

# Plaisance<sup>1</sup>

Cap d'Erquy-Cap Fréhel

## Description de l'activité

### Définition

La navigation de plaisance, considérée au sens large, inclut toute activité nautique pratiquée à partir d'une embarcation de taille variable conçue et aménagée uniquement pour le loisir, qu'elle soit à voile ou à moteur. L'accueil de ces navires est possible dans les ports ou les zones de mouillages. Il est distingué :

- Les ports à flot : ports où les hauteurs d'eau sont suffisantes pour que les bateaux n'échouent pas à marée basse.
- Les ports d'échouage: ports où la hauteur d'eau est insuffisante à marée basse pour que les bateaux continuent à flotter. A marée basse les bateaux reposent donc sur le fond.
- Les ports à sec : emplacements terrestres destinés au remisage des bateaux en dehors de leurs périodes de navigation.
- Les mouillages : pratiques d'amarrage des navires sur ancrage provisoire ou permanent. Il peut s'agir de :
  - Mouillages forains : mouillages temporaires à l'ancre dans le cadre d'une escale de courte durée avec présence d'une personne à bord,
  - Mouillages sur corps-mort : systèmes d'ancrage permanent sur le fond marin qui permettent l'accueil et le stationnement des navires de plaisance. Ils nécessitent la délivrance d'une AOT du DPM. Ils peuvent être individuels ou collectifs. Des corps-morts non autorisés (appelés également « mouillages sans-titre ») sont parfois mis en place et peuvent poser des difficultés de sécurité, de salubrité et de protection de l'environnement.

On constate en parallèle un fort développement des unités transportables /semi rigides (43% des unités neuves en 2018) ([www.armorstat.com](http://www.armorstat.com)) et la nécessité de disposer de cales de mise à l'eau "en dur" ou d'accès stabilisés permettant la mise à l'eau d'embarcations sur remorque.

Le public ne disposant pas d'unité de plaisance ou ne pratiquant pas la location peut également de tourner vers des opérateurs (associations ou opérateurs à but commercial) qui proposent des excursions en mer depuis des navires à voile ou à moteur, parfois à bord de navires du patrimoine comme le sloop « Saint Jeanne » d'Erquy.



Port de Saint Géran (Baie de la Fresnaye)



Port de Saint-Cast-le-Guildo

<sup>1</sup> Les activités de voile légère (dériveur, catamaran léger, planche à voile, kite-surf,), de sports de glisse (kayak, paddle, aviron...) et de motonautisme sont traitées dans la fiche des sports nautiques.

## Pratiques

### **-Pratique de la voile et de la navigation à moteur**

La navigation est bien développée dans les côtes d'Armor du fait de la diversité des bassins de navigation, la proximité des îles anglo-normandes, la qualité des ports d'accueil. C'est néanmoins une zone où la navigation est considérée comme difficile du fait des conditions de courants, de marnage et la présence de haut fond qui nécessite une vigilance accrue.

La majorité (80%) des navires à voile et moteur est constituée de navires de taille inférieure à 6 m (source : [www.armorstat.com](http://www.armorstat.com)). En 2019, la flotte active immatriculée dans les Côtes-d'Armor était de 37515 unités de plaisance dont 69% de navires à moteurs (source : rapport d'activités 2019 de la Préfecture des Côtes-d'Armor).

Le site Natura 2000 Cap d'Erquy - Cap Fréhel est partiellement inclus dans le bassin de navigation de la Baie de Saint Briec et partiellement dans celui de la Côte d'Emeraude. Le Cap Fréhel semble constituer une limite naturelle entre ces deux zones de navigation.

### **-Zones portuaires, zone de mouillages et d'équipement légers (ZMEL), mouillages dispersés**

#### Les ports communaux

Depuis 1983, les communes sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports affectés à la plaisance. Les collectivités locales sont libres de choisir le mode de gestion de leurs ports : exploitation en régie ou concession. Les ports communaux du site Natura 2000 présentent une activité de plaisance. Ils sont au nombre de 5.

#### Les ports départementaux

A l'instar des ports communaux, les ports départementaux sont des ports décentralisés, mais comportant des activités de pêche, de commerce, ainsi que de plaisance. Le département des Côtes d'Armor est propriétaire de concessions portuaires dont la gestion est déléguée à la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor (C.C.I) pour 40 ans pour la pêche et la plaisance. En périphérie du site Natura 2000 Cap d'Erquy-Cap Fréhel, seul le port de Saint-Cast-le-Guildo est géré par la C.C.I. 22. Les activités de plaisance y cohabitent avec les activités de pêche.

### **-Mouillages dispersés**

Les plaisanciers doivent disposer d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) pour installer leur mouillage. De 1999 à 2002, la DDTM a mené une campagne de régulation des mouillages individuels. Actuellement, les contrôles se poursuivent, mais des mouillages sauvages peuvent encore subsister.

Au total la capacité d'accueil des ports du site Natura 2000 de Cap d'Erquy – Cap Fréhel en 2019, est de 1902 places de plaisance, dont 875 places dans les ports à flots, 1027 places en mouillages groupés ou mouillages individuels réparties entre Erquy et Saint-Cast, deux ports situés en périphérie immédiate du site Natura 2000. Cette capacité d'accueil représente environ 12% de l'offre disponible en Côtes d'Armor (15 340 places).

Tableau 1 : Capacité d'accueil des ports du site Natura 2000 en 2019

Nom du site	Port /ZMEL	Nature	Nb places	Gestionnaire
Erquy (vieux port)	Port	à échouage	196	Mairie
Erquy (nouveau port)	Port	à échouage	141	Mairie
Erquy (port des hôpitaux)	Port	à échouage	157	Mairie
Erquy (ilot Saint-Michel)	ZMEL	à flot	50	Mairie
Fréhel (Port Barrier)	ZMEL	à échouage	46	Mairie
Plévenon (Port St Gueran) – La Fresnaye	ZMEL	à échouage	113	Mairie
Plévenon (Port Nieux) – La Fresnaye		à échouage	15	Mairie
Saint-Cast-le-Guildo (Fresnaye)	ZMEL	à échouage	67	Mairie
Saint-Cast-le-Guildo – Port Saint Cast	Port	en eaux profondes	825	CCI 22
Saint-Cast-le-Guildo – Port Saint Cast - Feuillade et Bec rond	Port	à échouage	180	CCI 22
Saint-Cast-le-Guildo – La Garde	ZMEL	à échouage	74	Mairie
Saint-Cast-le-Guildo – Le Guildo	ZMEL	à échouage	38	Mairie
		<b>Total</b>	<b>1902</b>	

Sources

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Mer-littoral-et-securite-maritime/Mouillages-individuels-et-mouillages-groupes>  
<https://www.ville-erquy.com/sports-et-loisirs/ports-de-plaisance/>  
<http://koalisa.com/port-nieux-un-petit-port-bien-cache-des-cotes-darmor/>  
<http://www.pleneuf-val-andre.fr/mairie-pratique/les-ports>  
<http://rancededemeraude.fr>

**-Les zones d'hivernage**

L'usage local concernant l'hivernage des navires de plaisance consiste à profiter des grandes marées d'octobre ou novembre pour remonter le bateau le plus haut possible sur la grève et de le remettre à l'eau (mouillages) aux grandes marées de mars, avril ou de mai. Plusieurs sites d'hivernage ont été identifiés par la DDTM. Certains d'entre eux devraient faire l'objet d'une régularisation, avec une demande d'AOT. Celle-ci peut être faite dans le cadre de la mise en place d'un mouillage groupé.

**-Les cales<sup>2</sup>**

On ne compte pas moins de 16 infrastructures de mises à l'eau sur le site Natura 2000. Le CAD 22 distingue 4 catégories :

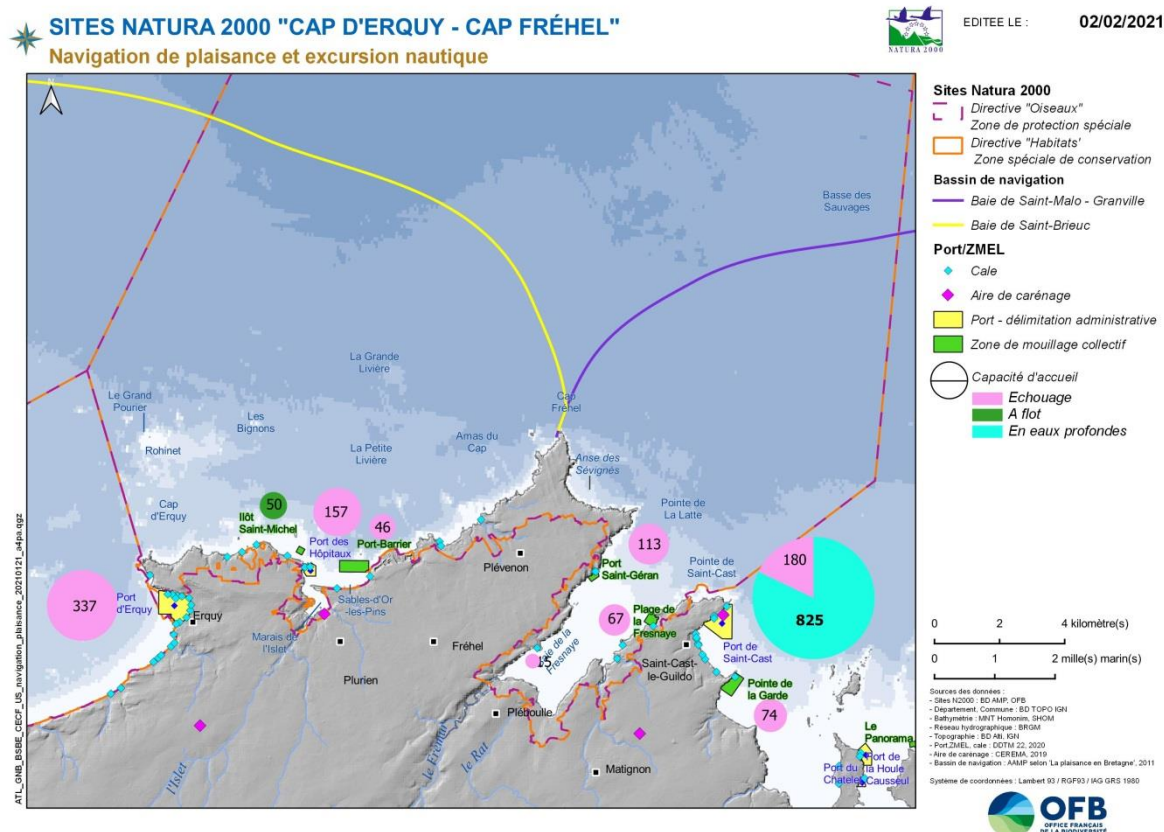
- Rampe d'accès aux plages (ex la rampe du clapet à Péboulle, hameau « Le Fournel », la rampe de Port Nieux à Plévenon, la rampe de l'Anse du Croc à Fréhel).
- Cale ou quai utilisé pour la mise à l'eau des annexes donnant accès aux bateaux au mouillage dans les ports ou zones aménagées (ex : cale d'accès de Port Saint Jean à Matignon).
- Cale pour la mise à l'eau des unités transportables (unités de moins de 6 m généralement) utilisée par les plaisanciers et les chantiers navals,
- Cale réservée (pêcheurs professionnels, ostréiculteurs, école de voile, gare maritime,...).

<sup>2</sup> L'ensemble des cales est répertorié sur le site [http://datarmor.cotesdarmor.fr/data-diffusion/#/cg22/datasets/cales\\_mise\\_leau](http://datarmor.cotesdarmor.fr/data-diffusion/#/cg22/datasets/cales_mise_leau)

Certaines cales sont plus prisées que d'autres, en fonction de leur accessibilité. Plusieurs critères sont à prendre en considération comme la localisation, la largeur de la route d'accès, la largeur et pente de la cale, facilitée de manœuvre et de retournement, capacité et proximité du parking, l'exposition et protection, la plage horaire d'utilisation, l'absence de roches et de bancs de sable à proximité, les possibilités d'accostage et d'amarrage.

## L'activité sur le site Natura 2000

### Spatialisation de l'activité



### Éléments quantitatifs

Les ports de plaisance ont un impact important sur l'emploi local. Selon Bretagne info nautisme, 100 places de port équivalent à huit emplois à terre, alors que chaque nuitée génère en moyenne 150 euros de chiffre d'affaires en dehors de l'activité portuaire proprement dite. A l'échelle du site, une estimation du nombre d'emploi est proposée à partir de ces moyennes. Les emplois de la filière plaisance correspondent aux constructeurs, équipementiers, motoristes, loueurs maritimes, négoce et maintenance, importateurs, prestataires de services divers (Source : Fédération des industries nautiques 2016-2017 in DIRM NAMO, 2019).

Critères	Nb places de port (sans compter les ZMEL)*	CA (M€)	Nb Emplois	Nb entreprises
Activité				
Accueil Plaisance dans les ports du site Natura 2000	1499	-	120	-

\*Sources

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Mer-littoral-et-securite-maritime/Mouillages-individuels-et-mouillages-groupes>  
<https://www.ville-erquy.com/sports-et-loisirs/ports-de-plaisance/>

## Saisonnalité des pratiques

Les activités de plaisance sont pratiquées toute l'année, avec un accroissement sensible de l'activité de mi-avril à mi-octobre, et des pointes d'activités les points et les week-ends ; la fréquentation est maximale du 1er juillet au 31 août et les grands week-ends de mai-juin et septembre (Raimbaux, com. Pers, 2020).

## Réglementation et gestion de l'activité

### Gestion de l'activité

- **Les communes et les départements**, le plus souvent pour la plaisance et la pêche, la région, le plus souvent pour la pêche et le commerce, sont compétentes pour créer, aménager, exploiter ou faire exploiter les ports maritimes.
- **Structures professionnelles** : Chambre de commerce et d'industries des Côtes-d'Armor, délégataire pour le port de plaisance d'Erquy et de Saint-Cast.
- **Services de l'Etat** : DDTM22, DIRM NAMO
- Organismes scientifiques et techniques : CEREMA, IFREMER, AFNOR, APPB

### Cadre réglementaire

#### La navigation

La navigation est soumise aux dispositions inscrites dans le code des transports. L'arrêté n°2011/46 de la préfecture maritime de l'Atlantique règlemente la pratique des activités nautiques le long du littoral de la Manche. Localement, des zones peuvent être interdites à la navigation, par arrêté municipal dans la bande littorale des 300 mètres ou par arrêté du préfet maritime au-delà de cette limite.

Le préfet maritime de l'Atlantique peut arrêter des plans de balisage à la demande du maire de la commune. Les plans de balisage définissent les activités autorisées en fonction des secteurs, ils doivent être conformes avec l'arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation de la bande littorale des 300 mètres.

La vitesse est limitée à 5 nœuds pour tout type de navires et d'engins dans la bande littorale des 300 mètres.

Il appartient au plaisancier de se renseigner pour connaître les zones interdites à la navigation dans la zone où il navigue.

#### Autorisations d'occupation temporaire

Tout mouillage ou hivernage constitue une occupation du Domaine Public Maritime et donne lieu à une autorisation d'occupation temporaire (AOT). Les AOT sont règlementées par les articles L 2122-1 à L 2122-3 du code général de la propriété des personnes publiques, ainsi que les articles L 341-4 à L 341-13 du code du tourisme.

Comme pour toute occupation d'une dépendance du domaine public, les AOT sont temporaires, précaires et révocables. Les AOT peuvent être accordés à titre individuel, ou collectif dans le cas des zones de mouillages groupés. Elles sont délivrées par la DDTM. Dans les Côtes d'Armor, l'arrêté inter-préfectoral du 2 et du 24 novembre 1981 fixe les modalités d'attribution et de gestion des mouillages.

La mise en place de mouillages organisés est réglementée par le décret n°91-1110 du 22 octobre 1991 relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime ainsi que le décret n°2004-308 du 29 mars 2004 relatif aux concessions d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports.

Le mouillage forain est interdit dans certaines zones notamment dans les chenaux d'accès, près des signalisations ainsi que dans les zones réservées à la baignade. Les règlements des mouillages groupés interdisent également ces mouillages ambulants.

### **Mouillage**

L'installation de mouillages collectifs ou individuels font l'objet d'une d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du Domaine Public Maritime (Articles R2124-39 à 55 du Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP)).

### **Carénage**

Le carénage<sup>3</sup> est réglementé par l'article L216-6 du code de l'environnement<sup>4</sup>. Les biocides sont encadrés par le règlement européen (UE) n° 528/2012 qui a remplacé et abrogé la directive européenne 98/8/CE.

### **Rejets de polluants**

#### **Rejet en mer**

Certains points de la convention internationale MARPOL 73/78 de l'OMI sur la prévention de la pollution marine par les navires sont applicables aux navires de plaisance pour la gestion des hydrocarbures, des eaux noires et des déchets ménagers. Ainsi, la convention précise quels déchets peuvent être rejetés en mer, comment et à quelle distance des côtes.

La directive européenne 94/25/CE, amendée par la directive 2003/44/CE réglemente la conception, la construction et les normes que doivent respecter les navires de plaisances d'une longueur inférieure à 24 mètres.

La directive définit ainsi les émissions maximales autorisées d'hydrocarbures, de particules et d'oxyde d'azote des moteurs des navires construits après 2007. Elle fixe également des seuils concernant les émissions sonores des navires (75 dB pour les navires à moteurs uniques, et à 78 dB pour les bimoteurs, pour tous les navires achetés après janvier 2006).

La directive 2003/44/CE exige que les bateaux de plaisance soient équipés d'un bac pour contenir les eaux noires.

La loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006, retranscrit la directive en droit français.

---

<sup>3</sup> Le carénage a pour principaux objectifs d'enlever les salissures marines fixées sur la coque, voire de décaper la peinture de protection (antifouling), d'en vérifier le bon état et de procéder aux réparations le cas échéant, enfin d'appliquer une protection neuve. Ces opérations, qui nécessitent l'emploi d'eau sous forte pression et d'outils abrasifs (brosse dure, scotch-brite, grattoir...), s'effectuent sur différents types de matériaux : bois, matériaux composites, acier, aluminium. Elles se doivent d'être opérées sur des zones dédiées (aires de carénage homologuées) équipées de récupération des effluents et débris divers en vue de leur retraitement.

<sup>4</sup> Article L 216-6 du code de l'environnement

Le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'actin ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune, à l'exception des dommages visés aux articles L. 218-73 et L. 432-2, ou des modifications significatives du régime normal d'alimentation en eau ou des limitations d'usage des zones de baignade, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

L'article 43 stipule que les navires neufs, construits après le 1er janvier 2008, équipés de toilettes, qui veulent accéder à un port ou à une zone de mouillage organisé, doivent disposer d'un système de rétention ou de traitement des eaux noires.

La gestion des eaux grises n'est pas prise en compte par ces textes, en revanche, le règlement européen 648/2004 du 31 mars 2004 impose une biodégradabilité des produits ménagers à 80% en 28 jours.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de l'Organisation maritime internationale (OMI) exige que les pays signataires acceptent de recevoir les déchets de tous les navires qui font escale dans leurs ports.

### Rejets dans les ports

Le code des ports maritimes interdit le rejet dans l'eau de mer des macro-déchets, des eaux noires et des hydrocarbures. Les ports de plaisance sont dans l'obligation de mettre à disposition des plaisanciers des installations permettant de recevoir les déchets ménagers, les eaux noires et les résidus d'hydrocarbures.

### Peinture antifouling

L'article L216-6 du code de l'environnement pose une interdiction générale de rejet dans l'eau de toute substance nuisible à la santé ou à l'environnement, sans toutefois préciser ce qui est nuisible et ce que ne l'est pas. Les peintures à base d'organo-statiques (TBT) sont interdites par la directive 76/769/CEE du 24 mai 1989, transcrite en droit français par le décret n°92-1074 du 2 octobre 1992. Le TBT a été remplacé par le cuivre et des biocides, dont les impacts font actuellement l'objet de recherches.

### Perturbation sonore

La directive 2003/44/CE limite les émissions sonores des moteurs de plaisance à 75 dB pour les navires à moteurs uniques (la majorité) et à 78 dB pour les bimoteurs, pour tous les navires achetés après janvier 2006. Les émissions sonores sont généralement en-dessous de cette limite, leur importance est liée au comportement du plaisancier (accélération, navigation en cercles serrés).

## Interactions potentielles de l'activité avec l'écosystème

### Sur les oiseaux marins

L'importante affluence saisonnière de plaisanciers peut induire des perturbations sonore et visuelle de la faune marine. La fréquentation de sites de repos, de reproduction ou de nourrissage peut provoquer un délaissement de certaines de ces zones vitales par les espèces concernées.

### Sur les habitats marins

#### L'ancrage sur les habitats sensibles (ex. herbiers de zostères, maërl, récifs)

- Les plaisanciers peuvent avoir recours aux mouillages forains pour stationner sur une zone de fonds peu profonds pendant une durée généralement courte (mouillage sur un site d'intérêt, arrêt pour la nuit). Les ancrages ont des impacts négatifs sur les habitats sensibles comme les herbiers de zostères, le maërl et les récifs, par le ragage de la chaîne de mouillage (frottement répété sur le fond) et l'arrachage qu'ils génèrent lors de la pose et du relèvement de l'ancre. La multiplication de cette pratique sur des sites très fréquentés peut perturber le rôle écologique des habitats.

- Les corps-morts utilisés dans les zones de mouillage collectif peuvent aussi avoir un impact négatif sur les habitats sensibles, du fait du ragage répété de la chaîne sur les fonds. Sur plusieurs sites tests breton, il a été démontré que les mouillages fixés sur corps-morts peuvent avoir un impact fort sur les herbiers sur lesquels ils sont installés, détruisant jusqu'à 25 % du couvert végétal par l'action des chaînes de mouillages qui frottent sur le fond à marée basse (Bernard, 2001).

### **Rejet de déchets**

- Les macro-déchets retrouvés en mer sont principalement des déchets en matière plastique. En principe, il appartient au plaisancier de les décharger à terre, de préférence de retour sur le continent après avoir effectué un tri sélectif de ces derniers. La dégradation des macro-déchets dans l'environnement peut entraîner la libération de certains composés toxiques pour les milieux et les espèces, et modifier la composition des sédiments, en les enrichissant de microparticules de plastiques.
- La contamination en hydrocarbures peut être engendrée par des émissions dans l'atmosphère liées aux moteurs des navires, les débordements au moment de l'avitaillement, les rejets d'hydrocarbures en mer provenant de l'espace moteur des navires et les rejets légaux en mer. Les hydrocarbures peuvent s'accumuler dans toute la chaîne alimentaire du plancton aux prédateurs supérieurs et entraîner l'intoxication ou l'asphyxie des mammifères et oiseaux marins. Les pollutions aux hydrocarbures peuvent également provoquer la perte de l'imperméabilité du plumage des oiseaux marins.
- La contamination en métaux lourds et composés synthétiques
  - Le rejet des eaux grises pose essentiellement un problème de pollution chimique en raison des détergents et autres produits qu'elles contiennent. Il s'agit principalement des eaux de lavage qui contiennent un mélange complexe de sels, graisses et tensio-actifs. A bord de petits bateaux de plaisance, les eaux grises sont rejetées directement dans l'eau, sans aucun traitement préalable. Il en résulte une pollution des eaux avoisinantes.
  - Le carénage des navires, effectué hors de zones homologuées, génère des déchets, sous forme de poussières, de paillettes ou de coulures lors de la mise en peinture, pouvant contaminer le milieu marin par ruissellement ou par voie aérienne. Ces résidus contiennent différents contaminants chimiques (TBT, cuivre, hydrocarbures, micro-plastiques, solvants, etc.) qui peuvent avoir un impact sur l'environnement et la santé humaine (Cerema, 2016).

## **Initiatives et leviers d'actions actuels permettant de limiter les interactions**

### **Les démarches de certification portuaire**

**La démarche "Ports propres"** est une certification européenne contrôlée par l'AFNOR. Gage de qualité, elle traduit la volonté des gestionnaires de port de plaisance de prendre des engagements concrets pour lutter en faveur de la préservation des milieux aquatiques et du développement durable des activités littorales et marines. La démarche débute par la réalisation d'un diagnostic environnemental et la mise en place d'un plan d'action reposant sur un référentiel de 17 critères (mise en place de moyens de lutte contre les pollutions, formation du personnel portuaire, économies d'eau et d'énergie, sensibilisation des plaisanciers...). En Bretagne, l'APPB (Association des



Ports de Plaisance de Bretagne) accompagne les ports vers cette démarche, en partenariat avec l'ADEME et la Région Bretagne. Il s'agit de la seule certification environnementale adaptée aux ports de plaisance mais c'est également la plus parlante pour les plaisanciers. Une quinzaine de ports bretons volontaires ont déjà été certifiés dont Saint-Cast-Le-Guildo (depuis 2019). Une trentaine d'autres ports Bretons sont engagés dans la démarche.

**Norme ISO 14001 :** Saint-Cast est certifié depuis 2012. Cette norme de management environnemental repose sur le principe d'amélioration continue de la performance environnementale par la maîtrise des impacts liés à l'activité du port.

### **Promotion des bonnes pratiques**

Plusieurs chartes et labels de bonnes pratiques existent. Il s'agit de réduire l'impact environnemental de l'activité plaisance, à travers les matériaux de construction, la construction d'infrastructures de récolte ou de traitement des déchets, la réalisation d'aires de carénage et la sensibilisation des usagers.

**Guide de bonnes pratiques :** L'Union nationale des associations de navigateurs propose un code des bonnes pratiques (guide UNAN). Différentes thématiques sont proposées : comportement sur l'eau, sécurité en mer, conduite à adopter dans les ports et les zones de mouillage, environnement... Pour cette dernière thématique, les axes qui y sont développés concernent la gestion des déchets, des eaux usées, des peintures antifouling et de carénage ou encore de la préservation de la faune et de la flore. Un autre guide « L'écho de nos gestes – vers une plaisance sans impact en Bretagne » est également destiné aux usagers de la mer.

**Le réseau National Econav** (<https://www.econav.org/>) créé en 2007 regroupe une centaine d'adhérents : entreprises, associations, fondations, agences d'état, centres de recherches et fédérations, désireux de mutualiser compétences et moyens pour favoriser l'émergence d'une filière navale et nautique durable.

**La Campagne Eco gestes Bretagne** est une campagne de sensibilisation sur l'environnement marin à destination des plaisanciers. Initialement déployée en Méditerranée (<https://ecogestes-mediterranee.fr>), elle pourrait démarrer en Bretagne en 2021 sur l'initiative de l'URCPIE de Bretagne en lien à terme avec l'APPB. Les objectifs sont de promouvoir les techniques ou équipements moins impactant pour l'environnement marin et de répondre aux objectifs et mesures identifiées dans des documents stratégiques tels que le DSF NAMO, les plans d'action des SAGES ou des DOCOBs. L'atteinte de ces objectifs passera par le développement d'actions de sensibilisation et d'engagement des plaisanciers via une communication engageante déjà approuvée en Méditerranée. Des partenariats sont prévus avec des collectivités locales déjà engagées dans des démarches similaires comme la campagne « Eau là là c'est beau la mer » à l'Est des Côtes D'Armor (<https://protegeonslamer.bzh/>).

### **Créer des infrastructures et installer des équipements innovants**

#### **Installer des mouillages moins impactant sur les zones d'herbiers**

De nombreux retours d'expériences concernant les mouillages écologiques sont aujourd'hui disponibles. Les journées de rencontres interprofessionnelles sur les mouillages éco-innovants tenues à Vannes en 2019 proposent un état de l'art utile pour les gestionnaires portuaires. Des

appels à projets permettent de conduire des expérimentations et de balisages de moindres impacts ; via le programme MARHA par exemple.

### Zones de carénage aux normes



Le carénage consiste à entretenir la partie immergée de la coque, d'un navire, comprenant la quille et les œuvres vives. Cette action n'est pas polluante pour le milieu si les eaux de carénage sont récupérées, filtrées et nettoyées avant d'être rendues à la mer, et si les déchets qui résultent du carénage sont évacués vers des filières de traitement adaptées. Certains chantiers navals sont équipés d'une aire

de carénage respectueuse de l'environnement. Ces chantiers sont répertoriés sur le site [www.bretagne-efonautisme.fr](http://www.bretagne-efonautisme.fr). Des zones carénage existent également dans certains ports. Le port de Saint-Cast par exemple dispose d'une zone de carénage de 20 emplacements équipée de décanteur, débourbeur, filtration à la zéolite ; environ 450 carénages ont été réalisés en 2019 (Raimbaux V., com. Pers).

### Schéma départemental des cales de mises à l'eau

Un Schéma Départemental des cales de mises à l'eau devrait être élaboré par le Conseil Général des Côtes d'Armor afin de limiter la fréquentation de certaines cales dans les secteurs sensibles/de tranquillité.

## Autres enjeux pour les activités de plaisance

### S'adapter aux évolutions

La crise économique, le vieillissement des plaisanciers, les nouvelles pratiques émergentes (sports de glisse, location) provoquent un changement d'orientation des ports vers un outil d'attractivité du territoire (CAD, 2018). Certains gestionnaires cherchent à mieux intégrer la composante environnementale mais aussi à évoluer vers une logique de services «clés en main» avec des stratégies commerciales nouvelles et des offres mutualisées ciblées en recherchant :

- une complémentarité entre les ports suivant leurs spécialisations : transit, hivernage, réparation, environnement touristique : escales, visites à terre,
- une communication collective pour capter de nouveaux clients sur le bassin de navigation,
- Le développement de la copropriété, la co-navigation et de la location (source : DGITM/DAM/MNPLN).
- une mise en réseau des moyens de gestion pour faciliter la mutualisation des offres avec par exemple le Passeport Escale (<https://www.passeportescapes.com/fr/>) qui compte 150 ports et dont font partie Port Dahouet et Saint-Cast-le-Guildo. Ce système permet au plaisancier qui part en croisière de signaler son départ de son port d'attache offrant ainsi une place disponible. En retour, il dispose d'escales gratuites dans les autres ports du réseau.

- Les initiatives relatives à l'éco-construction, la déconstruction mais aussi la gestion des bateaux ventouses.

### Une demande croissante de places de ports

D'une façon générale, le nombre de bateaux immatriculés augmente et les ports et mouillages arrivent à saturation. Il existe une demande importante pour la création de nouveaux équipements portuaires ou l'extension d'équipements existants. Dans le département des Côtes d'Armor, environ 2 000 à 3 000 plaisanciers seraient inscrits sur liste d'attente pour obtenir une place (Source : Côtes d'Armor Développement). La DDTM incite les communes à mettre en place des zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL).

### L'environnement, un cadre réglementaire en évolution

Le document stratégique de façade (DSF NAMO) adopté en octobre 2019 prévoit plusieurs objectifs qui concernent directement le mouillage ou la gestion de zones portuaires. Les services de l'Etat seront amenés à faire évoluer la réglementation locale pour en tenir compte. Des mesures spécifiques sont également prévues dans le Plan d'actions associé au DSF NAMO

## Bibliographie

### Documents

**CETMEF, 2012** : Ports de commerce et Natura 2000 en mer. Guide cadre. Espèces Natura 2000. CETMEF. 161 p.

**DDTM-DML des Côtes d'Armor, 2018** : Stratégie de gestion du domaine public naturel des côtes d'Armor. Préfecture maritime des Côtes d'Armor. 52 p.

**DIRM NAMO, 2020** : Synthèse socio-économique de la façade maritime Nord Atlantique-Manche Ouest en 2019. 160 p.

**MTES, 2019** : Document stratégique de la façade Nord Atlantique – Manche Ouest. Annexe 1 : description détaillée des activités et usages de l'espace maritime et littoral. 200 p.

**Cerema, 2016**, Activités de carénage dans les ports de plaisance, état de l'existant et préconisations techniques.

**Agence des aires marines protégées, 2009** : Référentiel pour la gestion dans les sites Natura 2000 en mer Activités - interactions - Dispositifs d'encadrement - Orientations de gestion - - Tome 1 Sports et loisirs en mer.

**Bernard N., 2001** : Inventaire cartographique, par télédétection aéroportée, des habitats marins du golfe du Morbihan, DESS Expertise et Gestion des littoraux, IUEM - Société Télédétection et Biologie Marine, 44 p.

**UNAN-CSPN, 2017** : Code des Bonnes Pratiques des Navigateurs de Plaisance. Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique. Charte de bonne gestion environnementale

### Sites internet consultés

DIRM NAMO : <https://www.merlittoral2030.gouv.fr>

<https://www.portsdebretagne.fr/actualites/lappb-deploie-ports-propres-en-bretagne-et-en-loire-atlantique/>

<https://www.ports-propres.org/pourquoi-ports-propres/>

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Mer-littoral-et-securite-maritime/Mouillages-individuels-et-mouillages-groupes> (consulté le 15/12/2020)

<https://www.armorstat.com/index.html>

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Publications/Rapport-annuel-d-activites/Rapport-annuel-d-activite-2019>

<https://www.cad22.com/>

<https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/environnement/37875-des-mouillages-innovants-pour-proteger-les-habitats-marins>

<https://www.unan.fr/dossiers-thematiques.html>

### **Structures sollicitées**

Port de Saint-Cast, Virginie Raimbeaux, maitre de port [virginie.raimbeaux@cotesdarmor.cci.fr](mailto:virginie.raimbeaux@cotesdarmor.cci.fr) tel : 0296810443)

Association des Ports de Plaisance de Bretagne : Claire Terry, assistante