

## Nautisme et places de ports...

Colette Certoux

Membre du Bureau exécutif de la Fédération des industries nautiques

Victime de son succès sans doute, il se dit que le marché français de la plaisance est proche de la saturation. Aujourd'hui, il y a en France un bateau pour quarante-quatre habitants, alors qu'il y en a un pour moins de dix chez certains de nos voisins européens... Cette disparité est, notamment, directement liée aux places de port disponibles. Plutôt que de saturation de marché, il convient de parler de celle des ports. Il y a en France 370 ports de plaisance offrant 160 000 places, auxquels s'ajoutent 60 000 places de mouillage. Or, on estime la flotte active de bateaux de plaisance à quelque 500 000 unités, auxquelles viennent s'ajouter chaque année quelque 20 000 nouveaux bateaux...

La problématique des ports est donc cruciale pour l'expansion de la plaisance en France... Mais aussi, on commence à s'en rendre compte, pour l'expansion du tourisme, qui constitue, faut-il le rappeler, l'une des plus grandes richesses de notre pays ! En effet, un port de plaisance est bien plus économique au point de vue environnemental qu'un développement immobilier qui apporterait le même nombre de touristes au même endroit (la consommation d'eau, par exemple, est dix fois supérieure avec l'immobilier). Et ce développement immobilier n'apporterait pas les emplois permanents qu'un port génère, à raison de 64 emplois directs par 1 000 bateaux.

Pour autant, peu de mots véhiculent une image plus sulfureuse que le mot « marina ». S'il est indéniable que dans le passé des réalisations relativement contestables ont pu voir le jour, il y a bien longtemps que ce mode de développement non intégré n'est plus d'actualité. Il est en effet hors de question de renouveler les erreurs du passé. Ainsi, des solutions innovantes intégrant *ab initio* les principes de protection de l'environnement et de cohabitation avec les autres activités portuaires font l'objet des travaux du CODCAP (comité pour le développement des capacités d'accueil de la plaisance) créé à l'initiative de la Fédération des industries nautiques et de la Fédération française des ports de plaisance aux côtés du Conseil supérieur de la navigation de plaisance, de l'Association nationale des élus du littoral et du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, afin de favoriser la mise en œuvre de solutions concrètes au manque de capacités d'accueil.

*Un cas exemplaire : le nouveau port de plaisance de Granville*

Le succès du port du Hérel est incontestable. Cette *marina*, adossée au port historique au marnage le plus ample d'Europe, accueille près de 1 000 bateaux de plaisance depuis 1975. En moins de trois ans, tous les mouillages se sont remplis. Sa situation géographique lui permet en effet d'offrir à la fois une plaisance de proximité dans les îles anglo-normandes et une base nautique facilement accessible en week-end de la région parisienne. Avec 50 emplois directs, 200 emplois indirects et 250 emplois induits, le port du Hérel est un équipement essentiel de l'expansion économique du pays granvillais. À titre d'exemple, une entreprise comme le loueur de bateaux Jean-Lepesqueux a été une des locomotives de ce développement et un pionnier de l'exportation de services de plaisance, vendant une grande capacité de sa production au Salon nautique de Francfort.

La question de l'extension de la capacité de plaisance de Granville se pose en conséquence depuis longtemps. La liste d'attente des demandeurs d'anneau dépasse depuis bien longtemps l'âge d'une génération. Mais cette extension dont peu de personnes nie l'utilité économique et sociale, soulève un problème politique grave : où et comment ?, problème politique auquel le conseil général de la Manche, la mairie et la Chambre de commerce et d'industrie, concessionnaire des ports, tentent de donner une réponse satisfaisante. Il s'agit de doubler la capacité d'accueil des plaisanciers tout en consolidant les activités du port dans la pêche et le commerce, permettant si cela est possible d'assurer à ces deux secteurs industriels de se rendre le moins possible dépendant des horaires de marée.

Il faut également éviter de ne pas persévérer dans l'erreur et de répéter les deux graves impairs commis au Hérel : l'envasement permanent nécessitant un dragage non moins permanent et le particulièrement inesthétique et indestructible brise-lames qui protège le bassin de plaisance, digne héritier de l'architecture colossale de l'organisation Todt à qui on devait déjà dans les années quarante les monuments du mur de l'Atlantique.

Mais au-delà de ces contraintes connues, il en est deux autres tout aussi ardues à résoudre. La première concerne les conditions de circulation déjà passablement difficiles d'une ville presque île. Il s'agit de ne pas les aggraver. La seconde est le souci des amoureux de Granville de maintenir le charme de l'avant-port d'échouage unique en Europe qui, deux fois par jour, se vide de son eau et où les quelques bateaux au mouillage se couchent sur un luisant aux nuances de gris aussi nombreuses que flamboyantes (voir la photo de couverture du n° 478 de la Revue Maritime - avril 2007).

Le cahier des charges s'inscrit dans cette problématique. Il s'agit :

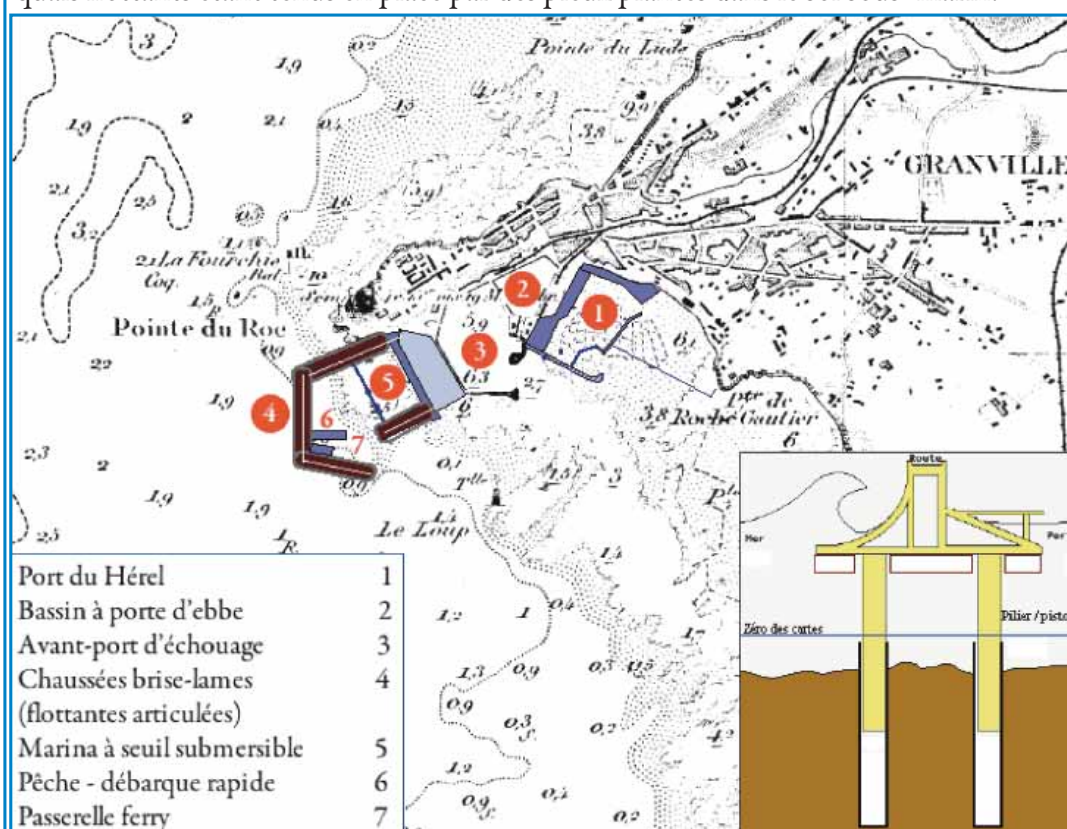
- de maintenir et développer l'activité de cabotage du port de commerce ;
- d'assurer une desserte passagers des îles anglo-normandes avec une capacité de ferry-routage automobile sans être tenu par les horaires de marée ;
- de soutenir l'activité de pêche par une débarque rapide sans condition de marée ;
- de doubler la capacité d'accueil en plaisance avec un quai d'escale si possible sans condition de marée ;

## Les industries nautiques

### Nautisme et places de port...

- de garantir des conditions de démantèlement afin que l'équipement ne devienne pas un jour une friche portuaire inamovible (cette condition est trop souvent oubliée des ingénieurs portuaires français).

Le seul projet qui paraît en mesure de répondre à ce cahier des charges est celui qui consiste à conserver des études déjà entreprises les aires construites et aménagées pour la circulation automobile, à ne pas toucher aux bassins existants ce qui présente un avantage majeur pour la continuation des activités portuaires pendant la durée des travaux et à placer le nouveau bassin à l'ouest de la pointe du Roc vers la pleine mer en usant d'une technologie aujourd'hui bien maîtrisée de port flottant<sup>1</sup>, les brise-lames et quais flottants étant tenus en place par des pieux plantés dans le sol sous-marin.



Une solution « à la Monaco » pour la Monaco du nord s'impose naturellement. Elle est encore loin à ce jour d'être mûre chez les décideurs. Pourtant parmi tous ses avantages, quatre sont à souligner : coûts de construction et d'entretien inférieurs à toute autre solution ; maintien du caractère pittoresque du site granvillais sans nouvelle construction cyclopéenne ; absence d'envasement, les courants de marée se chargeant d'évacuer sous les superstructures flottantes les alluvions venant de la baie du Mont ; et *last but not least*, rêve de tout pratiquant de la région depuis la fondation de Granville, un quai en eau profonde. BD

<sup>1</sup> Voir dans le n° 460 (octobre 2001) de la Revue Maritime l'article « La digue partielle à profil optimisé : le système BYBOP » de MM. Christophe Colmard, André Tosello et Jean Marie d'Ettoire. Disponible sur le site Internet de l'IFM.

## Les industries nautiques *Nautisme et places de port...*

Pour imaginer les ports de demain, bien intégrés dans le paysage, avec un impact minime sur l'environnement, différents concepts novateurs commencent ainsi à voir le jour, qui répondent tant à la demande qu'aux exigences actuelles, replaçant notamment le port au centre de la ville, afin d'en faire sa vitrine maritime. Cela peut notamment être fait en requalifiant des espaces délaissés comme des anciens ports de pêche, militaire ou de commerce, actuellement en friche ou en exploitant les ports différemment (ports à sec, gestion dynamique des places de port...).



Plusieurs milliers de places de ports sont actuellement en cours de création, dans un respect de l'environnement et du paysage. Encore faut-il briser un certain nombre de blocages structurels, réglementaires ou techniques qui freinent encore la mise en place de ces nouvelles solutions portuaires... En effet, souvent lourdes et complexes, les études préalables rendent la conduite de projets particulièrement difficile. L'un des enjeux principaux actuels est donc d'aider les porteurs de projets à les réaliser dans les meilleures conditions. De nouvelles perspectives semblent s'ouvrir en ce sens à travers l'expression d'une véritable volonté politique de trouver des solutions et ce, au plus haut niveau de l'État. Une prise de conscience porteuse d'un réel espoir dont toute la profession se félicite.



L'Institut Français de la Mer

le parti de la mer !

