



**HAL**  
open science

## Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace loisir à la construction d'un territoire ?

Ewan Sonnic

► **To cite this version:**

Ewan Sonnic. Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace loisir à la construction d'un territoire ?. *Norois*, 2004, 190, pp.55-66. halshs-00223909

**HAL Id: halshs-00223909**

**<https://shs.hal.science/halshs-00223909>**

Submitted on 29 Jan 2008

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace loisir à la construction d'un territoire ?

**Ewan SONNIC**

Doctorant en géographie  
Laboratoire RESO, Rennes (UMR CNRS 6590)  
Université de Rennes 2  
6, avenue Gaston Berger  
35043 RENNES CEDEX

## RESUME

*La navigation de plaisance a connu depuis près d'une quarantaine d'années un essor sans précédent. La Bretagne est particulièrement concernée comme l'attestent sa flotte de plus de 70.000 bateaux et les multiples ports de plaisance qui jalonnent son littoral. L'objectif de cet article est de montrer que par leurs itinéraires en mer, les plaisanciers ont créé un nouveau type de territoire maritime : le bassin de navigation, un territoire que l'on pourrait qualifier de chronique, étant donné le caractère essentiellement saisonnier de l'activité plaisancière. Quoique relativement récente, l'évidence de cette entité territoriale est telle que plusieurs collectivités territoriales l'adoptent désormais. Mais le bassin de navigation reste néanmoins dépendant des découpages administratifs préexistants.*

*Mots clés : bassin de navigation, pratiques plaisancières, navigation de plaisance.*

## ABSTRACT

*Pleasure boating, knew since about forty years a very important development. Brittany is particularly concerned. In deed, its coastline possesses more than 70,000 pleasure crafts and numerous marinas. The purpose of this article is to show that by their cruises, yachtmen have created a new kind of maritime territory : the navigation area or the yachting area, a chronological territory because of the seasonary characteristic of their activity. In deed, pleasure boats become less numerous during the rest of the year. Nevertheless, even if it is a recent territory, navigation area is already used by more and more territorial collectivities. However, this territory is still limited by old administrative divisions.*

*Key words : yachting area, yachtmen practises, yachting.*

Depuis des siècles les océans sont exploités pour leurs ressources et ont toujours constitué un enjeu stratégique militaire et commercial. Plus récemment, il y a une quarantaine d'années, l'imaginaire des « terriens » vis à vis de la mer est lui aussi devenu un prétexte pour créer de la richesse, notamment par le biais de l'activité touristique largement répandue sur les littoraux. Au sein du tourisme littoral, la plaisance illustre cette marchandisation de l'imaginaire. D'ailleurs, certains n'hésitent pas à associer plaisance et *valeur marchande d'un mythe*<sup>1</sup>. Dans la dynamique de la société de consommation, la plaisance occupe effectivement une place de choix.

En Bretagne, les prémices du tourisme balnéaire apparaissent au XIX<sup>e</sup> siècle. Peintres et écrivains en ont fait en quelque sorte la promotion par leurs œuvres picturales ou littéraires. Ils ont ainsi contribué à nourrir l'imaginaire de leur public. Dans le sillage de Chateaubriand, les romantiques se lancent dans leur propre Tro Breizh<sup>2</sup>, dans leur périple breton. Consécutivement, naît dans les milieux parisiens un courant littéraire entraînant le tourisme des classes aisées facilité par le chemin de fer. En plus de l'étoile de Legrand<sup>3</sup>, le chemin de fer d'intérêt local, surtout réalisé au début du XX<sup>e</sup> siècle, permet *d'atteindre des plages jusqu'alors désertes*<sup>4</sup>. Cette émergence du tourisme artistique, puis bourgeois (du *tourisme de snobisme* lit-on parfois) associée à l'apparition des congés payés et à l'extension du parc automobile, ouvre la voie au tourisme de masse de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. C'est ainsi qu'à côté de la *fréquentation familiale ou semi-mondaine de la plage*<sup>5</sup>, se sont progressivement affirmés les sports nautiques et notamment la navigation de plaisance qui prit son essor au milieu des années 1960. Lorsque quelques années plus tard, le nombre d'adeptes de cette navigation d'un nouveau genre sembla significatif aux yeux de l'Etat, la notion de *bassin de navigation* est définie par le SEATL<sup>6</sup> en 1982. Si cette date constitue une reconnaissance officielle, le bassin de navigation était déjà une réalité depuis près d'une quinzaine d'années. Son existence n'a cessé de s'affirmer toujours davantage au rythme de l'évolution croissante du parc de bateaux et du nombre de plaisanciers. Selon la définition du SEATL à laquelle se réfère N. Bernard, le bassin de navigation correspond à *une zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par de longues distances sans abris, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent*. Le terme de *bassin de navigation* sera ici préféré à celui de *bassin de croisière* que l'on rencontre parfois, car il englobe la plupart des pratiques de navigation (voile sportive, voile de loisir, balade en mer, pêche-promenade) et non la seule croisière.

Quelques travaux beaucoup plus récents évoquent la notion complémentaire de *bassin de plaisance*<sup>7</sup> : entité territoriale englobant, en plus de l'espace exclusivement marin du bassin de navigation, son aire d'influence terrestre aux limites beaucoup plus floues. En effet, le bassin de plaisance intègre non seulement les zones portuaires et les entreprises de la filière nautique gravitant autour du port, mais aussi les lieux accueillant les résidences secondaires et / ou principales des plaisanciers ou encore les zones de production de bateaux de plaisance, soit l'ensemble des flux terrestres et maritimes engendrés par la présence des ports d'un même bassin. Cependant, la division du littoral en bassins de navigation aux limites plus évidentes reste vraisemblablement mieux adaptée pour une gestion cohérente de l'activité de plaisance. C'est au cœur de ces espaces que croise la grande majorité des bateaux de plaisance. Contrairement à ce que l'on pourrait croire

---

<sup>1</sup> Michel ROUX, 1997.

<sup>2</sup> Tro Breizh (Tour de Bretagne en breton) : pèlerinage aux sept saints fondateurs des diocèses de Bretagne (Nantes et Rennes exceptés) et datant de l'époque médiévale.

<sup>3</sup> Appellation du réseau de chemin de fer en étoile centralisé sur Paris et conçu par Legrand au XIX<sup>e</sup> siècle.

<sup>4</sup> Claude BENOIT, 1990.

<sup>5</sup> Pierre ESTIENNE, 1977 in *Les régions françaises*, tome 1, 3<sup>ème</sup> édition, 1993.

<sup>6</sup> S.E.A.T.L. : Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral créé en 1966 au sein du ministère du tourisme et dissous en 1990.

<sup>7</sup> Dorothee RETIERE, 2002.

vu de terre, l'espace maritime n'est pas sillonné de façon aléatoire par les plaisanciers. Les bassins de navigations qui se succèdent tout au long du littoral ont bel et bien leur propre logique qui découle de la pratique des plaisanciers.

## I) Le bassin de navigation comme espace pratiqué et vécu

La plaisance de masse date donc des années 1960. Le développement de cette nouvelle activité, héritée du yachting, est mis en évidence par l'éclosion de ports de plaisance sur les littoraux et par la multiplication de nouveaux types de navires : les bateaux de plaisance qui naviguent à proximité des côtes, et non loin de leurs ports d'attache respectifs afin de pouvoir les rejoindre avant la tombée de la nuit. C'est donc d'abord par une certaine pratique de l'espace maritime que le terme de *bassin de navigation* est né. J. Lageiste le décrit comme une *nouvelle considération géographique du littoral (...)* née des habitudes des usagers de la mer loisir et qui semble s'être implantée sur les côtes bretonnes.<sup>8</sup> Cette précision géographique mérite quelques précisions. Pourquoi les bassins de navigation seraient-ils d'abord apparus en Bretagne alors que d'autres littoraux français ont également été concernés par l'essor de la plaisance dès les années 1960 (côtes méditerranéennes et Atlantiques au sud de la Bretagne notamment) ? Certes, de par la topographie littorale bretonne caractérisée par de nombreux obstacles naturels (pointes, caps, récifs, ...) et de forts vents et courants, les marges des bassins bretons sont souvent plus facilement identifiables que dans les régions aux littoraux sableux (Languedoc-Roussillon, Aquitaine, ...). Mais si les limites de bassin sont moins évidentes dans certaines régions, il n'en reste pas moins que leur existence même est indiscutable dès lors que les plaisanciers y naviguent. Le bassin de navigation n'est donc pas uniquement breton.

Le fait que certains aient été tentés de dire que le bassin de navigation se soit d'abord imposé en Bretagne n'a pourtant rien de fortuit. En premier lieu, cette région est avec le reste du littoral Atlantique et la Méditerranée le berceau de la plaisance en France. Ensuite, beaucoup de ceux qui ont le plus contribué au développement massif de cette activité ont opéré au large des côtes bretonnes : Philippe et Hélène Viannay ont fondé le centre nautique des Glénans<sup>9</sup> qui est sans doute avec celui de *Socoa au Pays Basque*, autre *berceau des écoles de voile*<sup>10</sup>, la première à connaître une audience nationale. Jean-Jacques Herbulot et quelques autres architectes navals ont conçu des bateaux monotypes alors révolutionnaires qui allaient être à la base d'une démocratisation et de l'expansion de la plaisance. Eric Tabarly a quant à lui fait découvrir l'aspect sportif de cette navigation et son port d'attache de La Trinité-sur-Mer à tous grâce à la médiatisation de ses premières grandes victoires à partir de 1964<sup>11</sup>. Enfin, comme nous l'avons évoqué précédemment, la topographie du littoral régional présentant plusieurs caps et autres péninsules, a naturellement imposé des limites aux bassins de navigation.

Curieusement, bien qu'elles s'entendent sur la définition du bassin de navigation, les études antérieures ne s'accordent pas forcément sur les limites de ces bassins en Bretagne. Deux cartes distinctes peuvent effectivement nous être proposées pour une même façade littorale. On remarquera que les bassins définis par J. Lageiste sont plus vastes (cf. carte 1). Pour leur part, ceux présentés par N. Bernard à travers l'exemple du Finistère (cf. carte 2) sont plus nombreux et semblent davantage correspondre aux sorties à la journée qui n'excèdent guère plus de 20 milles nautiques<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> Jérôme Lageiste, 1995.

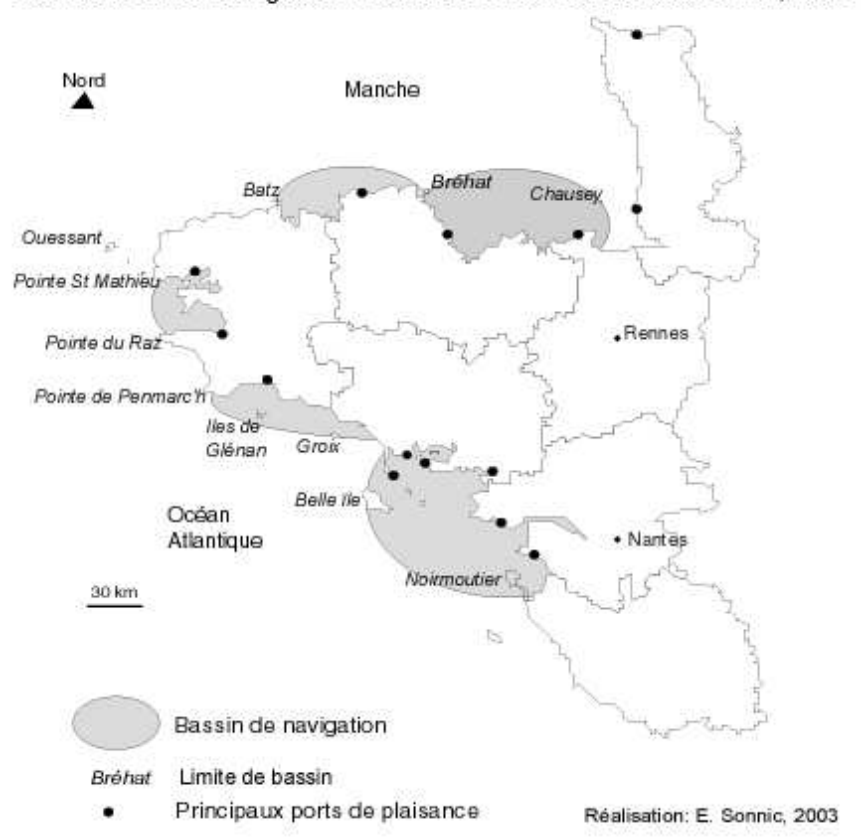
<sup>9</sup> Le centre nautique des Glénans créé en 1947 est devenu la référence mondiale pour l'apprentissage de la voile et l'initiation à l'environnement marin. Il a joué un rôle déterminant dans le développement de la plaisance.

<sup>10</sup> Jean-Pierre AUGUSTIN, 1995.

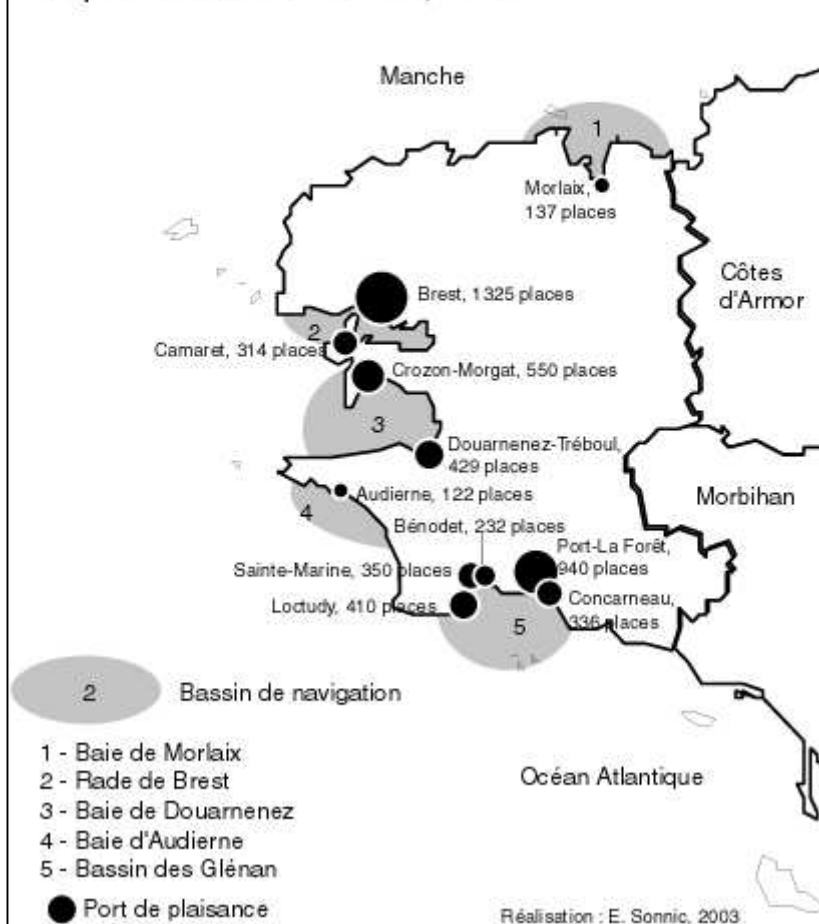
<sup>11</sup> 22 juin 1964 : victoire d'Eric Tabarly dans la seconde transat anglaise en solitaire.

<sup>12</sup> Un mille nautique = 1852 mètres.

Carte 1:  
Les bassins de navigation bretons selon Jérôme LAGEISTE, 1995



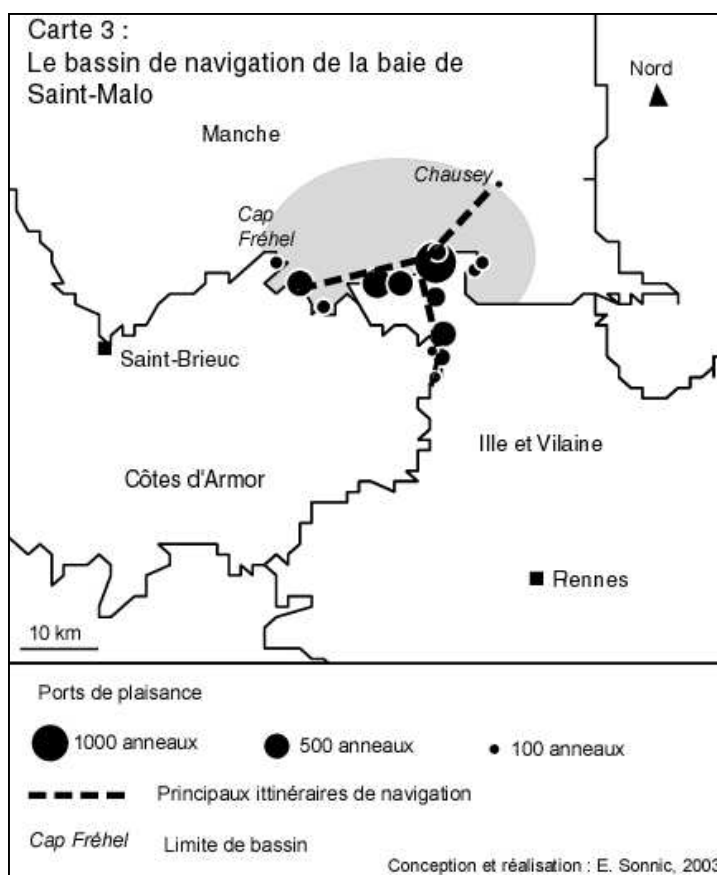
Carte 2 :  
Les bassins de navigation du Finistère  
d'après Nicolas BERNARD, 1993



Afin d'éviter toutes confusions, évoquons également M. Roux pour qui le bassin de navigation ne s'applique pas à la définition généralement adoptée par les autres auteurs (N. Bernard, J. Lageiste, SEATL, ...) et reprise pour cet article. Il retient pour sa part seulement six bassins pour l'ensemble du littoral métropolitain : Mer du Nord et Manche Est (de Dunkerque à Cherbourg), Manche Ouest et Ouest Bretagne (de Saint-Malo au Guilvinec), Sud-Bretagne, Vendée, Charente (de Concarneau à La Rochelle), Sud-Gascogne (de Bordeaux à Bayonne), Lion (de Port-Vendres à Sète), et Provence (de Martigues à Ajaccio).

Bien que tenant compte des quartiers des affaires maritimes, les critères retenus par M. Roux sont avant tout relatifs aux conditions naturelles. Les influences climatiques (ensoleillement, fréquence des vents et des précipitations) auront des répercussions sur l'état de la mer. Les marées sont synonymes de courants. Leur absence rend permanente l'accessibilité des marinas méditerranéennes alors qu'en Manche, il faut tenir compte des forts marnages pour gagner un port. Quant au trait de côte, il présentera un nombre plus ou moins important d'abris potentiels et de plans d'eau selon qu'il soit échancré ou rectiligne.

Il arrive parfois qu'un seul et même bassin présente les trois limites caractéristiques évoquées précédemment à travers la définition du SEATL. C'est le cas de celui de la baie de Saint-Malo (cf. carte 3). Il est limité à l'ouest par un passage relativement dangereux que la plupart des plaisanciers renoncent à franchir (le Cap Fréhel au pied duquel les vents, la houle et les courants sont particulièrement marqués), à l'Est par un linéaire côtier vierge d'escale sur plusieurs milles nautiques (depuis Cancale jusqu'à Granville) et au nord par la mitoyenneté du bassin de Granville. Cette limite septentrionale correspond à un objectif de croisière particulièrement attractif et commun aux plaisanciers des deux bassins : les îles Chausey.



Au regard des listes d'attente de ses ports de plaisance, le bassin de la baie de Saint-Malo est aujourd'hui l'un des trois plus convoités de la façade Manche-Atlantique avec ceux d'Arcachon et de la baie de Quiberon. Or, ses 14 ports accueillent déjà près de 4600 bateaux auxquels il faut ajouter environ 4200 navires dans les zones de mouillage hors ports ainsi que de nombreux autres stockés à terre (vraisemblablement entre 3000 et 4000 unités<sup>13</sup>).

En plus des formes de navigation dépassant le cadre du bassin (croisière côtière et croisière hauturière), l'essentiel des pratiques plaisancières y sont exercées : voile loisir, voile sportive, pêche-promenade, balade en mer, navigation à bord de vieux gréements.

C'est entre les secteurs où la concentration de bateaux est la plus importante et les objectifs de croisière que les principaux flux de navigation sont les plus importants. Dans le bassin de la baie de Saint-Malo, les liaisons s'effectueront entre des ports d'attache relativement bien équipés, des objectifs de croisière attractifs (îles Chausey) mais aussi des secteurs mixtes, à la fois port d'attache et objectif de croisière (Saint-Malo, ports de la vallée de la Rance).

À côté de ces itinéraires majeurs, existent des flux bien plus diffus mais qui cumulés sont vraisemblablement majoritaires dans beaucoup de bassins bretons. Majoritaires car ils concernent l'essentiel des bateaux des zones de mouillage et des ports peu équipés (les trois quarts des navires en baie de Saint-Malo, les deux tiers sur l'ensemble de la Bretagne). Mais aussi parce les propriétaires de ces navires sont des pêcheurs-plaisanciers, très majoritairement autochtones, qui ne se limitent pas à la haute saison pour s'adonner à leur loisir. Les flux relatifs à la pêche-promenade s'opèrent entre d'une part les ports ou les zones de mouillage d'attache et d'autre part les zones de pêche loisir relativement proches. Si le bassin de navigation de la baie de Saint-Malo accueille autant de bateaux de pêche-plaisance c'est surtout parce qu'il dispose d'une vaste zone naturelle d'hivernage : la vallée de la Rance.

Même si le bassin de navigation se définit à partir de bases physiques, ce serait mentir par omission que de se contenter de ce seul aspect car c'est avant tout le plaisancier qui se fixe consciemment ou non ses propres limites et qui établit par là même les frontières de son bassin d'usage. Le plaisancier rayonnera à partir de son port d'attache ou du point de mise à l'eau de son choix (une cale, une plage donnant sur un chenal,...) qu'il devra rallier avant la fin de la journée. De ce fait il n'aura navigué guère plus de 20 milles nautiques<sup>14</sup> au sein d'un espace qui lui est familier et qui le rassure. L'idée de pénétrer un bassin méconnu, même s'il est contigu et même s'il ne présente pas de danger particulier, rebute souvent le plaisancier. Il est peut-être aussi assez fréquent que l'idée de naviguer à travers un autre bassin n'effleure pas son esprit tant son bassin habituel se présente à lui comme le seul praticable, comme un bassin exclusif à ses yeux. C'est assurément réducteur car certains plaisanciers sont des navigateurs très expérimentés, *parfois même plus érudits encore que les marins pêcheurs* (J. Lageiste) et qui franchissent volontiers les marges de ces bassins. Les adeptes de la croisière côtière navigueront de port en port sans se soucier des limites inter bassins. Ils pratiquent un style de tourisme itinérant. Leurs bateaux ont en quelques sortes remplacé les caboteurs qui fréquentaient encore assidûment les ports de commerce bretons à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Avec le déclin du commerce maritime breton, ces mêmes ports ont d'ailleurs souvent opté pour la plaisance comme moyen de reconversion (Vannes, Morlaix, Dinan, ...). Quant aux plaisanciers qui privilégient la croisière hauturière, ils n'ont pas peur d'affronter la haute mer et traversent volontiers la Manche ou le Golfe de Gascogne. Cette plaisance très minoritaire sous entend également la navigation de nuit et l'organisation de quarts de surveillance. En aucun cas les

---

<sup>13</sup> Chiffre calculé après application d'un coefficient de disparition à partir des navires immatriculés aux affaires maritimes.

<sup>14</sup> 20 milles nautiques = 37 kilomètres.

bassins de navigation ne doivent donc être assimilés aux vastes espaces concernés par la pratique de la croisière côtière ou hauturière qui ne connaissent comme limites que celles fixées par les skippers eux-mêmes (N. Bernard).

Toutefois, force est de constater que ces deux catégories de navigateurs sont loin d'être représentatives de l'ensemble des adeptes de la plaisance. Assurément *l'usage prend ici toute son importance : ce sont les usagers de la mer loisir qui ont donné forme à ses complexes structurants* (les bassins de navigation), *imposant leur organisation au littoral breton* (J. Lageiste). Même si la fin de cette citation est peut être excessive, le bassin de navigation est n'en reste pas moins l'espace de pratique par excellence d'une immense majorité de plaisanciers. C'est d'ailleurs l'espace de référence de la plupart des organismes pour qui la plaisance est centre d'intérêt.

## II) Le bassin de navigation : un espace institutionnalisé ?

Afin de pouvoir appréhender la plaisance tout en étant le plus proche possible des réalités géographiques et de pratique de cette activité, le découpage du littoral de la Bretagne a naturellement été calqué sur les limites de bassins de navigation dont la réalité n'a cessé d'être confortée depuis la fin des années 1960. La définition du SEATL allait dans ce sens. Jusqu'alors, les seules entités territoriales de référence en terme d'activité maritime découlaient de la volonté étatique. Elles correspondent à un découpage littoral en quarante quartiers maritimes métropolitains répartis dans cinq directions régionales. Nous y reviendrons.

Aujourd'hui, tous les acteurs de la filière nautique s'accordent sur ce nouvel échelon territorial, qu'il s'agisse des responsables et des gestionnaires portuaires (publics, privés, sociétés d'économie mixte), des loueurs de bateaux, des constructeurs de navires de plaisance, des élus des différentes collectivités territoriales concernées (communes, structures intercommunales, conseils généraux, conseil régional) et autres associations. Aux yeux de tous, l'échelle territoriale la plus pertinente et adaptée à l'activité de la plaisance, non seulement du point de vue de la pratique, mais aussi du point de vue du développement économique, est bien le bassin de navigation.

Aussi la synthèse des travaux de la mission régionale 2000 sur la plaisance en Bretagne<sup>15</sup> réalisée par V. Broquet pour l'APPB et parue en octobre 2001 se réfère à un découpage de la région administrative en 15 bassins de navigation (cf. carte 4).

Chacun d'eux a été traité selon la même méthode : évaluation de la capacité d'accueil, de l'activité, des équipements, du poids économique, des problèmes et des projets. Cette synthèse, en cours de réactualisation depuis le printemps 2003, est à ce jour et de loin la plus complète et la plus précise. Ses indications font désormais référence pour la politique régionale en faveur de la plaisance. Le bassin de navigation est plus que jamais l'échelon territorial de base. D'ailleurs, en complément de ce travail d'analyse, un document autonome a été produit pour chaque bassin. Ces documents présentent un grand nombre d'informations : capacité d'accueil, listes d'attentes, données économiques, structures d'accueil, ...

D'autres collectivités territoriales ont suivi : dans le cadre de son nouveau schéma directeur de la plaisance, le conseil général des Côtes d'Armor a également opté pour une approche par bassin.

---

<sup>15</sup> **La Mission Régionale des ports de plaisance** confiée à l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) a recensé le plus précisément possible l'existant en terme de structures d'accueil pour la plaisance en Bretagne. Chaque structure (port ou zone de mouillage organisée) est désormais affiliée à une fiche d'identification très complète (capacité d'accueil, type de gestion, services, équipements, données économiques, problèmes divers, projets, ...).





Pour autant, le bassin de navigation reste dépendant de la solidité et de la rigidité administrative de territoires préexistants. Ces derniers, hérités d'un Etat central déconcentré, tous plus anciens que les bassins de navigation, sont solidement ancrés institutionnellement et restent incontournables bien qu'ils soient loin d'être les mieux adaptés aux réalités actuelles tant culturelles ou historiques qu'économiques ou géographiques.

### III) Le bassin de navigation, un espace vécu et institutionnalisé mais limité par les territoires administratifs préexistants.

Le bassin de navigation est un espace bel et bien reconnu. Etant donné sa grande pertinence, aucune instance ne le remet en cause. Néanmoins il ne semble pas réellement utilisé en matière de gestion et de projet d'aménagement. L'organisation administrative traditionnelle du littoral français n'est aucunement remise en question. La gestion des espaces littoraux semble donc d'autant plus complexe.

En premier lieu on peut appréhender le découpage territorial de part et d'autre du trait de côte. Côté mer, les bassins de navigation s'imposent le plus naturellement du monde au sein des eaux territoriales. Côté terre, les découpages départemental et régional ont servi de socle à la mise en place de nouvelles divisions de référence dans le domaine maritime et découlant de l'administration centrale par le biais du Ministère de l'équipement et des transports.

Concrètement, les quarante quartiers des affaires maritimes de France métropolitaine, se répartissent dans les cinq directions régionales des affaires maritimes. Ces dernières sont harmonisées avec les régions administratives (cf. tableau 1).

**Tableau 1**

L'administration de la mer

<b>MINISTERE DE L'EQUIPEMENT DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT</b>	
<b>CENTRE ADMINISTRATIF DES AFFAIRES MARITIMES</b>	
<b>Six directions régionales des affaires maritimes</b>	<b>Quarante-sept quartiers des affaires maritimes</b>
Nord Pas de Calais / Picardie	Dunkerque, Boulogne sur Mer
Haute Normandie	Le Havre, Fécamp, Dieppe, Rouen
Basse Normandie	Caen, Cherbourg
Bretagne	Saint-Malo, Saint-Brieuc, Paimpol, Morlaix, Brest, Camaret, Douarnenez, Audierne, Le Guilvinec, Concarneau, Lorient, Auray, Vannes
Pays de Loire	Nantes, Saint-Nazaire, Les Sables d'Olonne, Noirmoutier, Ile d'Yeu
Poitou-Charentes	La Rochelle, Marennes, Oléron
Aquitaine	Bordeaux, Arcachon, Bayonne
PACA	Marseille, Martigues, Toulon, Nice
Languedoc-Roussillon	Sète, Port-Vendres
Corse	Ajaccio, Bastia
DOM - TOM	Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne, Saint-Denis de la Réunion, Saint-Pierre et Miquelon, Nouméa, Papeete

Source : DTMPL (Direction du Transport Maritime des Ports et du Littoral), 1999.

Ces différents niveaux administratifs constituent la hiérarchie de l'Administration de la mer qui suit l'évolution statistique de la navigation de plaisance. Dans cette optique, le Centre Administratif des Affaires Maritimes recueille les informations que lui transmettent les quartiers des Affaires Maritimes répartis sur le littoral national. A titre d'exemple, les immatriculations de navires sont réalisées par quartiers. Sur chaque plaque d'immatriculation, le quartier d'enregistrement du navire est identifiable (VA pour Vannes, SN pour Saint-Nazaire, SM pour Saint-Malo, etc.). De la même manière, la délivrance de permis bateaux se fait aussi par quartier maritime.

Régulièrement, l'Administration de la mer publie donc les statistiques de la navigation de plaisance. Elle précise le nombre de navires de plaisance immatriculés, ceux immatriculés au cours de la dernière année statistique écoulée, les mutations de propriétés, le nombre de permis délivrés, les statistiques de sauvetage (fournies par les C.R.O.S.S.<sup>16</sup>) et les capacités d'accueil des ports et autres installations de plaisance. C'est en grande partie ce dernier point qui a incité certains organismes tels que l'APPB ou la SAGEMOR<sup>17</sup> à privilégier le bassin de navigation comme espace statistique de référence. En effet, afin de développer une activité telle que la plaisance, il était primordial d'opter pour l'espace de pratique des plaisanciers qui ignore les limites administratives. Rien de plus explicite que l'évaluation de la demande de places pour les bateaux de plaisance pour démontrer l'inadéquation du découpage territorial classique.

Aujourd'hui, la plupart des infrastructures d'accueil pour la plaisance sont saturées. Chacune d'entre elles dispose donc d'une liste d'attente. Pour avoir l'idée la plus juste possible de la demande afin de pouvoir y répondre, il ne faut pas se fier aux listes à l'état brut. Les responsables de ports savent que plusieurs inscrits ne correspondent pas à une demande fiable étant donné que s'inscrire n'engage à rien. Il existe également une part non négligeable de doublons qu'il s'agit

<sup>16</sup> C.R.O.S.S. : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en mer

<sup>17</sup> SAGEMOR (Société d'Aménagement et de Gestion du Morbihan), une société d'économie mixte qui gère huit ports morbihannais dont les plus importants (Le Crouesty, La Trinité-Sur-Mer, Port-Haliguen, Arzal-Camoël, ...)

d'évaluer précisément pour connaître réellement la pression de la demande. Or, il est rarissime qu'un prétendant à une place inscrit dans plusieurs ports ou zones de mouillages le soit dans deux bassins différents. Certes, comme finalité, il recherchera un port en particulier mais pour naviguer au plus vite il choisira une place d'attente au sein du bassin du dit port. Le plaisancier a avant tout pour objectif un bassin de navigation déterminé à l'avance. *Pour les propriétaires de bateaux de plaisance, les qualités nautiques et esthétiques de ces bassins sont déterminantes quant au choix du port d'attache*<sup>18</sup> même si d'autres facteurs comme l'existence préalable d'une résidence principale ou secondaire non loin d'un port ou d'une zone de mouillage détermine fréquemment leur option. Ailleurs en France, d'autres types de critères orientent le choix de nombreux plaisanciers qui *s'explique par diverses opportunités (présence sur place de membres de la famille, qualité de la desserte routière ou ferroviaire...) ou par la renommée d'un port en vogue (La Rochelle, Le Cap d'Agde...)*<sup>19</sup>. Là, c'est bel et bien le choix du site qui implique le bassin du plaisancier.

Malgré la parution de statistiques annuelles sur la plaisance par l'Administration de la mer, les professionnels de ce secteur et notamment les responsables de ports de plaisance, dont le but est d'assurer le développement de cette activité, ont alors opté pour une base de données plus en conformité avec leurs besoins et donc conforme aux habitudes de navigation des plaisanciers. Cette base d'informations mieux adaptée permet de travailler plus efficacement. Néanmoins, le découpage administratif traditionnel est si solidement implanté, que certains bassins de navigation se trouvent écartelés entre la réalité découlant de la pratique plaisancière d'une part, et le bassin relatif à la base de données d'autre part. A ce sujet, l'exemple breton est révélateur : le découpage du littoral régional en bassins de navigation est par endroit arbitrairement effectué. L'Association des Ports de Plaisance de Bretagne qui vit essentiellement de subventions octroyées par le Conseil régional n'avait pas d'autre choix que de correspondre strictement au territoire de la Bretagne administrative. Le principe d'un bassin à cheval sur deux régions administratives a été ignoré. A titre d'exemple le bassin de la baie de Vilaine est tronqué dans la base de donnée puisqu'il ne prend pas en compte la Presqu'île de Guérande qui est administrativement séparée de la Bretagne. Or, un plaisancier qui pratique son bassin de prédilection fait fi des limites administratives. On s'aperçoit qu'un organisme voulant s'affranchir des découpages traditionnels reste, bon gré mal gré, tout de même dépendant de collectivités territoriales aux marges inamovibles (les directions de ces dernières se bornant scrupuleusement à l'espace inscrit dans leurs limites administratives, notamment en terme d'attribution de subventions). Ce qui est le plus regrettable à la lecture du rapport de l'association des ports, c'est que même au sein de la Bretagne administrative, les limites départementales sont autant de limites inter bassins (mis à part entre les Côtes d'Armor et l'Ille et Vilaine). La réalité du terrain serait donc t-elle moins importante que la réalité administrative ?

Si l'APPB, subventionnée par la région Bretagne, a logiquement opté pour un bassin interdépartemental à cheval sur l'Ille et Vilaine et les Côtes d'Armor, les conseils généraux concernés n'y adhèrent pourtant pas. En effet, le nouveau schéma directeur de la plaisance des Côtes d'Armor ampute la partie finistérienne du bassin de la baie de Lannion ainsi qu'une vaste part de celui de la baie de Saint-Malo dont toute la partie orientale dépend du département de l'Ille et Vilaine. Aussi, dans deux documents<sup>20</sup> réalisés par l'agence départementale du développement économique et territoriale des Côtes d'Armor (C.A.D.<sup>21</sup>), ce bassin a même été renommé *Vallée de la Rance-Côte d'émeraude* afin de lui donner une connotation davantage costarmoricaine.

---

<sup>18</sup> Nicolas BERNARD, 1995.

<sup>19</sup> Idem.

<sup>20</sup> E. Sonnic, Côtes d'Armor Développement, *Annuaire de la plaisance en Côtes d'Armor et La plaisance en Côtes d'Armor : réalité économique et perspectives de développement*, respectivement publiés en avril et juillet 2003.

<sup>21</sup> C.A.D. : Côtes d'Armor Développement.

## Conclusion

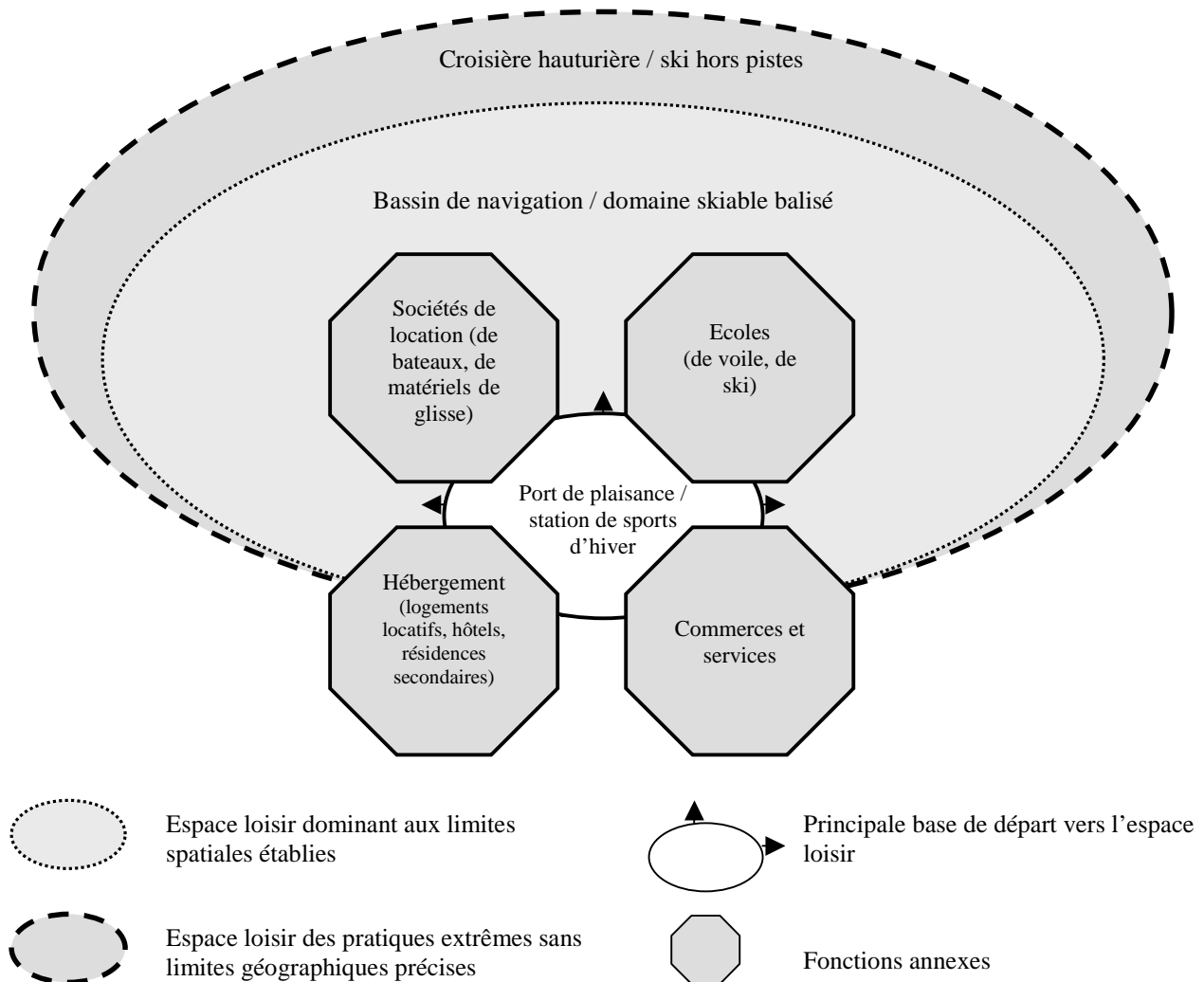
Le bassin de navigation est un archétype d'espace loisir. Ce n'est pas un cas aussi particulier qu'on pourrait le croire. La similitude avec l'espace montagnard est même saisissante (cf. figure 1). Traditionnellement, la montagne et la mer sont des espaces de travail : élevage et agriculture vivrière pour l'un, pêche et conchyliculture pour l'autre. Puis, dans les pays occidentaux, l'évolution d'une société de plus en plus caractérisée par les activités de loisir a profondément transformé ces deux types d'espace à priori très différents mais fonctionnant finalement selon des principes très semblables. Aujourd'hui le bassin de navigation est à la mer ce que le domaine skiable est à la montagne. Les ports de plaisance correspondent aux stations de sports d'hiver. On a d'un côté les écoles de voile et les loueurs de bateaux, et de l'autre les écoles de ski et les loueurs de matériels de glisse. On pourrait presque parler d'échanges de pratiques : le surf s'est largement imposé en montagne tandis que le ski est également devenu nautique.

Dans ces espaces loisirs, l'immense majorité des usagers se borne au bassin de navigation ou au domaine skiable balisé tandis qu'une minorité opte pour la croisière hauturière ou pour le ski hors pistes qui ne peuvent être pratiqués sans grand risque que si l'on est suffisamment initié. Ici c'est bel et bien la pratique et la structuration du territoire par le loisir qui est comparable. Toutefois, n'oublions pas que l'espace concerné par la navigation de plaisance dépend du domaine public maritime et des eaux territoriales nationales, voire internationales en ce qui concerne la croisière hauturière. Au contraire, la pratique du ski s'effectue sur un cadre administratif précis concernant une ou plusieurs communes parfois de pays différents pour les adeptes du hors pistes. Ceci n'est donc pas sans conséquence du point de vue juridique ainsi qu'en terme de responsabilité pénale notamment.

Dans le cas du bassin de navigation, d'une pratique de l'espace loisir a découlé sa reconnaissance et son institutionnalisation par plusieurs organismes représentatifs de collectivités territoriales. Mais en dépit des efforts entrepris pour conforter un tel espace, un décalage perdure parfois entre le territoire de pratique des usagers et celui considéré par les collectivités déconcentrées ou décentralisées de l'Etat. C'est une évolution du découpage administratif propre à la France qui a pu conduire à de tels dysfonctionnements. Il est vrai que lorsqu'une collectivité territoriale perd en efficacité en terme de gestion et de représentativité de l'espace et de la population qu'elle est censée incarner, la réponse apportée est souvent la création d'une nouvelle entité territoriale. Pour autant, le cadre administratif qui s'avère déficient n'est jamais supprimé. On a donc pas de substitution territoriale mais plutôt superposition territoriale avec ce que cela engendre (chevauchements territoriaux, lourdeurs administratives, niveaux de compétence remis en cause, dualités entre les territoires déconcentrés et ceux décentralisés). A l'instar des problèmes de gestion territoriale rencontrés parfois à proximité de certaines limites administratives (cf. le cas du pays de Redon écartelé entre trois départements et deux régions administratives), ceux qui se sont appliqués à institutionnaliser le bassin de navigation sont parfois limités dans leur action. Il est par exemple difficile d'établir une base de données statistique correspondant parfaitement au bassin en tant qu'espace pratiqué ou vécu si ce dernier concerne plusieurs entités territoriales et administratives plus solidement institutionnalisées et bénéficiant déjà chacune d'informations statistiques.

Figure 1

Bassin de navigation ou domaine skiable : un modèle d'espace loisir



Réalisation : E. Sonnic, 2002.

En optant pour le bassin de navigation comme échelon de base, la Région Bretagne, par le biais de l'A.P.P.B, est pionnière dans son orientation politique pour la plaisance. Maintenant, malgré la contrainte de divisions administratives préexistantes, il semble que les bassins de navigation à cheval sur deux départements ou deux régions pourraient être appréhendés comme il se doit. Dans cette optique, il faudrait que les collectivités territoriales littorales travaillent de concert pour une politique globale en faveur de l'activité de plaisance en considérant avant toute chose l'espace de pratique des plaisanciers.

Les retombées de la plaisance sur le tissu économique local sont aujourd'hui telles (dépenses portuaires mais surtout frais d'escales annexes relatifs à la fréquentation des commerces et des services situés dans la zone d'influence du port : magasins d'accastillage, alimentation, restaurants, bars, ...) que l'enjeu va bien au delà de la seule satisfaction du plaisancier qui, bien qu'il soit pratiquement le seul usager de ce territoire chronique, se sent finalement peu concerné par les problématiques qu'il sous tend.

## Bibliographie

- AUGUSTIN Jean-Pierre, *Socoa et le yacht-club basque : berceau des écoles de voile (1935-1965)*, 1995, *Congrès du CTHS, 117<sup>e</sup> Clermont-Ferrand, 118<sup>e</sup> Pau, Jeux et sports*, pp. 235-242.
- BENOIT Claude, *La personnalité bretonne et la mer*, in *Histoire générale de la Bretagne et des Bretons*, 1990, Nouvelle Librairie de France, Paris, Tome 1, pp.285-299.
- BERNARD Nicolas, *Ports de plaisance : pour quelle utilisation de l'espace maritime ?*, in *Norôis*, 1995, Poitiers, t. 42, n° 165, pp. 225-234.
- BROQUET-LETELLIER Virginie, Association des Ports de Plaisance de Bretagne (A.P.P.B.), *La plaisance en Bretagne. Ports et mouillages*, Mission régionale 2000, Octobre 2001, pp. 5-8.
- Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral / Bureau de la Plaisance et des Activités Nautiques, *La plaisance en quelques chiffres (1<sup>er</sup> septembre 1998 au 31 août 1999)*, Novembre 1999, pp. 1-3.
- LAGEISTE Jérôme, *Le nautisme en Bretagne*, in *Norôis*, 1995, Poitiers, t. 42, n° 166, pp. 443-452.
- RETIERE Dorothée, *Pratiques plaisancières : évolution et spatialisation dans le Solent (Grande-Bretagne) et la baie de Quiberon (France)*, in *Les activités littorales*, ouvrage collectif sous la direction de Pierre Guillaume, Paris, pp. 147-168, 2002.
- ROUX Michel, *De l'aventure en mer à la plaisance*, in *L'imaginaire marin des français*, 1997, L'Harmattan, Paris, pp. 151-209.
- SONNIC Ewan, *Plaisance et cadre territorial : la notion de bassin de navigation*, extrait de *Stratégies de développement pour une plaisance durable en Bretagne*, Mém. DEA, 2002, Laboratoire RESO, UMR CNRS 6590, Rennes, pp. 15-23.