et les pays européens donnent à leurs ports une avance certaine sur nos structures d'accueil.

La propreté des ports devient un facteur déterminant dans l'attraction des sites, en particulier pour les clientèles étrangères.

- ❷ Les dispositions réglementaires relatives aux déchets d'exploitations et autres équipements de protection de l'environnement sont de nouvelles contraintes auxquels les gestionnaires de ports doivent s'adapter. Outre la nécessité de mettre aux normes les installations portuaires, une réflexion plus globale pourrait amener les ports à anticiper de nouveaux dispositifs plus contraignants.

5.3. PISTES DE TRAVAIL.

- ❶ **Évaluation de l'existant et détermination des besoins**

Le plan qualité des ports bretons prévoit et offre des possibilités de financement aux **diagnostics qualité**. Cette procédure est certainement à maintenir et orienter plus directement vers la qualité environnementale, la mise aux normes des installations, et le traitement global des sources de pollution.

② Solutions techniques

Les solutions techniques concernent en particulier :

- la collecte des déchets (poubelles, tri sélectif, huiles usagées) et l'entretien des sites de collecte ;
- la récupération des déchets de carénage (aires équipées, collecte et traitement des produits) ;
- la collecte des eaux usées des bateaux (pompage) ;
- la collecte et le traitement des eaux pluviales et ruissellements ;
- la récupération des fuites de station carburant ;
- le traitement des pollutions accidentelles.

Elles existent ou sont en cours d'expérimentation, aux niveaux européens et français.

La mise au point d'une information adaptée aux ports bretons peut faire l'objet d'une action concertée, notamment via l'APPB, en s'appuyant sur les concours techniques nécessaires.

Un catalogue technique avec un cahier de recommandations serait un complément utile aux diagnostics et plans qualité.

③ Modalités d'applications

Le travail d'amélioration à entreprendre mérite aide et coordination aux différents niveaux : région, départements, bassins.

Au niveau des départements et bassins en particulier, le problème des carénages peut trouver des solutions de complémentarité (sites équipés, organisation des pratiques).

④ Information et sensibilisation des plaisanciers

Cette action est certainement nécessaire et très importante :

- Une partie des pollutions peut être évitée par de "**bonnes pratiques**" : utilisation des poubelles, des sanitaires du port, du tri sélectif, précautions d'approvisionnement, carénages "propres".
- Information systématique sur les équipements et leur utilisation.
- Renforcement de la pression "sociale" pour la propreté, et meilleure motivation aussi des personnels et gestionnaires des ports.
- Justification des dépenses associées, et des éventuelles augmentations de tarifs.

6. SÉCURITÉ

6.1. CONSTATS.

En dépit des multiples possibilités de mise en cause de responsabilité des gestionnaires de structures accessibles au public ou des responsables de collectivités, la mise en place d'équipement spécifique à la sécurité et les mesures prises dans ce cadre restent certainement insuffisantes.

Il existe de nombreux points sans norme, et en raison de contraintes pratiques, la recherche d'équipements adaptés reste difficile.

6.2. ENJEUX ET REFLEXIONS.

Assurer la sécurité du public devient l'une des principales préoccupations des différentes structures d'accueil touristique, des organisateurs d'évènements... l'espace portuaire n'échappe pas à ces impératifs et sa double vocation (technique, touristique) multiplie les types de risques potentiels.

Il existe au moins quatre catégories de risques :

- **Risque sur les bateaux** : en particulier le risque d'incendie (mise en place d'extincteurs et de bouches à eau – où ? – combien ? ; distributions d'énergies sécurisées...).
- **Risques pour les usagers** : le risque de chute à la mer n'est pas négligeable et la mise à disposition d'équipements de secours reste utile (bouées, échelles, téléphones de secours...).
- **Risques pour les piétons** : les mêmes risques existent pour les promeneurs que pour les usagers. L'affluence sur les sites durant certains week-end et en été entraîne en outre certaines situations limites principalement en raison des flux de véhicules et de piétons (mise en place de cheminements piétons sécurisés, matériels de secours - cf. usagers - séparation des flux véhicules / piétons, fermeture des accès aux zones techniques...).
- **Risque pour le personnel technique** : le travail en milieu marin et la manipulation d'engins de manutention comportent des risques particuliers. (formations aux travaux à risques ; habilitations, informations, matériel de protection...).

6.3. PISTES DE TRAVAIL.

- ❶ Réflexion générale sur les besoins des structures et recherche des équipements adaptés aux vues des contraintes (techniques et pratiques).
- ❷ Incitation au bilan de situation (diagnostic).
- ❸ Sensibilisation des usagers (plaquettes d'information, signalétique...), à coupler avec les actions "environnement".
- ❹ Effort de formation du personnel.
- ❺ Recherches de solution d'amélioration des moyens de police.

7. DRAGAGES

7.1. CONSTATS.

- ❶ La tendance à l'envasement des structures portuaires est en augmentation. Plusieurs raisons peuvent être invoquées :
 - l'activité en amont (agriculture, industries, présence d'agglomérations importantes et lessivage des terres ...);
 - érosion et apports de limon par le pluvial et les rivières ;
 - conception des ouvrages pas toujours adaptée.
- ❷ Les contraintes environnementales ont entraîné un durcissement des réglementations (analyse de la qualité des sédiments, éloignement et limitation des zones de dépôt...) ainsi que l'apparition de mesures de protections (conchylicultures, espaces sensibles...).

Les procédures sont donc de plus en plus complexes et les coûts de plus en plus importants. Les coûts usuels de dragage, de 30 à 60 F / m³ HT récemment, peuvent ainsi passer à plus de 100 F / m³ (clapage en mer), voire à plusieurs centaines de F / m³, si mise en décharge terrestre.

7.2. ENJEUX ET REFLEXIONS.

Pour le port non préparé à effectuer des opérations de dragage, la sédimentation des zones d'accueil de la plaisance peut causer à moyen ou long terme des pertes de capacité.

L'impact sur l'économie du port est direct, soit par la perte de sa clientèle de passage (manque de tirant d'eau, accès peu sécurisé...) soit par la perte pure et simple de la capacité d'exploitation d'une partie de ses emplacements.

L'augmentation des coûts liée aux contraintes techniques et juridiques est également un facteur aggravant en cas de fragilité économique du port.

7.3. PISTES DE TRAVAIL.

- ❶ **Prévention**
 - sensibilisation en amont, communication et traitement des rejets des activités terrestres ;

- collecte des exutoires et traitement des déchets des agglomérations littorale – bassins de décantation ;
- collecte des déchets portuaires (ex : eaux de carénage) ;
- meilleure conception et exploitation adaptée des ouvrages quand c'est possible.

② Procédures

Mise en place de concertations locales et établissement d'un programme d'action pluriannuel approuvé par l'administration et les partenaires (pêche, conchyliculture...).

③ Action

Mise en commun des informations des ports de la région (fichiers, procédures, coûts, opérateurs...).

Recherche de possibilités de moyens collectifs ou opérations collectives.

④ Financements

Réflexion globale sur les financements à mettre en œuvre pour les opérations de dragage lourdes.

Étude de l'application du principe général : "pollueur-payeur".

Hiérarchisation des urgences et problèmes aux niveaux Région et Départements.

8. CONCLUSIONS – DE NÉCESSAIRES PARTENARIATS

Le travail de réflexion et de définition d'axes de travail amène naturellement à considérer les partenariats nécessaires. Ils sont principalement de trois ordres.

8.1. LA GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME ET LES SERVICES DE L'ÉTAT.

Les capacités d'accueil de la plaisance sont principalement établies sur le Domaine Public Maritime.

Tout ce qui concerne les limites portuaires, projets et travaux d'extension ou de création de ports, le contrôle et la gestion des mouillages, est soumis au contrôle et aux décisions de l'État. Le partenariat avec les services pour définir et appliquer des stratégies cohérentes, est évidemment nécessaire.

Ce partenariat doit aussi se renforcer au niveau de la valorisation économique des ports et de la gestion de l'environnement :

- Valorisation économique, en particulier pour ce qui concerne l'usage des parties terrestres du DPM, la diversité des activités à accueillir, et les modes et conditions d'exploitation. Ceci fait notamment référence à l'importante question des droits réels des opérateurs et donc à leurs conditions d'investissement sur les ports de plaisance.
- Gestion de l'environnement pour tout ce qui concerne la gestion des espaces (zones à protéger, règles d'usage, avec les perspectives d'application de NATURA 2000), l'application des dispositions de protection et normes d'équipements, mais aussi l'important problème des dragages.

8.2. LES COLLECTIVITES TERRITORIALES.

Les collectivités territoriales des différents niveaux (régional, départemental, local), sont impliquées. Certaines le sont directement comme concessionnaires et/ou gestionnaires de port, et toutes par les dimensions du loisir, du tourisme, du développement économique et de la qualité de l'environnement.

La gestion effective des ports est certainement affaire de technicien, au sein des régions publiques, des Sociétés d'Économie Mixte, ou des organismes privés concessionnaires ou gestionnaires.

Mais les partenariats en matière de politiques de qualité, d'animation, en matière d'aménagement, d'équipement, d'événements, et les engagements financiers correspondants seront déterminants pour l'avenir.

8.3. LES PARTENARIATS AVEC LE SECTEUR PRIVE ET ASSOCIATIF.

La filière nautique bretonne, présente et développée tout particulièrement autour des ports, et dont la mission régionale 2000 rappelle l'importance, rassemble en particulier près de 5.000 emplois chez les professionnels du nautisme.

L'animation des ports concerne également d'autres organismes et entreprises, notamment dans le secteur du tourisme et des loisirs.

Là aussi, le développement des axes de travail passera par la poursuite et le renforcement des partenariats effectifs des gestionnaires de ports avec les professionnels, dans des démarches et des actions qui intéressent aussi les structures d'organisation du tourisme (stations, offices) et d'animation des sports et activités nautiques (NEB, Ligues régionales, structures départementales).