



Ports de plaisance et enjeux environnementaux en Bretagne

Nicolas BERNARD

La Bretagne, région maritime par excellence, est considérée comme le principal foyer du nautisme de France, par le dynamisme de ses structures d'apprentissage, le nombre de ses pratiquants (licenciés à une Fédération ou non), les résultats remarquables de ses sportifs de haut niveau, mais aussi par l'importance de sa flottille de bateaux de plaisance et la densité du réseau de ses équipements portuaires.



H. Romé

Le port de plaisance de Camaret

Dans cet ensemble nautique, la plaisance tient une place particulière (Bernard, 2006) : les mouillages innombrables, les petits ports d'échouage, les grands équipements portuaires font partie du paysage des côtes bretonnes. Si la pratique de la navigation de plaisance est souvent associée à des images valorisantes (la mer comme dernier espace de liberté...) et à des pratiques « douces » (composer avec les éléments naturels...), une approche objective conduit l'observateur à davantage de nuances : la plaisance, dans sa pratique et surtout par les équipements qu'elle réclame, en particulier les infrastructures portuaires, soulève des enjeux environnementaux majeurs. Après avoir dressé un tableau rapide de ces enjeux, nous nous proposons ici d'analyser les impacts environnementaux des ports de plaisance en Bretagne, et les réponses qui leur sont apportées aujourd'hui.

Des ports de plaisance pour répondre à la demande

La Bretagne, comme bien d'autres régions maritimes françaises, a connu une véritable frénésie de construction de ports de plaisance sur une période relativement courte, s'étirant de la fin des années 1960 aux années 1990 : en trois décennies, près de 40 ports de plaisance équipés de pontons y ont été édifiés sur des sites vierges ou aménagés dans des infrastructures préexistantes (ports « reconvertis »), auxquels s'ajoutent de très nombreuses zones de mouillages organisés. Cette évolution s'explique par la démocratisation des pratiques nautiques durant la période. Elle se traduit par une très forte croissance de la flottille de bateaux de plaisance immatriculés en Bretagne, qui se poursuit dans les années suivantes : on dénombre 41 000 unités en 1980, 155 000 en 1990 et 222 000 en 2010, dont 65 000 unités de plus de 6 mètres réclamant une place à flot.

La tendance est alors à la réalisation de « ports parkings » (Bernard, 2000), sans souci d'intégration paysagère et sans réelle prise en considération de leurs impacts environnementaux. Les promoteurs des projets n'hésitent pas à imiter les marinas du Languedoc (Port Crouesty - Morbihan - 1974), à combler des zones humides (Port La Forêt - Finistère - 1972), à ériger des digues sans se soucier du transit sédimentaire littoral (Morgat - Finistère - 1976)

ou de l'exposition à la houle (Port Haliguen - Morbihan - 1968)...

Les années 1990 ne marquent pas la fin des constructions (d'autres suivront, comme à l'Aber Wrac'h ou à Roscoff dans le Finistère), mais une très nette diminution du nombre de projets. Plusieurs facteurs expliquent ce tassement : la saturation relative du littoral breton tout d'abord (les sites les plus aisément aménageables l'ayant été en tout premier, fort logiquement), la vigilance des associations de défense de l'environnement vis-à-vis des nouveaux projets, un contexte économique moins favorable conduisant à limiter les dépenses de loisirs, et enfin de nouvelles pratiques nautiques orientant nombre de néo-plaisanciers vers l'achat de « bateaux sur roues » (type semi-rigide) permettant de se passer d'une place à flot dans un port, dont les tarifs sont souvent jugés prohibitifs et l'accès difficile en raison de l'engorgement des listes d'attente.

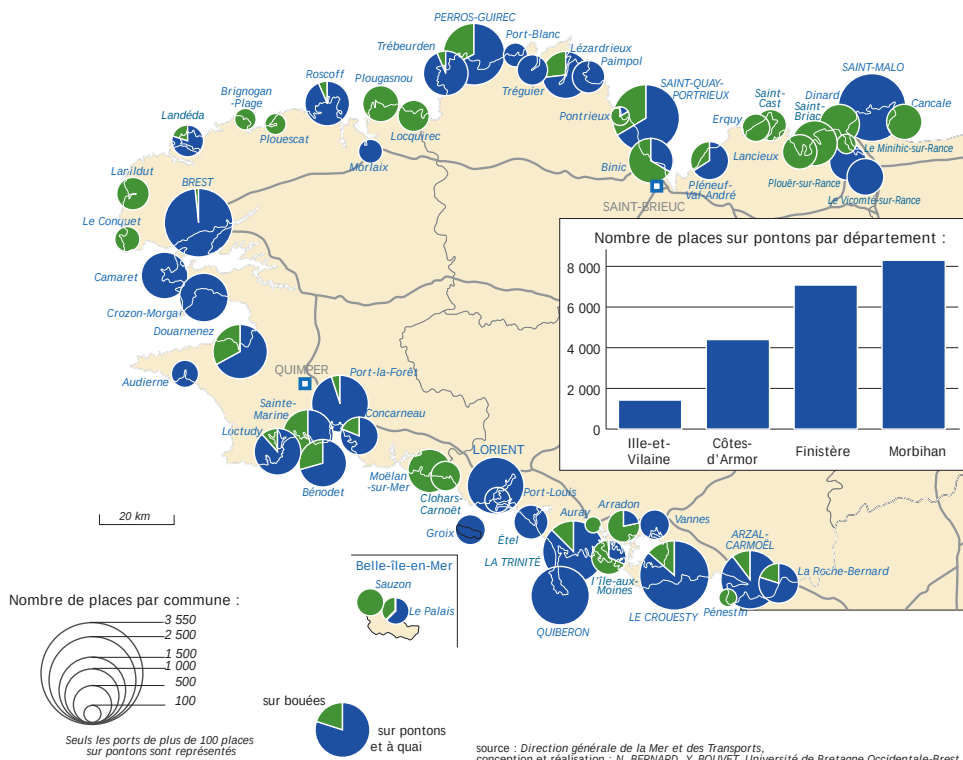
Rares sont actuellement les sites concernés par des projets de création : le plus engagé est celui du port de plaisance du Guilvinec-Treffiat (Finistère) où un port de 700 places à flot doit être réalisé. Il suscite des interrogations quant à la pertinence du site retenu, riche d'un patrimoine naturel et culturel significatif.

Après quatre décennies d'aménagements nautiques, la Bretagne présente aujourd'hui un haut niveau d'équipement portuaire, desservant de manière satisfaisante les bassins de navigation qui s'étirent le long de son littoral. Les départements du Morbihan et du Finistère concentrent l'essentiel des capacités d'accueil de la région Bretagne (Bernard & Bouvet, 2008).

Seuls quelques espaces côtiers échappent aux aménagements portuaires, en raison de leurs caractères géomorphologiques peu favorables à l'édification de ports de plaisance. Ils offrent des paysages naturels particulièrement appréciés des visiteurs : baie du Mont Saint-Michel à l'est de Cancale, côte nord du Cap Sizun, baie d'Audierne (voir carte ci-contre).

Des impacts environnementaux de diverses natures

Les ports de plaisance construits *ex nihilo* contribuent à l'artificialisation du littoral. Les travaux de construction entraînent de



Les principaux ports de plaisance en Bretagne en 2013 (seuls les équipements de plus de 100 places sur pontons ou à quai ont été cartographiés).

graves perturbations pour les écosystèmes côtiers : dragages, déroctages, comblements, édification de digues modifiant le transit sédimentaire...

Un port à lui seul résume bien les enjeux de l'artificialisation des côtes bretonnes : Trébeurden. Le chantier du port, à la charnière des années 1980-1990, a cristallisé les incompréhensions, tensions et rancœurs de la population et des acteurs locaux.

Sans rentrer dans les détails de « l'affaire de Trébeurden », on peut juste regretter que davantage de réflexion, de concertation et de bon sens n'ait pas conduit à une meilleure approche du projet, dans toutes ses composantes : environnementale bien sûr, mais aussi économique et sociale. Le problème est complexe et la question ne saurait en effet s'énoncer sous un mode binaire : quel est le meilleur levier pour le développement local, un équipement nautique moderne et structurant ou un environnement naturel préservé, moteur de mobilités touristiques ?

Une fois réalisés, les ports de plaisance peuvent poser des problèmes d'intégration pay-

sagère, non seulement vis-à-vis des espaces naturels adjacents, s'il en reste, mais aussi par rapport au bâti traditionnel (volumes, matériaux) et à l'urbanisme d'ensemble (continuité ou discontinuité, perspectives...). Il est ainsi permis de regretter que cette dimension paysagère n'ait pas été mieux prise en compte lors de la conception d'ensemble de certains projets. Il en est ainsi à Loctudy où l'extension du port de pêche et la création du port de plaisance en 1991 ont occulté le panorama maritime que l'on avait depuis la place de la mairie, au cœur de la commune : les anciennes perspectives de grande qualité esthétique en direction de l'île Tudy et des îles de la rivière de Pont-l'Abbé sont aujourd'hui abolies par les terre-pleins portuaires et leurs aménagements.

Le fonctionnement des ports de plaisance est aussi source de nuisances liées aux diverses pollutions produites par la présence et l'usage des bateaux de plaisance. Il peut s'agir de macro-déchets (emballages plastiques, débris de cordages...) ou plus insidieusement de polluants chimiques de dif-

férentes natures : hydrocarbures (mauvaises manipulations au poste d'avitaillement, fuites de réservoirs...), détergents (usage de produits de nettoyage), peintures anti-fouling, dont la toxicité en milieu marin a été largement démontrée (Mauvais, 1991). Il faut mentionner également la pollution liée à la dissémination dans les eaux portuaires de contaminants microbiens, provenant notamment de l'usage des toilettes à bord des bateaux de plaisance. En effet, l'un des grands défis concernant la pollution des eaux portuaires vient de l'insuffisance, et le plus souvent de l'absence, de systèmes de pompage des « eaux noires » issues des toilettes des bateaux. Ceci permettrait de réaliser plus systématiquement le pompage des cuves de stockage des navires de plaisance et de les refouler dans les égouts pour un traitement en station d'épuration. Le problème vient aussi du fait qu'une partie importante de la flottille de bateaux de plaisance est relativement ancienne et ne dispose pas à bord de cuves de stockage. L'industrie nautique intègre désormais ce paramètre essentiel dans la construction des nouvelles unités.

Autre problème d'envergure, le dragage régulier des bassins portuaires pose la question toujours délicate de l'élimination ou du stockage des vases pollués, source de polémiques souvent violentes entre les différents acteurs du littoral. Le principe de la valorisation de ces boues semble aujourd'hui s'imposer, mais il se heurte à des coûts financiers importants.

Pour un développement durable des ports de plaisance : évaluer, contraindre et sensibiliser

L'énumération rapide de ces atteintes à l'environnement côtier montre l'ampleur des défis à relever. Par ailleurs, les arguments socio-économiques généralement mis en avant par les élus et les promoteurs pour promouvoir un projet portuaire sont à relativiser fortement : la réalisation d'un port de plaisance représente un coût considérable, ses charges de fonctionnement sont toujours très élevées, tandis que les recettes sont principalement limitées à la location des anneaux et que le nombre d'emplois induits reste bien modeste (généralement estimé à 1 emploi direct pour 100 bateaux accueillis).

Très tôt, des acteurs du monde associatif, des spécialistes de l'environnement côtier et quelques politiques clairvoyants ont souligné la gravité de la situation et l'urgence d'une réponse.

Pourtant, la prise de conscience collective n'a été que tardive, et reste lacunaire. Il a fallu attendre l'intégration récente des problématiques de développement durable et aussi, de manière très opportuniste, la perspective de retombées économiques et financières de la filière « environnement » (actions préventives, traitement et recyclage des déchets, des boues de dragage, etc.) pour observer des évolutions notables. Cette prise de conscience s'est aussi enclenchée suite à la publication de quelques enquêtes d'opinion (notamment l'enquête MORGOAT 2005, TNS SOFRES) qui ont fort opportunément appris (ou rappelé) aux élus locaux l'importance de notre « capital nature » : à la question posée aux touristes « Quelles sont les raisons de votre choix de la Bretagne comme destination touristique ? », les deux premières réponses données sont « les côtes et les activités liées à la mer » et « le patrimoine naturel ». Ces réponses ont sans nul doute éclairé les décideurs quant à la mise en œuvre de nouveaux projets de constructions portuaires sur des sites vierges du littoral breton. L'enjeu n'est pas seulement touristique ; il est aussi celui de la qualité du cadre de vie des Bretons eux-mêmes.

Les nuisances environnementales occasionnées par les activités de plaisance sont aujourd'hui contraintes par un grand nombre de textes réglementaires, à l'échelle locale, nationale et européenne. Parmi eux, la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 impose aux gestionnaires de ports l'installation de systèmes d'évacuation des eaux usées et des eaux de ruissellement ainsi que des aires de carénage respectant de nouvelles normes. La vigilance est forte à l'égard des ports de plaisance car les pollutions qu'ils induisent peuvent affecter les eaux de baignade proches et présenter des effets préjudiciables sur la qualité sanitaire des productions conchylicoles de la région concernée.

Les mesures mises en œuvre ne peuvent se limiter à la contrainte. Elles doivent être accompagnées d'incitations et d'encouragement à adopter de bonnes pratiques. Il en est ainsi pour les candidatures visant à obtenir le label « Pavillon bleu des ports de plaisance », qui peut amener les gestionnaires de ports et les collectivités

locales à prendre les mesures nécessaires à l'amélioration de l'environnement côtier (qualité des eaux portuaires, gestion des déchets, mais aussi éducation à l'environnement). Ce label, dont la procédure d'attribution ne fait pas l'unanimité, reste toutefois un moyen intéressant de promouvoir une démarche de qualité environnementale.

À l'échelle régionale, l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) a mis en place une « charte qualité » des ports de plaisance en collaboration avec le Conseil régional de Bretagne. Cette charte volontariste visant à promouvoir des ports « propres et accueillants » doit amener les gestionnaires des équipements portuaires à se doter de moyens techniques et réglementaires permettant une amélioration de la qualité des eaux portuaires et de l'environnement dans son ensemble (Bernard N., 2008).

Ces actions méritent d'être soulignées. Toutefois, aucune ne portera ses fruits sans une réelle politique d'éducation et de sensibilisation des plaisanciers et des usagers des ports de plaisance aux problèmes environnementaux. Changer les habitudes et les comportements est un processus long qui demande de la persévérance, mais c'est la seule voie possible vers un développement voulu comme durable.

Quels projets portuaires pour demain ?

Face à la saturation des ports de plaisance et à une demande en places de ports toujours soutenue, quelle serait la réponse la plus appropriée dans le cadre d'une démarche durable ? En réalité, il n'y a pas une réponse possible, mais un faisceau de propositions complémentaires qu'il convient de mobiliser. Si certaines ne sont pas encore opérationnelles (ou restent à inventer !), d'autres existent bel et bien et n'attendent que leur mise en œuvre...

La première solution est celle de la reconversion des ports traditionnels à la plaisance. La solution n'est pas nouvelle, Concarneau l'ayant adoptée dès les années 1960. Le potentiel est considérable malheureusement (malheureusement, parce que cette option traduit le déclin des activités maritimes traditionnelles : pêche, commerce, marine de guerre) : de nombreuses structures portuaires abritent encore des bassins largement délaissés, qui pourraient s'orienter sans grandes difficultés vers la plaisance. Même dans les ports ayant déjà adopté cette solution, le potentiel reste important (Camaret, Concarneau, Lorient, Perros-Guirec...). Plutôt que d'envisager des projets portuaires *ex nihilo* (il en existe encore !), la



H. Ronné

Le port de plaisance de Paimpol, l'un des 7 lauréats bretons du « Pavillon bleu des ports de plaisance 2012 »

reconversion de bassins existants est de loin la meilleure solution, même si elle n'est pas sans poser de problèmes techniques (aménagement des superstructures) ou psychologiques (faire le deuil des activités passées). Pour répondre à la demande de places à flot, d'autres solutions existent (extension des zones de mouillages organisés, aménagement de ports secs...), mais elles ne sont pas non plus sans incidences environnementales (Peuziat, 2005).

Quoi qu'il en soit, tout nouveau projet d'aménagement doit se faire dans la plus grande transparence, en concertation avec les différents acteurs du domaine côtier, non plus à l'échelle locale comme ce fut le cas trop souvent dans le passé : il faut désormais raisonner au minimum à l'échelle du bassin de navigation, voire de la région, afin de définir au mieux la pertinence des équipements envisagés.

Et si, au lieu de poser toujours le problème en terme quantitatif (liste d'attente dans les ports, nombre de places à flot...), on l'énonçait en terme qualitatif ? Ne peut-on pas naviguer autrement ? Une flottille notoirement sous-utilisée ne pourrait-elle pas s'animer davantage par le biais de la multipropriété ? Dans le même esprit, pourquoi ne pas favoriser la location de bateaux de plaisance plutôt que l'achat d'un futur « bateau ventouse » ? Ces questions du « comment naviguer autrement » paraissent sans doute bien naïves face aux lobbies de l'industrie nautique, mais il est légitime de les poser dans une recherche de développement durable et de préservation d'un espace littoral fragile et menacé...

Conclusion

Ce tableau assez critique ne doit pas occulter les efforts considérables entrepris ici ou là en matière environnementale : les industriels du secteur nautique, les gestionnaires des ports, les plaisanciers eux-mêmes sont désormais sensibilisés aux enjeux environnementaux, et leur attitude a très fortement évolué face à ces problématiques. Ainsi, les rejets de déchets en mer, s'ils existent toujours, sont des pratiques en recul, grâce à un important travail de communication et de sensibilisation. Le traitement performant des eaux de caré-

nage est aujourd'hui possible dans la plupart des bassins de navigation de Bretagne. La déconstruction des bateaux de plaisance, longtemps ignorée des industriels, est une filière en cours de constitution : depuis mars 2013, et pour la première fois en Bretagne, une entreprise de la région bretonne (commune de Guipavas) s'oriente vers le traitement et la valorisation des matériaux composites issus des bateaux de plaisance hors d'usage. De nombreux ports se sont engagés dans des « chartes qualité » exigeantes, et les contraintes qu'elles imposent sont autant d'éléments marketing dont le port peut désormais se prévaloir, en communiquant sur ce volet environnemental.

Le propos n'est donc pas ici de condamner sans nuance les ports de plaisance, qui constituent des pôles d'activités dynamiques, porteurs d'identité, de rêve, et support de communication remarquable, comme le rappelle chaque événement nautique (fêtes de la mer, courses au large...). Il invite simplement à bien mesurer les enjeux de ces équipements et à en apprécier les conséquences, dans le cadre d'une gestion intégrée des zones côtières. ■

Bibliographie

BERNARD N. & BOUVET Y., 2008 – *Atlas du nautisme*. Éditions J.-P. Gisserot, 96 p.

BERNARD N., 2008 – Plaisance et pollutions des eaux portuaires : équiper, contraindre, sensibiliser. *Eaux et rivières* n° 145, automne 2008, pp. 20-21.

BERNARD N. (Dir.), 2006 – *Le nautisme : acteurs, pratiques et territoires*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 332 p.

BERNARD N., 2000 – *Les ports de plaisance, équipements structurants de l'espace littoral*. Paris, Éditions L'Harmattan, coll. " Maritimes ", 126 p.

MAUVAIS J.-L., 1991 – *Les ports de plaisance, impacts sur le littoral*. IFREMER, Plouzané, 165 p.

PEUZIAT I., 2005 – *Plaisance et environnement. Pratiques, représentations et impacts de la fréquentation nautique de loisirs dans les espaces insulaires. Le cas de l'archipel de Glénan (France)*. Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Bretagne Occidentale, 336 p.

Nicolas BERNARD, Géographe à l'Université de Bretagne Occidentale.
