

Remerciements

Je tiens à remercier en premier lieu les membres et collaborateurs de la mission d'étude, à Granville ou ailleurs: Olivier Abellard, Hervé Moalic, Karine Dedieu, Coline Robert, Sylvie Strauss, Sylvain Bouquet.

Je tiens à remercier particulièrement toutes les personnes qui ont bien voulu m'accorder un peu de leur temps pour répondre à mes questions et m'expliquer le fonctionnement et les enjeux de leur activité. Spécial coup de chapeau Pascal Bigot et Alain Cabioch pour leurs contributions significatives pour la rédaction de la fiche plongée, à Tangui le Goff pour sa contribution essentielle concernant la chasse sous marine et à Jean-Yves Gautier pour sa relecture de la fiche char à voile. Grand merci également aux intervenants et participants des réunions de groupes de travail organisées en mars et mai par la mission d'étude sur le thème du tourisme et des sports de nature en mer et sur l'estran. Enfin, Je tiens à exprimer ma plus vive gratitude à Stéphan Barrault (CDESI 50), Jacques Burlot (CDESI 22) et Caroline Vincent (CRER) pour leur coup de main bibliographique, les données transmises et leurs précieux conseils.

Et merci à Louis Marrou, mon tuteur universitaire.

Sommaire

INTRODUCTION	6
PARTIE I : MATERIEL ET METHODE.....	8
1. Calendrier prévisionnel.....	8
2. Identification des sources d'information et du cadre institutionnel.....	9
3. Présentation générale de la démarche méthodologique.....	12
4. Rédaction des fiches activités	14
5. Identification des enjeux transversaux	16
PARTIE II : ETAT DES LIEUX DU TOURISME LITTORAL DANS LE GOLFE NORMAND BRETON	18
1. Définition.....	18
2. Descripteurs du tourisme dans le golfe normand breton	19
3. Points d'intérêt et atouts pour le tourisme	21
4. Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	24
5. Enjeux.....	25
6. Éléments de prospective.....	27
7. Liens avec d'autres activités/facteurs d'influence.....	28
PARTIE III ETAT DES LIEUX ET ENJEUX DU NAUTISME DANS LE GNB : APPROCHE GENERALE	30
1. Définition.....	31
2. Descripteurs des activités nautiques.....	31
3. Cadre institutionnel et réglementaire	35
4. Inscription spatiale des structures et pratiques nautiques dans le GNB	40
5. Éléments de rétrospective	42
6. Enjeux et éléments de prospective	43
7. Éléments de prospective.....	46

PARTIE IV : DESCRIPTION DES PRATIQUES ET ENJEUX SPECIFIQUES A CHAQUE ACTIVITE.....	48
1. Plaisance	48
2. Voile légère	55
3. Kayak de mer	64
4. Plongée scaphandre	69
5. Pêche sous-marine	75
6. Kite surf	82
7. Surf	87
8. Aviron de mer	90
9. Sports véliques d’estrans.....	93
10. Le vol libre	98
PARTIE IV : ENJEUX ET RECOMMANDATIONS.....	103
1. Synthèse des enjeux du nautisme dans le golfe normand-breton	103
2. Recommandations	111
CONCLUSION.....	115
BIBLIOGRAPHIE	117
ANNEXES	121
TABLE DES FIGURES.....	146
TABLE DES TABLEAUX.....	152
TABLE DES MATIERES.....	153

Introduction

Le 21 janvier 2010, le préfet maritime de la Manche/Mer du Nord et le préfet de la Manche sont conjointement investis, par un arrêté ministériel (MEEDDM¹), de la responsabilité de conduire une mission d'étude de l'opportunité et la de faisabilité d'un parc naturel marin dans le golfe normand-breton.

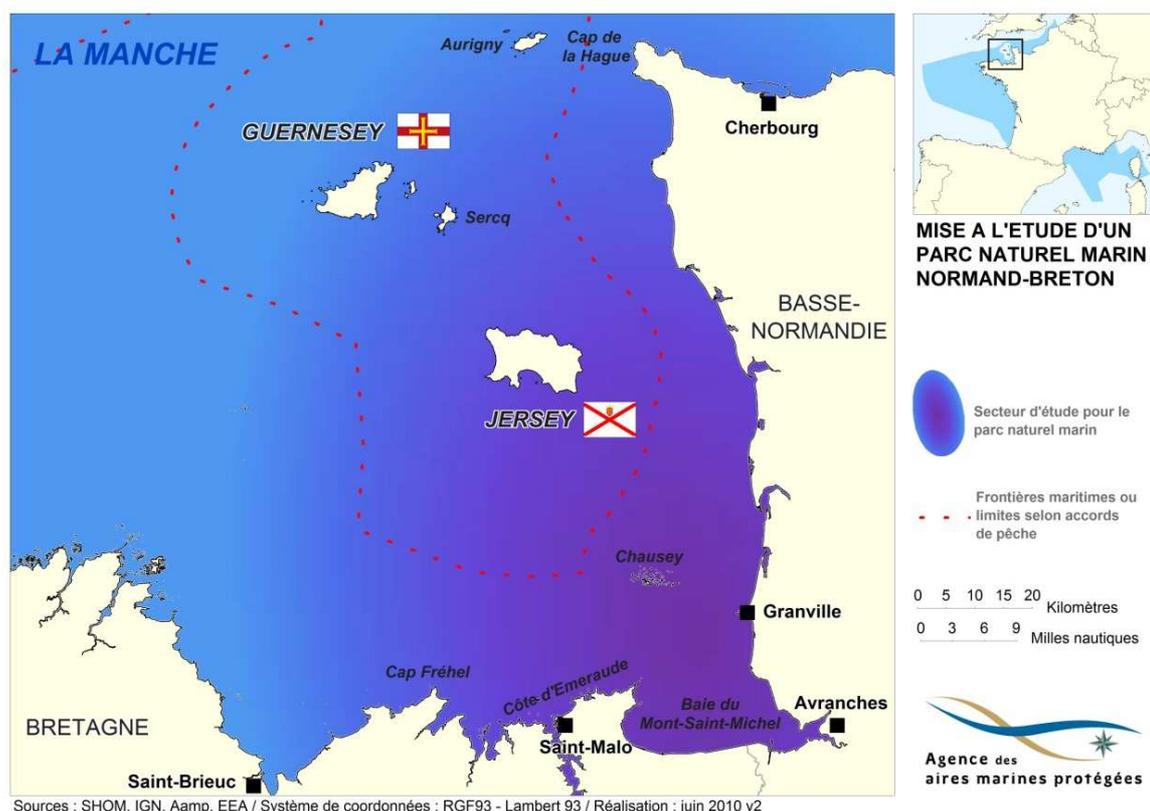


Figure 1 : Le golfe normand-breton (Sources : SHOM, AAMP, EEA, 2010)

Pour la réalisation de cette phase d'étude et de concertation, les préfets sont appuyés techniquement par l'Agence des aires marines protégées. Cet appui se traduit par la création d'une mission d'étude, constituée d'une équipe chargée de l'animation et de la conduite des travaux sur un plan technique et scientifique.

Basée à Granville dans le département de la Manche, la mission d'étude du parc naturel marin a pour objectif préparer les documents qui seront nécessaires à la procédure d'enquête publique, qui doit clôturer le travail de la mission. Le dossier présenté aux citoyens doit contenir notamment un état des lieux du secteur d'étude associé à des propositions en matière de périmètre géographique, d'orientation de gestion et de composition du futur conseil de gestion. A partir de ces éléments de propositions, étroitement liés, plusieurs scénarios seront envisagés.

¹ Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer

La stratégie nationale pour la création d'aires marines protégées précise trois thématiques, qui seront la base de la rédaction de cet état des lieux :

- le fonctionnement des écosystèmes,
- les patrimoines naturels et culturels,
- les usages, pressions et ressources.

Il s'agit, en abordant le territoire par le biais de ces trois clés d'entrée majeures, d'en avoir une connaissance la plus exhaustive possible. Au sein de ces trois grandes thématiques, six sous-thèmes de travail sont dégagés (qualité des eaux, activités industrielles et portuaires, **sports et tourisme**, pêche et culture marin, patrimoine naturel, patrimoine culturel) et répartis au sein de membres de la mission, ou confiés à des bureaux d'étude spécialisés. Ainsi, la thématique des usages à l'œuvre sur ce territoire maritime comporte naturellement les activités liées au tourisme littoral et au nautisme, c'est-à-dire la plaisance (à voile ou à moteur) et les sports et loisirs en mer et sur l'estran.

Les objectifs de cette étude ont été résumés ainsi dans la fiche de présentation du stage :

1 – Réaliser une présentation de chaque catégorie d'usage présent sur le secteur d'étude. Pour chaque activité, et dans la limite des données disponibles, il sera décrit la situation actuelle de l'activité et notamment :

- Identité, chiffres clés et actualisés avec mise en perspective de l'importance locale vis-à-vis du contexte national
- principaux lieux d'exercice sur le territoire (objectif de spatialisation de l'activité sur la zone d'étude) et identification des périodes de pratique durant l'année.
- Identification des principaux acteurs et partenaires du territoire participant à l'animation et l'environnement institutionnel de l'activité (services déconcentrés de l'Etat, établissements publics, collectivités territoriales, organisations professionnelles, associations, organismes de recherche,...)
- Présentation des infrastructures associées

2- En lien étroit avec les acteurs seront également identifiés des éléments permettant une réflexion plus prospective. Seront notamment mises en évidence :

- les interactions avec les autres activités (conflit d'usage,...)
- Les interactions de chaque activité avec le patrimoine naturel marin et sous marin avec identification des pressions spécifiques liées à l'activité.
- les enjeux de développement socio-économique de chaque activité (dans une approche de développement durable)
- Si possible, pré-identifier les attentes à l'égard d'un parc naturel marin et souligner quelques unes des actions souhaitées par les acteurs.

Partie I : Matériel et méthode

1. Calendrier prévisionnel

Ce stage de 6 mois s'est inséré dans un processus démarré près d'un an auparavant, poursuivant des objectifs clairs, avec des échéances connues et travaillant selon un calendrier préétabli.

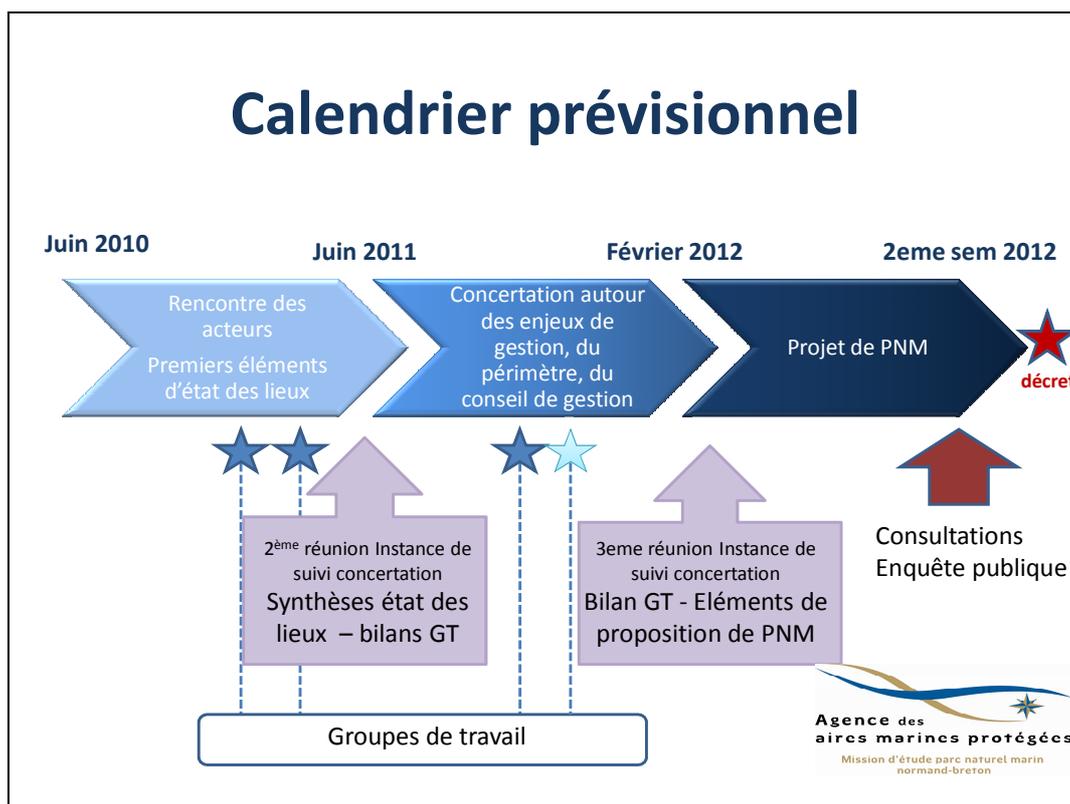


Figure 2 : calendrier prévisionnel de la mission d'étude (Sources : mission GNB 2010)

Le travail produit durant le stage sera par la suite intégré à une synthèse générale concernant la zone d'étude, fruit du travail de la mission s'étalant sur deux années et demie.

Cette synthèse devra permettre à la mission et aux acteurs impliqués dans le processus de création du parc de répondre aux trois questions qui constituent toute la toile de fond de la démarche :

- Quel périmètre pour le parc marin ?
- Quelles orientations de gestion adopter ?
- Quelle composition pour le futur conseil de gestion du parc ?

Au vu des objectifs du stage présentés ci-dessus, sa mise en œuvre a également fait l'objet d'une planification dès les premiers jours, hiérarchisant les étapes de la démarche, intégrant les échéances connues du processus de concertation et prenant en compte les temporalités des activités et de leurs acteurs.

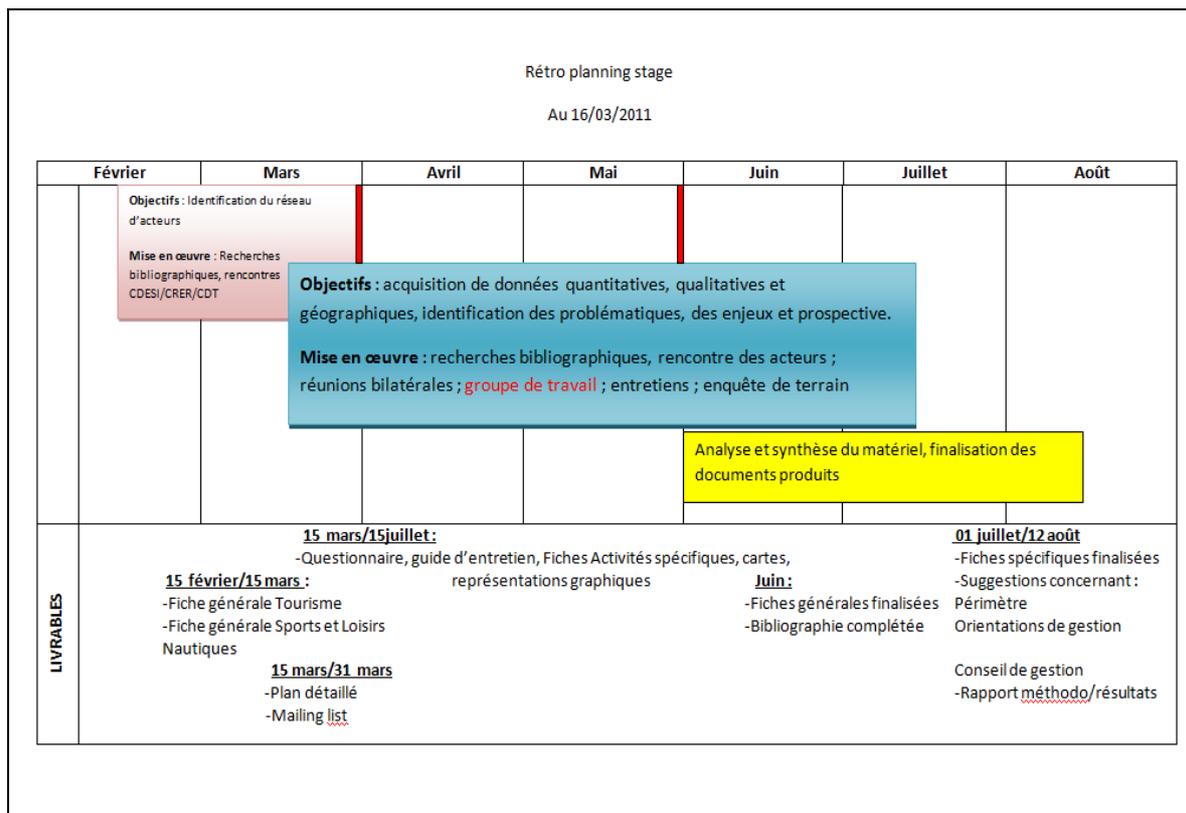


Figure 3 : calendrier prévisionnel du stage (Conception : V. Stervinou 2011)

Ce rétroplanning est le fruit d'une réflexion sur les outils (voir plus bas) à mobiliser pour répondre aux objectifs, et sur le temps de leur mise en œuvre. Il était en effet indispensable de prendre en compte la dimension saisonnière du domaine d'activité sur lequel le travail devait porter. De ce fait, les rencontres d'acteurs ne pourraient pas se poursuivre au-delà de fin mai-début juin, en raison du regain d'activité lié au début de la saison estivale et touristique.

2. Identification des sources d'information et du cadre institutionnel

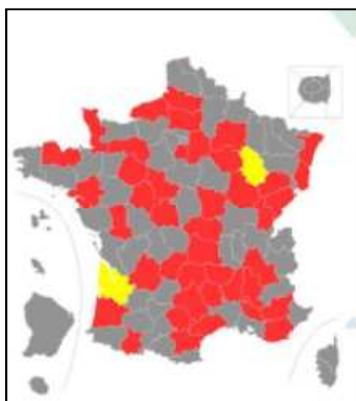


Figure 4: les CDESI en France en rouge, 2011. Sources : www.cdesi-sportsdenature.com.

Une fois la démarche inscrite dans le temps, il s'agit de la situer dans l'espace. Le golfe normand-breton, de l'île de Bréhat au cap de la Hague est un espace maritime qui baigne environ 450 kilomètres de linéaire côtier, regroupant deux régions, la Bretagne et la Basse-Normandie, et 3 départements : les Côtes d'Armor, l'Ille-et-Vilaine et la Manche. Ces multiples territoires administratifs induisent des échelles de gestion différentes, de nombreux acteurs institutionnels et des politiques relatives aux sports de nature qui peuvent différer. Il était donc important d'identifier, au sein de ces territoires, les « têtes de réseaux », c'est-à-dire les acteurs institutionnels ou associatifs en charge de l'organisation et du développement des

sports de nature, à même d'être partenaires de la démarche d'état des lieux, en termes de documentation et d'expertise. Une première recherche bibliographique et la connaissance du territoire des membres de la mission ont permis l'identification et la hiérarchisation des acteurs et gestionnaires des sports de nature au niveau régional et départemental. Ces organismes structurant sont le CRER² pour la région Bretagne, les CDESI³ 22 et 50 au niveau départemental.

Le CRER, basé à Rennes, est un organisme unique en son genre, qui a pour « vocation de pérenniser les pratiques sportives et loisirs de nature (terrestres, nautiques et aériennes). C'est un outil d'informations et d'échanges au service des acteurs bretons concernés (domaine du sport, de l'environnement, du tourisme, de l'aménagement du territoire) »⁴.

Les CDESI quant à elles sont des outils départementaux chargés de définir et de mettre en œuvre un PDESI⁵, dont la politique et les moyens sont établis par le Conseil Général. Si ces moyens ou le mode de fonctionnement peuvent changer selon les départements, la raison d'être de ces deux outils est partout la même et est né du constat du fort développement des sports de pleine nature sur tout le territoire national. L'enjeu est donc de se donner la capacité de « conjuguer le développement de sports de nature avec l'utilisation et la mutualisation de l'espace, la protection de l'environnement, l'attractivité du territoire et sa valorisation touristique. »⁶

La CDESI 22, instituée dès 2003, a été une des premières en France. La CDESI 50 est active depuis 2009. Elle présente la particularité d'être rattachée au Comité Départemental du Tourisme, mettant par là en lumière les liens existant entre tourisme et sports de nature.

2.1 Rencontres bilatérales

Afin de comprendre les actions respectives de ces organismes, contact a été pris avec les responsables de ces organismes et des rencontres organisées : Stephan Barault de la CDESI 50, le 1^{er} mars à Saint-Lô ; Caroline Vincent du CRER, le 4 mars à Rennes; et enfin Jacques Burlot de la CDESI 22, le 11 mars à Saint Briec. Ces rencontres ont été l'occasion d'évoquer les objectifs et actions de ces structures, les objectifs du stage, les modes de collaboration et le partage de données. En tant que « tête de réseau », ces interlocuteurs ont également été sollicités sur les contacts à prendre au sein du réseau d'acteurs des sports et loisirs nautiques (comité départementaux, ligues régionales, mailing liste des clubs). D'autres entretiens ont pu être fait par la même occasion (ex : rencontre de Stéphane Letourneur de l'association Nautisme en Ille-et-Vilaine, Vincent Corre de l'Observatoire du Tourisme des Côtes d'Armor).

Les Comités Départementaux du Tourisme (CDT) des trois départements ont également, lors de cette première phase, été sollicités pour une réunion bilatérale afin de déterminer quelle niveau de collaboration était souhaitable entre la mission et ces derniers. Cette rencontre a eu lieu à Vains le 1^{er} mars en présence de Olivier Abellard, Hervé Moalic et nous-mêmes pour la mission, et les représentant des CDT 22 et 50, le 35 étant excusé.

² Centre Régional d'Expertise et de Ressources

³ Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires.

⁴ Sources : <http://www.bretagne-environnement.org/Media/Acteurs/Organismes/Crer-Cros>

⁵ Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires

⁶ Plaquette d'information, disponible sur <http://www.cdesei-sportsdenature.fr/>

Ces rencontres bilatérales ont permis de réunir une documentation de cadrage intéressante sur la politique relative aux sports de nature menée sur ces territoires, et ont permis d'éclairer le lien entre organes institutionnels et monde associatif. De plus, ces interlocuteurs se sont révélés de bonnes « portes d'entrée » vers les réseaux départementaux des activités nautiques.

2.2 Constitution et organisation du groupe de travail « Expert »

En décembre 2010 avait déjà été organisé à Rennes un groupe de travail avec la mission et les acteurs principaux des sports de nature (CDESIs, CRER, DRJS Bretagne et Basse-Normandie, CG 35, Conservatoire du Littoral). Cette réunion avait été l'occasion de présenter le projet de parc naturel marin et de réfléchir à une stratégie de collaboration et d'une discussion sur les problèmes du moment concernant les activités sportives, notamment leurs interactions avec les autres usages et avec l'environnement. Cette rencontre avait permis de dégager des enjeux auxquels se confronte le développement des sports de nature et de discuter de la plus-value qu'un parc marin pourrait apporter concernant ces enjeux. Le groupe a également convenu d'une stratégie de collaboration à court terme, notamment dans la perspective de l'emploi d'un stagiaire pour travailler sur ces thématiques. Cela se traduit par l'évocation des prochaines échéances de travail en commun qui émailleront le processus de concertation. Il fût décidé qu'un groupe de travail constitué d'experts du sport et du tourisme se réunisse au mois de mars 2011, puis d'organiser un second groupe de travail, élargi à l'ensemble du mouvement sportif dans le golfe normand-breton en mai.



Figure 5: groupe de travail 1, Saint-Cast (22).

Photo : V. Stervinou 2011

Ainsi, comme convenu, un groupe de travail « expert » s'est tenu avec les acteurs du tourisme et des sports et loisirs de pleine nature en mer et sur le littoral, à Saint-Cast-le-Guildo (22), le 29 mars. Etaient présents 17 participants représentant 16 organismes ou collectivités (Etat, région, département, associatif...).

Dans le but de permettre aux acteurs de mieux se connaître, 5 des participants ont fait une présentation de leur démarches respectives (CDESIs, CRER, CG 35/AIMIV⁷, ENV⁸/Pôle Ressource National). Nous avons ensuite présenté le stage, ses objectifs et son plan d'action, qui ont été soumis à discussion⁹. Sur le plan méthodologique, les questionnaires destinés à recueillir des données de cadrage auprès des Comités sportifs départementaux et les questionnaires aux structures ont été présentés. La sollicitation des Comités départementaux a été jugée inutile dans la mesure où certains participants sont en possession des données recherchées (CDESI, NEB¹⁰). Pour ce qui est des questionnaires aux structures, celui-ci a été réajusté en fonction des réactions des participants. Les

⁷ Association Interdépartementale Manche Ille-et-Vilaine

⁸ Ecole Nationale de Voile, basée à Saint-Pierre-Quiberon (56)

⁹ Voir power point en annexes 4

¹⁰ Association Nautisme en Bretagne

discussions ont également permis de confirmer la liste des activités à l'étude, et d'en identifier de nouvelles (voir ci-dessous).

3. Présentation générale de la démarche méthodologique

En vue de la tenue de ce groupe de travail, nous avons entamé dès les premiers jours du stage la rédaction de deux documents généraux, l'un sur le nautisme, l'autre sur le tourisme dans le GNB, afin qu'ils servent de base de discussion avec les experts. Ces documents, fruit d'une synthèse bibliographique et des éléments évoqués lors des réunions bilatérales, s'attachaient à dresser un premier état des lieux des deux filières dans la zone d'étude, et pré-identifiaient les thématiques qui font ou feront enjeu concernant ces deux filières, à l'échelle nationale et du golfe, avec une mise en perspective de ces enjeux dans le cadre de la création d'un PNM.

3.1 La fiche Tourisme Littoral

Cette fiche reprend des éléments de cadrage généraux (chiffres, tendances lourdes) de la filière tourisme en France. L'objectif était ensuite de caractériser la situation dans le GNB au regard de ce contexte national à partir là aussi d'éléments chiffrés tirés des Observatoires du Tourisme des trois départements ou des régions. Des éléments de perspectives sont ensuite venus nourrir la fiche. Pour cela, les sources principales ont été les Schémas de développement touristiques propres à chaque département. La mise en cohérence des enjeux touristiques proprement dits avec l'éventualité d'un parc marin avaient été l'objet principal des discussions de la réunion avec les CDT. La réunion avait permis d'amender et de valider cet état des lieux du tourisme dans le GNB. Cependant, quant aux perspectives de collaboration mission/CDT, il est qu'il était difficile de travailler ensemble de façon concrète, du moins avant la création effective du parc. Certains intérêts communs ont néanmoins été identifiés pour la suite, le tourisme pouvant servir de levier d'information vers le public pour le PNM, ce dernier pouvant devenir un objet de promotion touristique pour le secteur. La fiche tourisme littorale, une fois discutée avec les CDT et amendée suite aux différentes remarques qui ont émergé des groupes de travail, restera donc à l'état de document de cadrage, les enjeux relatifs à la création d'un parc naturel marin et ceux de la filière touristiques s'avérant trop distants dans l'immédiat. Ces derniers ressortent cependant de façon transversale et sont traités au travers de la thématique du nautisme.

3.2 La fiche Nautisme

Dans la même logique qu'adoptée pour la rédaction de la fiche Tourisme littoral, cette fiche dresse un portrait général du nautisme et de son évolution dans le golfe normand-breton, restitué au sein d'un contexte national. Par nautisme on entend ici aussi bien les activités sportives de loisir que la plaisance à voile ou à moteur. Rédigée à partir de documents techniques et de certains travaux scientifiques et universitaires, elle a fait l'objet d'amendements et d'apports suggérés lors des groupes de travail et des différentes réunions bilatérales tout au long du stage. Elle se veut ainsi le résultat du travail de concertation avec les acteurs, co-construite en quelque sorte. A la manière d'un entonnoir, elle s'attache à décrire la filière dans son entier et sa diversité, puis est augmentée de fiches spécifiques à chaque activité. Plus qu'un état des lieux, elle dresse un diagnostic à la suite duquel il a été possible de déterminer les enjeux forts ayant trait au nautisme dans son ensemble,

dans les domaines socio-économique, de l'environnement, de la gouvernance et de la connaissance. Elle constitue de fait la trame de ce rapport.

3.3 Les fiches activités

Le choix des activités faisant l'objet d'une étude spécifique s'est fait selon une typologie de départ très simple : les activités en mer et les activités sur l'estran. A partir de là, une première discrimination a été possible. Le classement dans l'une ou l'autre des catégories s'est révélé évident pour certaines activités (voile légère et char à voile par exemple), et plus arbitraire pour d'autres, comme le kite surf, dont la pratique implique aussi bien l'espace terrestre que marin. La présentation d'une liste d'activités présélectionnées lors du premier groupe de travail a permis de la valider et de l'augmenter de nouvelles activités, telles que le vol libre, la randonnée côtière pédestre et équestre et la chasse maritime. Ni maritime ni d'estran, ces activités sont néanmoins côtières et entrent en interaction avec les autres usages littoraux et marins. Après validation de la liste des activités à traiter, l'étude de ces activités côtières, outre le vol libre, est revenue à Mickaël Mary du Conservatoire du Littoral et collaborateur de la mission d'étude. Elles ne sont pas présentées dans ce rapport.

La typologie mer/estran/côtière, si elle a servi à l'identification des activités à traitées, n'est pas reprise dans ce rapport. Ainsi, après validation concertée, la liste des activités faisant l'objet d'une fiche spécifique s'est arrêtée sur les suivantes :

Activités à l'étude	Activités non traitées dans ce rapport ¹¹
Voile légère (catamaran, dériveur, Planche à voile)	Pêche récréative (à pied et embarquée)
Kayak de mer	Randonnée pédestre
Aviron de mer	Activités équestres
Plongée scaphandre	Chasse maritime
Pêche sous-marine	
Surf	
Kite surf	
Plaisance (à voile et à moteur)	
Sports véliques d'estran (char à voile, char tracté, dirt...)	
Vol libre	

Tableau 1 : les activités traitées et non traitées dans ce rapport (Conception V. Stervinou 2011)

¹¹ Il s'agit d'activités côtières de loisirs très populaires sur le territoire d'étude mais faisant l'objet d'un traitement spécifique eu égard leur importance.

4. Rédaction des fiches activités

Afin de dépasser le simple état des lieux et parvenir à qualifier et identifier des enjeux généraux et spécifiques au nautisme et à ses différentes expressions, il est apparu indispensable d'aller à la rencontre de ses acteurs. La méthodologie choisie pour y parvenir a été double : par le biais d'une approche quantitative via la diffusion d'un questionnaire, et qualitative, par des entretiens semi-dirigés auprès d'acteurs sélectionnés.

4.1 Enquête par questionnaire

La conception du questionnaire d'enquête s'est déroulée durant le mois de mars, à la suite des rencontres bilatérales. Ce questionnaire¹² sollicite des informations générales sur les structures (statut, activité(s), affiliation fédérale, label...), puis aborde les thèmes des interactions avec les autres activités au sein de l'espace de pratique, la question des interactions de la pratique avec l'environnement et interroge sur le ou les enjeux à venir ainsi que les mesures souhaitées.

Grâce aux listes de contacts fournies par les têtes de réseaux et celle de Nautisme en Bretagne, ce questionnaire a été diffusé auprès de plus de 400 structures nautiques dans les trois départements sous forme de fichier texte, accompagné d'un mail expliquant la démarche et de la plaquette de présentation du projet de parc marin. Ce grand nombre de structures s'explique par le fait qu'aucune sélection de qualité ni de situation n'ait été effectuée avant l'envoi. Ainsi, la diffusion a concerné des structures hors de la zone d'étude, à l'ouest des Côtes d'Armor ou sur la côte est du Cotentin, mais aussi des vendeurs de matériel nautique ou des loueurs de bateaux, activités ne faisant pas partie des pratiques à l'étude. En effet, en raison du très grand nombre de contacts, il a été décidé que le tri des réponses se ferait en fonction des retours et non au préalable. De plus, cela induisait une information sur le projet élargie à la périphérie de la zone d'étude. Suite au premier envoi du questionnaire, 3 « relances » ont été effectuées, échelonnées sur la période jusqu'à fin juin. Lors de ces relances, le questionnaire était, en plus du fichier texte, proposé sous une forme plus interactive via Gmail. Cette application permet d'envoyer le questionnaire sous forme de document en ligne qu'il suffit d'ouvrir comme un courriel classique, de remplir puis de renvoyer, les retours étant comptabilisés automatiquement dans un logiciel de traitement à l'adresse émettrice.

Malgré ces relances, seule une quarantaine de questionnaires nous sont revenus, soit environ 10 %. Cela représente une proportion trop faible pour envisager un traitement statistique des questions fermées. Les experts, lors du premier groupe de travail, avaient émis une mise en garde sur le procédé, doutant du taux de retour du fait que les structures sportives étaient régulièrement « arrosées » de questionnaires. Cela s'est en effet vu confirmé. Cependant, les questions ouvertes, notamment la dernière, qui sollicite un avis sur l'enjeu majeur pour l'activité et les mesures préconisées donnent lieu à des points de vue intéressants, qui ont parfois été utilisés pour illustrer certains enjeux (voir les encadrés *Dires d'acteurs* dans la fiche Voile légère). Si cette enquête n'a pas eu les résultats escomptés, elle a du moins permis de porter à connaissance le projet de parc naturel marin auprès d'un large panel d'acteurs en relation avec le nautisme.

¹² Voir questionnaire en annexes

4.2 Entretiens semi-dirigés

Afin de nourrir la démarche d'éléments qualitatifs, des rencontres d'acteurs ont été effectuées. Ces rencontres se sont étalées de début mai à fin juin. Ces acteurs ont été sélectionnés au sein des contacts dont nous disposons. Les critères de sélection de l'échantillon se sont basés d'une part sur l'activité exercée, d'autre part sur la situation géographique. L'objectif de départ était de rencontrer au minimum un acteur (chef de base, président de club, encadrant, administrateur de structure...) par département et par activité. Les activités à l'étude étant au nombre de 9, cela portait ainsi le nombre d'entretiens à 27. Une grille d'entretien a été conçue à cet effet¹³, abordant, outre les informations générales concernant la structure, 4 grands thèmes :

- Etat, tendances et évolution de l'activité
- Zone de pratique, partage et gestion de l'espace
- Pratiques libres
- Interactions avec l'environnement, éducation/sensibilisation à l'environnement

Elle contient également une question spécifique sur le nombre de manifestations nautiques organisées par la structure chaque année, en écho à la nouvelle législation concernant ces dernières en zone Natura 2000 ou à proximité.

L'entretien semi-dirigé, en ce qu'il permet de rendre explicite l'univers de l'autre¹⁴ (Savoie-Zajc, L., 2009), nous a semblé l'outil adapté pour collecter des expériences personnelles, riches en détails et en exemples. Bien que structuré autour de ces différentes thématiques, sa forme relativement libre et sur le ton de la discussion laisse au répondant la liberté d'approfondir à sa guise sur les sujets qui lui paraissent centraux.

La durée des entretiens a varié de 40 minutes à 1h30, la moyenne étant d'environ 50 minutes. Tous les entretiens ont été programmés par téléphone. A chaque début d'entretien était présenté la démarche du parc naturel marin et celle du stage, ses objectifs, l'utilisation qui serait faite, avec leur accord, de leurs propos.

Le matériel collecté a été mis au propre après chaque entretien, dans la mesure du possible, ou le lendemain. Les conversations n'ayant volontairement pas été enregistrées, leurs retranscriptions ne se sont pas faites sous la forme de *verbatim*. Cependant, sans être littérales, elles rapportent le plus fidèlement possible les propos de nos interlocuteurs. Ces propos sont venus nourrir les fiches activités, et ont été mis en perspective avec les enjeux spécifiques et généraux pré-identifiés. Au sein d'une approche qualitative, ce n'est pas la fréquence d'un propos qui en fait la valeur, et chaque information, même isolée, a été consignée et prise en compte dans la formulation finale des enjeux (voir § IV « Discussion et Analyse »).

Etant donné le caractère saisonnier de l'activité liée aux sports et loisirs nautiques, il était impératif de boucler la démarche avant le début du mois de juillet. A la fin du mois de juin, 21 entretiens semi-dirigés avaient été conduits, dont 7 par téléphone¹⁵. Ce chiffre, inférieur à l'objectif de 27, a

¹³ Voir grille d'entretien en annexe 2

¹⁴ Savoie-Zajc, L. (2009). L'entrevue semi-dirigée. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche en sciences sociales: de la problématique à la collecte des données*. 5e éd. (pp. 337-360), Les Presses de l'Université du Québec

¹⁵ Voir tableau des acteurs rencontrés en annexes

néanmoins été compensé par des entretiens avec des responsables régionaux (les présidents de la ligue bretonne et bas-normande de vol libre par exemple) plutôt que par des responsables de structures. La principale difficulté rencontrée pour la planification des entretiens a été soit l'incapacité à joindre les acteurs, soit le manque de disponibilité de ces derniers. Pour les sports bien représentés, comme la voile légère ou le kayak, cela n'a pas posé de problème. Mais pour les activités peu représentées ou peu structurées, les alternatives étaient peu nombreuses voir inexistantes en cas d'échec à joindre la structure sélectionnée (par exemple, seulement 4 structures de kite surf sur l'ensemble de la zone). Cependant, la majorité des personnes rencontrées a volontiers accepté de se prêter à l'entretien.

5. Identification des enjeux transversaux

La suite du processus de concertation sur la création du PNM s'est poursuivie avec l'organisation durant le mois de mai d'une deuxième phase de groupes de travail pour les six thèmes de travail. Non plus réservés aux experts dans le domaine mais ouvert à un public plus large, ces groupes de travail ont réunis entre 40 et 80 personnes selon les thématiques.

5.1 Organisation d'un groupe de travail élargi autour des sports et loisirs nautiques et du Tourisme

Le deuxième groupe de travail sur les loisirs nautiques et le tourisme s'est tenu à Gouville-sur-Mer (50) le 20 mai 2011. Rassemblant 43 participants, le groupe était constitué, en plus des experts déjà présents en mars, de représentants du mouvement sportif, d'associations écologistes, de collectivités territoriales et d'élus. Les fiches Nautisme et Tourisme ayant été mises à leur disposition au préalable, la réunion a permis dans un premier temps de recueillir les remarques concernant l'état le diagnostic. Les débats se sont ensuite orientés vers les enjeux identifiés et leur formulations telles que proposées dans les fiches.

Ce groupe de travail a permis de faire ressortir clairement ce qui était *en jeu*, autrement dit dans ce qui fait enjeux au sein des quatre thématiques. La formulation des enjeux telle que proposée dans ce rapport est le produit du processus de concertation que ce second groupe de travail est venu conclure s'agissant des Sports et loisirs et mer et du Tourisme.

5.2 Groupe de travail transversal

A la suite de la deuxième phase de groupe de travail, un groupe de travail transversal a été organisé. Venant en quelques sortes conclure le processus de concertation avec les acteurs pour cette année scolaire, il s'est tenu au Vivier-sur-Mer (50) le 27 juin. Le principe en était de mettre en débat ouvert certaines thématiques identifiées comme transversales au sein de groupes eux aussi thématiques, composés d'experts dans des domaines de compétence très diversifiés. Les résumés des débats des différents groupes ont ensuite été croisés afin de faire ressortir les sujets transversaux, c'est-à-dire qui traversent les débats quelque soit la thématique abordée. D'un point de vue méthodologique, les résultats de cette réunion, intéressante dans sa conception et les discussions qu'elle a amenées, ont permis de reformuler certains enjeux et d'approfondir certains éléments de diagnostic.

5.3 Rencontres à Jersey

Enfin, la dernière échéance dans le cadre de la concertation avant la fin de ce stage a été un séjour à Jersey en la présence, à l'image du groupe de travail « experts », de personnes choisies pour leurs compétences dans les différentes thématiques qu'aborde la mission d'étude. Sur un temps court (deux jours début juillet), ces réunions ont été l'occasion de faire le bilan de l'état d'avancement du travail de la mission et d'impliquer les jersiais dans une collaboration pour le projet de parc. Si un parc naturel marin est un outil exclusivement français, le golfe normand-breton constitue une entité dont font partie les îles anglo-normandes, aussi bien en termes de fonctionnement écologique que d'usages, comme on le verra pour la plaisance par exemple. Il est donc souhaitable d'impliquer ces dernières dans sa construction du futur espace de gestion que sera le parc. Ce séjour est venu confirmer les bonnes relations déjà établies entre la mission et les acteurs jersiais. Ces derniers ont répondu positivement aux demandes formulées par la mission en termes de besoins en données, afin d'intégrer Jersey au diagnostic déjà établi côté français.

Les données concernant les sports nautiques et tourisme n'ont à ce jour pas été fournies, mais viendront en temps voulu augmenter ce rapport de données harmonisés à l'échelle du golfe normand-breton.

Partie II : Etat des lieux du tourisme littoral dans le Golfe Normand Breton



Figure 6 : tourisme balnéaire à Carolles (50). Photo : O. Abellard 2011

1. Définition

Le tourisme, au sens large, est défini par l'Organisation Mondiale du Tourisme comme le fait de quitter son domicile plus de 24h et moins d'un an, pour un séjour hors de son lieu de résidence habituel qui implique donc de se déplacer, de se loger, de se nourrir. Historiquement rattaché à des objectifs hédonistes (tourisme de loisir) ou hygiéniques (tourisme de santé, thermalisme) le tourisme englobe aujourd'hui aussi bien le tourisme d'affaire que le tourisme culturel (pèlerinage, attraction patrimonial, évènement culturel...). Celui-ci revêt donc des formes extrêmement variées, générant des pratiques et des activités tout aussi diversifiées. Qu'il se rattache à la culture ou la nature du territoire où il s'exerce, le tourisme est non seulement lié à l'environnement et à la géographie de son espace de pratique, mais aussi aux activités humaines qui y sont reliées, à savoir les aménagements humains, les infrastructures d'accueil et de transport, les structures d'hébergement et de loisir. Sur le littoral, zone réceptrice du tourisme depuis sa genèse jusqu'à aujourd'hui, les conséquences de cette attractivité se sont traduites par une anthropisation

progressive du bord de mer, dont l'expression la plus parlante en termes d'aménagements touristiques est la station balnéaire.

Devenu industrie au cours du 20^{ème} siècle, le tourisme a de forts impacts sur les régions où il se manifeste, d'un point de vue à la fois économique, social et environnemental. Le tourisme est donc aujourd'hui un élément fondamental pour la valorisation économique et le développement des territoires, et présente ainsi d'importants enjeux de gestion. Première destination mondiale avec 82 millions de touristes en 2007, le tourisme est une industrie clé pour l'emploi et l'économie en France. Pour ce qui est du tourisme intra-national, les régions Bretagne et Basse Normandie jouent un rôle de premier plan puisqu'elles occupent respectivement les 4^{ème} et 8^{ème} rangs au classement des 22 régions françaises pour ce qui est des courts séjours¹⁶. Le Bretagne arrive elle en tête du marché français pour les séjours à la mer¹⁷. Au sein de ces deux ensembles régionaux, les trois départements dont les littoraux constituent la zone d'étude du parc marin présentent à la fois de nombreux points communs et certaines spécificités.

2. Descripteurs du tourisme dans le golfe normand breton

	Côtes d'Armor	Ille-et-Vilaine	Manche	Totaux
Rang national fréquentation	10	21	NR ¹⁸	*
Nb nuitées/an (millions)	23	13	12	48
Part du tourisme dans le PIB (%)	10	3,6	NR	*
Nb emplois directs/indirects	15000	13500	6630	35130
Consommation touristique/an (millions €)	820	941	475	2236
Nb lits touristiques	420000	221000	278000	919000
% clientèle externe	82	89	NR	*

Tableau 2 : les chiffres du tourisme (sources : CDT 50, 22, 35. Conception : V ; Stervinou, 2011)

Ces données départementales chiffrées font déjà apparaître certains contrastes entre les trois territoires en termes d'emplois, de chiffre d'affaires ou de fréquentation. Cependant, au-delà des chiffres et des différences qu'ils laissent entrevoir, il est nécessaire d'identifier d'emblée le dénominateur commun à ces trois territoires : la mer. Espace de nature recherché pour lui-même, elle est également un objet prépondérant dans la culture et l'identité de ces territoires qui se définissent au travers de leur maritimité.

Ce qui caractérise d'emblée le tourisme dans les trois départements est l'attractivité de son littoral. En **Manche**, ce dernier accueille 75% des nuitées (Manche Tourisme), la côte d'Ille et Vilaine assure plus de 10% des nuitées bretonnes (CDT Haute Bretagne Ille-et-Vilaine), alors qu'en **Côtes d'Armor**, non seulement son littoral est la zone la plus fréquentée, mais il existe un réel déséquilibre économique entre le littoral et l'intérieur. Cette attractivité a même tendance à se confirmer, et ce,

¹⁶ Sources : <http://www.veilleinfotourisme.fr/>

¹⁷ Idem

¹⁸ NR : non renseigné

au-delà de l'échelle locale et touristique, au niveau mondiale et social au travers du phénomène de littoralisation.

Cependant, malgré ce point commun que partagent ces trois territoires administratifs, l'attractivité de leurs littoraux s'exprime dans des contextes socio-économiques et structurels bien distincts.

Tout d'abord, le département de la **Manche**, malgré un fort potentiel touristique en raison de la qualité de ses espaces naturels et de leurs aménités, déplore d'importantes carences en termes d'infrastructures d'accueil et d'accessibilité. D'autre part, le territoire souffre d'une gouvernance touristique hétérogène, atomisée entre pays et syndicats mixtes. En outre, une population inférieure à la moyenne et l'absence de villes importantes engendre une certaine fragilité économique et financière du territoire. Enfin, au contact de zones socio-économiques et culturelles fortes (Bretagne, bassin parisien, Normandie), le département constate une évasion de ses jeunes diplômés. Il est cependant à noter dans ce département la présence du Mont Saint-Michel, qui comptabilisait en 2006 3 250 000 visiteurs, en faisant cette même année le 22^{ème} site le plus fréquenté en France selon l'Office National du Tourisme.

La situation en **Ille-et-Vilaine** est différente. Ne jouissant que de 72 km de linéaire côtier, la fréquentation du littoral et sa capacité d'accueil, en valeur, est nettement moindre. Cependant, son chiffre d'affaires touristique est renforcé par un tourisme d'affaire plus lucratif, drainé par la métropole rennaise. De plus, l'Ille et Vilaine dispose d'un atout touristique majeur : la ville de Saint Malo. A l'image de sa devise (« Ni français ni breton, Malouin suis !»), Saint Malo se démarque et fait figure d'exception sur le littoral de la zone d'étude. Elle constitue le bassin urbain le plus important de la zone. En tant que lieu historique et architectural emblématique, elle fait figure de moteur touristique de la région (1 800 000 visiteurs en 2009¹⁹) et jouit, ainsi que ses alentours, d'une image avantageuse. Ces deux pôles touristique, l'un littoral, l'autre intérieur, où se concentre l'essentiel des infrastructures touristiques du département, assurent à celui-ci un certain équilibre territorial touristique.

La place du tourisme dans les **Côtes d'Armor** est importante puisqu'il représente 10 % du PIB départemental (Schéma Départemental du tourisme, Côtes d'Armor 2000-2010, 2008). Là aussi, la zone littoral est prépondérante et concentre l'essentiel des infrastructures touristiques. Ce département jouit en effet d'un patrimoine naturel et culturel maritime intéressant et mis en valeur. En termes de fréquentation, les sites du Cap Fréhel/Fort Lalatte cumulent en 2008 environ 630 000 visiteurs annuels (Observatoire du Tourisme en Bretagne²⁰). Cependant, cette attractivité du littoral comporte ce qui peut apparaître comme un effet pervers indirect, à savoir une grande disparité économique et sociale entre le nord et le sud, la côte et l'intérieur, l'Armor et l'Argoat.

Le tourisme n'est évidemment pas la cause directe de cet état de fait, mais y concourt. Pour remédier à cela, le département a engagé une réflexion pour parvenir à une meilleure homogénéité du territoire. Le tourisme devrait alors devenir un vecteur de lutte contre le délaissement de l'arrière-pays et un moyen d'équilibrer le territoire.

¹⁹ Rapport d'activité 2009, Office de Tourisme de Saint-Malo

²⁰ <http://observatoire.tourismebretagne.com/chiffres.html>

3. Points d'intérêt et atouts pour le tourisme

3.1 Le tourisme littoral et balnéaire

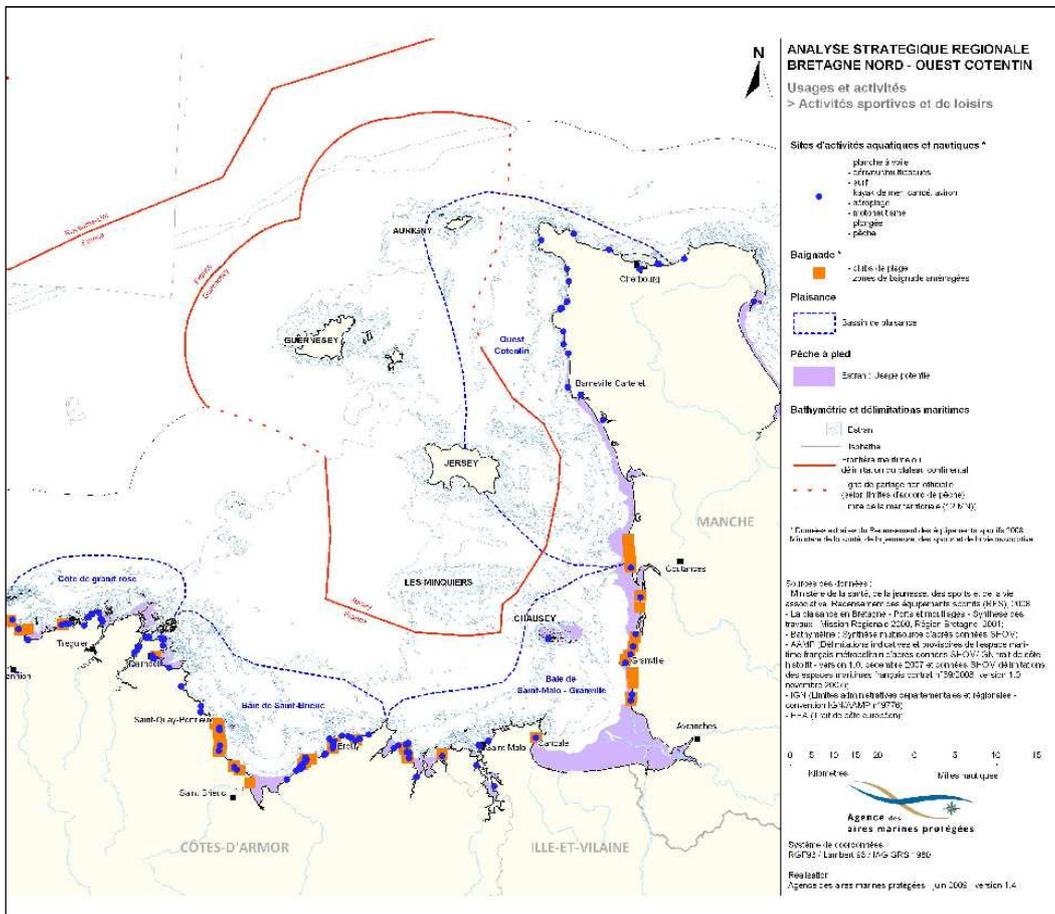


Figure 7 : usages et activités sportives de loisir (sources : AAMP 2009)

Cette carte, tirée de l'Analyse Stratégique pour une Aire Marine Protégée Bretagne Nord/Ouest Cotentin représente, outre les structures nautiques, les sites balnéaires et de pêche à pied, pôles d'attraction majeurs du tourisme dans la zone d'étude.

Avec ses 355 km de linéaire, **la Manche** arrive au cinquième rang des départements maritimes français. Le précédent : le Finistère (795 km), le Morbihan (513 km), la Corse-du-Sud (466 km) et la Charente-Maritime (364 km). Dans le département de la Manche, le littoral tient une place prépondérante dans le secteur du tourisme puisqu'il accueille $\frac{3}{4}$ des nuitées.

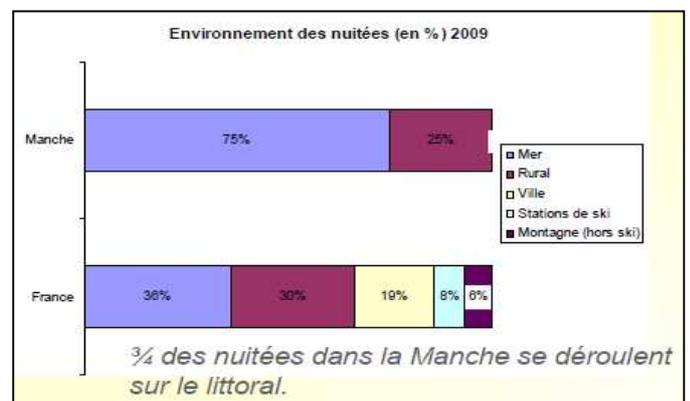
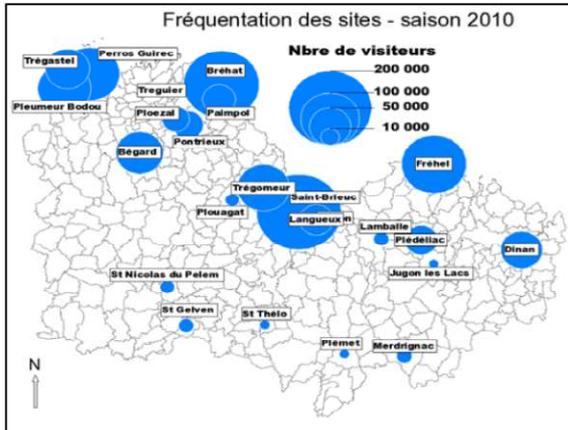


Figure 8 : fréquentation touristique en nuitée du littoral manchois (sources : schéma touristique départemental de la Manche, 2009)

Des trois départements dont les littoraux concernent le projet de parc, **l'Ille et Vilaine** est celui qui présente le linéaire côtier le plus restreint, avec 72 km (contre 350 pour les Côtes d'Armor et 355 pour la Manche). Economiquement, il n'est cependant pas en reste puisqu'il accueille plus 10% du total des nuitées bretonne, soit environ 10 millions de nuitées par an se concentrant sur moins de 3% du linéaire côtier breton (2700 km), les pôles d'attractivité étant notamment Saint Malo et Dinard.



En **Côtes d'Armor** le littoral est également la zone la plus attractive. A l'image de la région Bretagne, qui concentre plus de 80 % de sa capacité touristique sur le bord de mer, le littoral costarmoricaine mise sur une zone côtière dont la qualité paysagère et patrimoniale reste le meilleur atout.

Figure 9 : fréquentation touristique des sites littoraux dans les Côtes d'Armor (sources : Côtes d'Armor Tourisme, 2010)

3.2 Le tourisme culturel

Entre nature et culture, la mer et le patrimoine maritime sont les éléments liant de ces territoires et sont au cœur de nombreuses attractions, manifestations ou événements culturels et festifs drainant des flux touristiques importants.

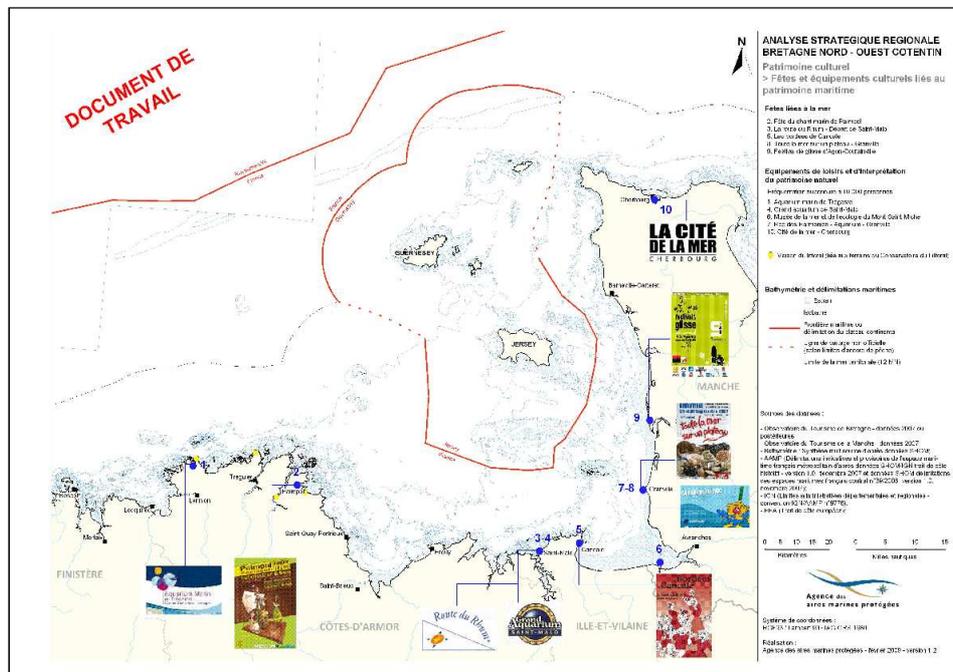


Figure 10 : carte des fêtes et équipements culturels liés au patrimoine maritime (conception/réalisation : AAMP 2009)

Fêtes ou équipements	Département	Nb de visiteurs/an*	Périodicité
<i>Fête du chant de marin de Paimpol</i>	22	130 000	2 ans
<i>La route du Rhum</i>	35	100 000	4 ans
<i>Les bordées de Cancales</i>	35	nr	1 an
<i>Toute la mer sur un plateau, Granville</i>	50	nr	1 an
<i>Festival de la glisse d'Agon-Coutainville</i>	50	50 000	1 an
<i>Cité de la mer de Cherbourg</i>	50	400 000	-
<i>Grand aquarium de Saint Malo</i>	35	360 000	-
<i>Roc des Harmonies, aquarium de Granville</i>	50	40 000	-
<i>Musée de la mer et de l'écologie du Mont Saint Michel</i>	50	>10 000	-

Tableau 3 : fréquentation des principaux équipements et événements culturels dans le GNB

(conception : V. Stervinou ; sources : AAMP 2009)

Au-delà de ces équipements et événements ponctuels marquants, le patrimoine culturel maritime s'exprime au travers de la mise en valeur de sites ou monuments locomotives comme Saint Malo, Paimpol ou le mont Saint Michel, rappelant le lien qui uni historiquement ce territoire avec la mer. Cette identité maritime ne se manifeste pas seulement au travers d'un héritage bâti, mais aussi par le biais de nombreuses initiatives et manifestations nautiques qui font vivre cette relation à la mer, telles que par exemple l'accueil d'une étape du tour de France à la voile à Granville, le Tour de la Manche à la voile, la Route du Rhum. Au vue de la popularité des événements culturels cités plus haut, l'attractivité culturelle du milieu marin joue un rôle économique non négligeable et entre, en répondant à un désir de mer, dans le jeu de l'offre et de la demande. Mais cette attractivité repose en amont sur une dimension plus anthropologique, fondée sur des images et des représentations construites autour des sociétés littorales. La culture maritime est alors perçue comme un ensemble de valeurs et de savoirs accolés à un mode de vie, qui suscitent la sympathie, l'attrance, voire la fascination. Il n'est qu'à voir le succès des rassemblements de vieux gréements (Douarnenez, Brest, Paimpol) pour mesurer l'intérêt que soulève aujourd'hui l'expression de savoirs et savoir-faire traditionnels, qui attirent tout autant que le spectacle d'un vieux gréement sous voile. Ce côté anthropologique de l'attractivité culturelle renvoi clairement à la dimension identitaire propre au monde maritime qui fonde les représentations de ceux qui n'y appartiennent pas et qui justement les attire. Par extension, c'est tout ce qui est de l'ordre du patrimoine immatériel (une langue, un patois, une recette de cuisine, une technique ou un bon coin de pêche...) qui constitue le patrimoine culturel maritime, et qui s'avère autant de facteurs d'attractivité touristique.

4. Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité

Le code du tourisme est le document de référence qui définit le cadre législatif et réglementaire du secteur touristique en France. Ce dernier clarifie notamment l'organisation des compétences aux différents niveaux administratifs de l'état. A l'échelle départementale, le conseil général établit un schéma d'aménagement touristique départemental. Ce schéma prend en compte les orientations définies par le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs. A son tour, le comité départemental du tourisme (CDT, loi du 23 décembre 1992), créé à l'initiative du conseil général, prépare et met en œuvre la politique touristique du département par le biais de document d'orientation que sont les schémas départementaux de développement touristique. Les CDT sont constitués de membres du conseil général ainsi que de représentant des différents organismes du secteur touristique (les organismes consulaires, les offices de tourisme et les syndicats d'initiative, les professions du tourisme, du thermalisme, et des loisirs, les associations de tourisme et de loisirs, les communes touristiques ou leurs groupements et les stations classées de tourisme, le comité régional du tourisme).

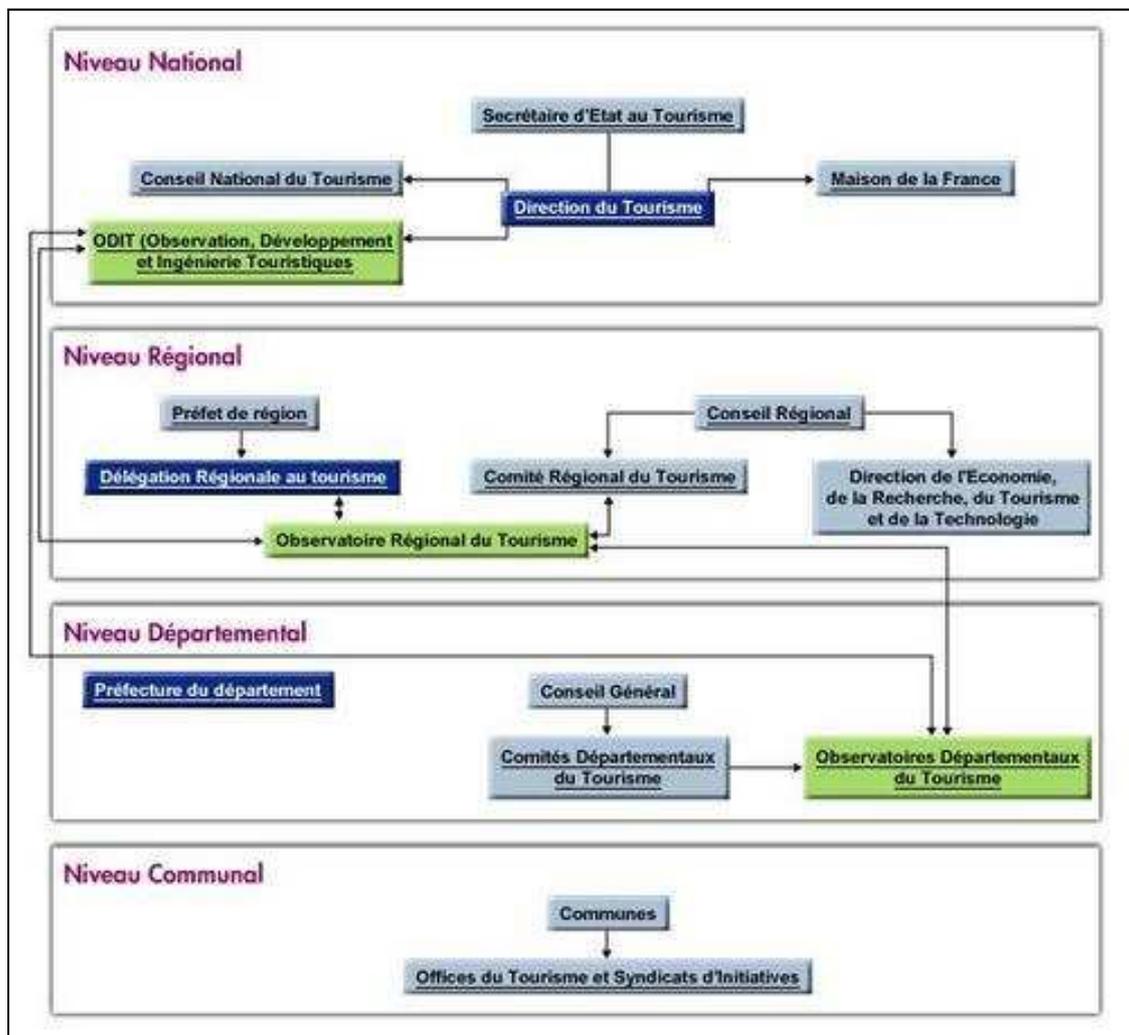


Figure 11 : organisation institutionnelle du tourisme en France
(source : Mission d'Ingénierie Touristique Rhône-Alpes, 2006)

Dans les faits, il y a quelques modifications à apporter à ce schéma théorique, aux niveaux régionaux et départementaux. En effet, si la Bretagne dispose d'un observatoire du tourisme (l'ORTB), la région Basse-Normandie n'en a pas à proprement parlé. Au niveau départemental, les trois territoires disposent d'organismes qui jouent le rôle d'observatoires du tourisme (Manche Tourisme, Côtes d'Armor Tourisme, Bretagne35). Ce sont des émanations des CDT. Outre ce rôle de veille et d'observation, ces organismes assurent une démarche d'information et de promotion de l'offre touristique départementale.

5. Enjeux

5.1 Enjeux Economiques

Dans les trois territoires, on a vu que le tourisme a un poids économique non-négligeable. Les enjeux et ambitions affichées par les politiques de développement touristique ne sont néanmoins pas identiques. En **Ille-et-Vilaine** le tourisme représente une part moins importante dans le PIB du département (3,6%) du fait d'une économie plus diversifiée. De plus, elle dispose d'atouts majeurs et complémentaires. Ces objectifs se résument ainsi : optimiser l'organisation entre les différents acteurs, affirmer la notoriété de la destination, valoriser le capital culturel et environnemental tout en le préservant, stimuler le développement économique et l'emploi au sein des entreprises et assurer l'équilibre des territoires. L'Ille-et-Vilaine dispose donc d'acquis conséquents en matière de tourisme et les enjeux qui s'offrent à elle tiennent plus en une volonté de maintenir ces acquis en s'adaptant à la conjoncture actuelle et aux évolutions du tourisme.

Les problématiques économiques sont toutes autres en **Manche**. Le schéma de développement touristique 2011-2015 dresse un constat lucide et « sans concession » des atouts mais aussi des lacunes du département en matière d'offre et de développement de l'activité. Ce document, étoffé et ambitieux, envisage un véritable projet de développement territorial par le vecteur tourisme. Les problématiques liées à l'aménagement et au développement de l'offre sont donc au cœur des préoccupations et concernent notamment le littoral, première espace de fréquentation touristique, où les infrastructures d'accueil sont clairement déficitaires. Il y est donc affirmé une volonté de mise en tourisme et une valorisation économique de cet espace.

Représentant 10% du PIB départemental, le tourisme est des piliers économiques des **Côtes d'Armor**. En termes d'emplois comme de retombées financières, l'activité y est décisive, d'où l'importance d'enrayer son recul en maintenant la qualité de l'offre existante et développant de nouveaux marchés. Le département fait cependant face à un déséquilibre économique entre ses côtes et son arrière-pays, l'accent est donc mis sur la nécessité de privilégier le développement de celui-ci, au risque de voir un réel fossé socio économique scinder le territoire.

5.2 Enjeux environnementaux

Les trois départements ont conscience de la valeur et de la qualité environnementale de leurs espaces naturels. Ceux-ci sont même en grande partie leur fond de commerce. Tous trois mettent donc en avant la nécessité de le préserver, ne serait-ce qu'en vertu du lien entre qualité environnementale et attractivité touristique. Dans cette perspective, le tourisme peut lui-même devenir un vecteur de protection de l'environnement. Ainsi, les schémas pilotés par les CDT prennent tous comme référentiel le « développement durable », qui doit être systématisé pour que toute initiative se fasse dans le respect de l'environnement. En effet, ce dernier est mis en exergue en tant que sous titre du schéma de l'Ille-et-Vilaine (« Pour un développement équilibré et durable du territoire ») et apparaît comme un des 8 axes stratégiques de celui des Côtes d'Armor. Le département de la Manche s'en réclame également, et pointe le fait que c'est sur son territoire que le Conservatoire du Littoral possède le plus de patrimoine (1/3 de ses côtes). Cependant, la présence de ces espaces protégés, à grande valeur ajoutée, implique également un frein dans l'aménagement et le développement d'infrastructures touristiques, au même titre que la Loi Littoral. En conséquence, la volonté de remédier à ce relatif déséquilibre entre protection et valorisation économique de l'environnement est mise en évidence.

5.3 Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités

Le littoral est une zone de contact entre les éléments, une interface riche en ressources. Ces dernières sont mobilisées de façon spécifique selon les activités qui s'y exercent. Cette superposition des usages peut générer des conflits entre ces activités et leurs acteurs. Dans ce contexte, le tourisme et tout ce qui s'y rapporte, c'est-à-dire toutes les activités de loisir, qui sont principalement les sports nautiques ou côtiers et les activités de baignades, doivent se partager l'espace avec trois grands secteurs d'activité professionnelle : l'agriculture, la conchyliculture et la pêche.

L'agriculture, grande consommatrice d'eau, peut légitimement s'inquiéter de voir, en période estivale, la population du littoral se multiplier, créant ainsi d'importants besoins en eau potable. A contrario, les activités agricoles sont à l'origine de pollutions diffuses, qui par le biais des cours d'eau, impactent la qualité des eaux de baignades. Le problème des algues vertes, en Bretagne notamment, exprime bien ce conflit, et pose la question d'une gestion à l'échelle du bassin versant, et plus largement celle de la gouvernance territoriale. Se pose également la question du partage de l'espace foncier, entre activités agricoles et développement immobilier à vocation d'accueil touristique. La ressource en eau est également au cœur de conflits potentiels entre tourisme et conchyliculture ou pêche professionnelle du fait que sur le littoral, tourisme et plaisance sont intimement liés. La ressource en eau est alors appréhendée en tant qu'espace, que l'on peut appeler le foncier maritime. Cette situation peut engendrer des tensions au niveau de l'utilisation de l'espace de navigation et du stationnement des bateaux (mouillages sauvages). Enfin, entre certaines activités touristiques de loisir, des conflictualités peuvent apparaître dans le partage de l'espace. Cette addition d'usages au sein d'un même espace et les conflits potentiels qu'elle peut engendrer peuvent avoir des effets négatifs sur la cohésion sociale et le développement économique, il importe donc de trouver des modes de régulation et de gestion adaptés.

6. Éléments de prospective

L'activité, considérée comme dans sa globalité, a subi ces dernières années un ralentissement dû à la conjoncture économique mondiale. Malgré cela, les dernières saisons touristiques 2009-2010 ont été considérées comme sauvées, parfois in extremis (Manche).

Il semble que certaines tendances tendent à se vérifier en matière touristique concernant le périmètre littoral de la zone d'étude. En effet, les observateurs du tourisme constatent que les séjours se raccourcissent, même en pleine saison, quelque soit l'hébergement. Par ailleurs, le mode réservation se fait de moins en moins au préalable au profit de demandes spontanées, le jour même et sur place. Enfin, l'origine des clientèles françaises est de plus en plus de proximité. Ces éléments tendanciels impliquent certaines mutations de la demande touristique, générant une nécessité d'y adapter l'offre.

6.1 Pistes d'évolution, inflexions possibles face aux tendances, germes de changements

Le raccourcissement des séjours qui a été constaté appelle à une réflexion de la part des acteurs du tourisme sur les moyens de rationaliser et d'optimiser le temps des vacanciers. Une des pistes serait de proposer des séjours « clés en main », sur un modèle tel que par exemple : billet de train+voiture de location+hébergement+activités. Un autre élément d'évolution de l'offre est constaté d'une demande croissante de tourisme « vert », centré sur la nature, le repos et la détente, n'excluant cependant certaines formes d'activités « douces ». De manière générale, il importe, pour enrayer la baisse de l'activité et la développer, de prospecter et d'observer finement les évolutions de la demande et du contexte dans lequel évolue l'économie. Si l'industrie touristique est tributaire d'un contexte socio-économique global extérieur et partagé, les enjeux ne sont pas les mêmes selon les trois territoires. Si la Manche affiche de réels objectifs de développement et tente de mettre en œuvre une politique extrêmement volontariste en termes d'offre, d'aménagement et d'image, l'Ille-et-Vilaine se fixe plutôt des objectifs de maintien en faisant vivre ses acquis, tout en accompagnant les évolutions de la demande. Les Côtes d'Armor font figure d'entre-deux.

6.2 Leviers d'action envisageables

D'un point de vue organisationnel, les CDT de chaque département apparaissent comme les acteurs initiateurs et conducteurs des politiques de développement touristique. Pour une meilleure visibilité et un développement de l'attractivité de leurs territoires respectifs, les CDT engagent des démarches de « labellisation » de leur territoire (marque « Manche », Côtes d'Armor 2mille20, appellation Haute-Bretagne utilisées à des fins marketings). Ces démarches ont pour but de fédérer les acteurs de la filière tourisme pour parvenir à une gestion plus cohérente et homogène ainsi que de soigner l'image du territoire. En termes de communication, l'outil internet est unanimement plébiscité pour parvenir à toucher de nouveaux marchés et s'adapter au développement du e-tourisme. Enfin, un levier essentiel de la réussite des politiques touristiques est de parvenir à y associer les habitants des territoires. Ceux-ci doivent en effet devenir les premiers bénéficiaires de la vitalité de cette industrie, en termes de retombées économiques mais aussi en tant que premiers consommateurs de l'offre. Cela est particulièrement présent dans les schémas départementaux du tourisme de la Manche et des Côtes d'Armor.

7. Liens avec d'autres activités/facteurs d'influence

Avec la pêche récréative

En tant qu'activité de loisir, la pêche récréative est un argument de promotion régulièrement mis en avant par les offices du tourisme locaux du golfe normand breton.

Avec les sports de nature

Les sports de nature et les activités de loisir liées au nautisme ou au littoral sont des activités sur lesquels repose en grande partie l'industrie touristique du littoral du golfe Normand-Breton. Un large panel d'activités nautiques y est proposé au sein des nombreuses structures qui jalonnent la côte. La plaisance à voile ou motorisée engendre elle aussi d'importants flux de visiteurs, étrangers et français, dans les ports de la zones.

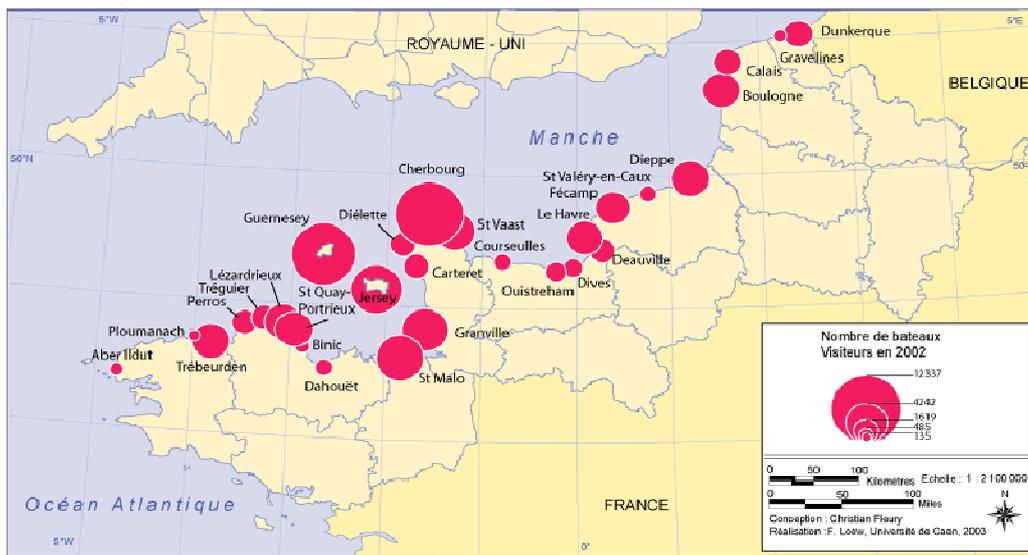


Figure 12 : le tourisme nautique dans la Manche (source : Atlas Transmanche, 2002)

Cette carte, datant de 2002, illustre bien l'importance du golfe Normand-Breton en termes de croisière de plaisance au sein de l'espace maritime en Manche.

Avec les pêcheurs

Utilisant un même espace, la pêche récréative et la pêche professionnelle sont deux activités qui peuvent potentiellement générer des tensions et provoquer des conflits d'usage. Par ailleurs, les vacanciers sont consommateurs des produits de la pêches, qui peuvent faire figure des éléments de l'identité culturelle (culinaire) du territoire.

Avec les activités industrielles en développement

La problématique des énergies renouvelables se pose de façon ambivalente au secteur du tourisme littoral. Les nouveaux modes de production d'énergie tels que l'éolien off-shore font en effet craindre une détérioration et une artificialisation des panoramas naturels, qui constituent le fond de commerce d'un certain type de tourisme. Par ailleurs, on vu ces dernières années se développer un genre nouveau de tourisme : le tourisme industriel, qui représente un marché grandissant pour les entreprise en raison l'augmentation de la demande. Au sein de notre zone d'étude, l'usine marémotrice de la Rance, appartenant à EDF, accueille chaque année plus de 70 000 visiteurs par an

et tient une place privilégiée parmi les sites industriels les plus visités au monde. Plus au nord, la centrale nucléaire Areva La Hague reçoit plus de 10 000 visiteurs par an et promeut auprès de ceux-ci les autres sites touristiques de la région. A ce titre, on peut se demander si les éoliennes offshore et les hydroliennes ne deviendront pas des lieux de visite à l'avenir.

Avec les acteurs de la protection de l'environnement

Sur un mode de collaboration, les structures touristiques peuvent être des plateformes privilégiées pour faire passer un message de sensibilisation et de protection de l'environnement, et des vecteurs d'éducation aux bonnes pratiques environnementales en direction de la population touristique. A contrario, les protecteurs de l'environnement peuvent s'opposer à certains projets touristiques en tant que partisans de la protection des espaces naturels.

A retenir :

- Le littoral, territoire d'attraction touristique majeur des trois départements (équipements, manifestations sportives ou culturelles, activités...)
- Certaines disparités entre les territoires
- Des sites d'importance nationale (Mont Saint-Michel, Saint-Malo, Cap Fréhel/Fort La-latte)
- Des objectifs de développement portés par 3 CDT et exprimés dans des documents de référence que sont les Schéma de développement
- Une volonté affirmée d'un « développement durable » du tourisme

Partie III Etat des lieux et enjeux du nautisme dans le GNB : approche générale



Figure 12 : le tourisme nautique dans la Manche

(sources photo : O. Abellard, J. Burlot, FFESSM Payx de Loire, google image, 2011)

Précisions sémantiques

Afin de faciliter la compréhension du présent document, il convient d'apporter quelques précisions sur les termes employés et leurs significations : Les termes « **nautisme** », « **activités nautiques** », « **sports nautiques** », désignent de façon globale, toutes les pratiques ayant pour support la mer ou l'estran, sans distinction de support, qu'elles soient sportives, de loisirs, encadrées ou libres, y compris la plaisance à voile ou à moteur. Le terme « **plaisance** » renvoi spécifiquement à l'utilisation d'embarcations immatriculées, à voile ou à moteur, dans un cadre personnel ou professionnel (location, charter, ballades). Cette partie traite de façon globale toutes les activités que recouvre le terme générique de « **nautisme** ».

1. Définition

Les sports nautiques et activités de loisir littorales sont considérés comme des sports de pleine nature. Ils sont en effet définis comme tels dans l'article L311-1 du code du sport : « Les sports de nature s'exercent dans des espaces ou sur des sites et itinéraires qui peuvent comprendre des voies, des terrains et des souterrains du domaine public ou privé, des collectivités publiques ou appartenant à des propriétaires privés, ainsi que des cours d'eau domaniaux ou non domaniaux ». En 2003, la rédaction d'une proposition d'amendement de cet article y apporte quelques précisions : « les sports de nature sont les activités physiques et sportives, aériennes, nautiques ou terrestres qui se déroulent en milieu naturel ». Le nautisme et les activités de loisir littorales, qui se pratiquent sur l'eau, sous l'eau ou sur l'estran dans un but sportif et/ou de loisir, réunissent bel et bien les trois paramètres qui caractérisent les sports de nature : un milieu, le milieu marin, et un espace de pratique naturel dont la propriété peut être publique ou privée.

A la croisée du tourisme, du sport et des loisirs, les activités nautiques regroupent une importante diversité de pratiques. Dans le sillage de la plaisance à voile, qui a connu un développement exponentiel ces 40 dernières années, se sont développées sur les territoires littoraux de nombreuses activités liées aux potentialités qu'offrent ces espaces. Ces activités, bien que très diversifiées, ont toutes en commun d'évoluer dans un même espace, qui peut aller de l'estran à la haute mer (voir plus loin tableau de synthèse des activités). Le mode de propulsion permet une première discrimination : si des activités comme la voile légère ou habitable, la planche à voile, le kitesurf ou le char à voile se servent du vent pour se propulser, d'autres, comme le kayak ou l'aviron de mer reposent sur l'énergie humaine pour se mouvoir. D'autre enfin, comme la plaisance à moteur ou mixte, le ski nautique ou le motonautisme dépendent de l'énergie fossile. La plongée, qu'elle soit en plongée ou en bouteille, n'engage dans la pratique que les capacités du plongeur à se déplacer dans l'eau, mais implique souvent un déplacement motorisé pour accéder aux sites.

2. Descripteurs des activités nautiques

2.1 Des activités bien représentées dans le golfe normand-breton

Les sports nautiques et activités de loisir sont présents sur l'ensemble du littoral de la zone d'étude.

La plaisance, à voile ou à moteur, se structure autour d'un total de 56 ports et installations de plaisance recensées sur la zone d'étude. Ces structures portuaires représentent une capacité d'accueil d'environ 23 000 places, pontons ou mouillage disséminés dans les abris naturels qu'offre la côte.

On peut probablement estimer à plus de 70 000 le nombre de bateaux immatriculés pour les trois territoires. Bien que ce chiffre ne corresponde pas à la flotte effectivement navigante, cela donne une indication sur le nombre d'utilisateurs potentiels d'un même bassin de navigation élargi. Bien que la pratique de la plaisance soit en grande majorité libre, non encadrée et sur des embarcations privées, la plaisance fait vivre tout un secteur d'activité lié à la production, l'équipement, l'entretien et la gestion de la flotte ou des structures portuaires, la location de bateau ou la vente de croisière.

Tab 4 : Capacité des ports et installations de plaisance sur la zone d'étude (de Querqueville à Pontrieux- littoral des départements 22, 35 et 50) – comparaison avec statistiques nationales

	Nombre d'installations de plaisance	Capacité d'accueil (nombre de places)		
		ports à flot et d'échouage	Sites de mouillage	Total
Manche	15	4 118	291	4 439
Ille-et-Vilaine	12	3 117	2 720	5 837
Côtes d'Armor	27	6 756	2 365	9 121
Guernesey	1	2 250	nr	2 250
Jersey	1	1 650	nr	1 650
Total	56	18 191	5 376	23 297
Total (France+IAN)	468	167 695	60 000	227 695
% dans la zone d'étude/total	11,97%	10,85%	9%	10%

(Sources : MEDDTL-DGITM, 2008. Traitements : SOeS (Observatoire du littoral) in CGDD, 2011 ; CG22 ; CG35; CG50; State of Jersey, 2010 ; state of Guernesey, 2010)

Tableau 5 : Les activités fédérées dans le golfe normand-breton

Sources : FFV, FFVL, FFS, FCCV, FFESM, AAMP, Bretagne info nautisme. Conception : V. Stervinou, 2011

Activités sportives fédérées en mer et sur l'estran	Départements	Nombre de structures fédérales proposant l'activité (installées sur ou fréquentant la zone d'étude)	Nombre de licenciés (totaux départementaux)	
Activités en mer	Voile légère (dériveur, planche à voile, catamaran)	Côtes d'Armor	16	15534
		Ille-et-Vilaine	6	6068
		Manche	17	6815
		Total	39	28417
	Kayak de mer	Côtes d'Armor	14	1024
		Ille-et-Vilaine	9	1207
		Manche	18	Nr ²¹
		Total	41	Nr
	Kitesurf	Côtes d'Armor	2	Nr
		Ille-et-Vilaine	1	Nr
		Manche	1	Nr
		Total	4	nr
	Plongée	Côtes d'Armor	23	1412
		Ille-et-Vilaine	26	2481
		Manche	11	1114
		Total	60	5007
	Surf	Côtes d'Armor	1	Nr
		Ille-et-Vilaine	1	Nr
		Manche	2	Nr
		Total	4	Nr
	Jet Ski	Côtes d'Armor	1	Nr
		Ille-et-Vilaine	0	0
		Manche	0	0
		Total	1	Nr
	Aviron	Côtes d'Armor	2	Nr
		Ille-et-Vilaine	1	Nr
		Manche	3	Nr
		Total	6	Nr
Activités sur l'estran	Char à voile, (speed sail, dirt, autres...)	Côtes d'Armor	4	Nr
		Ille-et-Vilaine	3	Nr
		Manche	9	212
		Total	16	Nr

²¹ Nr : non renseigné

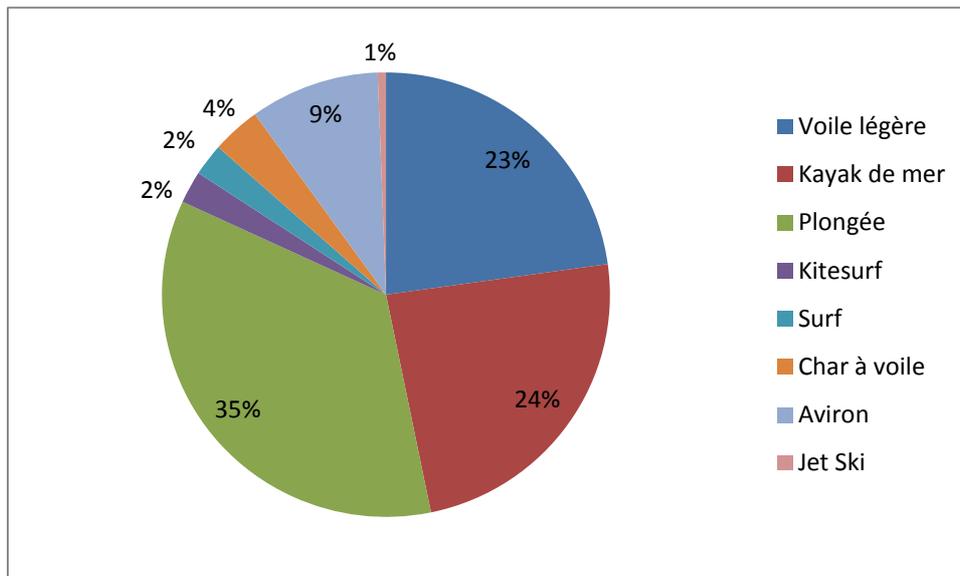


Figure 13 : répartition par structures des activités fédérées dans le golfe normand-breton (sources : FFV, FFVL, FFS, FFCV, FFESM, AAMP, Bretagne info nautisme. Conception : V. Stervinou, 2011)

Ce camembert est l'expression en secteurs du tableau ci-dessus. On voit clairement la prédominance des activités plongée, kayak de mer et voile légère (60, 41 et 39 structures), suivies du char à voile (16 structures). Les activités plus récentes sont nettement moins représentées en termes de structures, dont on ne doit cependant pas déduire un niveau de pratique, ces dernières étant précisément caractérisées par de nombreux pratiquants libres. Il faut également préciser quant à ce tableau et à ce camembert qu'ils ne font apparaître que les structures présentes dans la zone d'étude telle que représentée sur les cartes, c'est-à-dire le littoral et son arrière-pays. Seules les structures de voile légère implantées sur la côte sont ici comptabilisées, puisque les autres, sur les rivières ou les plans d'eau intérieurs ne se déplacent jamais ou très rarement en mer. Au contraire, pour le kayak de mer ou à plus forte raison la plongée, certaines structures de l'intérieur viennent s'ajouter aux structures littorales, puisqu'elles fréquentent très régulièrement l'espace maritime du golfe normand-breton. Enfin, pour la plongée, la totalité des structures départementales sont ici comptabilisées, car toutes fréquentent plus ou moins régulièrement le golfe. Il faut donc garder à l'esprit que les chiffres ci-dessus, du moins pour ces deux activités, ne sont pas représentatifs de toute l'activité fédérale qu'accueille le golfe normand-breton.

2.2 Des activités structurantes pour l'économie littorale

On estime qu'un port de plaisance génère 3 à 4 emplois de capitainerie, et 30 à 40 emplois indirects pour cent places de bateaux. Le chiffre d'affaires cumulé de la filière nautique des trois départements s'élève à plus d'une centaine de millions d'euros par an (sources : Manche Tourisme, Côtes d'Armor Développement). La plaisance est donc un vecteur de développement et d'attractivité touristique très important pour ces territoires littoraux.

Ces nombreux navigateurs plaisanciers, souvent propriétaires de leur embarcations, sont le reflet de l'essor de l'enseignement de la voile. L'apprentissage de cette pratique est en effet pris en charge par des structures qui offrent de découvrir et d'apprendre cette activité, que ce soit par un biais sportif et compétitif (par exemple le Centre Régional Nautique de Granville) ou pour le loisir (par exemple le Centre Nautique de Saint-Jacut-de-la-Mer). L'emprise de ces structures sur le littoral de la zone est

forte, bien qu'inégal selon les départements. La fédération française de voile y compte à elle seule 90 structures qui lui sont affiliées. Majoritairement dédiées à la voile légère (dériveur et catamaran), ces structures proposent également fréquemment de la planche à voile, du kayak de mer, de la voile habitable voire du kitesurf. Ces structures proposent généralement à leurs licenciés de pratiquer toute l'année, dans une optique compétitive plus ou moins marquée, dans une logique d'école de voile, mais cumulent parfois une activité commerciale par le biais de location de matériel et de cours tarifés. Cette seconde activité connaît évidemment un pic lors de la saison estivale. A ces établissements fédéraux viennent s'ajouter des structures non fédérées, à but lucratif, dont l'activité est d'autant plus marquée par la saisonnalité. La plupart des sports et activités littoral, hormis le jet ski, sont représentés par une fédération.

2.3 De nombreux pratiquants libres et non-encadrés

Cependant, le rôle des fédérations n'est pas le même dans le développement de l'activité. Ainsi, si la voile légère ou la plongée sont bien encadrées par la FFV et la FFESSM. D'autres, en général d'apparition plus récente comme le kitesurf ou le surf, se pratiquent majoritairement de façon libre et non-encadrée. On estime ainsi que seulement 1 kitesurfeur sur 3 possède sa licence FFVL (d'après Belliard Y. & Legrand, 2010)²². En effet, une des particularités des sports et loisirs nautiques est que contrairement aux activités professionnelles, ils peuvent se pratiquer librement, sans appartenance particulière à aucune structure organisée. Ces pratiquants, propriétaires de leur matériel et libre de choisir leurs lieux de pratique sont plus difficilement quantifiables, et échappent plus facilement à la communication sur la sécurité, la réglementation ou la protection de l'environnement.

3. Cadre institutionnel et réglementaire

3.1 Organisation institutionnelle

Les activités nautiques dépendent de la législation sur les sports de nature. Différents termes sont utilisés pour parler des sports de nature : activités sportives de pleine nature, activités physiques de pleine nature, loisirs sportifs de nature et tourisme sportif. Dans la législation, c'est le terme "sports de nature" qui est le plus souvent employé. En termes de pratiques de sports de nature, la législation est relativement récente. Le principal texte sur lequel elle s'appuie est la loi n° 2000-627 du 6 juillet 2000 modifiant la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives. En 2004, le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative, souhaitant s'inscrire dans la démarche globale de l'État français tendant à améliorer l'intelligibilité et l'accessibilité du Droit a rassemblé l'ensemble des dispositions législatives concernant le sport en France au sein du Code du Sport, où l'on retrouve les sports de natures et l'organisation d'événements sportifs.

²² BELLIARD Y. & LEGRAND Claude, *Le kitesurf, une innovation française*, Revue Espace, 2010, n°280, p.22-31.

3.2 Le dispositif administratif et les acteurs présents dans le golfe normand breton

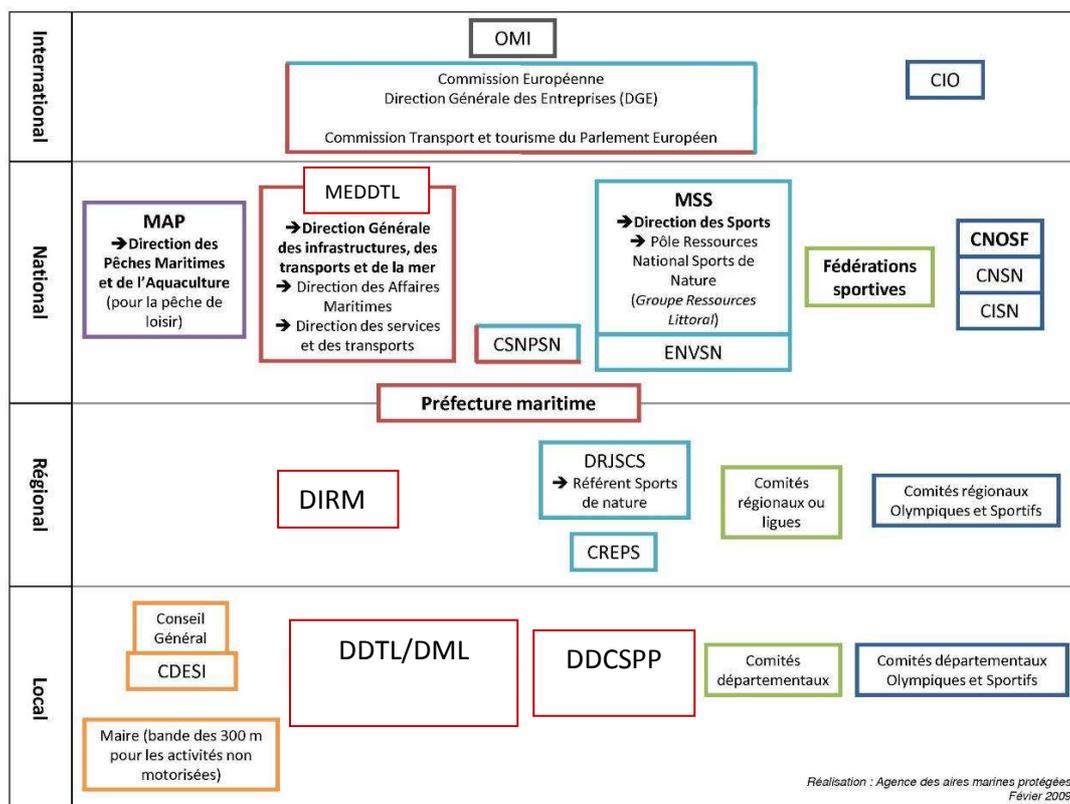


Figure 14 : organismes et administrations intervenants dans la gestion des sports de nature

Sources : E. Maison, AAMP, 2009, modifié par V. Stervinou, 2011

Les services déconcentrés du Ministère de la santé, de la jeunesse et des sports

Les directions régionales ou départementales de la jeunesse et des sports (DRDJS et DDJS) contrôlent et conseillent les acteurs du sport au niveau technique, pédagogique et pour l'hygiène et la sécurité. Elles peuvent proposer de nouvelles réglementations, forment les encadrants et délivrent des diplômes d'Etat. Enfin, les DRDJS participent aux politiques d'information et de sensibilisation des jeunes. Le siège de la DRDJS Bretagne est à Rennes et celui de la Basse-Normandie à Caen. Les DDJS 50, 35 et 22 sont respectivement situées à Saint-Lô, Rennes et Saint-Brieuc.

Les collectivités territoriales

Venant s'ajouter les services des sports des collectivités territoriales, les Commissions Départementales des Espaces, Sites et Itinéraires (CDESI) sont constituées par le conseil général pour traiter spécifiquement des problématiques liées aux sports de pleine nature. Elles dressent un état des lieux des différents sports (lieux de pratiques et estimation des volumes) et un recueil des attentes des acteurs concernés.

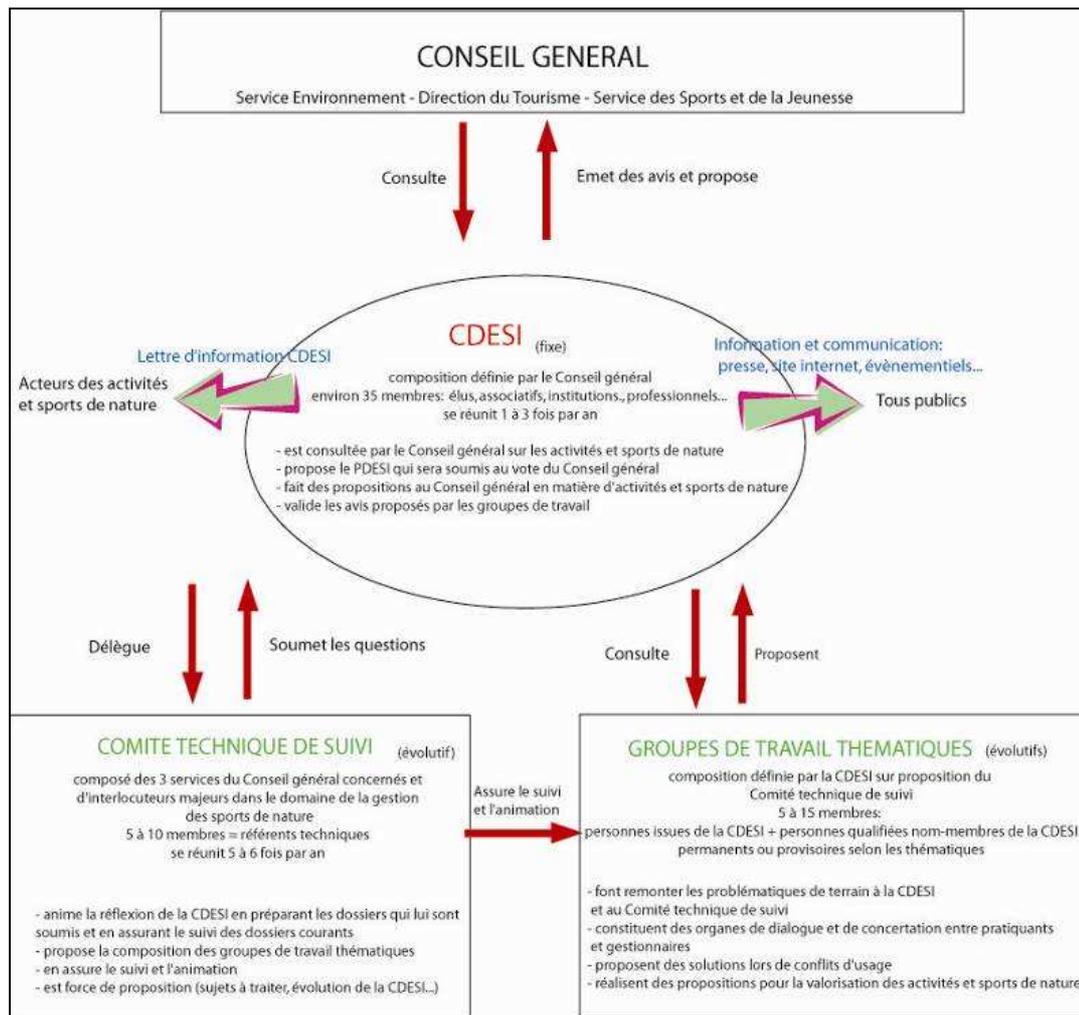


Figure 15 : schéma de principe de fonctionnement d'une CDESI ; le cas du conseil général de la Manche (sources : CG 50, 2010)

La CDESI réunit les acteurs du monde sportif, de l'environnement, les élus locaux et les représentants de l'Etat. Elle vise le développement des sports de nature compatibles avec la préservation de l'environnement, et concourt notamment à l'élaboration du Plan des Espaces, Sites et Itinéraires (PDESI). La CDESI des Côtes d'Armor, à Saint-Brieuc, installée en 2008, est une des premières du territoire français. La CDESI de la Manche, située à Saint-Lô, a elle débuté en mars 2009. L'Ille-et-Vilaine n'en est à ce jour pas dotée, mais Rennes est le siège du Centre régional d'Expertise et de Ressources des sports et des loisirs sportifs de nature en Bretagne (CRER) dont la mission est similaire à l'échelle régionale. Celui-ci travaille en réseau et s'appuie sur de nombreux partenaires tels que la commission sport nature du CROS, la cellule interdépartementale sport de nature Jeunesse et Sports, ainsi que des partenaires environnementaux comme la DREAL et les opérateurs Natura 2000.

Les structures organisatrices de la pratique sportive

Les fédérations sportives ont pour objet l'organisation de la pratique d'une ou de plusieurs disciplines sportives. Elles reçoivent la délégation du ministère pour édicter les règles de sa discipline et organiser les compétitions. Les ligues régionales et les comités départementaux peuvent se voir

confiés une partie de ces responsabilités. Le Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF) et les comités départementaux olympiques et sportifs (CDOS) représentent, de part la loi, les associations et les fédérations. Les CDOS mettent en place des commissions « sports de nature » pour traiter spécifiquement des sports et loisirs de nature. Ils sont présents dans les trois départements concernés par le projet d'étude.

Autres

D'autres organismes impliqués dans la gestion des sports de nature peuvent être cités, tels que les têtes de réseaux des filières de sports et loisirs de nature, les services patrimoine naturel des DREAL, le réseau éducation à l'environnement (REEB), les CPIE, les maisons de la baie, les opérateurs Natura 2000 et les gestionnaires d'espaces naturels en général (réserves, parcs,...).

3.3 Cadre réglementaire pour les activités nautiques de loisir

La mer est donc reconnue légalement comme un support de pratique pour des activités sportives. Mais cet espace est lui-même soumis à des réglementations dont sont tributaires ces activités.

Depuis la laisse de haute mer jusqu'aux eaux internationales, l'espace marin est en quelque sorte territorialisé, divisé en des zones où s'exercent des réglementations spécifiques.

Les eaux territoriales, ou Domaine Public Maritime (DPM), qui s'étendent depuis la laisse de basse mer jusqu'à 12 milles au large selon la Convention des Nations Unis (1982), constituent un espace où l'État côtier dispose de droits souverains, comme sur son territoire propre et ses eaux intérieures, pour y exercer l'ensemble de ses lois, réglementer toutes les utilisations et exploiter toutes les ressources. Il doit toutefois y autoriser le passage des navires de guerre et marchands en transit, à condition que ceux-ci ne lui fassent pas de tort, ne menacent pas sa sécurité et n'enfreignent pas ses lois.

Néanmoins, la zone d'exercice des droits de police s'étend jusqu'à 24 milles.

Au-delà des 12 milles commence la Zone Economique Exclusive (ZEE), qui s'étend jusqu'à 200 milles des côtes et où la liberté de circulation est un principe fondamental du droit international. L'Etat ne peut y interdire la navigation des navires venant de la haute mer, quelque soit leur pavillon et leur fonction. En revanche, il peut se réserver le droit d'y exploiter les ressources halieutiques ou les gisements d'hydrocarbure. Après la ZEE débutent les eaux internationales, patrimoine commun de l'humanité, qui couvrent deux tiers des mers et des océans. Dans les faits, rares sont les plaisanciers qui quittent la mer territoriale où s'inscrivent en totalité les bassins de navigation.

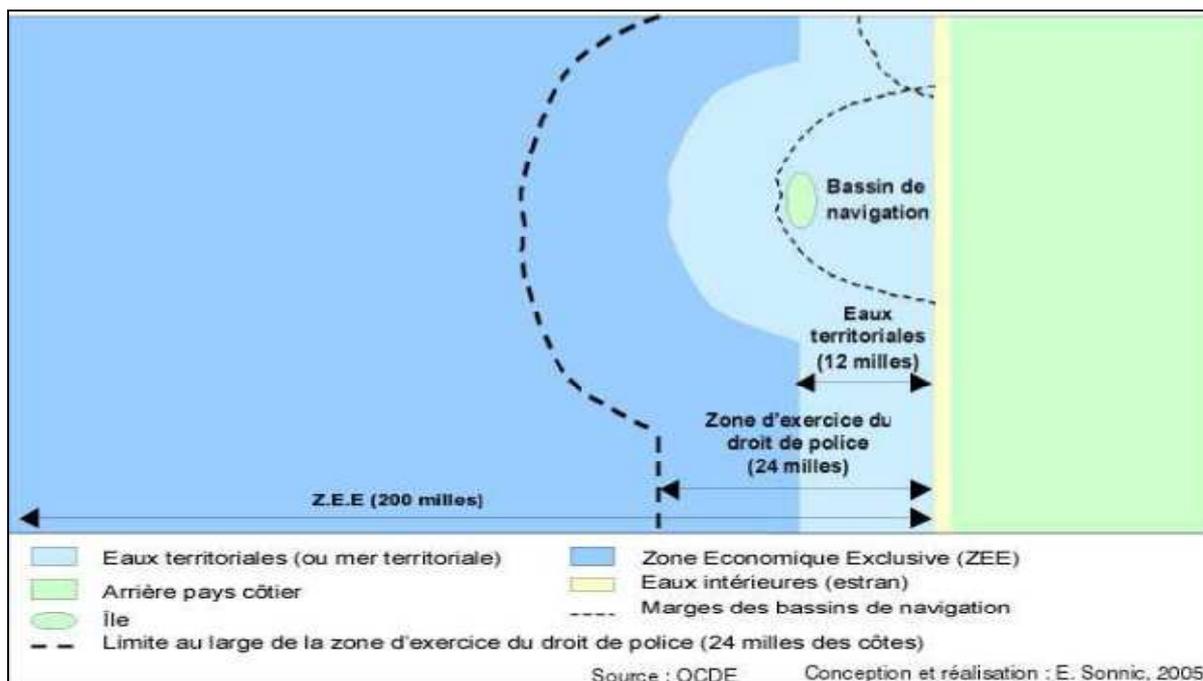


Figure 16 : Le zonage maritime en vigueur en France (sources : E. Sonnic, 2005)

Depuis 2008, la réglementation applicable aux navires de moins de 24 mètres a changé. Les 6 catégories d'armement jusque là en vigueur sont remplacées par les trois catégories de navigation suivantes²³ :

- Basique : jusqu'à 2 milles d'un abri
- Côtier : jusqu'à 6 milles d'un abri
- Hauturier : au-delà de 6 milles

La planche à voile, les engins aérotractés (kite surf), les véhicules nautiques à moteurs (jet ski) ainsi que les dériveurs légers et catamarans, non immatriculés, ne peuvent circuler au-delà de 2 milles des côtes, ils appartiennent donc à la catégorie Basique. Les kayaks de mer peuvent eux s'armer en Côtier. Seuls les bateaux de plaisance, à caractère plus évolutif, ont capacité à s'armer pour naviguer en haute mer. Or, 75% des bateaux immatriculés en France appartiennent à la catégorie Côtier et mesurent en général moins de 6 mètres (E. Sonnic, 2005). Naviguant dans le Domaine Public Maritime (DPM), ils sont donc soumis à l'autorité de l'Etat pleine et entière, d'autant plus que l'exercice du droit de police peut s'exercer jusqu'à 24 milles des côtes. En termes de bassin de navigation, on voit que le gros des activités nautiques de loisirs se concentre sur une frange maritime qui n'excède pas 6 milles de largeur (environ 11 km).

A cette législation découlant du droit maritime international vient s'ajouter un autre échelon juridique émanant du droit français et qui concerne la bande des 300 mètres. Dans cette zone, le maire d'une commune littorale a une compétence de police spéciale sur l'espace maritime, limitée à la bande des 300m et aux engins non immatriculés. Elle inclut des prérogatives de réglementation

²³ Pour plus de détails, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-materiel-de-securite-et-les.html>

(zone de baignade, plan de balisage en concertation avec la direction départementale des affaires maritimes, représentante du préfet maritime) et des prérogatives d'action (le sauvetage, en relation avec le CROSS, la verbalisation des infractions). Cette compétence fait des maires des acteurs importants de la gestion des loisirs nautiques. Les sports se pratiquant sur l'éstran et les activités balnéaires sont donc également sous la juridiction des maires.

4. Inscription spatiale des structures et pratiques nautiques dans le GNB

La majorité des sports et loisirs en mer ont une inscription à l'interface terre-mer. Certaines, comme le char à voile, ne se pratiquent que sur l'espace intertidal, à marée basse. D'autres, comme la voile légère, si la pratique en elle-même se déroule sur l'eau, ont tout de même des incidences à terre de par les structures qu'elles génèrent (clubs, cales de mise à l'eau, ports...), nécessairement très proche du rivage. Ces pratiques sont soumises à plusieurs limites, réglementaires ou physiques, à l'exception de la catégorie de bateaux de plaisance hauturiers. A partir des limitations qui s'appliquent aux différentes embarcations, on peut déterminer leur espace de pratique à partir de point de fixation autour desquels elles rayonnent. Il est en revanche plus difficile de localiser les espaces de pratiques en ce qui concerne les pratiques libres, puisque les pratiquants ont le choix de leur lieu de mise à l'eau. Le cas échéant, ils ne sont tributaires de la présence d'un accès au littoral et de structure de mise à l'eau si l'activité le nécessite.

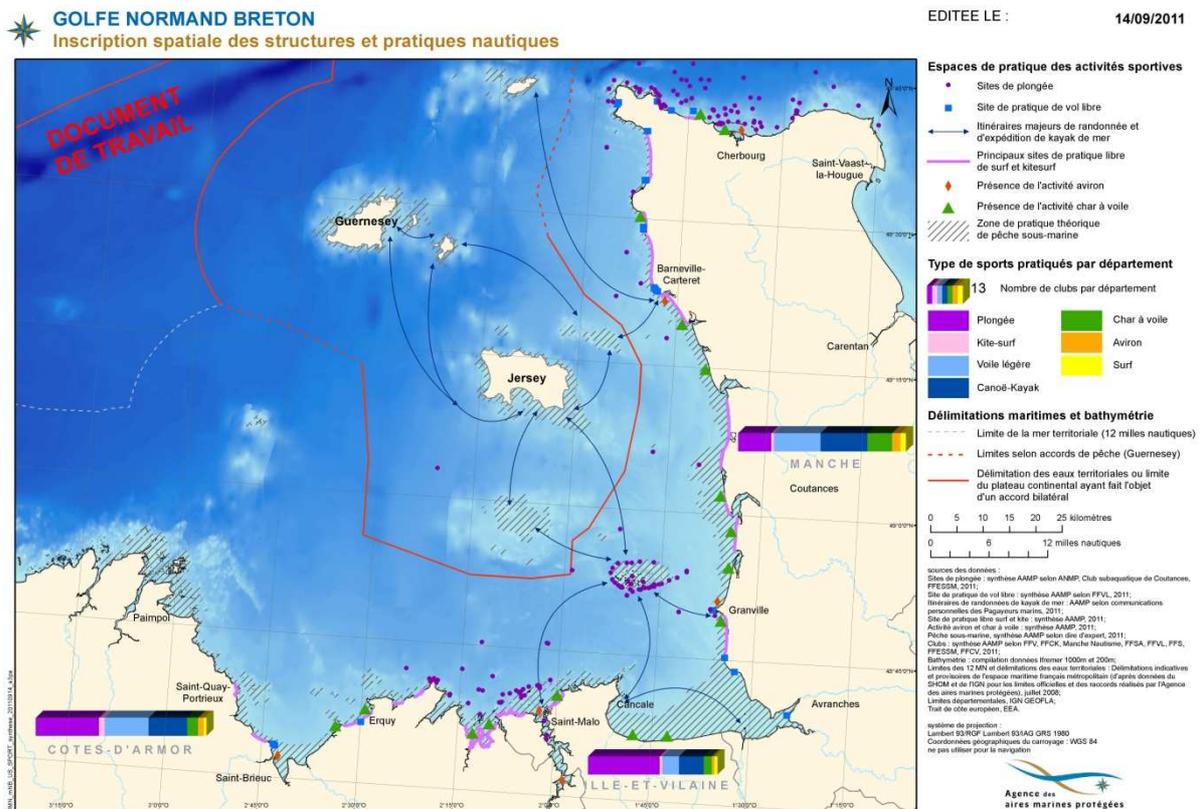


Figure 17 : carte de synthèse des espaces de pratiques des activités sportives nautiques dans le golfe normand-breton (sources : légende. Conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou, 2011)

Cette carte de synthèse représente dans l'espace les différents usages nautiques sportifs et de loisir présents dans le golfe normand-breton selon la typologie activités en mer/d'estran/côtières. Outre le recensement spatial des structures et des sites de pratique libre, on y voit les principaux bassins de navigation que l'on peut rencontrer dans la zone d'étude. Les frontières de ceux-ci sont évidemment perméables et de nombreux échanges et flux s'y opèrent en termes de navigation de plaisance. Les zones d'estran sont des espaces potentiellement utilisés par des sports comme le char à voile ou le speed sail, à l'exception des herbues et des prés-salés.

D'un point de vue de l'utilisation de l'espace marin, toutes les activités en mer sont tenues de naviguer à une distance inférieure à 2 milles (hormis le kayak de mer jusqu'à 6 milles), de par la réglementation ou simplement au regard des caractéristiques de l'activité ou des capacités d'une embarcation à évoluer. D'autre part, environ 75 % de la flotte de plaisance, équipés en Côtier, doit se maintenir à moins de 6 milles d'un abri. Les pratiques de plaisance sont donc en grande majorité restreintes à une navigation côtière. En conséquence, les activités nautiques se concentrent sur une frange marine n'excédant pas 11 km, son utilisation se faisant d'autant plus dense que l'on se rapproche du littoral.

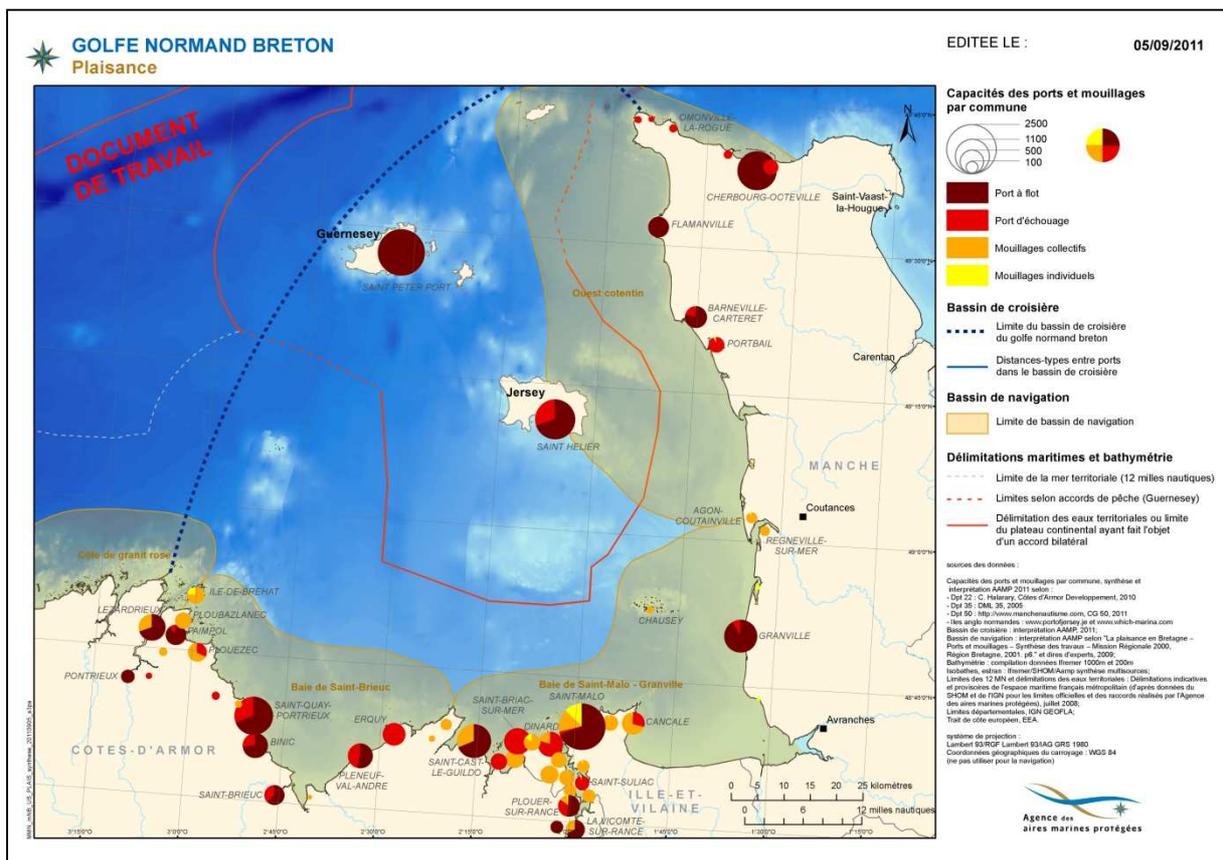


Figure 18 : capacité d'accueil des structures portuaires et espace de pratique de la plaisance dans le golfe normand-breton (source : légende ; synthèse : V. Stervinou ; 2011)

5. Eléments de rétrospective



Figure 19 : Plan Fife
(sources : google-image)

Apparues à la fin du 18^{ème} en Angleterre, les activités nautiques de loisir, demeurent jusqu'à la fin des années 1950 une pratique majoritairement élitiste et réservée à l'aristocratie. Après l'apparition des premières régates et la création des *yacht-clubs*, c'est l'âge d'or de ce qui a été appelé le yachting, dont le berceau géographique peut être fixé dans l'embouchure du Solent



Figure 20 : plan Herbulot (google-image 2011)

et aux alentours de l'île de Wight. La plaisance telle qu'on la connaît aujourd'hui prend forme à la fin des années 1950. L'augmentation du temps libre, le développement des centres d'apprentissage, le tourisme social, l'utilisation de nouveaux matériaux, ou encore la médiatisation des courses océaniques sont autant de facteurs qui ont permis une démocratisation et un engouement croissant pour les pratiques nautiques. A partir de cette période, l'apprentissage de la voile se démocratise, d'abord grâce à des structures pionnières, comme le centre nautique des Glénans, qui se multiplient

ensuite et colonisent l'ensemble du littoral français. Les évolutions socio-économiques qui sont largement à l'origine de la démocratisation de la plaisance engendrent donc des nouvelles caractéristiques quant au profil social du plaisancier, mais aussi un changement dans le type d'embarcation. Supplantant les yachts traditionnels en bois (figure 20), les constructions en polyester ou contre-plaqué et les dériveurs légers font une apparition massive dans le parc de voiliers (figure 21).

Dans le sillage de cet essor de la plaisance à voile apparaissent de nouvelles pratiques et de nouveaux supports dont le succès et la diffusion sont garantis par le tourisme de masse et l'attraction du littoral. Moins contraignantes, dites hédonistes ou californiennes, on peut citer en exemple le catamaran, la planche à voile, le fun board, le surf ou plus récemment le kite surf.



Figure 21 : dirt windsurf
(sources : google-image, 2011)

Les sports et loisirs nautiques se pratiquant sur l'estran suivent une évolution comparable à celle des loisirs se pratiquant en mer.



Figure 22 : windsurf
(sources : google-image, 2011)

A partir d'un « ancêtre » commun, le char à voile, qui se développe en France au début du 20^{ème} siècle, de nouvelles pratiques apparaissent récemment, comme le speed sail ou le dirt windsurf.

Le golfe normand-breton est un lieu d'expression privilégié pour toutes ces pratiques, que ce soit en mer, avec un bassin de navigation attractif pour la plaisance, qu'à terre, grâce à d'importants marnages découvrant d'immenses zones d'estrans, propices à ces sports. Cela se concrétise par une attractivité touristique fortement liée à ce potentiel de loisirs nautiques, mais aussi sur le plan

sportif, par de nombreuses structures fédérales dont les sportifs sont très bien représentés au niveau national, voire international. Par exemple, les Côtes d'Armor comptent en 2011, 15 sportifs de haut niveau en voile, 2 en Ille-et-Vilaine, et il y en avait trois dans la Manche en 2008. Le char à voile, autre sport emblématique de la zone d'étude, bien que non reconnu comme discipline de haut-niveau, comptait 2 champions du monde manchois en 2008. Au total, en 2007, ce sont plus de 16 millions de personnes de plus de 15 ans dans le « grand public » (dans et hors structures fédérales) ont pratiqué au moins une fois une activité nautique en 2007 (source : Enquête 2008 Horizons Experts / TNS-SOFRES / CNOSF-CISN). Les sports et loisirs nautiques s'inscrivent donc fortement et de façon transversale dans toutes les problématiques liées au littoral, tant en termes d'enjeux économiques, touristiques ou environnementaux que sportifs et éducatifs.

6. Enjeux et éléments de prospective

6.1 Enjeux Economiques

Les activités nautiques de loisir sont fortement liées à la fréquentation touristique estivale. Les activités nautiques ont connues ces trois dernières décennies un développement important, grâce notamment à l'apparition de nouvelles pratiques, qui ont attiré une nouvelle clientèle, donnant lieu à l'apparition d'un tourisme nautique. Le nautisme est donc devenu un élément fondamental de l'offre touristique littorale. Les enjeux de développement pour l'activité sont corrélés par l'attractivité toujours grandissante du littoral. La vitalité de l'activité en termes économiques dépend donc de la capacité de l'offre commerciale à s'adapter à la demande en termes de prestation (tarifs, format de séance...) et de matériel. Pour les structures fédérales, qui constituent la grande majorité des prestataires d'activités nautiques, tous sports confondus, il s'agit de développer leur offre commerciale, en location « sèche » ou cours encadrés, en proposant des tarifs accessibles au plus grand nombre. Les sports plus récemment apparus, comme le kite surf, le surf, représentent un potentiel économique en développement, mais pâtissent de manque d'organisation de l'offre fédérale, qui ne parvient pas à capter les pratiquants libres.

6.2 Enjeux environnementaux

D'un point de vue général, le nautisme et les structures qui le portent, suite à leur développement récent, ont engendré une inscription spatiale forte sur les littoraux du territoire, impactant inévitablement le milieu naturel terrestre et marin. Cependant, un port, structure lourde et consommatrice d'espace, n'a pas le même impact qu'un établissement accueillant par exemple une activité de voile légère sur une plage. Les enjeux environnementaux sont différents donc en fonction de la vocation d'une structure et des activités qu'elle accueille.

De même, aucune activité, dès lors qu'elle se pratique en interaction physique avec le milieu naturel, n'est dénuée d'impact. Néanmoins, les impacts des activités nautiques sont bien différents selon les pratiques. En effet, alors que la pratique du ski nautique engendre un impact acoustique et des rejets dus à la motorisation, un voilier en haute mer ou un kayak en eaux côtières, s'ils s'abstiennent de pêcher ou de rejeter des déchets, auront un impact quasi nul sur les habitats marins. L'enjeu se situe plus au niveau du dérangement de la faune sauvage (phoques, oiseaux, cétacés...). Cependant, si l'on peut distinguer différentes formes d'impacts selon les activités et leur zone de pratique, les conséquences des activités de loisirs nautiques sont assez mal connues et la production de données scientifiques précises sur la question est nécessaire.

Une évolution réglementaire : l'évaluation d'incidence

Enfin, les manifestations nautiques, de par l'affluence ponctuelle qu'elles peuvent générer en un site, marin ou sur l'estran, posent des problèmes d'ordre environnemental. La réduction de leurs impacts passe là aussi par une sensibilisation du public et une bonne gestion des flux dans l'espace. L'enjeu environnemental doit donc se combiner avec l'enjeu économique que représentent ces manifestations. A cette fin, un nouvel outil, l'évaluation d'incidences, est entré récemment en vigueur à la charge des organisateurs d'évènements sportifs dans les zones Natura 2000 ou à proximité. Cette évaluation a pour but d'assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines, et s'appliquera donc en plusieurs secteurs de la zone d'étude classés Natura 2000 ou soumis à d'autres régimes de protection. En Bretagne, le CRER s'est emparé de cette problématique des évaluations d'incidence et s'engage dans l'accompagnement des acteurs pour l'organisation de manifestation. Les CDESI sont également impliquées dans la mise en œuvre de cette réglementation. Concernant les manifestations nautiques, l'application de ce décret se fait par arrêté de la préfecture maritime. Nous sommes donc sur la zone d'étude en présence de deux arrêtés différents, l'un pour la Manche mer du Nord, l'autre pour la façade Atlantique, publiés respectivement les 23 et 24 juin 2011. Ces arrêtés fixent la liste « des programmes, projets, manifestations et interventions soumis à évaluation des incidences Natura 2000 en mer à partir de la laisse de mer ». Les deux territoires sont inégaux devant ces listes puisque toutes les manifestations faisant l'objet d'une déclaration en préfecture y sont soumises en Atlantique, alors que, parmi les activités qui nous occupent, toutes y échappent en Manche Mer du Nord, excepté le kite surf.²⁴

Qu'est-ce que l'évaluation des incidences Natura 2000 ?

L'évaluation des incidences a pour but de **vérifier la compatibilité du projet de manifestation sportive avec les objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000**. Plus précisément, il faut déterminer si le projet peut avoir un **effet significatif** sur les habitats et les espèces végétales et animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Cette évaluation des incidences Natura 2000 **relève de la responsabilité de l'organisateur de la manifestation sportive**.

Elle est :

- **Appliquée** aux sites Natura 2000 : l'évaluation ne porte pas sur les effets de la manifestation sportive sur l'environnement dans son ensemble, elle est ciblée sur l'analyse de ses effets sur les **espèces** animales et végétales et **habitats d'intérêt communautaire** des sites Natura 2000. L'évaluation des incidences porte non seulement sur les sites désignés (ZPS et ZSC) mais aussi sur ceux en cours de désignation (SIC et pSIC).
- **Proportionnée** à l'importance de la manifestation sportive et aux enjeux de conservation des habitats et espèces en présence.
- **Conclusive** L'évaluation des incidences doit formuler une conclusion sur l'atteinte à l'intégrité du ou des sites Natura 2000 concernés.

²⁴ Voir arrêtés en annexe 5

6.3 Enjeux liés au partage de l'espace

Entre acteurs des sports

La multiplication des pratiques et la massification des pratiquants posent la question de leur cohabitation sur l'espace littoral et marin. Cette proximité des pratiques entre elles peut générer des conflits d'usage. On peut en distinguer deux grands types : entre usages professionnels et de loisirs, et entre les différentes pratiques sportives ou de loisir. Par exemple, les conflits liés au partage et l'utilisation de l'espace entre plaisanciers et conchyliculteurs sont fréquents. Pour ce qui est des activités de loisirs, qui évoluent pour la plupart au sein d'un même espace, les zones de pratique se superposent inévitablement, pouvant créer un phénomène de saturation et posant des problèmes de sécurité et de cohésion sociale. En effet, bien que partageant une attirance commune pour le milieu marin, la diversité des pratiques suppose une diversité culturelle chez les pratiquants, qui ne se rencontrent pas ou peu. On comprend aisément ce qui sépare le plaisancier du conchyliculteur ou du pêcheur professionnel. Mais les amateurs des différentes pratiques de loisirs forment également des groupes bien distincts, qui vivent des émotions différentes, n'ont pas la même sensibilité au milieu et ne partagent pas la même philosophie. Cet état de fait contribue largement à compliquer la recherche de moyens de régulation efficaces. Cependant, la régulation des pratiques est un véritable enjeu social, que les usagers eux-mêmes, pour leur propre confort, devront accepter de prendre en compte. L'enquête de terrain montre en effet que l'utilisation d'un même espace de pratique par différentes activités sportives entraîne des interactions, qui, si non-maîtrisées, peuvent s'avérer problématiques, source de gêne voire de conflit. Les exemples, sur l'estran comme en mer, sont multiples : pêcheurs à pied ou au paillet et chars à voile, kayaks et bateaux à moteur, plongeurs et pêcheurs amateurs embarqués, surfeurs et planchistes... L'apparition d'une nouvelle pratique notamment, redéfinie de fait l'usage que les activités déjà présentes font de leur espace, et peut parfois bousculer les habitudes de cohabitation. Par exemple, l'apparition et le développement récent du paddle board, ou stand up paddle, planche lourde et puissante, sur les spots de surfs du Cotentin, est un élément nouveau à prendre en compte, pour les pratiquants libres mais aussi pour les clubs. Cela peut prendre un tour plus sérieux quand c'est la sécurité de certains pratiquants qui est en jeu, s'agissant par exemple des plongeurs et pêcheurs sous-marins avec les embarcations de loisir.

Si les problèmes se multiplient potentiellement sur les zones très fréquentées (baie de Saint Malo, Chausey), la cohabitation entre deux activités, en mer comme sur l'estran, ne va pas forcément de soit, même dans des espace plus ouverts et moins fréquentés. C'est ainsi le cas à Cherruieux, où les bancs coquillers sont le support privilégié des chars à voile et des entraîneurs équités, les deux seules activités structurées que l'on y recense (outre les randonnées organisées par la Maison de la Baie du Vivier-sur-Mer) mais qui ne font pas toujours bon ménage.

Un espace en particulier cristallise des tensions qui peuvent être vives : les cales d'accès à la mer. Ces aménagements sont utilisés aussi bien par les professionnels (conchyliculteurs, pêcheurs professionnels, structures nautiques) que par les usagés de loisir pour mettre à l'eau leurs embarcations. Cela pose des problèmes de saturation et d'encombrement qui peuvent être à l'origine de tensions parfois vives entre les différents utilisateurs. Cette problématique des cales d'accès est prégnante sur tout le territoire d'étude, et plus particulièrement dans la Manche, où les structures portuaires sont moins nombreuses. Elle a été exprimée de façon forte et récurrente lors du processus de concertation, ce qui en fait un enjeu spécifique activités nautiques.

Avec les riverains

Les résidents permanents du littoral forment une part importante du public des activités nautiques. Elles font partie intégrante de leur cadre de vie. De plus, ils sont les premiers bénéficiaires, voire les acteurs de leur développement. Enfin, de par leur proximité avec le milieu, ils peuvent être des vecteurs privilégiés de diffusion d'actions incitatives aux bonnes pratiques.

Avec la pêche récréative

La pêche récréative embarquée est un aspect important de la plaisance. En fait, c'est la vocation première d'une grande part de la flotte de plaisance à moteur. Les activités de glisse (surf, kitesurf, kayak de vague ou de mer), bien qu'elles n'entretiennent aucune relation directe avec la pêche récréative, peuvent entrer en interaction avec celle-ci du fait de l'utilisation d'un même espace. Le surf casting notamment, qui se pratique depuis le bord, peut potentiellement entrer en conflit avec les sports de vague. Un autre cas de figure est celui du char à voile et de la pêche à pied, qui sont activités largement pratiquées sur les littoraux de la zone d'étude, notamment en Ille-et-Vilaine et sur le Cotentin.

Avec les pêcheurs professionnels et conchyliculteurs

Là encore, les relations qu'entretiennent le monde de la plaisance et des loisirs nautiques avec le monde de la pêche professionnelle et de la conchyliculture sont potentiellement plus conflictuelles et liées au partage de l'espace.

Avec les acteurs de la protection de l'environnement

Bien que les impacts réels des activités nautiques ne soient pas connus avec exactitudes, certains dérangements de la faune sont avérés, notamment concernant l'avifaune ou les mammifères marins (dans le golfe normand-breton, ces pressions restent à quantifier). Ainsi, les relations entre les pratiquants ou leurs représentants et les acteurs associatifs de la protection de l'environnement sont parfois tendues. Il en va différemment avec les gestionnaires d'espaces protégés, avec qui les représentants du mouvement sportif trouvent plus facilement des moyens d'échange et des terrains d'entente. Certains exemples montrent que des campagnes de communication adaptées peuvent jouer leur rôle auprès des pratiquants libres (exemple de la campagne pour la protection des lieux de nidification des gravelots auprès des kitesurfeurs manchois).

7. Eléments de prospective

Les tendances ont montré et continuent d'exprimer un développement des loisirs nautiques, qu'ils soient liés à la plaisance, à la voile légère ou aux sports de glisse. Au total, en France, les sports et loisirs en mer attirent aujourd'hui plusieurs millions de pratiquants, occasionnels ou réguliers, qu'ils soient présents à titre individuel ou au sein d'une structure. Le phénomène d'attraction qu'exerce les littoraux sur les sociétés humaines, qui entraîne une croissance des activités et des populations sur ces espaces permet d'envisager la poursuite du développement des sports et loisirs nautiques. On peut donc présager que les effets observés, qu'ils soient positifs (développement socio-économique) ou négatifs (pressions sur l'environnement, dégradation des milieux naturels) et les enjeux qu'ils induisent vont aller en s'exacerbant. Sur la base de ce scénario de développement croissant de la pratique des loisirs et sports nautique, la question est celle des moyens à mettre en œuvre pour assurer la durabilité de ces activités, de leur viabilité dans le temps. Cela est d'autant plus nécessaire

dans une zone comme le golfe normand-breton, où s'amalgament de nombreuses activités humaines, un potentiel environnemental fort et des problématiques émergentes liées à ces deux aspects (nouvelles énergies marines, exploitation des ressources...).

7.1 Pistes d'évolution, inflexions possibles face aux tendances, germes de changements

La réflexion sur la durabilité des loisirs et sports nautiques dans ce contexte s'articule autour deux points principaux : réduire leurs impacts environnementaux et parvenir à un mode de cohabitation acceptable. Il ne s'agit donc pas d'infléchir la tendance au développement mais de lui permettre de se faire de façon maîtrisée. Cette stratégie passe en premier lieu par un effort de concertation entre les acteurs et de sensibilisation des pratiquants et usagés de l'espace en question. La réponse par l'éducation et la sensibilisation trouve un vecteur efficace au travers des structures associatives qui proposent ce type d'activités. Le milieu associatif est engagé depuis longtemps dans la sensibilisation et l'éducation à l'environnement dans le milieu de la plaisance. Il existe un nombre important de structures proposant des labels, des chartes ou des guides que l'on retrouve dans certaines structures du territoire. On peut citer les ports de plaisance labélisés « Pavillon Bleu » (Paimpol, Saint-Quay-Portrieux, Binic, Barneville-Carteret, Dielette, Cherbourg), qui se sont engagés à respecter des critères liés à l'éducation à l'environnement, à la gestion des déchets, de l'eau et du milieu. Il existe par ailleurs une charte « Pavillon Bleu » destinée à informer les plaisanciers sur les bonnes pratiques environnementales. On peut citer « Nautisme en Bretagne », association présente en Côtes d'Armor et Ille-et-Vilaine, ou un projet comme Nautisme Espace Atlantique 2 (NEA2), qui œuvre pour un développement durable des pratiques nautiques. Les fédérations sportives sont également engagées dans la diffusion de ce message de respect et de protection milieu auprès de leur public, par le biais des clubs. Les pratiquants libres échappent cependant à cette communication. Vient ensuite la réponse par la réglementation, de l'échelle internationale (MARPOL, 1978, concernant les pollutions marines, applicable à la plaisance) à l'échelle européenne et nationale. Cela concerne entre autres l'utilisation des peintures de carène, les rejets d'hydrocarbures ou les normes portuaires.

S'agissant de la problématique de partage de l'espace que fait surgir le développement du nautisme, la réglementation joue un rôle régulateur, mais en pratique ne parvient pas à éviter certains conflits. De plus, un effet d'empilement de textes la rend complexe et peu déchiffrable pour les utilisateurs, notamment professionnels. L'enjeu pour les différents utilisateurs est de parvenir à une régulation choisie collectivement, et non subie. Le parc marin, conçu pour associer tous les usagers de l'espace littoral et marin, peut être un outil adapté à la recherche de forme de régulation collective et de partage raisonné de l'espace, sur la base d'une gouvernance intégrant les différents acteurs. De plus, de par son apport en connaissances scientifiques il peut être un outil d'aide à la décision ayant vocation à apporter des réponses neutres sur certains sujets de conflits.

Partie IV : Description des pratiques et enjeux spécifiques à chaque activité

1. Plaisance



Figure 23 : embarcations de plaisance au large de Granville. (Photo : O. Abellard, 2011)

Définition

La plaisance est ici entendue comme toute activité nautique pratiquée à bord d'une embarcation privée de taille variable, à voile ou à moteur, dans une démarche non-encadrée et libre, à titre individuel et non-commercial, pour le sport ou le loisir.

Inscription spatiale et espace de pratique de la plaisance dans le golfe normand-breton

Aucune étude n'a été menée à ce jour sur l'ensemble du secteur d'étude pour analyser et comprendre finement les pratiques de plaisance à l'échelle du golfe normand breton. Une telle étude nécessiterait un protocole scientifique spécifique, basé sur des méthodes d'observation, de comptage et d'enquête auprès des plaisanciers, tel qu'il en existe dans le cadre de projets de recherche liés à ces questions, expérimenté par exemple en Iroise, dans le Bassin d'Arcachon et plus récemment dans les Pertuis charentais.



Figure 24 : voilier dans les parages de la pointe du Groin (35)
Photo : V. Stervinou

Même si l'on peut définir l'inscription spatiale des pratiques de plaisance sur des bases réglementaires (voir Partie III, §1, *Cadre réglementaire pour l'activité*), cela n'éclaire pas sur les pratiques spécifiques des plaisanciers, qui dépendent de l'embarcation mais aussi et surtout de la conception personnelle qu'ils se font de leur activité.

Cependant, à partir des définitions des espaces de pratiques retenus par E. Sonnic²⁵ (cf. note de bas de page) du bassin de croisière²⁶ et du bassin de plaisance²⁷, on peut tenter de déterminer dans quelle mesure le golfe Normand Breton est une entité commune aux flottes de plaisance des trois départements.

²⁵ E. Sonnic, La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne, thèse doctorale, Université de Rennes 2, 2005

²⁶ Le bassin de croisière est lui plus sélectif et concerne la plaisance hauturière. Sonnic le définit comme étant « un espace couvrant des linéaires côtiers de plusieurs centaines de kilomètres, c'est une entité à la croisée entre bassin de navigation et grand large. L'utilisation de cet espace suppose une absence prolongée de son port d'attache et est moins répandue.

²⁷ Le terme de bassin de navigation s'emploie généralement pour désigner une zone qui s'étend autour d'un port d'attache, d'où le plaisancier rayonnera et qu'il ralliera le soir. Autrement dit, le bassin de navigation est l'aire de sortie d'un bateau à la journée. Ses dimensions sont donc modestes. On peut estimer qu'il n'excède pas un périmètre de 10 ou 20 milles aller-retour, à partir du port de départ (18 à 37 km). Cette espace englobe la majorité des pratiques plaisancières (pêche-promenade, balade en mer, voile sportive et de loisir).

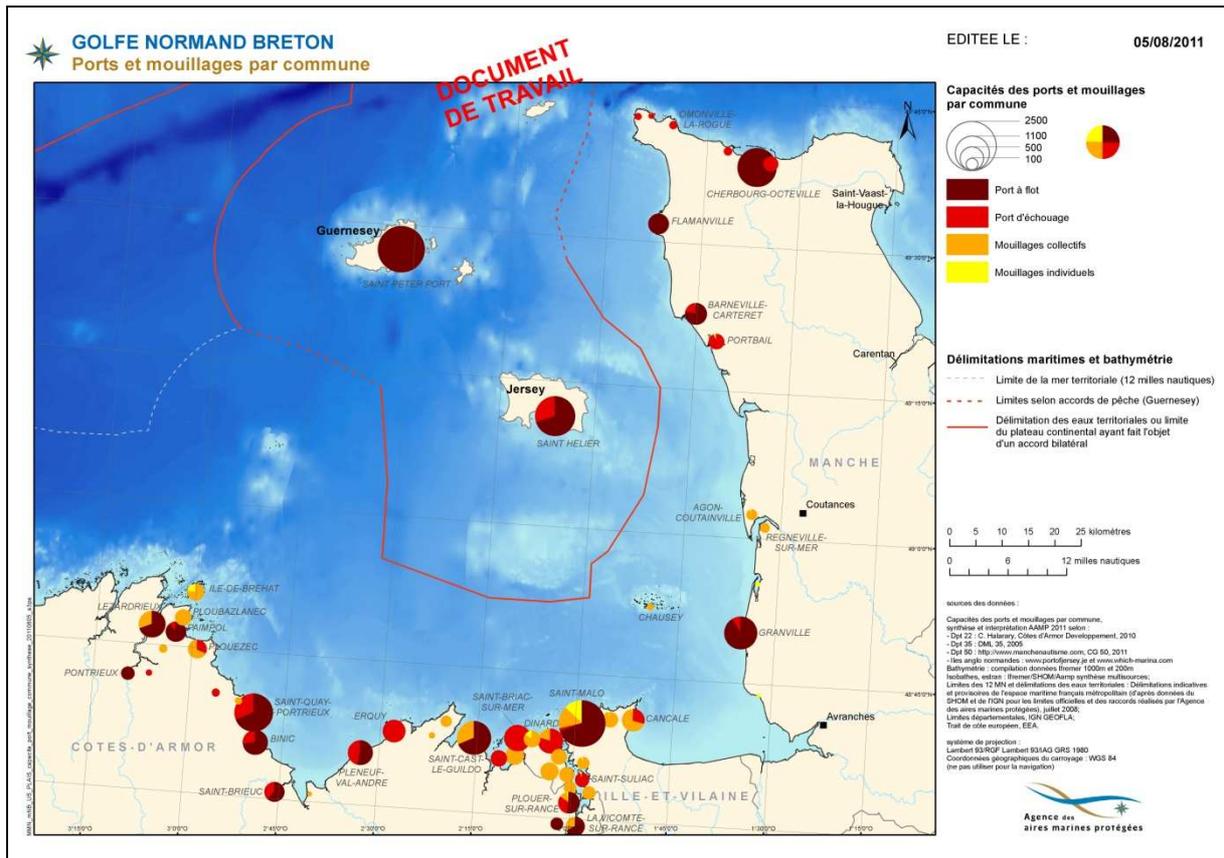


Figure 25 : structures portuaires de plaisance dans le golfe normand-breton
(sources : légende ; conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou, 2011)

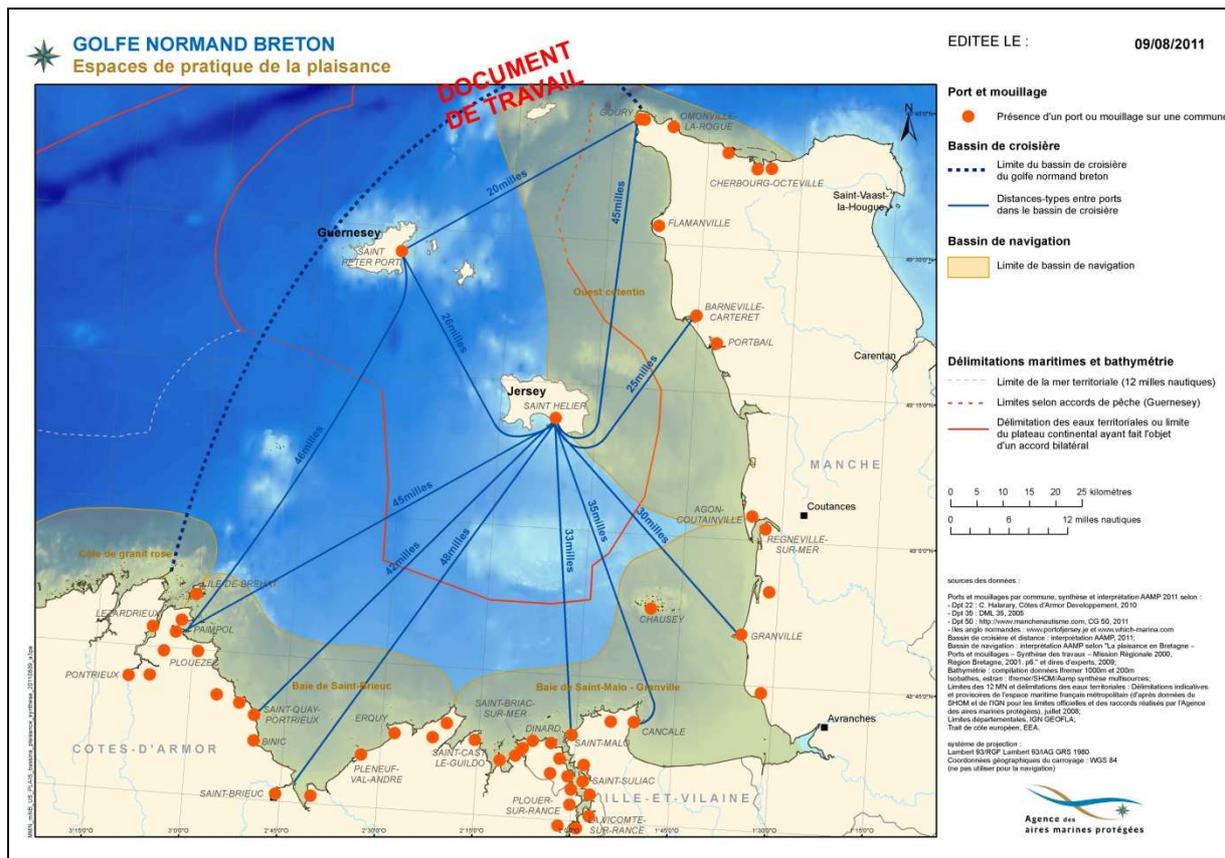


Figure 26 : bassins de navigation et bassin de croisière de la plaisance dans le golfe normand breton (sources : légende ; conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou, 2011)

Sur la figure 25, on voit que de Paimpol jusqu'à la Hague, à partir de n'importe quel port du littoral de la zone d'étude, on peut atteindre le port de Saint-Hélier à Jersey en moins de 10 heures à la vitesse moyenne de 5 nœuds par vent portant (en route directe), c'est-à-dire en navigation exclusivement diurne, du moins potentiellement. De là, le cap de la Hague ou l'île de Guernesey sont eux aussi à moins de 50 miles de distance. Ce sont là bien sûr des calculs théoriques, et le temps d'une traversée dépendra de nombreux facteurs. Mais ils corroborent la définition, elle aussi théorique, du bassin de croisière telle que proposée plus haut (« à la croisée entre bassin de navigation et grand large »²⁸, ni à la journée, ni réellement hauturière). Ainsi, selon cette définition, le golfe normand breton est bel et bien un bassin de croisière commun à une certaine flotte de plaisance de notre zone d'étude. Il peut être sillonné « de long en large », c'est-à-dire d'est en ouest et du nord au sud et inversement selon d'où l'on appareille, en restant dans les limites d'une navigation de cabotage, avec escale



Figure 27 : Plaisance traditionnelle : la cancalaise doublant la pointe du Groin (35).
Photo : V. Stervinou

²⁸ Idem

quotidienne. Le golfe normand-breton s'apparente donc à un bassin de croisière homogène, se prêtant dans son entier à ce type de pratique qu'est la croisière. En plus d'être déterminé par des pratiques, les limites du golfe normand-breton en tant que bassin de croisière sont définies par certaines caractéristiques physiques qui elles-mêmes influent sur les pratiques. Le golfe est en effet « fermé » dans ses limites ouest et nord par des passages que de puissants courants de marées peuvent rendre délicats pour les navigateurs : les Héaux de Bréhat, où les courants peuvent atteindre 5 nœuds, et le raz Blanchard, entre le cap de la Hague et l'île d'Aurigny. Là, les courants sont parmi les plus puissants d'Europe et peuvent atteindre 12 nœuds lors des marées d'équinoxe. Ces endroits sont des obstacles naturels à la navigation, et peuvent apparaître comme constituant les portes d'entrée et de sortie symboliques du golfe normand breton.

Ce type de pratique, la croisière, et la flotte qui s'y rapporte, sont néanmoins largement minoritaires, puisque 75 à 80% des bateaux immatriculés dans les trois départements, comme d'ailleurs dans le reste du territoire national²⁹, font moins de 6 mètres de longueur, sont en grande majorité à moteur non mixte et équipés en Côtier, c'est-à-dire devant naviguer à moins de 6 miles d'un abri. De plus, il faut garder en mémoire que c'est le plaisancier lui-même qui se fixe ses propres limites, consciemment ou non, à partir de ses capacités et non de celles de son bateau. Il ne faut donc pas croire que tous les propriétaires des bateaux armés en catégorie hauturière fréquentent assidument le bassin de croisière. La grande majorité des pratiques de plaisance concerne en effet les bassins de



Figure 28 : Pêche-promenade près de Port-Picain (35)

Photo : V. Stervinou

navigations tels qu'ils apparaissent sur la carte ci-dessus. Si les plaisanciers qui pratiquent la croisière côtière franchissent indifféremment les marges entre ces bassins, le bassin de navigation reste l'aire de pratique par excellence de la plaisance. Le déterminisme physique entre ici aussi en ligne de compte dans la définition de leurs limites géographiques. En effet, une des caractéristiques marquantes du golfe normand-breton est l'existence de marnages très importants. Les ports, et à plus fortes

raisons les mouillages (qui sont nombreux : près de 50% des places en Côtes d'Armor), ne sont accessibles ou ne peuvent être

quittés que pendant des plages horaires plus ou moins courtes selon les endroits. Les plaisanciers doivent donc s'adapter à ces conditions particulières et sont tributaires d'horaires qui ne leur laissent pas la liberté de trop s'éloigner pour une sortie à la journée.

Au final, au vue de ces différentes considérations, le golfe normand-breton se révèle comme espace dont les caractéristiques physiques (marnages, accès délicats, îles et archipels) et humaines (aménagement portuaires, perceptions et motivations des plaisanciers) conditionnent les pratiques

²⁹ E. Sonnic, La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne, thèse doctorale, Université de Rennes 2, 2005

de plaisance. Ces caractéristiques en font un bassin de croisière cohérent divisé en trois bassins de navigation interconnectés.

Enjeux de la plaisance

Enjeux économiques

La plaisance enfin, représente une filière de première importance pour l'économie des territoires littoraux. Les impacts économiques directs d'un port de plaisance sont en effet non négligeables en termes d'emplois (le MEDDTL estime 2010 que 100 places de port génèrent 1 emploi direct et 10 emplois indirects à l'échelle régionale³⁰) et de chiffre d'affaires (5 milliards d'euros en 2007 pour le territoire métropolitain³¹), tout comme ses impacts indirects sur la filière nautique et touristique (construction et vente de bateaux, services aux plaisanciers, location, sorties en mer...). Les ports représentent de véritables outils de développement socio-économique. Les enjeux économiques auxquels la plaisance doit faire face est celui de l'engorgement des ports, qui est un frein à son développement. Cette problématique est commune aux trois départements, où des projets d'augmentation de la capacité d'accueil sont à l'étude (+3000 places en Côtes d'Armor d'ici 2020, +2000 dans la Manche en 2015). Le Conseil Général de la Manche a élaboré un schéma de développement de la plaisance. Ainsi, la capacité d'accueil de plaisance de la Manche devrait passer de 5500 à 7400 places de port en 2015, soit une augmentation de plus de 30 % des places réservées à la plaisance. Mais l'extension des bassins portuaires dédiés à la plaisance rencontrera à terme des limites physiques. Il faut donc, pour ne pas freiner le développement de la filière nautique, anticiper cette saturation par la recherche et la mise en œuvre de nouveau mode de gestion des places de port. Le constat qui est fait de la faible mobilité des bateaux de plaisance permet d'envisager des solutions de gestion dynamique des places de ports et de développer les ports à sec pour stocker les bateaux en dehors de leur période de navigation. Ce concept présente de nombreux avantages, puisqu'il peut permettre de palier la saturation des ports à flot, renforcer les ports de plaisance dans le rôle de développement du nautisme, dynamiser les bassins de plaisance en créant de l'emploi, notamment dans la manutention de embarcations. Il présente également des avantages environnementaux, puisque, du fait du stockage à terre des bateaux, ceux-ci s'abîment moins, nécessitant un moindre besoin d'antifouling et moins de corrosion électrolytique et donc moins de dispersion de produits d'entretien dans le milieu. La contrainte majeure est de disposer d'un espace terrestre suffisamment vaste et proche du plan d'eau. La mise en place de ces modes de gestion portuaire est à l'étude ou déjà l'œuvre sur le littoral du golfe normand-breton, notamment en Bretagne. Le département des Côtes d'Armor, via la filière nautisme de son Agence de Développement Economique des Côtes d'Armor (CAD22) a engagé une démarche prospective de recherche de lieux appropriés (des projets de ports à sec sont à l'étude à Lézardrieux, Pléneuf-Val-André, Saint-Jacut-de-la-Mer et Tréguier). En 2010, la commune de Saint Malo a répondu à l'appel à projet « Ports de Plaisances exemplaires » lancé par le ministère de Transports dans le cadre du Grenelle de la mer. Son « Plan de développement et d'optimisation des capacités d'accueil pour la plaisance par la gestion dynamique, coordonnée et environnementale des ports et mouillages malouins » a été retenu et sera donc financé par l'Etat. Dans la Manche, le projet d'extension du port

³⁰ Sources : http://www.anel.asso.fr/archives/laureats_ports_de_plaisance_exemplaires.pdf

³¹ Sources : idem

de Cherbourg, porté par le Syndicat mixte régional des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg à également été lauréat de ce même appel à projet.

Enjeux environnementaux

Les 4,5 millions de plaisanciers (Ministère des Transports) navigant sur une flotte pour l'immense majorité motorisée, sont, selon une évaluation de l'UNAN³², à l'origine de 1% de la pollution marine (antifouling, gaz d'échappement, rejets d'eaux noires...). De plus, la saturation des ports de plaisance a engendré un report vers d'autres solutions, telles que le mouillage, avec des impacts possibles sur les fonds marins, ou les bateaux sur remorques, posant des problématiques plus terrestres de stationnement et d'aménagement d'accès à la mer. La plaisance fait donc face à de forts enjeux environnementaux, auxquels les extensions des ports en pleine eau et leur mise aux normes environnementales actuelles (Grenelle de la Mer) peuvent apporter de réponses.

De façon plus générale, on sait que les impacts des sports et pratiques nautiques de loisir dépendent en partie de la façon dont ils sont pratiqués. Il y a donc un fort enjeu environnemental à agir sur le comportement des plaisanciers, à sensibiliser à l'environnement et à promouvoir les bonnes pratiques.

Enjeux transfrontaliers

Le golfe normand-breton constitue un bassin de croisière de première qualité. Bien abrité de la houle dominante par les îles anglo-normandes, les multiples îles et archipels (Chausey, Minquiers, Ecrehous) constituent un espace maritime ouvert à une navigation difficile et passionnante. Si les plaisanciers anglo-normands représentent un flux non négligeable vers le continent, c'est dans l'autre sens, vers les îles, que s'exprime un aspect positif de l'ambivalence frontalière dans le golfe normand-breton. Les statistiques insulaires montrent qu'un bateau de plaisance transporte une moyenne de quatre à cinq personnes, ce qui conduit à estimer à environ 35 000 le nombre de plaisanciers français s'étant rendus en 1997 à Jersey ou à Guernesey. Le tourisme peut être une bonne clé d'entrée pour la mise place de programmes conjoints et de coopération transfrontalières avec les anglo-normandes.

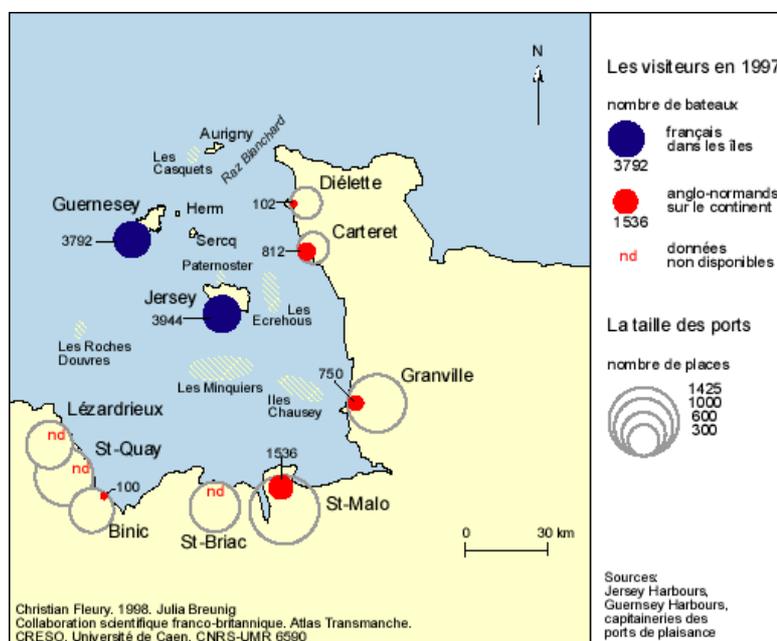


Figure 29 : les ports escales dans le golfe normand breton (sources : Atlas Transmanche, 1997)

³² Union Nationale des Associations de Navigateurs

2. Voile légère



Figure 30 : catamarans au large de Jullouville (50).

(Photo : O. Abellard, 2011)

Définition

Cette fiche inclut les activités nautiques de voile légère sur embarcations non-motorisées, c'est à dire le dériveur, le catamaran et la planche à voile.

Le dériveur léger

Le dériveur léger est un bateau de construction légère, généralement ponté sur l'avant et dont le plan anti-dérive est assuré par une dérive en bois, en métal ou en stratifié, amovible ou pivotante. Au centre de la coque se trouve le puits de dérive dans lequel se positionne la dérive : descendue aux allures du près ou du travers, elle est relevée en vent arrière. L'absence de lest rend le dériveur léger vif, évolutif et amusant à mener. La tâche de maintenir l'équilibre du bateau est entièrement dévolue à l'équipage qui peut combiner plusieurs moyens : placement à bord avec l'usage d'accessoires permettant de placer son corps en dehors du bateau (sangles de rappel, trapèzes), réglage du gréement, manière de barrer, etc. Ces dériveurs sont le plus souvent menés en solitaire ou en double selon leur type. Un dériveur léger peut chavirer (on dira plutôt dessaler) en cas d'erreur de l'équipage. Ce n'est qu'un petit incident, car les dériveurs modernes sont conçus pour être redressés par leur équipage et repartir en quelques minutes.

Le catamaran

Avant même le dériveur, le catamaran est la forme la plus répandue de voile légère dans les écoles de voile. Le catamaran est un bateau possédant deux coques asymétriques. Il se place donc dans la catégorie des bateaux multicoques. L'invention de ce type de bateau est généralement attribuée aux populations polynésiennes. Il s'agissait initialement d'une simple pirogue à flotteur mais avec le temps, l'intérêt de relier deux coques est devenu évident : plus de stabilité et peu de tirant d'eau. Rapide et ludique, cette embarcation à deux coques, dans ses formes actuelles, est le support de la voile loisir par excellence. Peu contraignant, il est conçu pour pouvoir aborder sur une plage sans même avoir à en descendre grâce à ses safrans relevables.



Figure 31 : Catamarans à Erquy.

Sources : google-images

La planche à voile

La planche à voile est un engin flottant constitué d'un flotteur propulsé par une voile installée sur un mat monté sur rotule (pied de mât). Elle peut se pratiquer dans des conditions météorologiques très variables auxquelles on peut adapter le gréement et en fonction du type de pratique. Il existe en effet deux types de flotteurs qui conditionnent deux types de pratiques : les longboards (planche à dérive plus lourde et plus marines) et les funboards (sans dérive, légères et rapides). Inventé dans les années 60, la pratique de la planche à voile pratique a pris de l'ampleur en France à la fin des années 70 et début des années 80. Le funboard, qui permet la navigation dans les vagues et le vent fort, apparaît en 1978. Cette pratique a connu un pic de développement dans les années 1980/1985 puis une baisse importante jusqu'à la fin des années 1990. On observe actuellement une légère reprise. La planche à voile est aujourd'hui pratiquée par près de 15 millions de personnes à travers le monde et 1,5 millions en France. Elle connaît un pic à la période estivale mais se pratique toute l'année. Pour ce qui est de sa gestion fédérale, c'est la Fédération Française de Voile (FFV) qui en est délégataire auprès du ministère en charge des sports.



Figure 32: Apprentissage de la PAV à Granville.

Sources : ouest-france.fr

Descripteurs possibles de l'activité dans le GNB

	Côtes d'Armor	Ille-et-Vilaine	Manche	Totaux
Nombre de structures proposant l'activité dans la zone d'étude	16	6	17	37
Nombre de licenciés par département	15534	6068	6815	28417

Tableau 6 : structures et licenciés voile légère.

(Sources : FFV 2010. Conception : V. Stervinou, 2011)

C'est dans les années 60 et 70 que dans le golfe normand-breton on voit se créer les clubs qui en sont aujourd'hui encore les structures les plus importantes (67 pour le CN Saint-Cast, 68 pour le CN Erquy, 71 pour le CRN Granville...). Suite à la création des Brevets d'Etat, la voile sportive connaît un second essor dans les années 80.

La voile légère est aujourd'hui l'activité sportive nautique la plus représentée dans le golfe normand-breton. Au niveau départemental, aussi bien en termes de structures (83) que de fréquentation (28417 pratiquants dans les structures fédérales en 2010), la voile légère arrive largement en tête, devant la plongée et le kayak de mer. La voile légère se développe majoritairement sur le littoral, et ses structures sont alors à proximité immédiate de la mer. De nombreuses bases sont également implantées dans l'intérieur des terres, sur des plans d'eau naturels ou artificiels. C'est notamment le cas dans les deux départements bretons. Or, à la différence de ces deux autres activités, dont certaines structures ne sont pas littorales mais qui organisent un nombre plus ou moins important de sortie en milieu marin, les structures de voile légère intérieures sont moins mobiles, et pratiquent peu souvent en milieu marin. En ne comptabilisant que les structures littorales au sein du périmètre d'étude (voir carte de représentation), leur nombre est de 39, ce qui la maintient au rang de première activité nautique en termes de structures.

La voile apparaît donc comme l'activité nautique incontournable en termes d'inscription spatiale sur les côtes du golfe normand-breton. Elle joue un rôle de premier plan dans l'animation, la promotion et le développement de l'offre sportive du territoire. L'offre est présente sur l'ensemble de la bande côtière du territoire d'étude, avec un réseau plus dense dans sa partie costarmoricaine. Au sein de ce réseau, la taille des structures varie de façon significative, ce qui induit des différences en termes de fonctionnement et de nombre d'emplois. Le territoire compte des clubs importants, tels que le Centre Nautique de Plérin, le Centre Nautique de Pléneuf-Val-André (22), la Société Nautique de la Baie de Saint Malo (35) et le Centre Régional de Voile à Granville, désigné, après le bilan de l'année 2010, 1^{er} grand club de France (en nombre de licences enseignements et licences sportives jeunes) et 2^e école française de voile (en nombre de licences enseignements vendues), sur 500 écoles de voile labellisées en France³³.

³³ Ouest France, 08 juillet 2011.

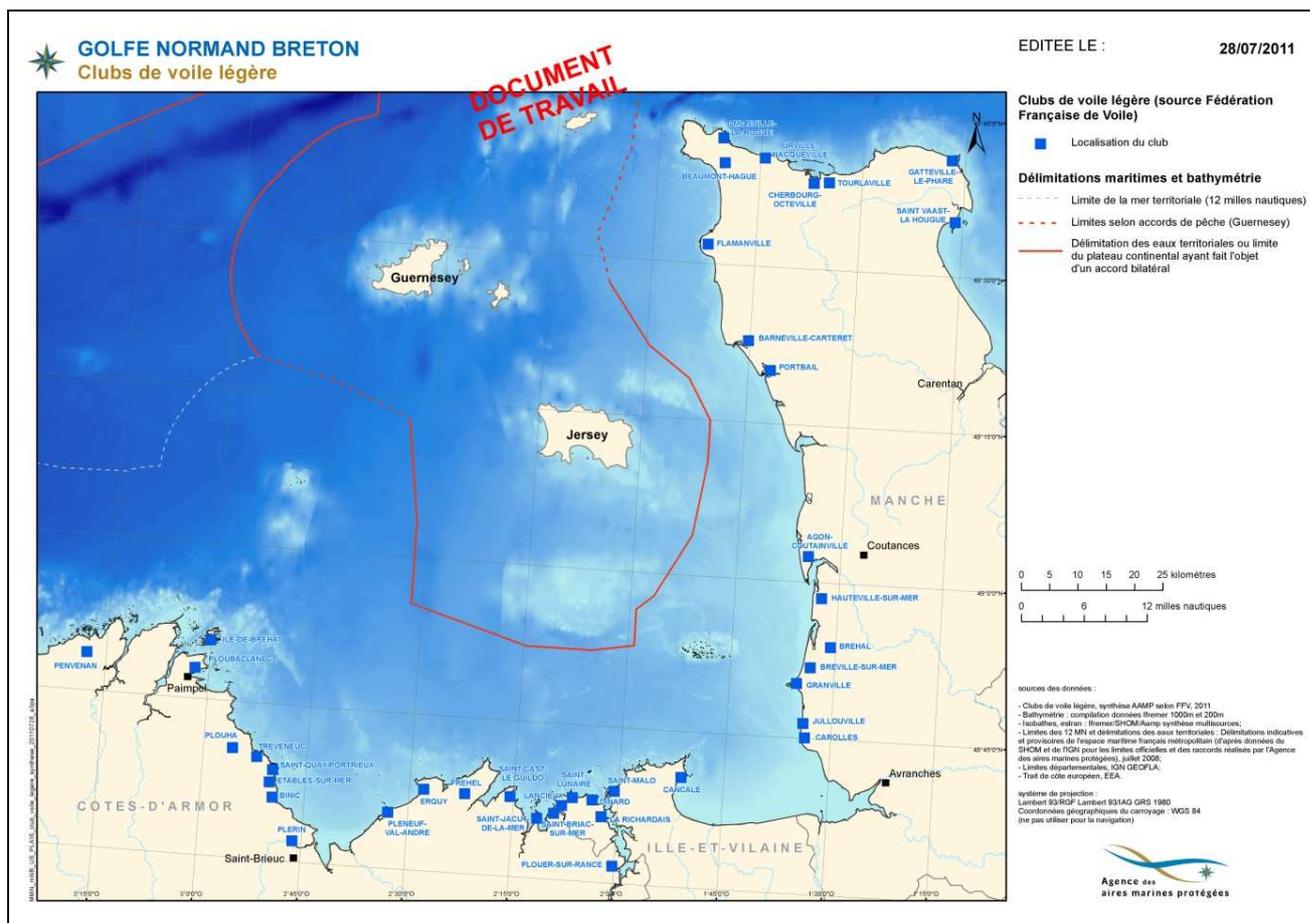


Figure 33 : l'activité Voile légère
(sources : FFV; conception/réalisation: V. Stervinou, 2011)

Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité

Les activités de voile légère sont soumises au RIPAM (règlement international pour prévenir les abordages en mer). Cette convention internationale de 1972 est entrée en vigueur le 15 juillet 1977 (décret n° 77-778 du 7.7.1977). Pour ce règlement, les plaisanciers sont particulièrement concernés par :

- Les règles de barre et de route
- Les feux et marques de navires
- Les signaux sonores et lumineux émis par des navires
- Les signaux de détresse des navires

Les conditions de navigation en voile légère sont définies dans la réglementation des affaires maritimes par la division 240 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 et modifié au 1^{er} avril 2008. Elle s'applique aux bateaux de moins de 24 mètres. D'après ce règlement, les embarcations légères doivent respecter le « pack basique », c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas naviguer au-delà de 2 milles³⁴

³⁴ 1 mille nautique = 1852 mètres

d'un abri³⁵ et doivent s'équiper selon les recommandations de ce pack. Ils doivent par ailleurs effectuer des navigations essentiellement diurnes. Dans la plupart des communes, les activités nautiques sont réglementées. Pour la voile légère, la navigation est interdite dans la bande des 300 mètres durant les périodes estivales. Souvent, des chenaux sont aménagés et permettent aux pratiquants de se rendre sur sa zone d'évolution au delà de la bande des 300 mètres. Dans ces chenaux, la vitesse est limitée à 5 nœuds.

Enjeux pour la voile légère

Enjeux Economiques

De par le nombre de ses structures existantes, le réseau de clubs et écoles de voile génère de nombreux emplois, des retombées financières importantes et est un vecteur important dans l'animation du territoire littoral, ne serait-ce que par le nombre de structures et de licenciés qu'elles fédèrent. La plupart des structures partagent leur activité entre une activité club (entraînement sportif, compétitions) à l'année pour leurs licenciés sportifs, et une activité école de voile (stages initiation ou perfectionnement, scolaires, individuels vacanciers). Certaines structures proposent aussi de la location de matériel. Ces derniers aspects de l'activité prennent place lors des périodes de vacances, notamment estivales, et permettent d'assurer aux structures un équilibre financier, et ainsi le maintien de l'accès à la pratique au long de l'année. La grande majorité des structures qui constituent l'offre de voile légère sont des associations de types lois 1901, et comme telles, ne sont pas à but lucratif. Si l'enseignement de la voile s'est professionnalisé dans les années 80, le fonctionnement de ces structures repose en grande partie sur l'engagement de bénévoles, notamment dans les petites structures. L'essor de la voile légère s'est fait autour d'un axe sociologique fort, qui était et qui reste celui de l'accès à la pratique pour tous, donc à moindre coût, et tout le temps, c'est-à-dire tout au long de l'année. L'enjeu pour les acteurs de ce réseau associatif est donc de remplir ces objectifs, tout en répondant à la demande touristique, afin de maintenir un équilibre financier grâce au surplus d'activité estivale.

Dires d'acteur :

« [Il faut] conserver l'amateurisme et le bénévolat dans un domaine où, comme partout ailleurs, les organisations se professionnalisent. Elles ont alors un coût beaucoup plus élevé et deviennent élitistes, en niveau des pratiques comme en niveau social. » *Un responsable du Cercle de Voile de Jullouville (Manche) le 05 mai 2011.*

Voile légère et tourisme. La voile légère est l'activité touristique phare du littoral normano-breton en termes de loisir sportif, et son développement a été conjoint à celui du tourisme. Aujourd'hui encore, voile et tourisme ont partie liée. Les deux filières l'ont bien compris et travaillent en association pour des intérêts communs. C'est le cas dans la Côtes d'Armor, où depuis 2001, Côtes d'Armor Tourisme et le Comité Départemental de Voile se sont associés pour réaliser des enquêtes sur la fréquentation des centres de voile ayant une activité ouverte au public pendant les mois d'été. C'est également le cas dans la Manche, où Manche Nautisme, organisme qui fait la promotion des activités nautiques du

³⁵ « Un abri est défini comme un lieu ou un bateau peut soit accoster, soit mouiller en sécurité. Un abri pour un type de bateau ou des conditions données pourra donc ne pas l'être pour un autre type de bateau ou une météo différente » (source : UNAN, Code des bonnes pratiques des navigateurs de plaisance, 2009).

département, est une émanation de Manche Tourisme, outil de développement touristique du Conseil Général. L'Ille-et-Vilaine s'est de son côté doté en 1996 de Nautisme en Ille-et-Vilaine, association de type loi 1901, dont le but premier est « d'œuvrer au développement touristique, économique, sportif et éducatif du potentiel nautique du département d'Ille-et-Vilaine »³⁶. A échelle locale, trois villes font partie du réseau France Station Nautique : Pléneuf-Val-André (22), Saint Malo (35) et Granville-Chausey (50). Les stations nautiques sont des « organes locaux d'animation et de développement durable des activités nautiques à finalités sportives et touristiques »³⁷, contribuant au développement économique local.

Enfin, chaque structure est en relation avec les Office du Tourisme de sa localité.

Sachant que la voile est l'activité nautique de loisir touristique majeure et que le tourisme que connaît les trois départements est essentiellement littoral (80% de la capacité d'accueil touristique sur la côte), on mesure les enjeux économiques afférant au maintien et au développement de l'activité.

Enjeux environnementaux

De façon générale, on sait que les impacts des sports et pratiques nautiques de loisir dépendent en partie de la façon dont ils sont pratiqués. Il y a donc un fort enjeu environnemental à agir sur le comportement des pratiquants, à sensibiliser à l'environnement et à promouvoir les bonnes pratiques. L'enjeu principal des structures encadrées de voile tient donc dans l'information et la sensibilisation de leurs publics au respect de l'environnement et aux bonnes pratiques. En ce qui concerne les impacts directs de cette activité, ils paraissent assez minimes. Cependant, d'autres effets que l'on peut qualifier d'indirects peuvent être listés :

- La pollution générée par les bateaux de sécurité
- L'utilisation abondante de l'eau pour rincer le matériel
- L'accessibilité à des sites sensibles

A la question « *Pensez-vous que votre activité ait un impact sur le milieu naturel ?* », parmi les structures interrogées et dont l'activité principale est la voile, 11 sur 25 répondent « *oui* », et citent en général les trois impacts susmentionnés, ainsi qu'un possible dérangement de l'avifaune par le bruit des moteurs. Lors de la même enquête, 16 structures déclarent avoir mis en place des actions de protection et d'éducation à l'environnement, principalement du ramassage de déchets et de la sensibilisation. La sensibilité et l'intérêt porté au milieu de pratique apparaît comme une valeur commune aux cadres de la voile légère, ne serait-ce que parce que son de son intégrité dépend en partie la pérennité de la pratique. La connaissance et le respect du milieu fait partie du programme pédagogique de la FV, et les diplômés des encadrants l'ont intégré.

³⁶ <http://www.le-sport35.com/cdos/comites/niv.asp>

³⁷ <http://www.station-nautique.com>

Dires d'acteur :

« L'enjeu majeur est de continuer à travailler tout en respectant le milieu. [...] Nous prenons notre rôle comme un rôle d'éducation et de sensibilisation à l'environnement, nous sommes à mon sens des acteurs principaux sur ce sujet puisque nous éduquons les enfants. » *Un responsable de l'Association Nautique Hautaise (Hauteville-sur-mer, Manche), le 27 mai 2011.*

De façon générale, les acteurs de la voile considèrent que leurs impacts environnementaux sont plus bénéfiques que négatifs, de par ce rôle éducatif. Ce rôle est mis en corrélation avec les craintes que suscitent certaines réglementation environnementales, comme Natura 2000, qui seraient perçues comme contre-productives si elles devaient contraindre ou limiter la pratique.

Dires d'acteur :

« Il faut mettre en place une meilleure concertation et éviter de pénaliser les structures qui jouent leur rôle de sensibilisation et de protection de la nature. Il est plus facile d'imposer des règles à des groupements de personnes organisés et structurés qu'à des individuels. » *Un responsable du Yacht Club de Saint Lunaire (Ille-et-Vilaine), le 26 mai 2011.*

Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités

L'activité voile légère semble s'exercer en bonne entente avec les autres activités et usages avec lesquels elle cohabite, qu'ils soient professionnels ou de loisir. Sur les 25 clubs de voile ayant répondu à l'enquête, seul un répond par l'affirmative concernant l'existence de gêne ou de conflit avec d'autres activités (il s'agit de l'École de Voile de Cherbourg, se référant à un trafic important). De même lors des entretiens (Saint-Cast, Saint-Jacut, Erquy, Bréhal), aucun acteur ne déplore de problème, de gêne ou de mauvaise entente avec les autres usagers de l'espace. La voile légère est en effet une des plus anciennes activités de loisir sur le littoral. Elle y est bien intégrée et les structures, leurs cadres et leurs voisins ont des habitudes de travail et de communication assurant une bonne entente.

Néanmoins, à Saint-Cast, dans le sillage du développement de la plaisance à voile suite à la construction du port en eaux profondes, le chef de base du centre nautique note une augmentation du nombre de bateaux au mouillage sur coffre. La zone d'évitage nécessaire à chaque embarcation et leur multiplication entraîne une occupation de l'espace croissante de la plaisance, entraînant une réduction de l'espace de pratique pour la voile légère. Un projet d'embossage est à l'étude à la municipalité pour remédier à ce problème.

Éléments de prospective

Tendances lourdes et prolongation des tendances passées

La voile légère profite du phénomène d'attraction des littoraux par les sociétés humaines et de l'engouement croissant du public pour les sports de pleine nature. Ainsi, les chiffres montrent que les activités nautiques de loisirs sont en plein développement, au niveau national comme à l'échelle du golfe normand-breton. Celui-ci regroupe un réseau important de structures nautiques, au sein duquel la voile légère est la plus représentée, et la plus plébiscitée par le public. Dans les Côtes d'Armor, en 2010, l'activité voile légère représente à elle seule 111 500 embarquements individuels, ce qui marque une hausse de 2% par rapport à la saison estivale 2009, et de 10% par rapport à 2001³⁸. Dans la Manche, les activités nautiques et liées au vent enregistrent un développement global de l'ordre de 3,5% par an. En 2008, l'ensemble de ces activités représentent 123 316 embarquements individuels par an, au sein desquels la voile légère représente plus de 70%³⁹.

La tendance au développement de l'activité voile légère sur le littoral normand-breton va probablement se poursuivre dans les années à venir, renforçant sa place d'élément moteur de la croissance des activités nautiques de loisirs en général.

Pistes d'évolution, inflexions possibles face aux tendances, germes de changements

Les professionnels de la voile légère interrogés ne font pas état d'évolution concernant les supports plébiscités, le catamaran restant l'embarcation la plus demandée (50% des stages d'apprentissage de la voile à l'échelle nationale⁴⁰). Certains notent cependant une tendance à une moindre tolérance aux contraintes et à l'aléatoire, dues à la météo ou aux horaires de marée, éléments pourtant inhérents à ce sport. La forte corrélation des activités nautiques avec le tourisme entraîne également une nécessité pour les structures de s'adapter à l'évolution des types de séjours touristiques. La tendance est en effet au raccourcissement des séjours, et les clubs doivent adapter leurs produits. La demande s'oriente vers des offres de découverte, sur des séances courtes d'une journée, voire une demi-journée, au détriment des stages à la semaine. La plus-value de ce type de produit n'est plus l'apprentissage, qui demande un temps plus long de pratique, mais s'oriente vers la découverte du milieu naturel et le simple plaisir d'être sur l'eau. Ainsi, des produits tels que les Ballades Nautiques paraissent bien adaptés à cette évolution.

Leviers d'action envisageables

Voile légère et environnement. En matière d'environnement, la FFV intègre, au niveau national, un volet environnement dans la formation de ses moniteurs et des pratiquants. Au niveau de compétences techniques du pratiquant doit correspondre un niveau de connaissances lié à l'environnement. Localement, à partir de l'application de ces formats pédagogiques fédéraux, les clubs et leurs cadres, en connaisseurs du milieu local, tentent de conceptualiser et d'adapter la sensibilité environnementale aux spécificités de leur espace de pratique. De nombreuses structures de voile légère prennent également des initiatives en faveur de l'environnement et de la sensibilisation, comme notamment des ramassages de déchets.

³⁸ Côtes d'Armor Tourisme, 2010

³⁹ Manche Tourisme, 2008

⁴⁰ Source : Agence des Aires Marines Protégées, 2009, *Sports et loisirs en mer : Référentiel pour la gestion dans les sites Natura 2000 en mer*, 220p.

Voile légère et tourisme. L'interdépendance des enjeux touristiques d'avec ceux de la voile légère donne l'occasion aux deux filières de travailler ensemble (cf. § « Enjeux économiques »). A l'échelle de la façade atlantique, le programme NEA, associant le département de la Manche, réunissait 11 partenaires, 7 régions et 5 pays, avec pour objectif un développement coordonné des activités nautiques, particulièrement du tourisme nautique dans l'Espace Atlantique. Mis en œuvre de 2004 à 2007, il est aujourd'hui poursuivi par NEA 2, « qui vise quant à lui un développement durable et coordonné de l'ensemble de la filière nautique (activités, ports de plaisance, industries, commerces et services) »⁴¹. Ces deux programmes associent naturellement les structures de voile légère du département, acteurs incontournables de la filière nautique.

⁴¹ Voir sur <http://www.nea2.eu/fr/600/00/>

3. Kayak de mer



Figure 34 : Kayaks de mer au large de Carolles (50)

(Photo : O. Abellard, 2011)

Définition

Le kayak de mer est directement issu du kayak utilisé par les Inuits depuis 4000 ans. Les peaux de phoque ont été remplacées par de nouveaux matériaux mais la forme est restée très proche de l'embarcation originelle. L'activité a été introduite en Europe par les anglais au début du 20ème siècle. De part son très faible tirant d'eau, le kayak permet de facilement longer la côte, et offre des caractéristiques adaptées à la découverte du milieu.

Descripteurs possibles de l'activité

	Côtes d'Armor	Ille-et-Vilaine	Manche	Totaux
Nombre de structures dans la zone d'étude	14	9	18	41
Nombre de licenciés par département	1024	1207	nr	nr

Tableau 7 : nombre de structures et licenciés kayak de mer dans la zone d'étude

(Sources : manche nautisme, Nautisme en Ille-et-Vilaine, Nautisme en Côtes d'Armor, FFCK 2009/2010. Conception : V. Stervinou, 2011)

En navigation, le kayak de mer offre des caractéristiques particulièrement adaptées à la découverte du milieu marin et littoral. De part son très faible tirant d'eau, un encombrement réduit et un mode de propulsion à l'énergie humaine, il permet de facilement longer les plages, la côte, y compris les falaises, passer les pointes et les caps, se glisser dans les grottes, faire des traversées jusqu'à la

totalité des îles françaises métropolitaines, découvrir les criques et les calanques, etc. Son mode de propulsion silencieux et très évolutif, est très adapté à la découverte du milieu marin, du patrimoine, de la faune et de la flore, puisque l'on peut facilement s'arrêter quelques instants pour observer, expliquer ou prendre des photos, et repartir aussitôt. Le kayak de mer se prête à des activités très variées allant de la balade d'une demi-journée, à la randonnée de plusieurs jours avec bivouac jusqu'à l'expédition au long cours en autonomie totale, tous les équipements et matériels étant stockés dans les caissons étanches.

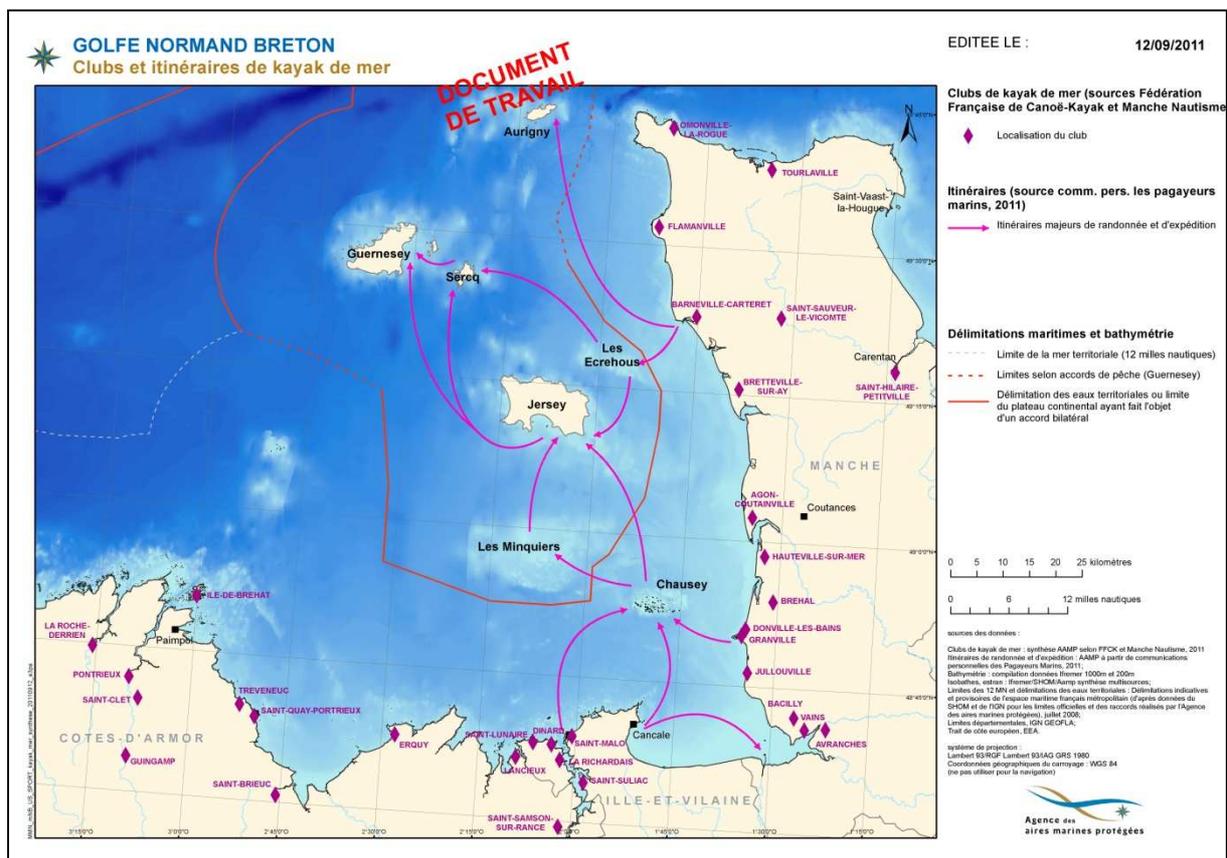


Figure 35 : activité kayak de mer dans la zone d'étude
(sources : FFCK; conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou, 2011)

Le kayak de mer est la troisième activité la plus pratiquée dans le golfe normand-breton, après la voile légère. Sur la carte de la zone d'étude, 41 structures apparaissent, mais 7 clubs non littoraux supplémentaires y pratiquent également.

Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité

La nouvelle réglementation relative au kayak de mer et à l'aviron de mer est entrée en vigueur le 15 avril 2008 : la division 240 a remplacé la division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. Elle concerne la sécurité et la prévention des pollutions.

La navigation en kayak et aviron de mer est obligatoirement diurne et peut se pratiquer seul ou en groupe.

La réglementation donne les définitions suivantes :

- Engins de plage : embarcations mues à l'énergie humaine de longueur inférieure à 4 mètres (Art 240-1.02§3) ne pouvant pas s'éloigner à plus de 300 mètres d'un abri.

- Kayaks de mer : embarcations mues à la pagaie, de longueur supérieure à 4 mètres satisfaisants aux essais de flottabilité et stabilité (Art 240-1.02 §7 et Art 240-2.09), de catégorie de conception C ou D.

Suivant l'armement emporté les kayaks de mer peuvent s'éloigner :

- à 2 milles d'un abri (Art 240-3.07) ;

- à 6 milles d'un abri (Art 240-3.08).

Pour leur sécurité, les kayakistes doivent pouvoir faire des haltes de jour et/ou de nuit (repos, repas, attente d'un changement de marée, ou d'apaisement du vent, etc.). Outre la réglementation relative à la sécurité et à la navigation, il n'existe pas de réglementation spécifique à la protection de l'environnement pour ces activités.

Eléments de rétrospective

L'activité canoë-kayak est très présente dans les trois départements concernés par la zone d'étude. Il faut cependant garder à l'esprit que ce sport se décline dans trois milieux bien distincts : l'eau calme,



Figure 36 : Kayak ponté « traditionnel »
(sources : google-images)

l'eau vive et en mer. Les deux premiers types de pratiques concernent la rivière. De fait, la plupart des clubs recensés dans le département sont dans l'intérieur des terres. Ainsi, l'Ille-et-Vilaine est le premier département français en termes d'adhérents, mais n'a qu'une structure implantée sur le littoral et pratiquant exclusivement en mer (Les Corsaires Malouins, Saint Malo). Cependant, de nombreux clubs, s'ils ont une activité majoritairement rivière, proposent également du kayak de mer, principalement entre avril et

septembre. Cette activité se décline donc plus sous une forme touristique, de ballades accompagnées, de découverte

de l'embarcation et du milieu. L'apparition et le développement récent des kayaks non-pontés insubmersibles, également appelés auto-videurs, ont permis une augmentation de l'activité des clubs, en location simple mais aussi en ballade encadrée. Ceux-ci sont effet plus maniables, plus stables et plus sécurisant que les kayaks de mer traditionnels, et donc accessibles au plus grand nombre sans pré-requis. Ces progrès technologiques sont une opportunité pour les clubs d'augmenter leur activité. Parallèlement, cela a favorisé l'autonomie des pratiquants libres, dont le nombre augmente. Cela pose des problèmes de sécurité pour certains pratiquants.



Figure 37 : Kayak auto-videur (sources : google-images)

Le kayak de mer trouve son attractivité dans le fait qu'il est un moyen privilégié de contact avec milieu marin. Que ce soit sous forme de découverte libre ou en location, de ballade encadrée, de randonnée ou d'expédition, cette dimension de moyen d'exploration prend en mer le pas sur la pratique à une fin purement sportive. L'exploitation commerciale de cette dimension trouve son

expression concrète au travers de produits touristiques tels que les Ballades Nautiques. Ce concept, initialement développé par Nautisme en Finistère, allie découverte d'un lieu d'intérêt patrimonial (naturel et/ou culturel) avec la découverte d'une pratique nautique. Etendu à toute la Bretagne par Nautisme en Bretagne, et repris dans le programme européen NEA 2, dont le département de la Manche est partie-prenante, ces Balades Nautiques sont proposées sur les littoraux des trois départements. Proposés par des clubs locaux dont les encadrants ont reçu une formation spécifique, les lieux concernés pour la zone d'étude sont, d'Ouest en Est : l'embouchure du Trieux, l'île d'Er, le cap d'Erquy (22), la Rance, les forts de la baie de Saint Malo, les Ebihens (35), la Baie du Mont Saint-Michel, l'archipel de Chausey, le havre de la Sienne et la rade de Cherbourg (50).



Logos Balades et Randonnées Nautiques



Logo du 2^{ème} programme Nautisme Espace Atlantique

Enjeux pour le kayak de mer

Enjeux Economiques

L'enjeu majeur de l'activité kayak de mer est lié au développement du tourisme littoral. L'attractivité du littoral entraîne un développement quantitatif de la demande touristique, mais s'accompagne également d'une évolution qualitative. En effet, la demande s'oriente de plus en plus vers un tourisme « vert », axé sur la nature et la découverte de l'environnement. Ainsi, l'activité est présentée et promue comme étant un support idéal pour découvrir le milieu littoral et marin, et s'inscrit parfaitement dans cette tendance. Elle présente un potentiel économique en développement pour les structures du golfe normand-breton qui la propose, notamment par le biais des Balades Nautiques.

Enjeux environnementaux

Le kayak de mer est une activité non polluante, n'impactant pas le milieu en tant que telle. En termes de dérangement pour les espèces, les impacts sont néanmoins peu connus et sujets à controverse. A ce sujet, l'enjeu environnemental majeur est que les pratiquants respectent une zone minimale dans laquelle ne pas naviguer autour des zones à enjeux, et de ne pas y débarquer. Cela implique une bonne connaissance de la réglementation et du mode de gestion de ces zones sensibles. Dans le cas d'une pratique encadrée, cela en va de la responsabilité de l'encadrant, généralement très respectueux de son milieu de pratique, et doit assurer un rôle de sensibilisation au respect de l'environnement. Concernant les pratiquants libres, il y a là un enjeu de porter à connaissance et de sensibilisation aux bonnes pratiques qui se fera de plus en plus fort si leur nombre continue d'augmenter.

Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités

Il apparaît que la pratique du kayak de mer ne rentre pas en conflit direct avec d'autres activités de loisirs ou professionnelles, ni ne génèrent de gêne particulière pour ces dernières. Dans les zones où les usages de loisirs se cumulent en des espaces relativement restreint (chenaux de navigation, abords des plages...), comme à Saint Malo par exemple, la vitesse des bateaux de plaisance ou la proximité des baigneurs peut poser certains problèmes à la navigation. La réglementation vient normalement réguler ces cohabitations, mais elle n'est pas toujours respectée, ni adaptée, et peut en cas d'excès amener à une perte de liberté.

La concertation, dans les cas avérés de cohabitation problématique, peut s'avérer un moyen de pallier un excès de réglementation, dans le but de faire se connaître et mieux se respecter les différents usagers.

Leviers d'action envisageables

Dans le domaine des sports de pleine nature, la tendance pour les bases sportives est au développement de leurs capacités à être polyvalentes et multi activités. La conception des diplômes professionnels en témoigne : le BP, qui remplace le BE, se veut plus polyvalent, décloisonnant les prérogatives d'enseignement, afin d'être en mesure de diversifier l'offre. Il y a donc là un enjeu d'adaptation pour les structures monovalentes, qui peuvent soit faire passer à leur encadrant de nouvelles formations, soit se rapprocher d'autres structures pour construire en commun des produits touristiques polyvalents. Cette démarche de collaboration entre structures est déjà à l'œuvre dans la Manche, encouragée par le Conseil Général, qui organise des rencontres entre professionnels, ainsi que par le CDOS 50, qui sort en mai 2011 une mallette destinée aux clubs sportifs, et permettre à ces derniers de se connaître.

Dans le domaine de l'environnement il existe 3 documents s'adressant aux kayakistes et intégrant des aspects environnementaux :

- charte de l'environnement kayak de Mer⁴²
- Les recommandations de Pagaieurs Marins pour le bon usage des espaces naturels marins
- La Charte du pagaieur citoyen (FFCK).

De plus, la FFCK a mis en place et diffusé dans les clubs et écoles le système des Pagaies Couleurs. Pagaies Couleurs est une méthode d'enseignement et d'évaluation du canoë-kayak et des disciplines associées qui a été créée en 1997. Son objectif est d'évaluer le niveau de chaque pratiquant grâce à un panel de couleurs et d'établir leur progression d'un niveau à l'autre dans 3 domaines : technique, sécurité, environnement ainsi que dans les trois milieux : eau vive, eau calme et mer. Cette structuration du cursus d'apprentissage de la discipline assure une progression parallèle du pratiquant dans ces trois domaines, et amène les kayakistes à bien connaître et à respecter leur milieu de pratique.

⁴² voir http://www.ckmer.org/files/siteckmer_charteenvironnement.pdf

4. Plongée scaphandre



Figure 38 : Un plongeur scaphandre du club de Coutance
(sources : P. Bigot, FFESSM, 2011)

Définition

La plongée en scaphandre autonome se pratique avec un équipement spécifique permettant de respirer de l'air dans un environnement pressurisé. Le bloc, ou bouteille, contient généralement de l'air comprimé à haute pression qui est respirable pour le plongeur, à la pression ambiante, grâce au détendeur. Le reste de l'équipement est constitué par les palmes, le masque, le tuba, la combinaison, le gilet de stabilisation et une ceinture de lestage. Le plongeur dispose par ailleurs d'instruments pour partie obligatoire suivant les niveaux qui accompagnent cet équipement, tels que le manomètre, le profondimètre, la montre, les tables, un couteau, et éventuellement un ordinateur. Il peut également être en possession d'accessoires tels qu'une lampe, un support pour écrire, un compas ou boussole, un parachute de palier, un sifflet, etc.

L'activité est gérée par la Fédération Française d'Etude et de Sports Sous-marins (FFESSM). Si la plongée scaphandre est la forme de plongée la plus courante, l'activité de la FFESSM est très diversifiée car elle prend également en charge d'autres formes de pratique telles que la nage en eaux vives, la plongée souterraine, la tir sur cible, la pêche sous-marine, la nage avec palmes, la randonnée aquatique, la biologie, la photographie et l'archéologie subaquatiques.

Descripteurs possibles de l'activité

	Côtes d'Armor	Ille-et-Vilaine	Manche	Totaux	National
Nombre de structures affiliées proposant les activités	23	26	11	60	2500
Nombre de pratiquants licenciés par département	1412	2481	1114	5007	150 000

Tableau 8 : clubs et pratiquants dans le golfe normand-breton

(Sources : FFESSM 2009/2010, conception : V. Stervinou, 2011)

Avec 61 clubs et plus de 5000 licenciés au total pour les trois départements, la plongée est la seconde activité nautique de loisir en termes de structures et de pratiquants après la voile légère (si l'on tient compte de structures de voile légère non-littorales). Dans le golfe normand-breton comme à échelle nationale, la forme de plongée la plus pratiquée est la plongée en scaphandre autonome, autrement dit la plongée en bouteilles. On y retrouve également, de façon moins importante, la pêche sous-marine, la nage avec palmes (plus axée sur la compétition), la randonnée aquatique (loisir), la biologie, la photographie et l'archéologie subaquatiques. Au contraire, certaines formes de plongée en sont absentes, telles que la nage en eaux vives, la plongée souterraine, le tir sur cible, le fit' palme (palme gymnique)...

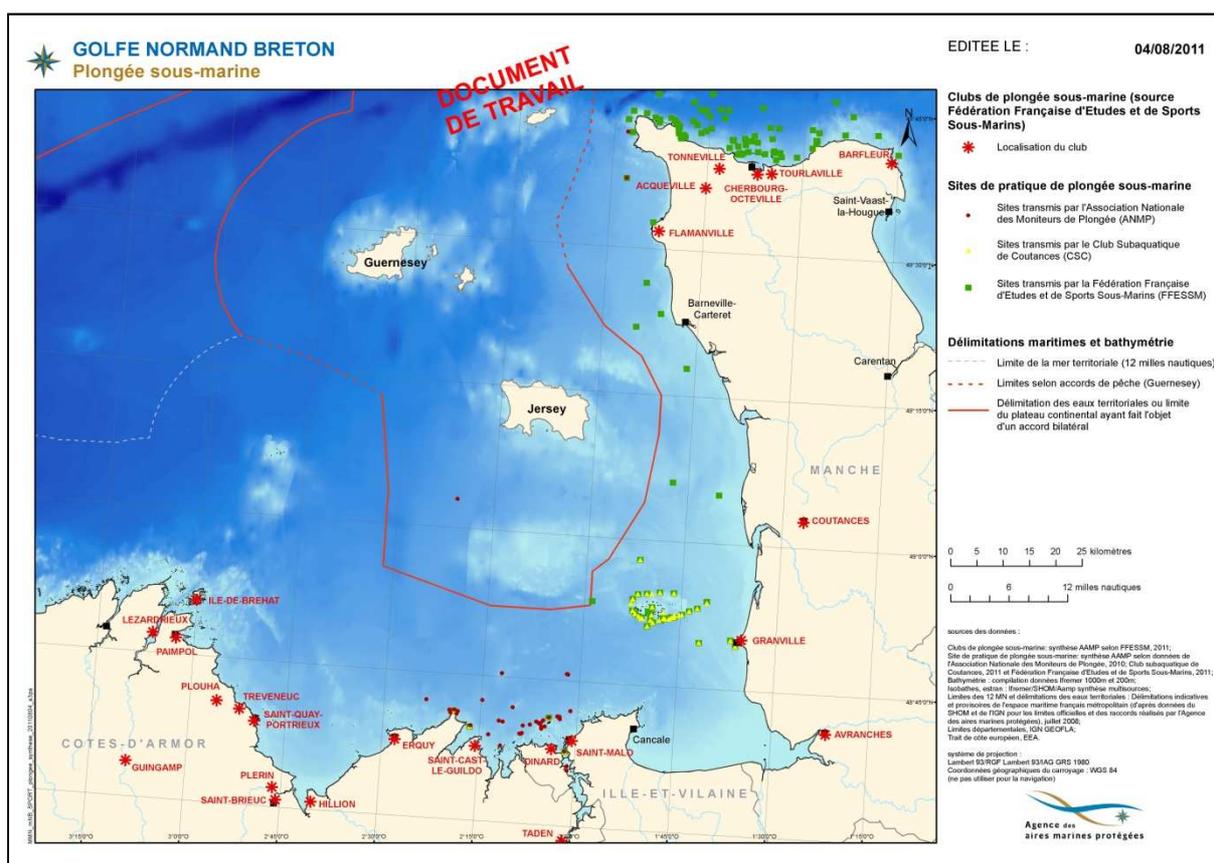


Figure 39 : l'activité plongée scaphandre dans le golfe normand breton

(Sources : FFESSM, AAMP ; conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou, 2011)

Avertissement : carte incomplète. Les structures à l'Est du Cap Fréhel n'ont pas été sollicitées pour fournir des informations.

Toutes les associations possèdent au moins un bateau, parfois deux. Certaines associations sont inféodées à un port : Cherbourg pour CNP et ASAM, Omonville-la-Rogue pour AS Areva et Hague marine, Diélette pour Hague sud plongée, Granville pour l'Hippocampe. Cela ne les empêche pas d'avoir un rayon d'action parfois important ; ainsi le CNP se rend une ou deux fois par an dans les îles anglo-normandes (Sercq ou Aurigny). Les autres clubs, possédant des pneumatiques pouvant être tractés, peuvent partir de différents endroits de la côte.

De la même façon, de nombreux clubs bretons ou manchois ne sont pas installés sur le littoral et n'apparaissent pas sur cette carte, mais pratiquent leur activité sur le secteur d'étude, principalement au printemps et en été.

Certaines activités pratiquées dans les clubs départementaux sont facilement quantifiables : nage avec palmes et plongée scaphandre. Concernant les clubs hors départementaux ou les individuels, utilisant leurs propres moyens, nous savons que la plongée scaphandre est pratiquée mais nous ne savons pas dans quelle proportion.

Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité

La plongée, activité se pratiquant « en environnement spécifique », est parmi les activités de loisirs les plus réglementées. La réglementation existante a été essentiellement édictée pour assurer le mieux possible le respect des consignes de sécurité relatives à cette activité au sein des établissements d'Activités Physiques et Sportives (associations, structures commerciales ou travailleurs indépendants). Hors de ces Etablissements, l'activité est libre et non subordonnée à la réglementation ci-dessous. La pratique de la plongée à l'air est notamment soumise aux articles A322-71 à A322-87 et annexes III-14 à III-17 du Code du Sport (règles techniques et de sécurité dans les établissements organisant la plongée à l'air). Concernant la plongée aux mélanges, elle est soumise aux articles A322-88 à A322-115 et annexes III-18 à III-20b du même code (règles techniques et de sécurité dans les établissements organisant la plongée aux mélanges autres que l'air).

Outre cette réglementation relative à la sécurité des plongeurs, la pratique de la plongée ne connaît *a priori* aucune restriction d'utilisation du domaine public maritime (DPM), cette activité se pratiquant librement à l'intérieur de la colonne d'eau. En revanche, l'accès aux sites et installations peut être localement réglementé, notamment avec la mise en place d'un zonage ou de bouées d'amarrages spécifiques aux bateaux de plongée (ces bouées devant avoir fait l'objet d'une demande d'autorisation d'occupation temporaire du DPM).

En outre, elle est réglementée par une interdiction de prélèvements biologiques sans autorisation préalable des Affaires Maritimes.

La protection du patrimoine sous marin est réglementée et gérée par la DRASM (Direction des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous Marine).

La plongée scaphandre loisir ne peut être confondue avec la plongée scaphandre professionnelle, leur législation et ministère de référence étant différenciés.

Eléments de rétrospective

Apparue à la fin des années 40, la plongée sous marine a été longtemps une affaire un peu intimiste de férus qui officiaient au sein de clubs. Elle a connue un boom à la fin des années 80 du fait de l'effet Grand bleu et sans doute aussi grâce à l'apparition de matériels plus adaptés à la plongée praticable par le plus grand nombre. Depuis les années 90 la demande locale et touristique s'est

nettement développée et a permis à quelques structures à caractère professionnel d'organiser l'accueil sportif, touristique, scolaire et social. Les clubs ont aussi vu affluer la demande de formation et d'organisation de sorties.

Au cours des années 2000 le nombre de licenciés s'effritait doucement dans le secteur d'étude comme au niveau national. Depuis 2009 la tendance semble s'inverser. Cependant, l'augmentation du nombre de plongeurs dans le golfe normand-breton est limitée par des conditions de plongées complexes, une météo pas toujours engageante, mais aussi par un nombre limité de moniteurs, l'investissement que représente l'achat d'un bateau pour les structures et un nombre de places limité à bord de ceux-ci.

La plongée sous marine scaphandre a longtemps eu une orientation technique des savoirs à acquérir pour pratiquer, avec un schéma répétitif des usages pratiqués en piscine tout au long de l'année. Les plongeurs ne se souciaient pas ou peu de l'impact de leur pratique sur le milieu lorsqu'ils se posaient à genou sur les fonds ou de leurs coups de palmes. Cependant, la FFESSM créée dans les années 70 la commission nationale biologie subaquatique, affirmant par là sa volonté de participer à la connaissance du milieu dans lequel elle évolue. Elle est devenue il y a quelques années la Commission Environnement et Biologie Subaquatique. C'est à ce jour la deuxième commission la plus active par le nombre de brevets attribués. Elle se décline en commissions régionales et départementales (Combio 50, 35 et 22 par exemple).

Éléments de prospective

La plongée scaphandre est de plus en plus accessible à tous ou cherche à l'être. La FFESSM tente de développer la plongée enfant et la plongée pour handicapés. Le vieillissement constaté dans la population des plongeurs mais aussi chez les encadrants de la pratique est cité comme sujet d'inquiétude par les responsables fédéraux interrogés.

Il est possible, mais pas certain, que la technologie influence la plongée future. Le nitrox, air suroxygéné progresse doucement. L'utilisation des recycleurs, qui en est encore aux balbutiements, peut également, si elle se développe, changer la façon de pratiquer la plongée scaphandre (plongées plus longues, temps de palier diminués, plus silencieux, absence de bulles...)

Le respect de l'environnement, et accessoirement la connaissance de la vie marine, est devenu un élément fort pour la FFESSM, depuis le Grenelle de l'environnement et celui de la mer. Cependant, les plongeurs naturalistes étaient à l'œuvre bien avant cette « officialisation ». Il faut noter que depuis 2011 tous les brevets du niveau 1 au niveau 4 comportent une sensibilisation à l'environnement.

Enjeux pour la plongée

Enjeux Economiques

Bien que le golfe normand-breton soit reconnu dans le milieu de la plongée scaphandre comme un espace de pratique particulièrement riche et intéressant, ce dernier présente également des caractéristiques physiques marines contraignantes pour la pratique. La météo et surtout les grands marnages de la côte ouest cotentin imposent des conditions qui la restreignent. Ainsi, bien qu'elle

existe, notamment en Bretagne, l'activité commerciale autour de la pratique ne présente pas une marge de développement importante.

Cependant, même si l'activité de plongée loisir ne représente pas grand-chose dans l'économie du territoire, elle est le fait d'une petite niche d'emplois et génère des retombées sur les activités périphériques : magasins, chantiers, restauration et hôtellerie...

Elle fait partie intégrante dans la vie collective de l'offre sportive et touristique locale pour la Bretagne, et dans une moindre mesure pour la Manche.

Enjeux environnementaux

Les plongeurs, notamment scaphandre, en contact régulier et prolongé avec le milieu subaquatique, sont des observateurs privilégiés des fonds marins. De ce fait, ils revendiquent l'exercice une veille écologique sur le milieu, et peuvent effectivement se révéler des personnes ressource afin de collecter des informations sur la faune et la flore sous-marine. C'est dans ce but qu'a été imaginé puis concrétisé le projet DORIS par la Commission Nationale Environnement et Biologie Subaquatique de la FFESSM. Cet outil web a pour objectif de permettre à chaque plongeur qui le souhaite de pouvoir identifier les espèces qu'il rencontre, grâce aux plongeurs qui documentent le site. Par les observations qu'il recueille, cet outil permet une collecte importante de données et un suivi des espèces à échelle nationale, de diffuser de l'information, ainsi que d'associer un grand nombre de plongeurs à la construction de connaissances.

A l'échelle du golfe normand-breton, un projet de sciences participatives est à l'étude dans le cadre de la création du futur parc marin, en vertu d'un partenariat FFESSM/AAMP/SyMEL/CdL et qui concerne l'archipel de Chausey.

Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités

Avec la pêche plaisance. Les plongeurs rapportent quelques problèmes de conflits d'usage de l'espace nautique avec les pêcheurs plaisanciers quant au respect ou à l'ignorance de la signification du pavillon Alpha (signalant la présence du ou des plongeurs dans un rayon de 100 mètres, invitant à la prudence). En effet, plongeurs et pêcheurs recherchent des sites riches en poissons, et entrent de fait souvent en interaction. Au-delà de l'inconfort lié au bruit des moteurs, cela peut poser de graves problèmes de sécurité pour les plongeurs. Face à ces problèmes de sécurité, les plongeurs sont ponctuellement contraints à délaisser certains sites, par exemple à Chausey. Les sites à épaves sont des exemples de convergence de ces activités. Des situations conflictuelles dues à la présence d'un des acteurs présent sur le site avant l'autre peuvent alors survenir. Quelques règles d'usage pourraient être définies sachant que la présence des plongeurs est limitée à 1heure, voire 1h30 sur les sites au moment de l'étalement de marée, et que les épaves ne sont généralement plongées que par faible coefficient.

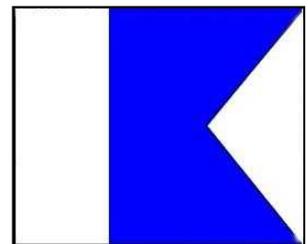


Figure 40 : Pavillon Alpha
(Sources : google-image, 2011)

Avec la plongée. Les sites de plongée peuvent être brigüés par plusieurs centres de plongée au même moment (horaire de marée oblige), voire par des individuels, surtout les grands week-ends de printemps. Cela pénalise les unités les plus grosses et les moins rapides qui arrivent pour constater l'occupation du lieu et ce après un temps de trajet conséquent parfois. Une négociation en amont

entre clubs, voire au départ de la cale entre embarcations pourrait régler le problème de surfréquentation des sites.

Avec les transports maritimes. Des vitesses excessives et le non respect du pavillon Alpha rendent ces embarcations problématiques pour les plongeurs. Cependant, à Saint Malo, les choses semblent avoir un peu changé depuis 4 ans et ils se détournent.

Autour des cales d'accès. Les plongeurs, au mêmes titres que les autres usagers des cales d'accès au DPM, participent de l'encombrement des cales (stationnement longue-durée de bateaux, matériels, palanquées se mettant à l'eau, pique nique ou barbecue, usage abusif des parkings privés périphériques...), interdisant l'accès à d'autres usagers, voire aux pompiers. Ces infrastructures sont sources de situations conflictuelles, notamment lors des week-ends de beau temps ou prolongés et l'été.

Ces problématiques remontent au niveau des élus locaux voir départementaux. Ils peuvent être résolus de façon simple par une interdiction d'usage de mise à l'eau des plongeurs à partir de la cale (exemple : cale de la Passagère sur la Rance). Ils peuvent être aménagés par l'adoption d'une charte consensuelle sur la bonne pratique (charte de Ploumanac'h, charte de la cale de Jouvente sur la Rance). Ces exemples de conventionnement et d'aménagement de lieux d'accès à la mer permettent d'améliorer leur usage collectif et de diminuer les conflits. Il faudrait donc réfléchir à une généralisation de ce type de gestion des cales d'accès.

Avec la plaisance. Là aussi, la prise en compte par les plaisanciers à voile du pavillon Alpha est parfois peu respectée. Le problème se pose notamment lors des régates, lorsque les marques de parcours coïncident avec des sites de plongée. Les plongeurs déplorent un manque de communication entre les clubs organisateurs de régates et leurs structures concernant l'emplacement des parcours. Instaurer un meilleur relais de l'information pourrait pallier certains de ces problèmes.

5. Pêche sous-marine



Figure 41 : pêcheur sous-marin en Bretagne

(Photo : T. Abiven, 2010)

Définition

La pêche sous marine consiste en la capture des animaux marins par quelque procédé que ce soit en action de nage ou de plongée.

La pêche sous-marine (souvent appelée chasse sous-marine) peut être pratiquée à partir d'un bateau ou depuis la côte. Elle consiste à capturer les poissons, mollusques et crustacés en apnée. On pratique cette activité avec un ensemble palmes, masque et tuba, une combinaison, une ceinture de plombs, une bouée avec un pavillon alpha ou une croix de Saint André pour signaler sa présence et un fusil ou une arbalète si l'on cible le poisson. Les crustacés doivent être attrapés à la main.

Seule forme de pêche où le pêcheur choisi visuellement sa prise, c'est une activité sélective. En effet, la pêche sous-marine cible les espèces et individus de grande taille. Les espèces recherchées par les pêcheurs sous-marins sont en général les araignées, les lieus, les vielles, les bars (loups), les dorades, les congres, les corbs, les sars, etc.

Selon l'étude BVA/Ifremer réalisée en 2005, seulement 7% des pêcheurs de loisir pratiquent la pêche sous-marine. C'est donc une activité de loisir dont la pratique est relativement faible.

Dans le golfe Normand Breton, on peut distinguer 3 niveaux de pratique :

- **occasionnelle** : ces personnes utilisent la pêche sous-marine lors de la saison de la coquille St Jacques ou des araignées. Il s'agit de la majorité des pratiquants.
- **régulière** : ces personnes sortent 1 à 2 fois par mois en période estivale (mai à septembre).
- **assidue** : ces personnes sont des passionnés et réalisent plus de 20 sorties toute l'année.

Descripteurs possibles de l'activité

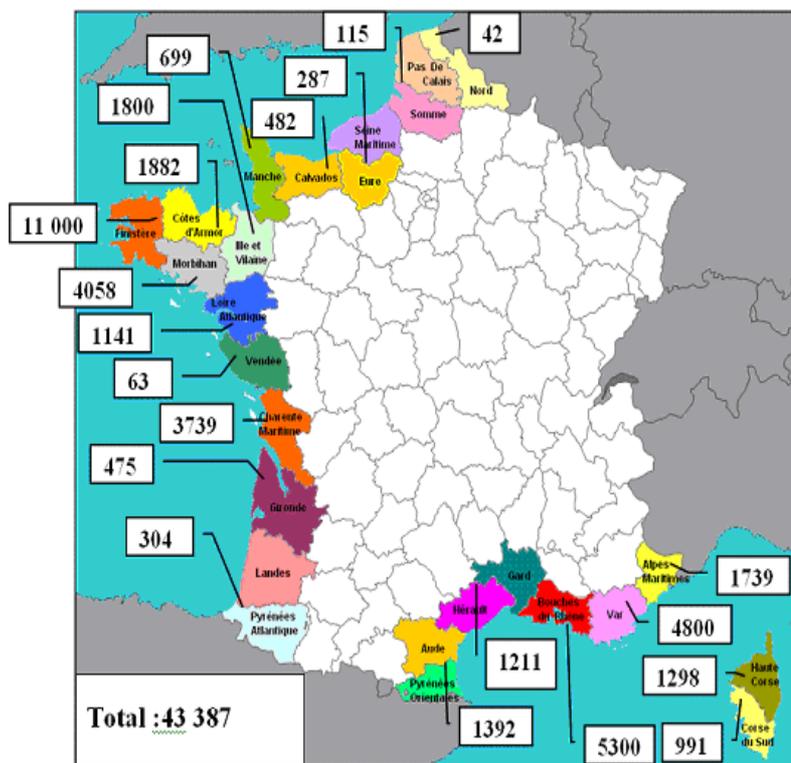


Figure 42 : nombre de pratiquants identifiés par la déclaration auprès des AFFMAR ; 2008

n'exercent pas leur droit de pêche, la plongée scaphandre et la pêche sous-marine étant deux activités bien distinctes :

- Manche : 12 clubs, dont 2 enseignent l'apnée et la pêche sous-marine, 1114 licenciés en 2010
- Ille et Vilaine : 27 clubs, dont 11 enseignent l'apnée et la pêche sous-marine, 2481 licenciés en 2009
- Cotes d'Armor : 22 clubs dont 6 enseignent l'apnée et la pêche sous-marine, 1412 licenciés en 2009

Enfin, il faut adjoindre à ces chiffres un nombre indéterminé de pratiquants non déclarés et non affiliés, le plus souvent occasionnels.

Ainsi, on peut évaluer selon les cadres fédéraux le nombre total de pratiquants sur la zone allant de 10 à 12 000 personnes environ. L'historique des déclarations et des licences montre une stabilité du nombre de ces pratiquants ces dernières années.

Le dénombrement de l'activité reste assez difficile faute de moyens statistiques adaptés.

Jusqu'en 2008, la pratique de la pêche sous-marine nécessitait une autorisation administrative, ce qui permettait d'évaluer le nombre de pratiquants. En 2008, on dénombrait (fig 1):

- Manche : 699
- Ille et Vilaine : 1800
- Cotes d'Armor : 1882

Soit 4381 personnes ayant fait une demande d'autorisation de pêche à la préfecture maritime.

A ces chiffres il faut ajouter toutes les personnes disposant d'une licence FFESSM qui fait office d'autorisation de pêche (avant 2008), sachant que tous

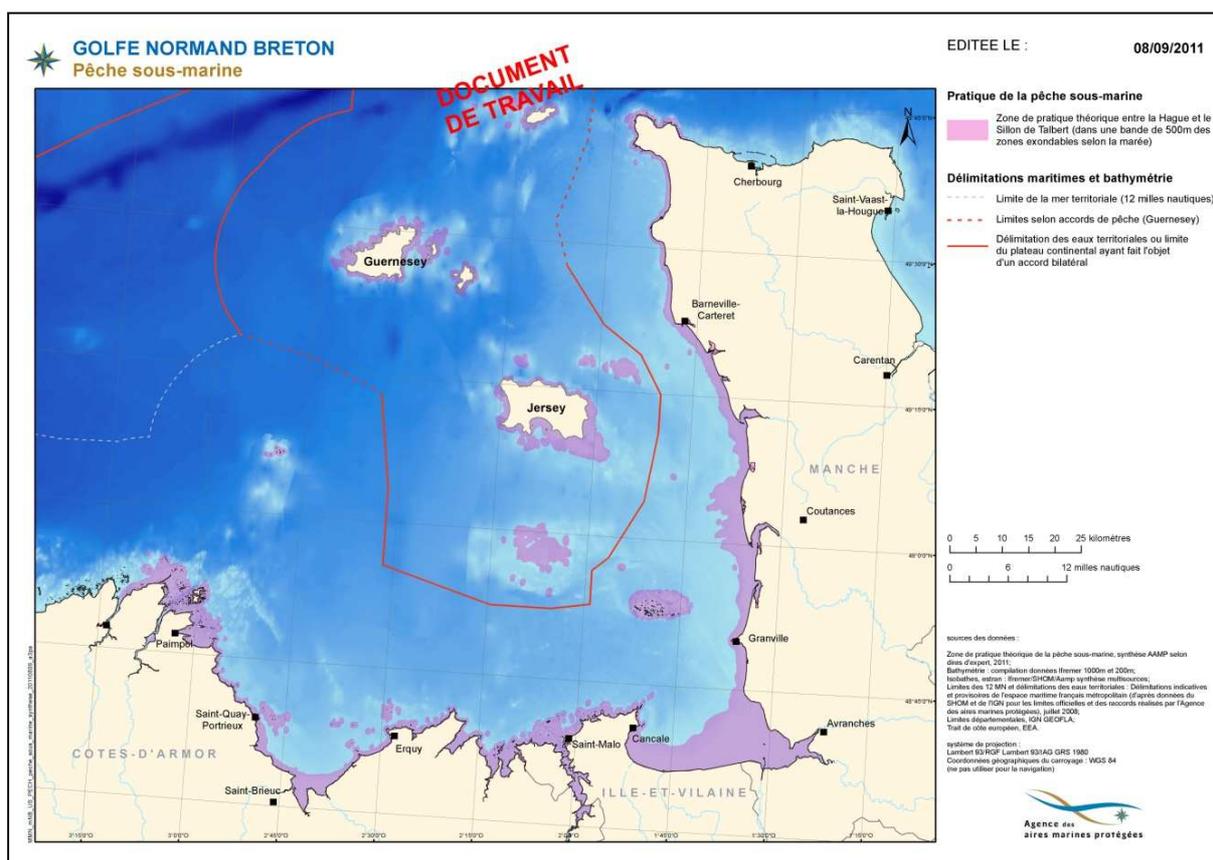


Figure 43 : l'activité pêche sous-marine dans le golfe normand-breton
 (Sources : Tanguy Le Goff, FFESSM/FCSMP, AAMP; conception/réalisation : AAMP, V. Stervino 2011)

La pêche sous-marine se pratique sur l'ensemble de la zone sans exception. La grande majorité des sorties étant réalisées à la palme depuis la côte. On peut considérer qu'une bande littorale de 300 m est entièrement couverte par les pêcheurs du bord. Les pêcheurs en bateau ou en kayak de mer peuvent eux accéder à toutes les zones dans une bande de 6 miles de la côte en se concentrant sur les zones rocheuses ou peu profondes (Chausey, roches de Saint- Malo, les Ecrehous...)

Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité

Cette activité est soumise à une réglementation générale et parfois locale. La Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-marins (FFESSM). Elle est membre du Conseil Interfédéral des Sports Nautiques (CISN). Depuis le 11 juin 2010, la FFESSM n'est plus délégataire de l'activité PSM, car elle a décidé de ne plus organiser de compétition de PSM. La délégation n'est cependant accordée encore à aucune fédération.

Deux autres organismes non agréés représentent également les pêcheurs sous-marins : la Fédération Nautique de Pêche Sportive en Apnée (FNPSA, deux clubs dans la manche, aucun dans les deux départements breton) et la Fédération Chasse Sous-Marine Passion (FCSMP). Au sein du Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche (MAAP), la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA) veille également à l'application de la réglementation de l'exercice de la pêche de loisir et organise, en liaison avec les autres directions, le contrôle et la surveillance des zones de pêche.

Au niveau régional, le préfet de région est compétent en matière de réglementation et de police des pêches. Il délègue sa compétence aux directions régionales des affaires maritimes pour prendre des mesures coercitives plus contraignantes (compétence élargie à la réglementation des pêches). Les services déconcentrés des Affaires Maritimes attribuaient auparavant les autorisations aux pêcheurs sous-marins non affiliés à une fédération sportive agréée pour la pratique de cette activité. Depuis 2008, dans le cadre de la simplification administrative, la pratique de la pêche sous-marine n'est plus soumise à autorisation ou licence.

Le pêcheur sous-marin reste cependant soumis à une obligation de souscription à une assurance en responsabilité civile, et doit être en mesure de la présenter en cas de contrôle.

Eléments de rétrospective

Globalement, peu de données existent sur la chasse sous-marine, très peu d'études ont été réalisées sur cette activité en particulier. Les études scientifiques et les informations disponibles tendent à dire que la pêche sous-marine ne constitue qu'une faible proportion des prélèvements halieutiques comparés aux prélèvements des autres types de pêche de loisir et de la pêche professionnelle.

Selon l'enquête Ifremer-BVA réalisée entre 2005 et 2009, on estime à 2,45 millions (+/- 0,15 millions) le nombre de personnes âgées de 15 ans et plus qui ont pratiqué la pêche de loisir en mer (France et Dom). Au sein de ces estimations, la pêche sous-marine représente environ 7% de la pêche loisir (soit environ 172 000 pratiquants) dont 5% chassent du bord et 2% en bateau.

Cette enquête renseigne également sur la part du prélèvement dû à la pêche de loisir et les types de prises (fig. 47). En moyenne, on estime sur la base des deux enquêtes, qu'un pêcheur récréatif français en mer prélève environ 10 kg de poisson par an. Le bar se démarque comme l'espèce la plus recherchée (19 % des prises) pour un prélèvement global estimé à 5 600 t. (+/-2 000). Le maquereau (12% des prises) est la seconde espèce la plus pêchée avec un prélèvement global estimé à 3 600 t. (+/-1 600). Viennent ensuite le lieu avec un prélèvement global estimé à 3 500 t. (+/- 2 500), la daurade avec un prélèvement global estimé à 2 000 t. (+/- 960) et le sar avec un prélèvement global estimé à 840 (+/- 160). Les cinq premières espèces pêchées représentent ainsi un prélèvement total de 15 540 t.

Ainsi, nous prenons en compte l'ensemble des pêcheurs de poissons potentiels (2,450 millions de pêcheurs). Nous obtenons ainsi un poids moyen capturé par an et par pêcheur de 6,3 kg.

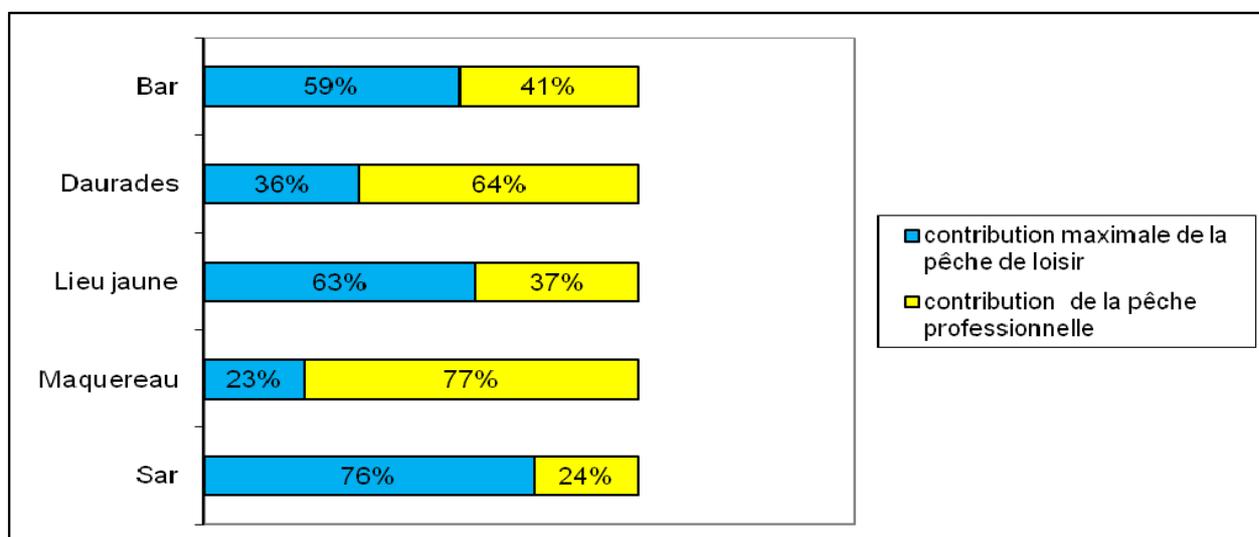


Figure 44 : Contribution de la pêche professionnelle et de la pêche de loisir (sources BVA/Ifremer, 2010)

Enjeux pour la pêche sous-marine

Enjeux environnementaux

Développer une pêche responsable. La pêche sous-marine est une des seules techniques de pêche récréative où chaque cible est sélectionnée individuellement. Par conséquent cette activité n'induit pas de captures accidentelles. La FCSMP et FFESSM sont cosignataires en 2009 de la charte éco responsable (lien en bibliographie) qui affirme ce principe et dont chaque signataire doit être le garant dans sa pratique.

Pérennité des ressources. La pérennité des ressources, et notamment des espèces citées plus haut, est une des préoccupations majeures des pêcheurs sous-marins. Au même titre que pour toutes les autres formes de pêche, qu'elles soient de loisir ou professionnelle, les prélèvements de la pêche sous-marine sur la ressource, conformément à ses principes de pêche responsable, doivent s'effectuer de façon à assurer son renouvellement. Les pêcheurs sous-marins sont prêts à s'adapter aux mesures qui garantiront la pérennité de la ressource, sans exclure l'instauration de réserves totales de pêche, à condition que ces mesures s'appliquent de façon équitable à toutes les formes de pêche loisir et professionnel.

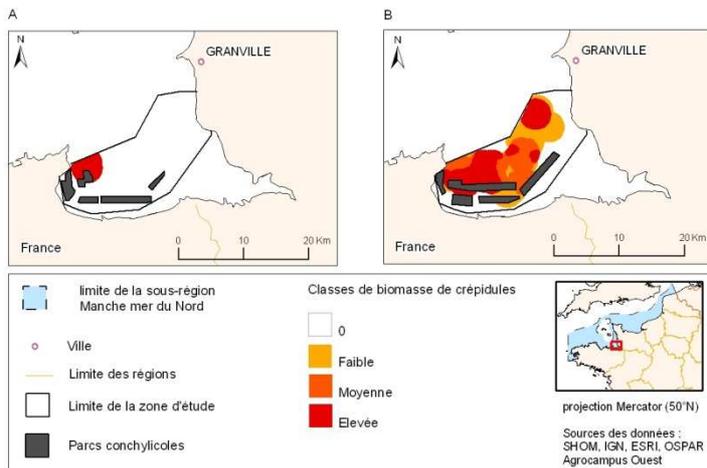


Figure 45 : Carte des biomasses de crépidule en 1978-1979 (A) et en 2003-2004 (sources : kostecky, 2010)

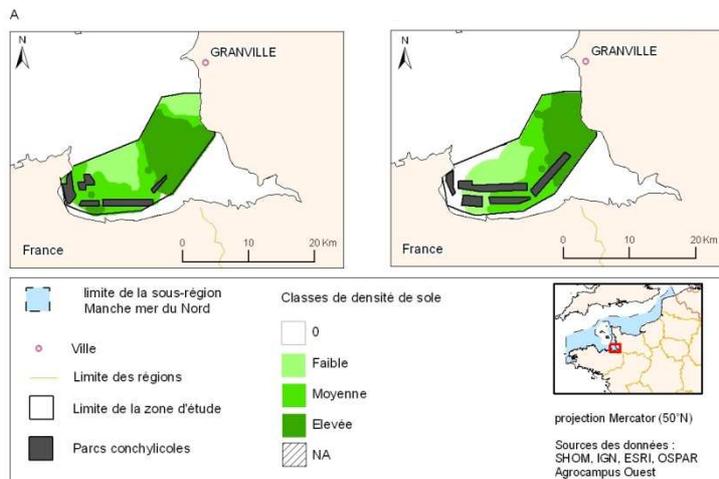


Figure 46 : Carte des densités de sole en 1979-1980 (A) et en 2008 (B) (sources : Kostecky, 2010)

Prolifération des crépidules. La présence de plus en plus importante des crépidules, notamment sur les fonds de la baie de Saint-Brieuc et du Mont Saint-Michel induit des modifications sur les secteurs colonisés (Ifremer). Les préoccupations des pêcheurs sous-marins quant à ce phénomène sont liées aux changements que cela peut impliquer pour le milieu et dans le comportement des espèces recherchées, aux éventuelles modifications dans la chaîne alimentaire normale, et donc au risque d'épuisement de certaines espèces, au premier rang desquelles les poissons plats. D'après l'étude de Kostecky sur la baie de Mont Saint-Michel (2010), il apparaît en effet que la présence de sole recule là où les crépidules progressent. Il se pourrait donc que ces dernières soient un des paramètres de la réduction de la distribution spatiale et de densité des soles dans ce secteur.

Prolifération des algues vertes. Les algues vertes et leur prolifération sont un autre sujet de préoccupation des pêcheurs sous-marins car une trop forte densité peut rendre le milieu impraticable. Ce phénomène, lorsqu'il se produit (période estivale), conduit donc à une réduction de l'espace de pratique. Au sein de la zone d'étude, ce phénomène est à ce jour récurrent dans les Côtes d'Armor, et notamment en baie de Saint-Brieuc.

Augmentation du taux de PCB dans les poissons et les crustacés. Les interdictions de pêche de certaines espèces dans la baie de Seine risquent d'apparaître sur les côtes du golf normand-breton. Les préoccupations concernent surtout la santé de nos familles qui ingèrent très régulièrement les produits de la PSM.

Veille environnementale. Les pêcheurs sous-marins estiment jouer un rôle de sentinelle de l'environnement et se proposent d'aider à renseigner les scientifiques sur différents éléments :

- Engins "fantômes" qui continuent à pêcher (casiers et filets perdus) ; des améliorations peuvent être apportées (fenêtre latérale ou paroi putrescible sur les casiers)
- Extension ou réduction des champs de zostères ou d'algues
- dénombrements divers

Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités

Equité des pratiques. Pêcheurs à la ligne, pêcheurs à pied, pêcheurs sous marins sont confrontés à des réglementations différentes aussi bien nationales que locales. Les plaisanciers s'y perdent. Une harmonisation de l'ensemble de ces règles serait souhaitable (ex : quotas araignées, coquillages). De même, il serait souhaitable que la réglementation s'applique de façon égale par zone géographique, sans distinction de pratique, et que toute forme de pêche soit soumise aux mêmes quotas, limitations ou interdictions.

Equité des règles. Les propositions de protection de la ressource (rehausse des tailles minimales, quota par espèce, interdictions en période de reproduction, protection des frayères...) doivent être appliquées à tous (plaisanciers et professionnels). Cependant lors des dernières réunions du groupe de travail sur la ressource engagés par le Grenelle de la mer, les professionnels ont affichés qu'ils ne sont prêts à aucune remise en cause de leur acquis (pêches sur les frayères en particulier). Les pêcheurs sous marins et tous les pêcheurs plaisanciers expriment donc leurs plus grandes craintes quand à l'équité de traitement face à l'enjeu de préservation des ressources, alors qu'ils ne représentent qu'une part minime de prélèvement pour la grande majorité des espèces.

Connaissance de la pratique. Etude et suivi de la fréquentation : il y a un intérêt évident à connaître la fréquence et l'intensité de l'activité et d'avoir une typologie des pratiques de pêche. Les acteurs de la pêche sous-marine sont prêts à s'engager en ce sens et à réfléchir à une méthodologie de collecte de données.

Rétablir une image éco-responsable de la pêche sous marine. Le pêcheur sous marin souffre généralement d'une image peu flatteuse auprès du grand public. Les pêcheurs sous-marins souhaitent changer cette perception négative en agissant sur leur image, afin de rétablir la réalité de cette pratique en soulignant ses vraies valeurs :

- Sportivité nécessitant un entraînement continu
- Conditions de pratique souvent difficiles: profondeur, clarté, froid, mer ...
- Connaissance du milieu
- Sélectivité et préservation de la ressource

Les pratiquants sont en grande majorité avant tout des sportifs amoureux de la mer, responsables et fiers de pratiquer ce sport. Il faut convaincre les autres plaisanciers de la dimension éco-responsable de cette forme de pêche, mais aussi toucher un plus large public.

Sécurité des plaisanciers en mer. Régulièrement, les plaisanciers en mer (bateaux à moteur, jet ski, voiliers et kayaks) ne respectent pas la signalisation des drapeaux ou des bouées et passent bien en deçà de la limite des 100m imposé par le pavillon Alpha, menaçant directement la sécurité des plongeurs. En France, on déplore chaque année plusieurs accidents, et parfois des décès. Il est important de restaurer le caractère impératif du respect de cette signalisation, et de la faire respecter. Des actions de communications vers les autres plaisanciers seraient souhaitables pour progresser en ce sens.

Enjeux liés au maintien de la pratique

La pêche sous-marine est plutôt une pratique individualiste réalisée en comités restreints de 3 ou 4 personnes maximum. En effet, cette forme de pêche nécessite beaucoup de calme et peu de perturbations. De ce fait, les fédérations éprouvent naturellement des difficultés à fédérer les pratiquants. Or, les structures fédérales sont des lieux d'apprentissage où il est donné au pratiquant d'acquérir non seulement de la technique mais aussi des connaissances sur le milieu de pratique et la manière d'y prélever de façon responsable. Sans remettre en cause la dimension individualiste de ce sport, les fédérations de PSM souhaitent maintenir et développer leurs efforts pour fédérer les pratiquants afin de leur proposer une formation *ad hoc* et ainsi assurer le maintien de la ressource, et par conséquent de la pratique.

6. Kitesurf



Figure 47 : Kitesurf aux Sables d'Or, côte de Penthièvre (22).

Photo : V. Stervinou, 2011

Définition

Le kit surf est la branche nautique des glisses aérotractées et est déléguée à la Fédération Française de Vol Libre (FFVL). Le pratiquant se tient en équilibre dynamique sur sa planche, la propulsion étant assurée par une aile aérotractrice. L'aile est reliée au pratiquant par des lignes et une barre de pilotage. Le pratiquant est également équipé d'un harnais pour répercuter les efforts de traction et provoquer le déplacement. La pratique du kitesurf est récente. Elle apparaît sur le territoire français en 1997. Le kitesurf peut se pratiquer sur les espaces littoraux mais aussi sur les étangs et lagunes intérieurs. Les sites lagunaires peuvent d'ailleurs être particulièrement fréquentés, car ils offrent des avantages notamment par leurs faibles profondeurs, ce qui permet aux kitesurfeurs de revenir à leur point de départ durant la période d'apprentissage.

Le kitesurf présente la particularité d'être un sport occupant un espace de pratique mixte, à la fois terrestre (pour gréer et s'entraîner), nautique (glisse) et aérien (tirant d'air de l'aile).

Descripteurs possibles de l'activité

Comme les autres pratiques de glisse (surf, windsurf) le kite s'est développé de façon libre et autonome, en dehors des structures. Bien que la FFVL enregistre chaque année une nette augmentation des licenciés depuis 2003 (date de la délégation de l'activité), la pratique libre se développe tout autant parallèlement. Dans la zone d'étude, on recense 5 structures dédiées à l'activité sur 4 sites (voir carte). Toutes ces structures sont des organismes à but lucratif (OBL) mais bénéficient de l'affiliation FFVL. L'ensemble des licences de kite sur la zone représente un total d'environ 250 personnes, dont presque un tiers en Ille-et-Vilaine. Cependant, ces chiffres sont plus représentatifs du fait que la majorité des kiteurs ne sont pas fédérés que significatifs du niveau de

fréquentation de la pratique. Au niveau national, on estime à 30 000 le nombre total de kite surfeurs. Si l'on reporte ce chiffre au nombre de licenciés (12765 en 2009), on obtient un rapport légèrement inférieur à 1 licencié pour 3 pratiquants.

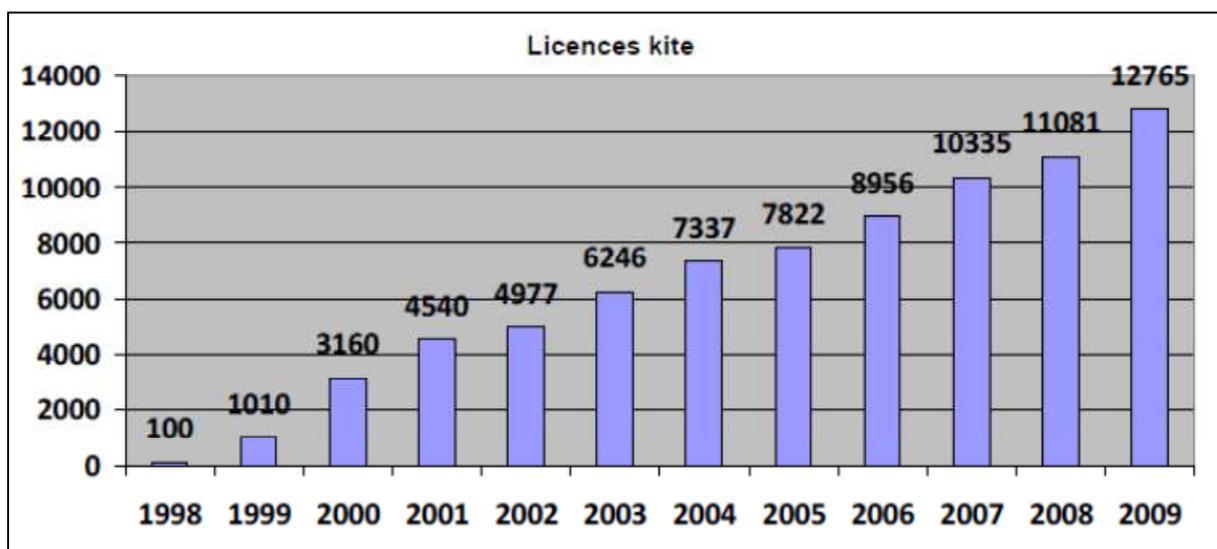


Figure 48 : évolution des licences kite au sein de la FFVL
(Sources : Pôle Ressources National Sports de Nature, 2011)

Aucune étude précise de la pratique du kitesurf n'est disponible concernant le golfe normand breton, mais si l'on s'en tient aux proportions nationales, il y aurait environ 750 kites pratiquants réguliers dans la zone d'étude.

Ces chiffres ne sont néanmoins que des estimations à prendre avec précautions, d'autant que certains sites réputés, comme Siouville (50) ou Saint-Jacut-de-la-Mer (35) peuvent attirer des pratiquants d'autres départements.

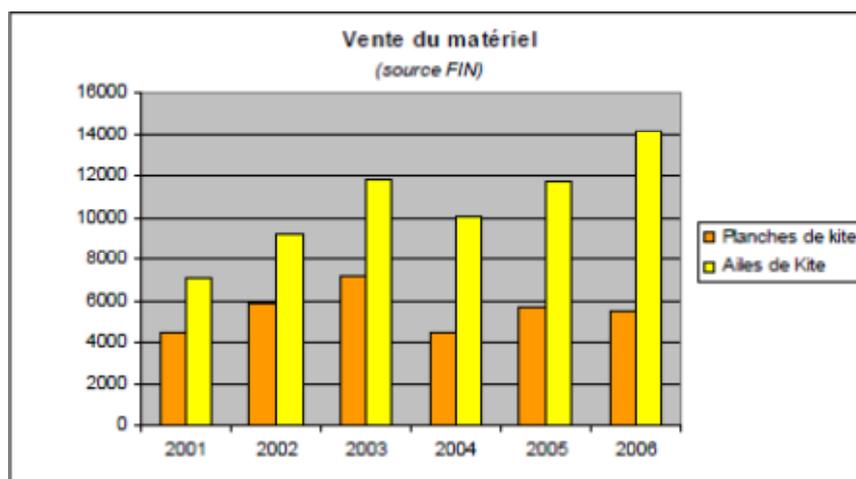


Figure 49 : Evolution nationale des ventes de matériel de kitesurf ,2001-2006.
(Sources : FIN, Pôle Ressources National Sports de Nature, 2011)

Malgré le manque de données fiable sur le nombre de pratiquants, les indicateurs disponibles attestent d'une augmentation de cette pratique sportive, que ce soit dans les clubs et écoles ou dans le domaine de la fabrication et de la vente du matériel, comme le montre cette figure.

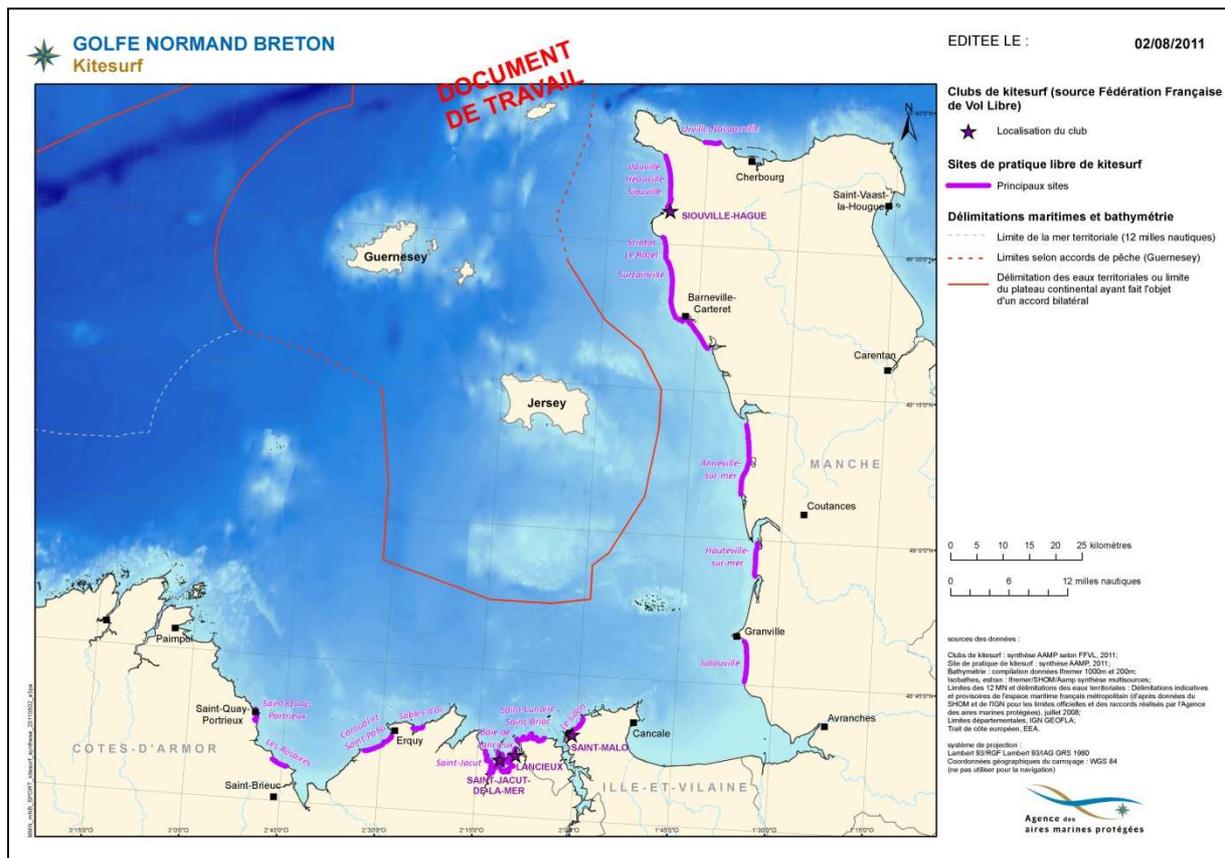


Figure 50 : l'activité kitesurf dans le golfe normand-breton
(Sources : FFVL, observations de terrain, V. Stervinou ; conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou 2011)

Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité

Le kitesurf est classé comme se pratiquant en environnement spécifique (décret n°2004-893 du 27 août 2004). D'un point de vue réglementaire, la planche nautique tractée (PNT, le kitesurf) est assimilée à la planche à voile. La navigation des kitesurfs est limitée vers le large à un mille marin de la limite des eaux, et est interdite de nuit. Leur circulation dans la bande littorale des 300 mètres est réglementée ainsi :

- lorsque le plan de balisage de plage est matérialisé : les planches à voile et kitesurfs ne peuvent naviguer qu'à l'intérieur des chenaux ou des zones où leur présence a été autorisée par ledit plan. Sauf dispositions particulières ou dérogations, leur vitesse est limitée à 5 noeuds. Dans le cas des chenaux mis en place pour le kitesurf, il doit être prévu la création de « zones tampons » de 30 m de large et de 300 m de longueur interdites à la navigation et au mouillage.
- Lorsqu'il n'y a pas de plan de balisage ou lorsque celui-ci n'est pas matérialisé, les kitesurfs ne sont pas autorisés à évoluer dans la bande des 300 mètres, seul le déplacement de la terre vers le large (et réciproquement) y est autorisé selon une trajectoire perpendiculaire au rivage, dans le respect de la limitation de vitesse (5 noeuds).

Eléments de rétrospective

En une dizaine d'années (2000-2010) le kitesurf est passée du statut de discipline émergente à celui d'un sport à part entière, accessible à tous et présent sur l'ensemble du littoral français. On compte aujourd'hui en France environ 100 clubs et 105 écoles (Belliard Y. & Legrand C., 2010). Cette offre, structurée par la FFVL, poursuit son développement. Cependant, comme toute pratique émergente, le kite surf est venu modifier le paysage des sports nautiques littoraux en posant des questions sur sa cohabitation avec les autres usagers d'un espace commun, d'autant le kite présente la spécificité d'avoir une inscription spatiale double : la plage qui est destinée à la préparation, au décollage et à l'atterrissage des ailes, sur un espace suffisamment grand car les lignes des ailes de kitesurf font en général entre 25 et 30 mètres de long, et l'espace maritime, zone de la pratique en tant que telle, qui peut aller jusqu'à 2 miles au large. Les pratiquants du kitesurf sont donc confrontés à des défis d'adaptation au sein d'un espace littoral de plus en plus investi par les pratiques de loisirs et où les enjeux environnementaux sont mieux appréhendés.

Eléments de prospective et enjeux pour le kitesurf

A titre général, tous les chiffres montrent que les pratiques nautiques sont encore en plein développement, corrélés par l'attractivité croissante qu'exercent les littoraux sur les sociétés humaines. Le nombre de pratiquants de kitesurf est en constante évolution depuis que l'activité existe, aussi bien en libre qu'au sein des structures dédiées. Il n'y a donc pas de raison que cette tendance évolutive s'inverse. Les effets observés, qu'ils soient positifs ou négatifs, et les enjeux qui liés au kite, vont continuer de progresser.

Une caractéristique de l'activité kitesurf est la proportion importante de pratiquants libres, qui ne sont pas membres de la fédération délégataire, la FFVL. Afin de mieux maîtriser le développement de cette activité, les ligues régionales de Bretagne et Basse Normandie ont engagé des actions d'information et de sensibilisation auprès des pratiquants libres pour tenter de les ramené dans le giron fédéral. Ces actions se traduisent par du contact direct sur les spots les plus fréquentés de leurs territoires.

Enjeux pour le kite surf

Enjeux environnementaux

Les pressions exercées par la pratique du kitesurf sont encore mal connues et mesurées en raison du développement récent de la pratique. A l'heure actuelle, seul un travail scientifique a été effectué en France sur le dérangement de l'avifaune par les activités humaines, notamment avec une étude plus précise sur la pratique du kitesurf en petite mer de Gâvre (Le Corre Nicolas, 2009). Dans son étude, l'auteur évalue le dérangement de l'avifaune en fonction de plusieurs paramètres qui sont la direction et la force du vent, le temps de la marée et la fréquentation du site. Il en conclut que certains paramètres peuvent être aggravants en ce qui concerne le dérangement de l'avifaune. Il

s'agit du temps de la marée et surtout de la fréquentation du site. Pour le premier, lors de la marée montante, des dérangements ont été observés alors les kitesurfeurs commençaient à naviguer et que de nombreux oiseaux continuaient de s'alimenter en suivant la ligne d'eau montante.

Le second paramètre dérangeant observé semble être le plus important. En effet, « plus le nombre de pratiquants augmente sur le site et plus la zone de pratique s'étale dans l'espace » (Le Corre Nicolas, 2009). En effet, par souci de confort et de sécurité, les sportifs ont tendance à élargir leur zone de pratique. Bien que ces impacts potentiels soient peu documentés, l'intégration du kitesurf dans son environnement naturel est un enjeu fort pour l'activité. Les pratiquants libres, les prestataires de l'activité et la fédération doivent faire preuve d'exemplarité et tenter d'anticiper les conflits (notamment avec les gestionnaires d'espace protégés) en adaptant leur pratique, même en l'absence de données scientifiques pour ce qui concerne le golfe normand-breton, et cela afin d'éviter une « stigmatisation » de ce sport.

Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités

Il faut discerner les deux espèces de pratiques du kitesurfeur : la plage comme espace de préparation et l'espace nautique comme espace pour la pratique proprement dite. Sur la plage, le kite est en concurrence avec toutes les activités se déroulant sur ou à partir de la plage comme la promenade, les activités de plage sportives ou non, les activités de pêche pratiquées à partir du bord de plage ou sur l'estran. Sur l'espace marin, le kite est susceptible de cohabiter avec toutes les autres activités nautiques côtières, comme le surf, la voile légère, la pêche du bord... C'est le cas dans sur tous les sites de pratique identifiés dans le golf normand-breton (voire carte de synthèse des activités).

Dans les sites de vague, comme Sciotot ou Siouville (50), l'activité est susceptible d'entrer en conflit d'espace avec les autres activités de glisse, comme le surf ou le stand up paddle. Les entretiens dans ce secteur avec les acteurs de ces activités montrent que l'émergence du kite surf au début des années 2000 a donné lieu sur l'eau à quelques tensions entre les pratiquants. Ces tensions sont néanmoins apaisées avec le temps, à force de connaissance mutuelle et d'efforts de communication. Une partition de l'espace entre activités de vent et de glisse pure s'est opérée en fonction des conditions recherchées par les pratiquants et des caractéristiques du lieu. Certains problèmes peuvent néanmoins ressurgir en cas de surfréquentation due à la multiplication des activités, notamment en période estivale. Les plans d'eau abrités et peu profonds, tel celui de Saint-Jacut-de-la-Mer / Lancieux, sont idéals pour l'apprentissage de l'activité. Là, deux structures commerciales y exercent déjà, et le site attire beaucoup de pratiquants libres. Le risque de surfréquentation y est également présent en période estivale, bien que ce problème n'ait pas été rapporté lors des entretiens.

Compte tenu de la progression du kite surf dans les sports nautiques en France, la problématique de la cohabitation du kite surf avec les activités qui partagent le même environnement vont devenir de plus en plus prégnantes. L'activité présente donc un enjeu de régulation et d'harmonisation de la pratique au sein de son milieu d'évolution, pour des questions de pérennisation de l'activité, de confort de pratique et de sécurité des pratiquants et des usagers voisins.

7. Surf



Figure 51 : surfeur à Siouville (50).

Photo : L. Mignaux, 2011

Définition

Le mot surf est un terme générique qui englobe les activités de glisse utilisant l'énergie des vagues. Cela comprend le surf, le bodyboard, le longboard, le bodysurf, le kneeboard, le jetsurfing (surf tracté), le paddleboard... Le surf est actuellement présent sur l'ensemble du littoral français. Ces activités se pratiquent essentiellement l'été. La très forte fréquentation des spots peut parfois poser quelques problèmes d'accessibilité à la pratique. Toutefois, les progrès réalisés, notamment dans la fabrication des combinaisons isothermes, permettent de pratiquer toute l'année, librement ou au sein des clubs. La pratique du surf est à l'origine une pratique libre de pleine nature. La FFS éprouve alors des difficultés à licencier les pratiquants. On estime à plus de 350 000 le nombre de pratiquants plus ou moins réguliers sur l'ensemble du territoire, alors que la fédération n'en répertorie annuellement qu'environ 100 000, permanents ou occasionnels au sein de ses structures, clubs ou écoles labellisés « Ecole Française de surf » par la FFS.

Descripteurs possibles de l'activité

Le périmètre d'étude ne compte que trois structures dédiées à l'activité surf : 2 structures associatives affiliées FFS (l'une à Fréhel 22, la Malicorne Surf Association, avec une trentaine d'adhérents, et l'autre à Siouville, le Cotentin Surf Club, comptant environ 100 licenciés à l'année), et une structure commerciale, Surf Harmonie, à Saint Briac (35), qui offre des cours de surf et de stand-up paddle.

Le surf, en tant qu'activité fédérée, n'est donc que très peu représentée dans la zone d'étude, bien que ces structures enregistrent une activité croissante, particulièrement soutenue en période estivale. Ce nombre restreint de structures n'est cependant absolument pas représentatif de la réalité de la pratique dans la zone. En effet, le surf est, à l'origine, l'activité « californienne » par excellence activité, hédoniste et affranchie de toute contrainte, et donc de cadre. Bien que cette image du surf soit aujourd'hui un peu romantique et dépassée, la pratique a gardé cette caractéristique d'être essentiellement une pratique libre. Le petit nombre de structure, et donc de surfeurs licenciés dans la zone d'étude ne reflète donc pas un délaissement de la pratique mais bien ce trait que le surf est une discipline historiquement libre. Pour exemple, à Siouville (50), le rapport

entre surfeurs adhérents au club et surfeurs fréquentant librement et régulièrement le spot, le rapport serait de 1 pour 7, selon le responsable du Cotentin Surf Club. Il n'existe pas d'étude sur cette pratique libre dans le secteur, il est donc difficile de se prononcer sur les dynamiques et les tendances pour cette pratique. On peut toutefois se rapporter aux dires des acteurs des trois structures de la zone, qui affirment que la pratique connaît un succès grandissant. Cela est dû au progrès techniques en termes de combinaisons isothermes, qui permettent une pratique quasiment tout au long de l'année, ainsi qu'à des planches à des prix abordables. Cette tendance à l'augmentation s'observe notamment dans la Manche.

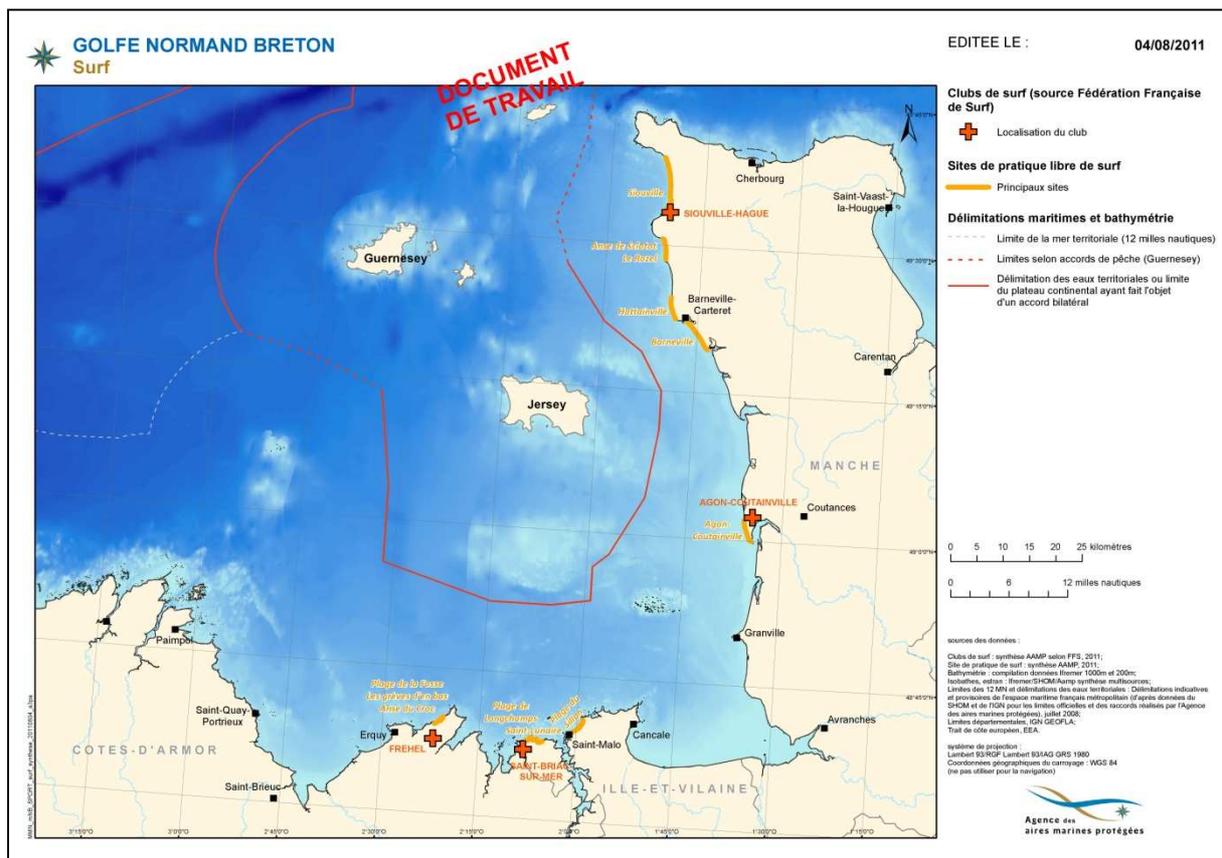


Figure 52 : l'activité surf dans le golfe normand-breton (sources : FFS, enquête et observations terrain, V. Stervinou, 2011)

Cadre réglementaire et institutionnel pour le surf

Les activités de surf sont classées dans la catégorie « des disciplines à environnement spécifique nécessitant des conditions particulières de sécurité » : décret n°2004-893 du 27 août 2004.

Il n'existe pas d'arrêté spécifique réglementant les activités surf, autres que ceux s'appliquant à l'ensemble des activités nautiques : responsabilité du maire dans la zone des 300m, liberté d'accès aux pratiques et pratiquants, pratiques aux risques et périls des intéressés, obligation d'informations des usagers sur les dangers potentiels, etc. Dès lors, seules les préconisations fédérales s'appliquent pour organiser et gérer les activités surf dans le respect de la sécurité et l'intégrité des participants. Toutefois, comme pour les autres activités sportives, ces préconisations n'ont pas pour objectif la protection de l'environnement, mais imposent principalement des règles de sécurité aux pratiquants.

Enjeux pour le surf

Enjeux Economiques

L'activité surf est, selon les acteurs professionnels ou associatifs de la pratique, en augmentation, aussi bien dans la Manche qu'en Bretagne. Bien que cette augmentation se traduise majoritairement par un nombre croissant de pratiquants libres, les structures, qui disposent du matériel et du savoir-faire, en profitent également, au point, en période estivale, de ne pas satisfaire toute la demande. Il y a donc des possibilités de développement pour cette activité. Le facteur limitant est cependant le manque de personnel formé pour encadrer la pratique, ces derniers privilégiant les côtes aquitaines et basques. La région pâtie en cela d'un manque d'attractivité, car elle n'est pas identifiée ou reconnue comme un territoire propice à l'activité dans le monde du surf. Cependant, le potentiel économique existe et est susceptible d'être exploité.

Enjeux environnementaux

La pratique des activités surf ne nécessite pas d'aménagements particuliers. La pratique encadrée et affiliée à la FFS, bien que minoritaire, ne pose pas de problème environnemental particulier. En effet, les responsables de l'activité sont, comme la plupart professionnels du nautique, très attentifs à leur milieu de pratique. De plus, la FFS est très vigilante en matière d'environnement et mène une politique de promotion des bonnes pratiques (voir *Eco Surf*). Toutefois, dans le cadre d'une pratique libre, l'accès aux sites de pratique non-aménagés se fait parfois en traversant les dunes de façon anarchique, notamment dans certains lieux de pratique sur lesquels il n'y a pas de chemins d'accès à la plage, provoquant ainsi le piétinement répété des habitats terrestres. Ces incidences indirectes de la pratique sur l'environnement sont possibles, mais aucune étude n'a à ce jour avérée de dégradations sérieuses dans notre zone d'étude.

Leviers d'action envisageables

Le surf est une pratique historiquement libre. Cependant, face à une croissance exponentielle des pratiquants libres apparaît un risque de sur-fréquentation des sites, entraînant des difficultés pour les pratiquants, mais aussi des impacts moins bien maîtrisés (accès aux sites). Comme le montre l'exemple de l'association Malicorne Surf Club, la création d'une structure associative est un moyen d'action pour réguler la pratique, dans le sens où elle peut contrôler la promotion faite sur l'activité et le site, dispenser de l'information sur celui-ci, et sensibiliser les pratiquants libres.

8. Aviron de mer



Figure 53 : aviron de mer lors du raid Granville-Chausey, juillet 2011

(Sources : ouest-France.fr, 2011)

Description et historique de l'activité



Figure 54 : baleinière, ancêtre de l'aviron moderne

(sources : google-image, 2011)

Le doris, la baleinière, la trainière, la barque, le pointu sont des bateaux traditionnels adaptés à un rivage, à un courant, à un métier qui ont traversé les âges et qui sont encore utilisés aujourd'hui. Toutefois avec l'avènement de la pratique sportive au XIXème siècle, ces embarcations ont connu leur transition de l'usage utilitaire à la pratique de loisir et de compétition. L'élan fédérateur fit naître en 1901 les premiers championnats de France à la mer. Les épreuves étaient organisées dans des bateaux identiques à ceux utilisés en rivière : les yoles. En 1966, ces bateaux n'étant plus construits,

supplantés par des outriggers de plus en plus performants et par l'apparition du plastique, les rencontres nationales cessent. Seules subsistent les confrontations locales permettant d'animer certains clubs du littoral. Le début des années quatre-vingt marque un véritable tournant pour cette pratique. Grâce à la médiatisation sans précédent de la traversée de l'Atlantique Nord à la rame par

Gérard d'Aboville (premier français à avoir traversé un océan à la rame, 72 jours en 1981), un élan nouveau a provoqué un engouement pour ce sport.

Après une relance de l'activité qui s'est effectuée sur des coques traditionnelles, quelques passionnés se sont investis dans la création d'embarcations contemporaines.

Le Finistère Nord a été le berceau de cette discipline avec l'apparition de constructeurs de bateaux et des premiers clubs dits "d'aviron de mer". Après des débuts confidentiels, la création de compétitions spécifiques a provoqué une réaction en chaîne avec la reconnaissance de l'activité par la Ligue de Bretagne d'Aviron, puis par la FFSA qui considère actuellement l'aviron de mer comme une discipline à part entière.

La création des premières compétitions au début des années quatre-vingts a été un facteur déterminant dans le développement de l'activité. C'est à l'unanimité que le parcours de type triangulaire a été adopté afin d'offrir une navigation sous différentes amures, puis ce sont les jauges fédérales des bateaux qu'il a fallu déterminer.

La création du premier championnat de France d'aviron de mer à l'Aber-Wrac'h en 1997 marque un tournant pour cette discipline. Ce fut ensuite le tour de la Normandie, des côtes Méditerranéennes, de la façade Atlantique et du Nord.

L'aviron de mer dans la zone d'étude

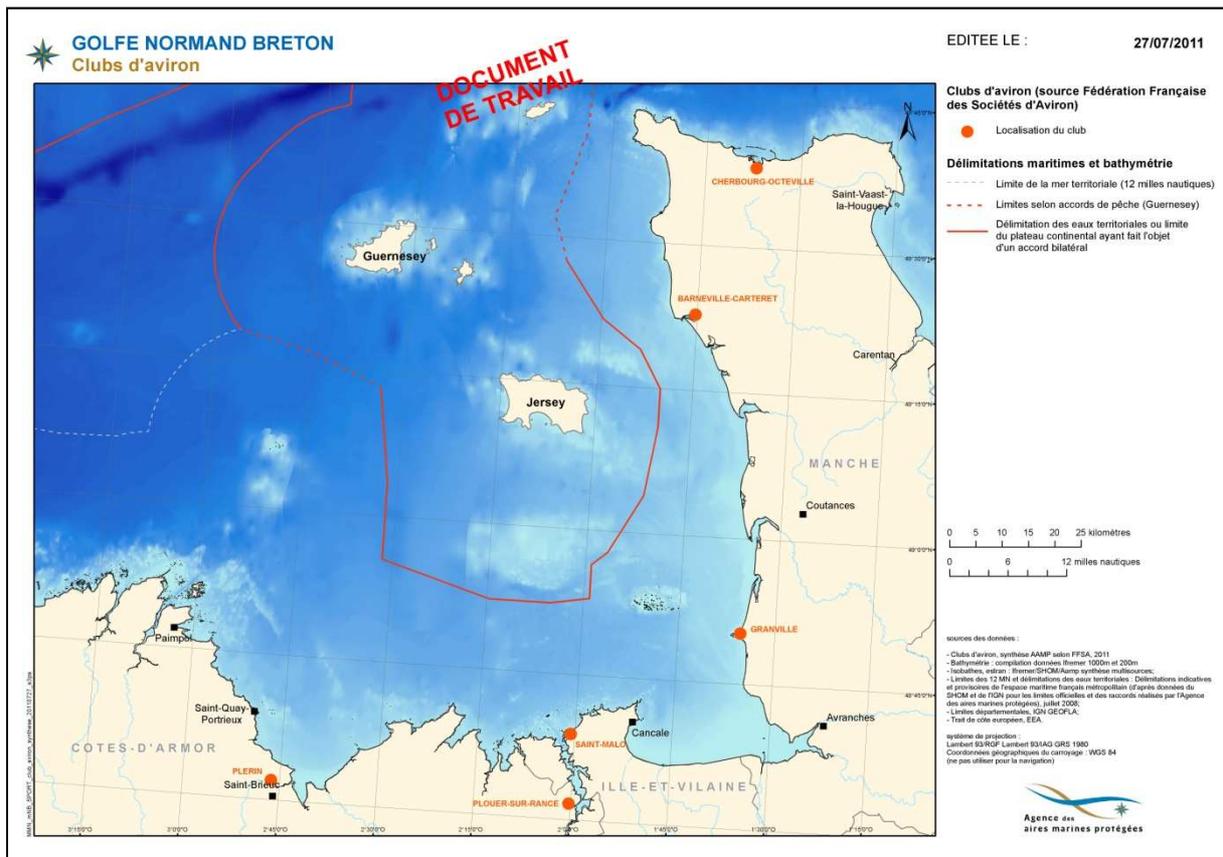


Figure 55 : l'activité aviron dans la zone d'étude
(sources : FFSA, AAMP ; conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou, 2011)

La zone d'étude compte 5 clubs, ou sociétés d'aviron de mer. Le nombre de pratiquants que totalisent ces structures n'est pas renseigné. Selon les cadres régionaux et départementaux contactés, la pratique libre en aviron est quasi inexistante. Ainsi, contrairement à d'autres sports nautiques, le nombre de licenciés est peu ou prou représentatif du nombre global de pratiquants.

Éléments de prospective

Pratique et Fédération historiquement très orientée vers la compétition et les résultats, menant politique de recrutement et de formation des pratiquants privilégiant la performance, avec comme objectif ultime la participation aux jeux olympiques. Cela tendrait à expliquer une sensibilité moins grande vis-à-vis de l'environnement que d'autres pratiques nautiques pourtant proches, comme le canoë-kayak de mer, où la découverte et la proximité avec le milieu tiennent une place déterminante.

L'aviron présente donc cette caractéristique d'être un sport essentiellement axé sur la compétition et la performance, et donc peu pratiqué dans sa dimension de loisir. On note cependant ces dernières années, selon certains dires d'experts, un transfert de plus en plus important de pratiquants de la rivière vers la mer, avec pour motivation la recherche d'une plus grande proximité avec l'environnement marin. Cette évolution concerne à la fois d'anciens compétiteurs qui veulent pratiquer différemment sans abandonner leur sport de prédilection, mais aussi de nouveaux venus dans l'activité, pour qui l'aviron est un moyen de découverte du milieu marin. Les effectifs de compétiteurs sont en baisse, et la fédération commence à s'ouvrir au développement d'une pratique de loisir en milieu marin. C'est d'ailleurs la position du comité départemental d'Ille-et-Vilaine, qui souhaite œuvrer au renforcement de cette tendance. Il est donc probable que l'on assiste dans les années à venir à une augmentation de la pratique de l'aviron de mer dans le golfe normand-breton.

Leviers d'action envisageables

Le facteur limitant à cette évolution de l'aviron vers une dimension de loisir en mer vient du fait que la plupart des encadrants, même en mer, sont d'anciens compétiteurs en rivière, qui perpétuent naturellement cet esprit de compétition et de performance. Le levier d'action le plus efficace pour appuyer cette évolution est donc de former une nouvelle génération d'encadrant plus en phase avec la tendance actuelle, qui privilégie la découverte et le loisir. Il faut pour cela injecter dans les programmes de formation un contenu adéquat.

9. Sports véliques d'estran



Figure 56 : Cours de char à Les Pieux (50).

Sources : J.Y Gautier, FFCV, 2011

Définition

Le char à voile. Le char moderne est culturellement proche à la fois de l'aviation et de la voile. Amené en France il y a 100 ans par Louis Blériot, il se développe aussi bien chez les amoureux de l'aéronautique que de la voile, et plus récemment chez les pratiquants de sports californiens proches de la « beach culture ». Le char se pratique sur les plages, mais aussi sur les grandes étendues des lacs salés américains ou encore sur les lacs gelés d'Europe du Nord. Il peut donc être à roue ou à patins à glace. Il est équipé d'une voile et d'un mat qui en constitue le moteur. L'évolution de la pratique se traduit aujourd'hui par le développement des chars aéro-tractés, chars équipés cette fois de cerf-volant et non plus de voile. Engin très rapide, la sécurité est une préoccupation permanente : la conduite de l'engin et la cohabitation avec les autres usagers doivent être maîtrisées et la formation professionnelle s'est vite imposée comme la seule garantie d'un développement harmonieux de la pratique. Le char à voile français compte donc 100 ans de pratique, 40 ans d'organisation structurée, un palmarès mondial incontesté et un dynamisme jeune, proche des disciplines émergentes. Il se pratique toute l'année avec, comme toutes les activités de pleine nature, un pic d'activité en période estivale. L'activité est en fort développement. Les chiffres montrent que la pratique en école de char à voile est en augmentation d'environ 20% par an depuis plusieurs années. La pratique en compétition reste faible et stable (2000 licences, 1000 compétiteurs). On distingue deux types de pratiquants : les occasionnels (où il y a peu de données) et les licenciés. L'essentiel de l'activité est à ce jour encadré, de loisir, compétitif ou sportif. La pratique autonome se développe mais l'essentiel des propriétaires pratique dans le cadre d'un club. La fédération délégataire pour cette activité est la Fédération Française de Char à Voile, qui existe

depuis 1964. Outre le char à voile traditionnel assis ou allongé, l'activité regroupe deux autres principaux supports de pratique :

- **Le char debout**, le « speed sail », inspiré d'une planche à voile, avec un châssis à quatre à roues développé en 1976 par Arnaud Derosnay.
- **Les chars aéro tracté** : le « montain board », char debout tracté par un cerf volant et surtout le « Kite Buggy » ou char à cerf-volant, c'est un châssis à 3 roues, tracté par un cerf volant.

Si l'offre principale reste le char traditionnel, la majorité des structures présentent dans le golfe normand-breton proposant l'activité sont équipées de ces supports.

Descripteurs possibles de l'activité

Sur le littoral de la zone d'étude, l'activité char à voile a une inscription spatiale bien marquée, surtout dans l'ouest cotentin (11 structures), allant décroissant en Bretagne (3 en Ille-et-Vilaine, 5 en Côtes d'Armor). Bien que la pratique sportive de cette activité soit en augmentation au niveau national (elle est passée de 2000 licenciés en 2007 à 2800 en 2010 au niveau national ; Fédé), le char à voile reste une activité relativement confidentielle en termes de poids humain. La Manche, avec ses 212 licenciés, arrive 5^{ème} département français, et 1^{er} en termes de structures (16). Cependant, la pratique de loisir est elle bien développée et les structures de char à voile sont des pôles d'attractivité importants dans le paysage de l'offre sportive du littoral, d'autant plus que ceux-ci sont souvent multi-activités.

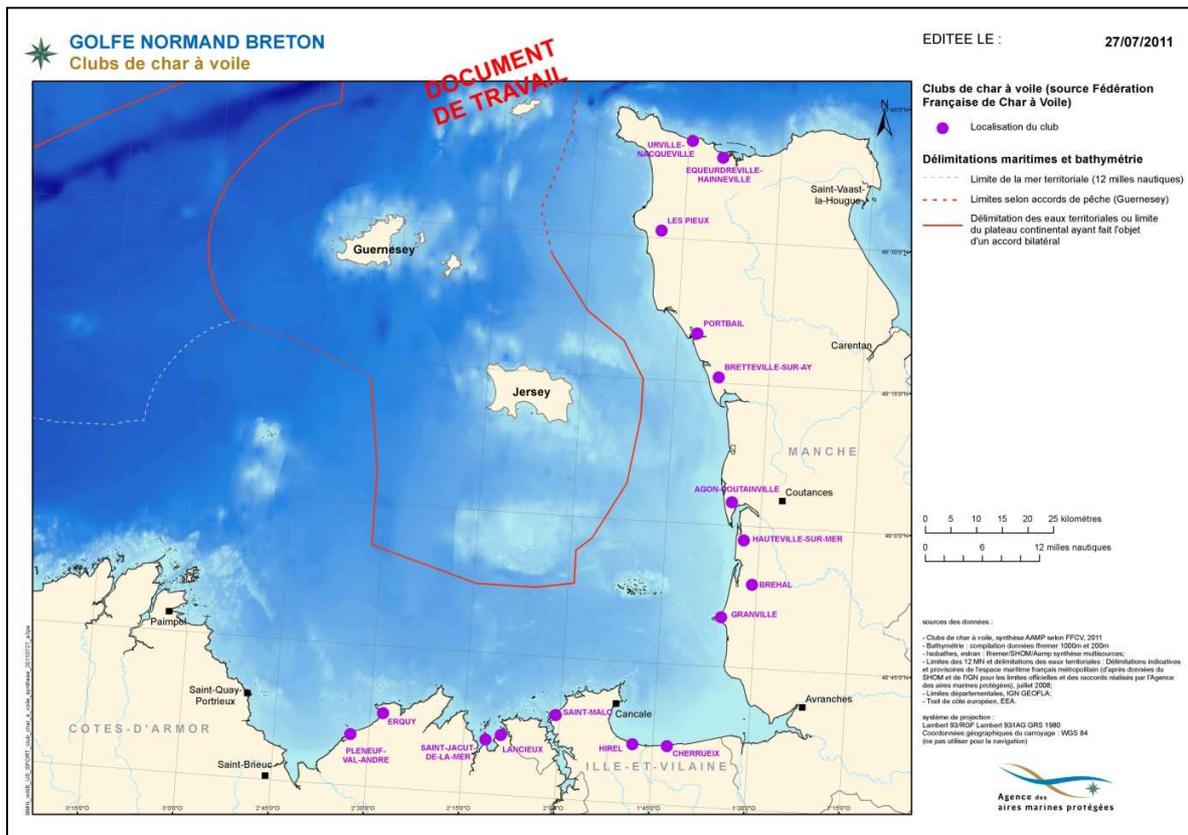


Figure 57 : l'activité char à voile dans la zone d'étude (sources : FFCV, AAMP ; conception/réalisation : AAMP, V. Stervinou, 2011)

Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité

Il n'existe pas d'arrêté spécifique actuellement réglementant la pratique du char à voile, en dehors des prérogatives d'exercice attachées au diplôme d'Etat et qui précisent notamment les quotas d'encadrement, ainsi que des recommandations fédérales sur les conditions d'encadrement, d'accueil et de sécurité.

Des conflits d'usage sont possibles dans la mesure où les plages sont peu étendues et que les clubs sont tenus de contractualiser avec les mairies et préfecture par le biais d'un arrêté de roulage. Cet arrêté de roulage leur confère une responsabilité de gestion de l'espace et la pratique « libre » est susceptible de poser des problèmes pour toute la branche professionnelle.

Eléments de rétrospective

Le char à voile a connu ces vingt dernières années un développement important et une multiplication des structures sportives proposant l'activité. Par exemple, la Manche, département où l'activité est la plus représentée, compte aujourd'hui 14 structures affiliées à la fédération, n'en comptait dans les années 1990 que 4 ou 5. Cette augmentation des structures proposant du char à voile ne s'est pas faite *ex nihilo* mais souvent via des écoles de voiles, qui, désireuses de diversifier leur offre sportive, se sont équipées d'engins. Certaines structures, dont l'activité principale n'est pas le char, ne sont donc pas obligatoirement affiliées à la FFCV, ce qui est le cas pour 2 d'entre elles dans la Manche.

Enjeux pour le char à voile

Enjeux économiques

L'activité char à voile participe au développement et à l'animation touristique des territoires sur lesquels elles se développent. Elle est créatrice d'emplois directs.

Enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux liés à l'activité char à voile ne s'expriment en général pas en termes de réduction ou de maîtrise des impacts, du moins pour ce qui est de la pratique encadrées. Celle-ci se fait en effet sur des zones dédiées, circonscrites par arrêté municipale. La pratique peut entraîner un risque d'écrasement de coquillages, cependant, ces derniers étant la première cause de crevaison des engins, les zones à coquillage sont généralement connues et évitées. Sur les espèces, une pression peut s'exercer sur les oiseaux d'estran notamment, par effarouchement, voire risque de destruction de zone de nidification. Néanmoins, les zones de roulage sont généralement assez éloignées des zones de nidification ou d'alimentation, d'une part à cause de la qualité des sables dans les zones alimentaire peu propice au roulage, d'autre part à cause de la topographie des plages à bancs qui impose un passage le plus à la mer possible.

En baie du Mont Saint-Michel, les enjeux environnementaux prennent une dimension de conservation du milieu (caractéristiques physiques et topographiques), en lien avec le partage de l'espace et les usages du site. En effet, les zones de pratique les plus propices sont les bancs coquillers situés en haut de plage. Or, selon un dire d'acteur, ces derniers sont progressivement colonisés par les herbues, ce qui réduit l'espace de pratique. Ce phénomène serait accentué par le passage des trotteurs, qui remuent le banc, plus sensible au transport éolien et qui remonte alors plus vite vers le haut de plage végétalisé.

Dans les autres sites de la Manche ou à l'ouest de la baie du Mont-Saint-Michel, les enjeux environnementaux sont moins prégnants car l'activité se déroule en milieu plus stable. Il y a néanmoins un enjeu de sensibilisation et d'éducation du public pratiquant envers le milieu. La FFCV s'engage sur ce point en intégrant dans la formation des moniteurs une partie « éducation à l'environnement », en associant aux niveaux de progression des pilotes des contenus de connaissances environnementales (voir « Livret du Pilote »), et en mettant à la disposition des organisateurs d'événements sportifs le cahier des charges pour une manifestation éco-responsable.

Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités

Les chars, les tracteurs conchylicoles et des pêcheurs professionnels ainsi que les entraîneurs équins recherchent les mêmes zones (sable dur et sec). Même si ces quatre activités professionnelles ne sont pas nécessairement présentes en même temps sur toutes les zones de roulage, toutes sont présentes dans le golfe normand-breton. Il y a donc pour l'activité une nécessité à trouver des modes de cohabitation acceptable avec ces autres activités. Dans certains cas, le strict respect de la réglementation ne suffit pas à harmoniser cette cohabitation et une planification volontaire du partage de l'espace doit être entreprise entre les acteurs. De façon générale, les gestionnaires d'activité rapportent une bonne entente avec les professionnels qui partagent où évoluent à proximité de leur espace de pratique. Le problème demeure cependant vis-à-vis des promeneurs ou certains pêcheurs à pied amateurs, ainsi que vis à vis des pratiques « libres » des activités non encadrées hors des structures d'accueil, et qui ne connaissent pas les codes, ou ne respectent pas le balisage des zones de roulages. Cela pose des problèmes de sécurité. Des accidents se sont déjà produits entre chars et piétons.

Éléments de prospective

On peut noter l'apparition récente et le rapide développement du char à cerf-volant (char à voile tracté par une aile de kit surf, appelé aussi kit-buggy ou Classe 8). Les caractéristiques de l'engin lui confèrent des aptitudes à fréquenter des espaces qui ne sont pas accessibles aux chars à voile. Cette extension du domaine de pratique peut poser des nouvelles questions sur l'impact de cette activité sur des milieux jusqu'alors non accessibles, notamment en zone sensible, comme la Baie du Mont Saint Michel.

Encore plus polyvalent que le buggy, le Sea-Quad efface la frontière entre le sable et l'eau. Conçu en Bretagne, dans le Morbihan, c'est un véhicule amphibie doté de 4 roues et de 2 flotteurs (équipage -



Figure 58 : sea-quad
(sources : sea.com, 2011)

de 1 à 3 personnes). Il peut être tracté par une aile de kite ou gréé comme un catamaran classique. Utilisable à marée haute comme à marée basse, il permet d'imaginer de nouveaux types de parcours et de raids nautiques à la fois terrestres et marins. Cette pratique émergente n'est à ce jour pas avérée dans le golfe normand-breton, dont les caractéristiques physiques offrent, notamment en baie du Mont Saint-Michel, un terrain qui peut sembler idéal à ce nouvel engin. Son développement y est donc envisageable.

Leviers d'action envisageables

Au sein de ses structures, la FFCV développe des outils de communication afin de répondre aux problématiques de cohabitation, partage de l'espace, respect et connaissance de l'environnement.

Le Livret du Pilote est un guide pédagogique à destination des pratiquants, élaboré autour des trois thèmes centraux de l'enseignement dans les écoles et clubs fédéraux de char.

Sur les zones où les usages sont multiples, on assiste à des initiatives de concertation et de planification volontaire. On en a un exemple à Agon-Coutainville où, depuis 2010, à l'initiative du club de char, tous les acteurs utilisant l'estran (conchyliculteurs, acteurs sportifs, pêcheurs et pêcheurs à pied) se sont réunis pour discuter d'un moyen de se partager l'espace. La solution d'un balisage par pavillonnerie a été acceptée. Les chars, qui sont les premiers sur la plage, localisent et balisent la zone. Selon où est le pavillon, les différents usagers professionnels savent par convention par où passer sans se gêner. Le système fonctionne bien. Il a permis aux acteurs de se connaître et de planifier une utilisation de l'espace officieuse mais efficace. La concertation se révèle un levier à mobiliser pour anticiper et régler les problèmes éventuels liés au partage de l'espace.

10. Le vol libre



Figure 59 : parapentiste survolant la plage de Carolles (50).

Photo : O. Abellard, 2011

Définition

Le vol libre rassemble plusieurs activités, qu'elles soient de vol (parapente, cage, aile delta ou rigide) ou de glisse avec le vent (cerf-volant acrobatique ou tractif - le kite), qui peuvent se pratiquer dans différents milieux (en plaine, en montagne, en bord de mer ou sur l'eau) et impliquer trois éléments différents (la mer, la terre, l'air).

La Fédération Française de Vol Libre (F.F.V.L.) a obtenu la délégation du ministère des sports pour gérer les pratiques sportives suivantes : delta, parapente, cerf-volant sous toutes ses formes, en incluant très récemment les glisses aéro-tractées sur l'eau, la terre et la neige.

Cette fiche est consacrée principalement au parapente, activité de vol libre majeure dans la zone d'étude, le kite surf étant traité dans la fiche précédente.

Descripteurs possibles de l'activité

La Manche compte deux clubs de parapente et delta (essentiellement parapente), qui ne font pas école. Seuls peuvent y voler des parapentistes autonomes : un à Avranches « Les Archanges », l'autre à Cherbourg, le « Cotentin Vol Libre ». Ces deux structures représentent un total d'environ 120

libéristes licenciés à l'année, et gèrent, à elles deux, douze sites d'envol/atterrissage disséminés sur la côte depuis le Nez de Jobourg au nord jusqu'à la baie du Mont Saint-Michel au sud (voir carte).

Le secteur costarmoricain concerné par la zone d'étude ne compte qu'une seule structure dédiée au parapente et au deltaplane : les Goélands d'Armor, à Plérin, dont le site de vol se situe à la Pointe du Roselier. L'Ille-et-Vilaine n'a aucun club ni site d'envol côtier répertorié. Le club des Goélands d'Armor compte 54 licenciés, pour un total de 170 pour le département (dont 30 kitesurfeurs). L'Ille-et-Vilaine totalise 230 volants licenciés, dont 170 kitesurfeurs et 50 parapentistes. A cela s'ajoute les licences temporaires (une semaine minimum).

De façon générale, la grande majorité des parapentistes sont licenciés, ce chiffre représente donc fidèlement le nombre de pratiquants à l'année. Cependant, il n'est pas représentatif de l'ensemble des personnes qui pratique. En effet, les clubs extérieurs organisent plusieurs sorties dans l'année et peuvent venir pratiquer sur les différents sites côtiers que comptent les départements, qui sont assez prisés, notamment dans la Manche. Le site d'Ecalgrain par exemple, au Nez de Jobourg, est un site de vol de renommée européenne, qui draine beaucoup de parapentistes de l'extérieur. Ainsi, pour l'ensemble du secteur d'étude, le nombre parapentistes licenciés à la FFVL est d'environ 225, pour un total de 13 sites littoraux labélisés, dont une écrasante majorité en Manche (11 sur 13).

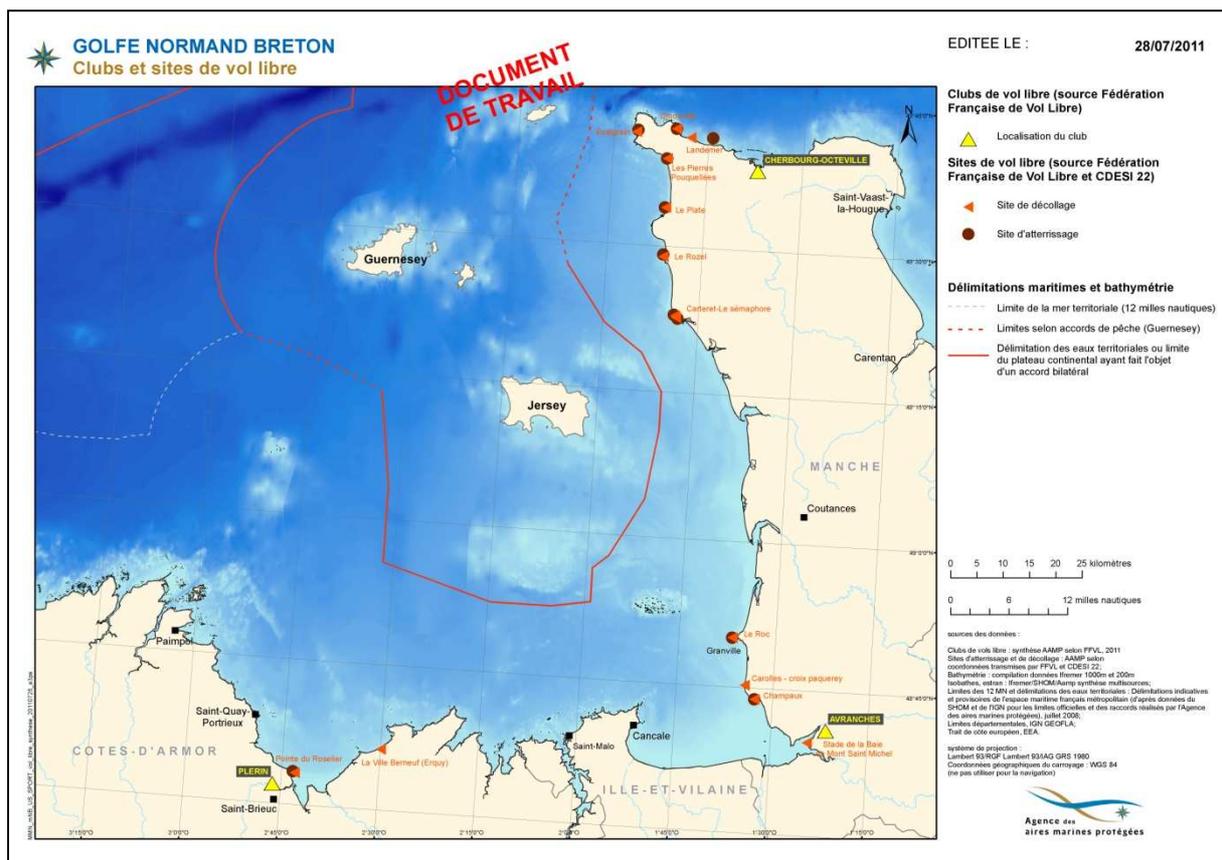


Figure 60 : l'activité vol libre dans le secteur d'étude
(Sources : FFVL, AAMP ; conception/réalisation AAMP, V. Stervinou)

Cadre réglementaire et institutionnel pour le vol libre

Pour la pratique individuelle du vol libre il n'y a aucune obligation légale d'avoir un quelconque diplôme, brevet, licence, certificat médical d'aptitude pour voler en France avec un parapente ou un delta. Il n'y a aucune obligation légale de voler sous une aile homologuée ou révisée, pas plus qu'il n'y a d'obligation d'immatriculation ou d'identification de l'aile. Cette rare liberté dans la pratique ont amené certains à parler de « vélo du ciel » au sujet du parapente ou du delta. Cependant, comme sur la route, il y a des règles à connaître et à respecter. Le vol libre pratiqué avec un aéronef (aéronef : tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs) doit ainsi respecter les Règles de l'Air (RCA-1) définies dans le Code de l'Aviation Civile.

La partie « Règlementation de la Circulation Aérienne » (RCA) de ce code est l'équivalent du Code de la Route.

Cependant, la réglementation relative aux conditions générales d'utilisation des aéronefs n'est pas applicable aux planeurs ultralégers que sont les parapentes et deltas, qui sont de ce fait dispensés de contrôles et visites techniques périodiques obligatoires du matériel de vol, d'immatriculation et de certificat de navigabilité, de titre de pilotage, de décoller et atterrir sur les aérodromes régulièrement établis... (Ce dernier point permet à chaque club qui le souhaite d'aménager en un endroit propice un site d'envol, qui pourra par la suite être labélisé par la fédération. D'où les nombreux sites que l'on retrouve sur le littoral manchois).

Cependant, si les planeurs ultralégers échappent à certaines contraintes réglementaires, le parapentiste ou le deltiste, dès qu'il pratique le vol libre à bord de son aéronef est considéré comme un pilote commandant de bord. En tant que tel, il a la responsabilité pleine et entière d'avoir un niveau de compétence et de connaissance de l'information aéronautique (espace aérien, activités signalée...) nécessaire à son vol.

Éléments de rétrospective

Les années soixante dix ont vu l'émergence en France d'activités aériennes « libres » s'exerçant sans motorisation dont le décollage et l'atterrissage n'utilisent que l'énergie musculaire du pilote. Depuis les années 70, le nombre de pratiquants licenciés n'a cessé d'augmenter. Aujourd'hui, la Fédération Française de Vol Libre regroupe plus de 30 000 licenciés, répartis dans 600 clubs, sur l'ensemble du territoire métropolitain et des DOM-TOM. Elle est structurée en comités départementaux et/ou régionaux. Par ailleurs, plus de 100.000 personnes, licenciés temporaires (une semaine minimum) découvrent ou « consomment » l'activité chaque année au travers des vols en biplace réalisés majoritairement par le secteur marchand, principalement sur les périodes de congés scolaires.

A l'image des statistiques nationales en hausse, la ligue de Basse-Normandie enregistre ces dernières années, selon son président, une progression d'environ 10% par an de ses adhérents (annuels et temporaires). Cela se traduit à échelle régionale par une augmentation des sites de pratique, voir la création de nouvelles structures. Le département de la Manche en compte pour sa part deux.

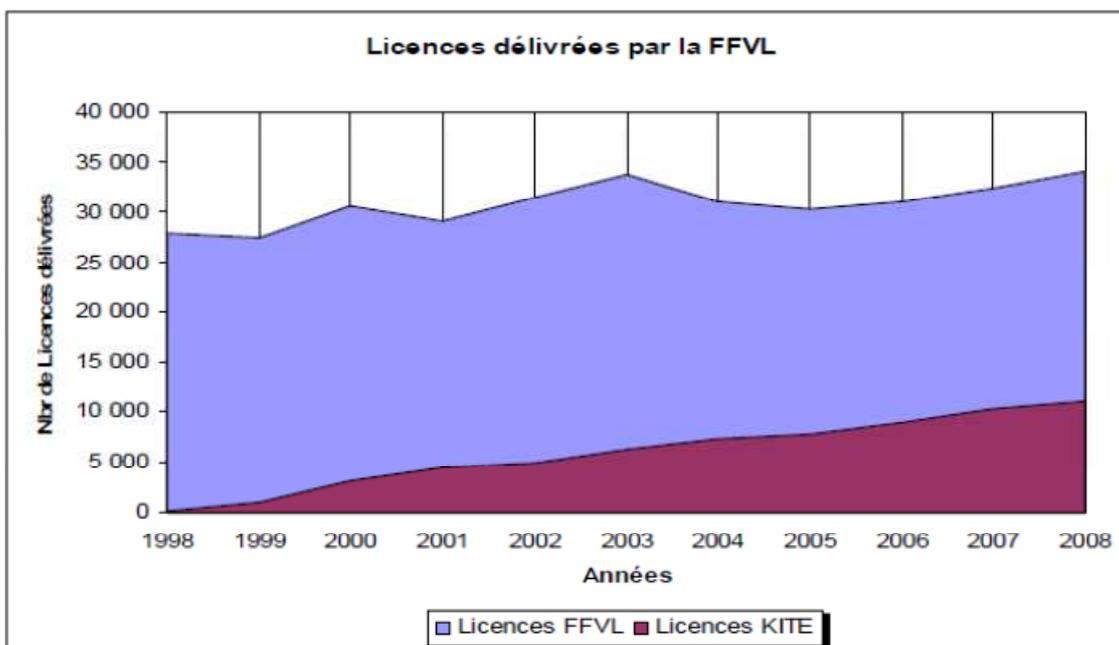


Figure 61 : évolution des licences FFVL
(Sources : Pôle Ressources National Sports de Nature, 2009)

Éléments de prospective

Le vol libre, sous toutes ces formes, est une activité "légère" relativement peu consommatrice de surface et d'espace, silencieuse, avec des densités moyennes d'occupation réduites dans le temps et l'espace. Ses impacts directs sur l'environnement en sont de fait limités, et l'aménagement des sites consiste en des structures amovibles (panneaux...). Cependant l'augmentation des pratiquants et la multiplication des sites d'envol nécessitent une gestion qui permette de répondre aux enjeux environnementaux et de sécurité que cela implique.

Selon les experts interrogés, la grande majorité des libéristes possèdent une licence et sont donc assurés, ce qui leur assure un niveau minimum de sécurité dans la pratique. D'autre part, les pratiquants sont décrits comme une « famille », dont les représentants se regroupent au sein des structures locales, se connaissent, volent très rarement seuls et utilisent les sites d'envol gérés par leur club. Cela n'empêche néanmoins pas l'existence d'une pratique dite « sauvage », avérée notamment dans les Côtes d'Armor, qui peut nuire à l'image de l'activité et induire des effets non contrôlés sur l'environnement, poser des problèmes de sécurité et engendrer des conflits avec les propriétaires du foncier.

La nécessité pour les libéristes de disposer de sites d'envol suffisants et proportionnels au nombre de pratiquants est donc un enjeu pour les structures représentant l'activité, afin de réduire la pratique « sauvage » et maîtriser une activité qui croît sur le secteur d'étude.

Leviers d'action envisageables

La FFVL s'engage depuis 2003 et la publication d'une charte de l'environnement à structurer la pratique du vol libre au niveau national autour des valeurs de respect de l'environnement et du milieu au sein duquel elle évolue, et de développement concerté avec les acteurs partenaires (clubs, pratiquants, mais aussi propriétaires et communes). Cette charte met également en avant le rôle éducatif et de sensibilisation à l'environnement que joue cette activité auprès des pilotes et de leur entourage. La fédération réaffirme que son objectif premier est la défense du vol libre, ce qui la pousse à s'engager dans des démarches de concertation et de recherche de compromis auprès de tous les acteurs de l'environnement (gestionnaires de site, Natura 2000, élus, propriétaires...) et à se poser en acteur crédible et incontournable.

Cette volonté de développement intégré de la part de la FFVL l'a ainsi amenée à signer en 2009 une convention de partenariat avec la LPO, où les partenaires s'engagent à mettre en cohérence leurs objectifs et développer des projets concertés.

Au niveau départemental, en accord avec sa charte de l'environnement, la FFVL invite ses structures affiliées à se mettre en relation avec les CDESI/PDESI pour tout projet de développement. Les CDESI peuvent jouer le rôle d'intermédiaire entre les structures sportives, les gestionnaires de sites et les propriétaires. Le site d'envol de la Ville Berneuf, sur la commune de Pléneuf-Val-André a ainsi été conventionné dans le cadre du Plan Départemental des Espaces sites et itinéraires (PDESI). Ce site, favorable à la pratique, est en effet classé Espace Naturel Sensible (ENS), et son ouverture à la pratique du vol libre (décollage et atterrissage) a fait l'objet d'une concertation entre la FFVL, représentée par le club des Goélands d'Armor et le Conseil Général des Côtes d'Armor, représenté par la CDESI. A la suite de cette démarche, le site a été ouvert à la pratique sous certaines conditions conventionnées, et explicitées sur le terrain par des panneaux signalétiques.



Figure 62 : Panneau signalétique du site de vol libre de la Ville Berneuf

(sources : CDESI 22, 2011)

Partie IV : Enjeux et recommandations

1. Synthèse des enjeux du nautisme dans le golfe normand-breton

L'état des lieux qui précède essaye de construire un diagnostic qui permette une vision systémique du nautisme, au travers de ses différentes formes d'expression, des attentes de ses acteurs et de ses diverses implications dans les domaines socio-économique, environnemental, de gouvernance et de connaissance. L'analyse de ce diagnostic met en évidence certains enjeux au sein de ces quatre volets. Ces enjeux induisent des objectifs qui explicitent ce qui est *en jeu*, et d'où découlent certaines questions sur la mise en œuvre de moyens pour atteindre ces objectifs.

1.1 Economique et social

Aller vers un développement équilibré de la plaisance

Ce qui est en jeu : faire des activités nautiques un moteur du développement territorial

En termes économiques, la plaisance, à voile ou à moteur, est un vecteur de développement important pour les territoires littoraux de notre zone d'étude. Cette dernière compte 51 ports de plaisance, dont 18 de plus de 300 places. Au delà de l'importance des constructeurs navales, la filière nautique est constituée d'un ensemble d'activités telles que les magasins d'accastillage, les sociétés de location de bateaux, les entreprises spécialisées dans l'électricité et l'électronique marine, les voileries... Ce réseau d'entreprise se structure en relation étroite avec les ports de plaisances, clés de voûte des « bassin de plaisance »⁴³ (E. Sonnic) et qui génèrent pour les territoires qui les abritent de nombreuses retombées directes ou indirectes (activités de production et de services induites par le port, tourisme, dépenses des plaisanciers, impact urbain et foncier, événements et manifestations nautiques,...). A l'échelle du golfe normand-breton, les effets économiques, directs ou indirects, de la plaisance, les volumes d'activités dégagés ainsi que la valeur ajoutée correspondante pourront être précisés dans un travail futur de la mission d'étude.

Le dynamisme et le développement de la filière nautique sont donc dépendants de la capacité des ports à supporter cette activité. Or, il existe le problème de la capacité d'accueil limitée des installations portuaires et des zones de mouillages.

Une des problématiques communes aux ports de la façade atlantique est en effet la saturation portuaire. Pour répondre à ce problème, il est nécessaire d'engager une réflexion commune sur la mise en œuvre de solutions innovantes tant du point de vue technique (concepts innovants de création ou d'extension de ports) que du point de vue de la gestion portuaire (gestion dynamique des places, complémentarité de l'offre portuaire). Une étude sur le marché de la plaisance dans le

⁴³ « 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, les zones de production de bateaux de plaisance, les services administratifs concernés par cette activité (affaires maritimes, services de l'équipement, assurances maritimes, sièges des organismes gestionnaires de ports ou mouillages), soit l'ensemble des flux terrestres ou maritimes de personnes, de biens et de capitaux engendrés par la présence des ports d'un même bassin et animant le territoire de la plaisance. » E. Sonnic, La navigation de plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne, thèse doctorale, Université de Rennes 2, 2005

département de la Manche, réalisée en 2000, a fait apparaître un déficit important, d'environ 900 places, essentiellement sur la façade ouest du département. Ce déficit, qui s'accroît d'environ 100 places par an (pour les bateaux de plus de deux tonnes) sur 15 ans, porte les besoins à 2400 places.

Dans ce contexte, certains questionnements émergent :

- Face à la pénurie d'équipements portuaires, les solutions alternatives (port à sec, gestion dynamique) répondent-elles aux problématiques de capacité d'accueil ?
- Quels sont les besoins ou les mesures supplémentaires ?
- Quelle pertinence d'une gestion dynamique à l'échelle du golfe normand-breton ?
- Quel schéma intégré de développement pour la plaisance ?

Maintenir un réseau associatif fort et une offre commerciale à la hauteur des enjeux touristiques.

Les littoraux des trois départements concernés par le secteur d'étude totalisent un nombre important de structures dédiées aux sports et activités nautiques, au premier rang desquelles la voile légère, le canoë-kayak/aviron de mer et la plongée (avec respectivement 69, 66 et 61 structures affiliées, sur l'ensemble des territoires départementaux). Ces structures sont, dans leur grande majorité, des associations de type Loi 1901. Elles remplissent un rôle de développement territorial, aussi bien au niveau social en accueillant la population locale et le public scolaire, qu'économique et touristique, en ce qu'elles constituent la majorité de l'offre sportive de loisir pour les vacanciers. Ce réseau structurant l'offre des loisirs nautiques est d'ailleurs un axe majeur de la communication des Offices du Tourisme sur tout le territoire. Ces deux vocations distinctes, l'une sociale et sportive, l'autre plus commerciale, cohabitent souvent au sein d'une même structure, incarnée pour la première par une activité « école de sport », la seconde par une activité « club », parfois augmentée d'une centre de location de matériel. Ces deux activités sont complémentaires car elles permettent à la fois de pérenniser des emplois à l'année (entraînement des sportifs) et de les financer grâce aux bénéfices saisonniers. Il est donc important d'assurer un équilibre entre ces deux fonctionnements au sein des structures concernées, afin de maintenir une dynamique sportive locale, de répondre à la demande touristique tout en promouvant des pratiques et des attitudes respectueuses de l'environnement. Au vu de ces problématiques, on peut se demander :

- Les structures sportives disposent-elles des capacités d'accueil suffisantes (parking, équipements...) ?
- Les efforts des collectivités locales sont-ils suffisant pour favoriser un développement équilibré et durable d'un point de vue économique et environnementale ?
- Quelle politique d'aménagement du territoire pour favoriser ce développement ?

1.2 Environnement

Ce qui est en jeu : promouvoir des pratiques respectueuses de l'environnement

Formation et sensibilisation

Outre le fait reconnu que le sport est un vecteur d'épanouissement physique et mental, un lieu d'apprentissage de la vie en groupe et créateur de lien social, les structures et les animateurs des sports de nature, nautiques en l'occurrence, sont également les garants d'une sensibilisation de leur public envers l'environnement marin et côtier, support de la pratique. Au niveau national, les fédérations sportives s'engagent pour le respect de l'environnement, et s'efforcent, à travers leurs réseaux de club, de promouvoir des pratiques durables, tant auprès des gestionnaires de structures que des pratiquants. Cela est particulièrement vrai concernant les sports nautiques (voir chartes fédérales FFV, FFCV, FFESSM, FFCK...), dont les acteurs disent souvent ne pas avoir attendu les recommandations fédérales pour développer une éthique environnementale. En effet, les rencontres avec les acteurs professionnels montrent que ces derniers sont porteurs d'une déontologie vis-à-vis de l'environnement qu'ils s'efforcent souvent de transmettre. La connaissance de leur milieu de pratique, la sensibilité qu'ils ont envers celui-ci et l'intérêt qu'ils manifestent à le préserver, ne serait-ce que pour la pérennité de l'activité, permettent aux responsables d'activités sportives d'adapter leurs pratiques au milieu pour non seulement en réduire les impacts mais participer à l'information voire l'éducation du public concernant les problématiques environnementales. Il paraît donc incontournable, pour renforcer cette démarche de sensibilisation environnementale, de s'appuyer sur ces structures nautiques dans le but d'améliorer la sensibilisation du public qui les fréquente.

Du fait de sa vocation à agir de façon transversale en articulant des enjeux de développement et de protection, un outil comme le parc marin serait-il à même, dans son périmètre de gestion, de réfléchir à ces questions en termes d'articulation des usages sur une zone donnée avec la sensibilité de celle-ci, grâce à une connaissance fine des pratiques nautiques (voir plus bas le volet « Connaissances ») d'une part, et des caractéristiques environnementales (cf. Groupe de Travail « Patrimoine Naturel ») d'autre part ? L'articulation de ces deux champs de connaissances pourrait constituer un moyen de contextualisation de l'information transmise et de mise en cohérence des usages et des objectifs de protection. De plus, en s'inspirant du label « Balades et Randos Nautiques », conceptualisé et expérimenté avec succès par Nautisme en Bretagne et repris dans le programme européen NEA2, la découverte du milieu correspond à une demande du public, et peut constituer une plus-value à l'offre purement sportive.

Dans ce contexte, on peut poser certaines questions :

- Comment capitaliser sur un terrain favorable, lié à la volonté affichée des fédérations à promouvoir les bonnes pratiques et à la sensibilité existante des acteurs de terrain ?
- Comment renforcer et améliorer la qualité de l'information et le rôle de passeur que remplissent les structures sportives en tenant compte des spécificités des territoires ?
- Comment sensibiliser les pratiquants encadrés via les activités sportives ?
- Comment sensibiliser les pratiquants libres ?
- Comment organiser et renforcer les rencontres entre acteurs sportifs et gestionnaires de l'environnement ?

Réduire les impacts des activités nautiques sur les habitats, les espèces et l'eau

Une étude publiée en 2009 par la confédération européenne des industries nautiques rappelle que 80% de la pollution marine est due aux activités terrestres et concluait que le nautisme, et la plaisance plus particulièrement, représentent moins de 1% de la pollution touchant le milieu marin. Les activités de plaisance génèrent néanmoins différents impacts directs et indirects (Maison, 2009) qu'il convient de bien appréhender et de limiter.

Habitats. Les études montrent que l'impact de la plaisance sur l'environnement marin est relatif comparativement aux autres sources de pollution.

Le diagnostic présenté plus haut montre une flotte de plaisance en expansion dans la zone d'étude. Cette augmentation démontre l'attractivité de la zone et joue un rôle important dans le dynamisme économique et touristique du territoire. Cependant, comme mentionné plus haut, ce phénomène entraîne une saturation de la capacité d'accueil des ports de plaisance, avec pour conséquence une multiplication des zones de mouillage, sauvages ou organisées. Outre les problèmes de gestion de l'espace que posent les zones de mouillage (voir Volet gouvernance et partage de l'espace), ces dernières renvoient également à des problématiques environnementales. Elles peuvent en effet impacter certains habitats tels que les herbiers de zostères, du fait de raclement de chaînes de mouillage sur le fond. Ce phénomène de raclement est d'autant plus prégnant dans la zone d'étude que celle-ci connaît de très forts marnages, obligeant à déployer des chaînes très longues et donc plus susceptibles d'endommager les fonds marins.

La fiche plaisance, qui donnera lieu à une identification et une spatialisation exhaustive des zones de mouillage sur la zone d'étude, permettra, une fois couplée avec une cartographie des herbiers de zostère par exemple, de déterminer les zones à enjeux. Cela pourra ensuite donner lieu à une réflexion commune avec les collectivités locales sur des techniques expérimentales de mouillage moins impactantes, qui sont notamment testées dans le Parc Marin d'Iroise.

Les pressions exercées par les autres activités nautiques sur les habitats marins sont peu évidentes à identifier, car peu d'études ont été réalisées sur le sujet. Ces pressions sont différentes en fonction du type et de la nature des pratiques, qu'elles soient encadrées ou libres. Il est néanmoins plus complexe d'inciter les pratiquants libres à ne pas fréquenter certaines zones particulièrement sensibles, à les informer sur la réglementation en vigueur. Les pressions engendrées par la pratique de la voile légère, du surf ou du kitesurf peuvent être dues principalement au piétinement des dunes, parfois traversées de façon anarchique, et renvoient donc à des problématiques terrestres d'accès aux zones de pratique.

Espèces. L'impact direct des activités nautiques sur les espèces est lui aussi assez mal connu, et constitue un enjeu de connaissance. Là encore, les impacts diffèrent en fonction des pratiques, de leur intensité et du comportement des pratiquants. Des études scientifiques ont établi que les ailes de kitesurf pouvaient avoir un effet dérangentant sur l'avifaune (Lecorre, 2008). D'autre part, les activités qui utilisent l'estran comme support de la pratique ou comme accès à la mer, peuvent engendrer un danger de piétinement pour les espèces qui y vivent ou qui y nichent, comme le gravelot, comme cela s'est produit dans l'orne, sur la plage de Merville-Franceville. L'activité kayak de mer peut elle engendrer un dérangement de l'avifaune en accédant à des zones de reposoirs (phoques, oiseaux marins) jusque là peu fréquentés avec d'autres types d'embarcations.

Eau. Le nautisme, de façon générale, est une activité dépendant en partie de la qualité du milieu aquatique. Sur le plan réglementaire, les ports maritimes, y compris les ports de plaisance, doivent disposer d'installations adaptées pour recevoir tous les déchets en provenance des navires fréquentant le port. L'entretien et la réparation des navires impliquent souvent des opérations polluantes. Les deux principaux flux de pollution du milieu naturel sont le lavage des navires et le ruissellement des eaux pluviales. Le lavage précède souvent l'application de peintures antifouling et la réalisation d'un grattage de coque qui entraîne la dégradation d'une partie de la peinture. Ces opérations risquent de charger les eaux ou les surfaces de stationnement en métaux lourds et en pesticides, polluant les eaux et les sédiments du port si aucun traitement n'est assuré. Les travaux d'entretien courant des moteurs et des systèmes propulsifs, pratiqués sur les navires mis à sec sur l'aire technique, peuvent entraîner sur le sol des déversements d'hydrocarbures, d'huiles et de solvants non biodégradables. Les eaux pluviales se chargent en divers polluants et participent également à la contamination du milieu environnant. Il faut également prendre en compte les rejets dans la nature de déchets solides et liquides (piles, batteries et fusées usagées, déchets métalliques divers, eaux noires, eaux grises) et contenant différents produits toxiques. Les aires de carénage permettent une maîtrise de ces sources de pollution marine. Toutefois, les gestionnaires devront également tenir compte d'autres aspects (tri sélectif des déchets, réception des eaux noircies et grises, des huiles et piles usagées) s'ils veulent s'inscrire dans une démarche environnementale globale. Les collectivités locales et les gestionnaires portuaires sont déjà très impliqués dans l'appréhension de ces problématiques visant la mise aux normes sanitaires des infrastructures portuaires et la mise en place de démarches innovantes de réductions des pollutions. Ainsi les démarches ports propres pilotés par l'association des ports de plaisance de Bretagne, l'appel à projet pour une plaisance durable et exemplaire par la région Basse Normandie, l'appel à projet « ports de plaisance exemplaires » à l'échelle nationale mais aussi les investissements programmés dans les schémas départementaux ou régionaux des



Figure 63 : carénage d'un voilier, Barneville-Carteret (50).

Photo : L. Mignaux, 2011

- Comment favoriser les bonnes pratiques en matière d'entretien des bateaux ?
- Les efforts des collectivités locales sont-ils suffisant en matière de normes sanitaires portuaires ?

1.3 Gouvernance et partage de l'espace

Ce qui est en jeu : permettre une utilisation raisonnée de l'espace

Gestion concertée des interactions

Dans certaines zones où l'on retrouve un cumul important de pratiques et d'activités dans un périmètre relativement réduit, il est de fait plus difficile pour les responsables d'activités d'instaurer ces modalités de communication pour parvenir à des consensus. Là, la réglementation officielle (zonage des activités) prend le relais, mais n'est pas non plus entièrement satisfaisante. Par exemple, les kayakistes déplorent une perte de liberté, un cloisonnement de la pratique, allant à l'encontre de l'essence de l'activité. Les plongeurs témoignent d'un non-respect ou d'une méconnaissance de la réglementation, en particulier du pavillon Alpha (obligeant à se tenir à plus de cent mètres du pavillon) par les autres usagers.

Ainsi, la réglementation montre dans certains contextes les limites de son efficacité, alors que le besoin de régulation va croissant, de pair avec le développement des activités sportives nautiques, enjeu économique majeur pour le littoral.

Pour aller au-delà d'une réponse réglementaire et répondre aux besoins d'harmonisation des pratiques, une concertation (exemple : réunion d'avant-saison, réunion bilan après la saison) entre les acteurs des sports et loisirs paraît nécessaire, afin que chacun connaisse mieux la pratique de l'autre et puisse adapter son comportement, adopter et transmettre des consignes aux pratiquants. Outre un moindre recours à la législation, et donc à la gestion par la contrainte, une concertation volontaire permettrait une meilleure compréhension entre acteurs et une meilleure coordination entre les activités sur un territoire dont l'échelle sera déterminée par la densité des usages.

Optimisation de l'espace

On retrouve quant au partage de l'espace l'enjeu transversal que constitue la gestion portuaire et notamment les zones de mouillages. En effet, la saturation des ports de plaisance entraîne une multiplication des zones de mouillage, qui petit à petit empiètent sur les zones de pratiques de certaines activités nautiques sportives, comme par exemple à Saint-Cast-le-Guildo. La norme actuellement dans l'organisation des zones de mouillage est l'évitage. Bien que seule alternative à la saturation des ports à flot, cette méthode est cependant très consommatrice d'espace, particulièrement dans des espaces à fort marnage, ce qui est le cas dans toute la zone d'étude. Il y a donc à réfléchir à la mise en œuvre de techniques de mouillage qui permettent de rationaliser l'espace, en densifiant les espaces dédiés. A ce sujet, l'embossage apparaît comme une solution envisageable. La location tournante des places, à la semaine par exemple, ou le stockage à sec des bateaux non-utilisés en sont d'autres.

Considérant ces problématiques on peut se demander :

- Au-delà du travail des CDESI, faut-il travailler à une échelle supra-départementale ? Quelle échelle d'intervention est la plus pertinente ?
- Faut-il de nouvelles structures de concertation locales ?
- Comment aller vers des pratiques moins consommatrices d'espace ?
- Quelles solutions pratiques ?

1.4 Connaissance

Ce qui est en jeu : Disposer des connaissances nécessaires à une bonne information des usagers et permettre une gestion opérationnelle et efficace sur plan économique et environnemental.

Développer des outils de connaissances des pratiques

Le golfe normand-breton est connu pour être un plan d'eau idéal pour les activités nautiques de loisirs, notamment pour la plaisance, mais aussi, de plus en plus, pour d'autres activités plus côtières. Parmi celles-ci, on peut citer le surf (qui est en plein développement sur la côte du Cotentin, mais dont la pratique est essentiellement libre), le kitesurf, le kayak, ainsi que des activités émergentes comme le paddle-board ou le longe-côte.

On constate, de manière générale, un manque de connaissances scientifiques sur les impacts environnementaux des sports nautiques. Cependant, pour en connaître les impacts, il faut avant tout bien connaître les pratiques. Certaines lacunes existent dans la connaissance, non seulement de ces impacts, mais aussi dans la localisation des sites de pratiques, l'intensité de leur fréquentation et les types de pratique qui s'y exercent. Ces lacunes sont d'autant plus manifestes s'agissant des pratiques libres, qui par définition échappent à toute structuration.

Il est possible de mobiliser certains outils pour combler ces lacunes, ce à quoi devrait aboutir le diagnostic en cours. Par exemple, le Recensement de Equipements Sportifs piloté par le Ministère Jeunesse et Sport, dont la base de données est consultable en ligne, permet de rendre compte de façon relativement complète de la distribution de structures littorales à l'échelle du golfe.

A l'échelle de la région Bretagne, le CRER est une structure travaillant à plus grande visibilité et une meilleure connaissance des sports de nature. Cet organisme est un lieu de production de connaissance et d'analyse, ainsi que de veille prospective. Il apparaît comme une personne ressource capable de rassembler et de produire des données et de

mobiliser un réseau étendu de partenaires.

A l'échelle départementale, poursuivant leurs objectifs de planification et de

développement maîtrisé des activités de pleine nature, les CDESI 22 et 50 procèdent à un suivi des pratiques sportives de pleine nature sur leur territoire. Ce travail s'appuie notamment sur l'outil SIG, qui permet une représentation croisée des pratiques et des enjeux environnementaux sur les espaces de gestion (plutôt terrestres pour le moment). Ces SIG dédiés sont conçus pour être de véritables outils d'aide à la décision et permettent de disposer d'éléments objectifs pour faciliter la concertation avec les acteurs en amont des manifestations (CG 22, com. pers).

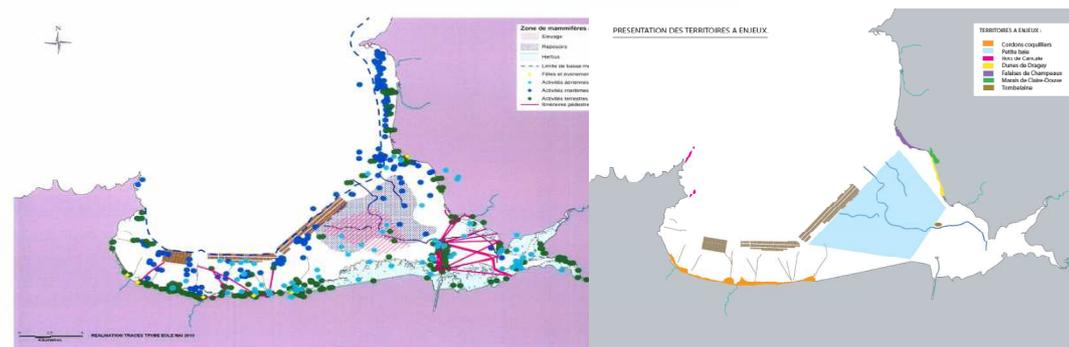
Enfin, des initiatives ponctuelles, dans le temps ou dans l'espace, s'apparentent à des observatoires des pratiques sportives et touristiques sur des lieux donnée en terme de fréquentation, d'intensité, d'occupation et d'usage de l'espace. On peut citer la Base d'Observation des Usages Nautiques et Terrestres des Iles et des Littoraux (Bountîles), qui développe un programme de suivi de la fréquentation à Chausey depuis 1996. Cet observatoire met en œuvre des protocoles scientifiques de collecte de données selon différents critères tels que la fréquentation terrestre (nombre de



Figure 64 : public sur le cap Fréhel lors de la Route du Rhum en 2010 (sources : CDESI 22)

débarquements), la fréquentation maritime, celle des estrans, les types d'activités, la connaissance des pêcheurs à pied ou des visiteurs... Reconnu tous les ans depuis 2003, ce programme produit des données précises et actualisées sur ce que l'on peut appeler un « micro-territoire », à l'échelle du golfe.

A l'échelle de la baie du Mont Saint Michel, l'étude a été menée durant l'année 2009 pour mieux connaître les pratiques sportives et de loisir, afin de mieux appréhender les enjeux et adapter la gestion de cet espace.



ont Saint-Michel.

Un réseau d'observateurs (Résob), en fait 10 acteurs locaux, a été mobilisé pour fournir des données qualitatives sur les types de pratiques qui s'y observent. D'autres méthodes ont également été mobilisées pour avoir une vision globale de pratiques et des interactions dans la baie du mont Saint Michel.

Ces initiatives et ces outils sont des exemples sur lesquels le parc marin, avec les acteurs du territoire, peut s'appuyer pour réfléchir à l'intérêt et la pertinence d'un observatoire des pratiques à l'échelle du golfe. Certaines mesures proposées dans cette étude pourraient y être mises en œuvre à l'échelle de la baie dès 2012, puisqu'une demande de financement déposée en 2011 auprès du Conseil Général a été acceptée.

Mieux connaître les interactions entre pratiques nautiques et environnement

Il est évidemment plus aisé de connaître l'impact sur l'environnement des activités structurées, et d'autre part de travailler à corriger ces impacts via les structures professionnelles ou associatives. Pour se faire, il est nécessaire de développer des moyens adéquats en termes de formation et de sensibilisation (voir Volet environnemental). La connaissance des interactions donne lieu à un croisement des données sur les pratiques avec celles concernant le patrimoine naturel. (Voir CR GT Patrimoine Naturel)

Développer des moyens de porter à connaissance

Dans cette démarche, les bases sportives littorales apparaissent les partenaires incontournables, d'une part pour se faire le relais d'information participant à la connaissance des usages du milieu dans lequel ils évoluent au quotidien, et d'autre part pour faire passer de l'information au public et renforcer la sensibilisation des pratiquants encadrés. Des initiatives telles que l'intervention de médiateurs nature en baie du Mont peuvent également être retenues.

Ainsi, le parc marin, de concert avec les acteurs, devra se poser des questions telles que :

- Comment structurer un réseau d'observation ?
- Comment concilier les échelles ?
- Quelles méthodes d'observation ?
- Quelles expériences exemplaires ? Faut-il les étendre à d'autres sites ?
- Quels partenaires ?
- Quels moyens de communication innovants adopter ?

2. Recommandations

Ces recommandations esquissent une réponse aux trois questionnements qui constituent en toile de fond l'objectif final de la mission d'étude concernant le périmètre, la composition du conseil de gestion et les orientations de gestion. Elles se basent sur une analyse en dernier lieu du travail qui précède, mais également sur des considérations personnelles.

Précisons aussi que le tourisme ne sera pas pris en compte comme paramètre pour faire les recommandations qui suivent.

2.1 Le périmètre

La problématique du périmètre du futur par marin, concernant les sports et loisir nautiques, doit être abordée sous des angles différents, en fonctions de facteurs dont l'analyse à l'échelle du golfe normand-breton pourra aider au choix de ses limites.

S'agissant de la plaisance, deux paramètres principaux entrent en jeu : l'espace de pratique et les infrastructures portuaires. Nous avons essayé de montrer en quoi, de Paimpol à Cherbourg, l'espace marin que constitue le golfe pouvait être interprété comme un bassin de croisière cohérent, lui-même subdivisé en différents bassins de navigation plus petits. L'utilisation de ces espaces et leurs interconnexions caractérisent différentes forme pratiques de la plaisance, conditionnées par les motivations et les aptitudes des plaisanciers ainsi que par les caractéristiques des embarcations. On a vu que tous les ports de la zone d'étude subissent dans les deux sens l'influence des îles anglo-normandes, têtes de pont vers la France ou l'Angleterre et pivot central du golfe. A ce titre, il semble cohérent, pour une gestion harmonisée, d'envisager pour le parc un périmètre correspondant aux limites du bassin de croisière, dans l'optique de mettre en réseau tous les ports susceptibles d'être des point de départ ou des escales pour la plaisance de croisière.

Cependant, on a vu que ce type de plaisance est largement minoritaire puisque environ 75 % de la flotte de golfe normand-breton est constituée de petites unités (moins de 6 mètres), souvent à moteur et non-habitables. Ce type d'embarcation navigue dans des bassins de navigation beaucoup plus restreints, gravitant autour des ports d'attaches auxquels elles sont inféodées. Ainsi, si ces multiples bassins de navigation forment des aires géographiques distinctes bien qu'interconnectés,

ils génèrent une forme de pratique relativement uniforme dans le golfe normand-breton, caractérisée par de la navigation diurne et proche des côtes (moins de 6 miles).

Si l'on regarde la carte des ports et des mouillages (figure 16, p.40), on observe une densité bien plus importante de ces derniers sur le littoral breton, avec notamment 3 infrastructures de plus de 1100 places, dont la plus à l'ouest est celle de Saint-Quay-Portrieux. Il semble donc indispensable pour répondre de façon cohérente aux enjeux de la plaisance, et notamment ceux de la gestion portuaire (saturation des ports et des cales d'accès, nécessité de développer des solutions alternatives, réduction des impacts...) d'englober cette zone dans le périmètre du parc.

La côte ouest du Cotentin est elle moins pourvue en infrastructures portuaires, pour des raisons notamment morphologiques et physiques (marnage). De ce fait, on retrouve de façon d'autant plus prégnante les problématiques liées aux cales d'accès et à la saturation des ports, et les enjeux qui en découlent.

Ainsi, les problématiques et les enjeux de la plaisance dans le golfe normand-breton plaident en faveur d'un périmètre « élargi », allant du nord Cotentin, c'est-à-dire du cap de la Hague (voire de Cherbourg, étant donné l'importance de son port de plaisance) à Paimpol dans les Côtes d'Armor, et d'une collaboration renforcée avec les îles anglo-normandes.

S'agissant des autres activités nautiques sportives et de loisir étudiées ici, elles sont présentes de façon structurée ou libre sur l'ensemble de la zone d'étude, bien que l'on note une densité de structures plus importante en Bretagne. Elles ont pour la plupart en commun d'être à l'interface terre-mer, et de se pratiquer au sein d'un espace marin souvent très proche de la côte (moins de deux miles). Mais elles sont aussi d'un public de plus en plus important, à la recherche d'interactions avec le milieu. Elles sont en cela des outils majeurs de régulation des pratiques et de sensibilisation. Bien que généralement bien intégrées aux autres usages, elles sont parfois demandeuses de plus de concertation avec les autres usagers, sportifs ou non. Pour cela, elles peuvent être des acteurs incontournables pour répondre à des enjeux d'observation et de connaissance des pratiques, de sensibilisation et de promotion de bonnes pratiques au sein d'un réseau à l'échelle du golfe.

Enfin, le périmètre doit s'envisager sous l'angle des échelons administratifs. Sur ce point, le golfe normand-breton possède des atouts que sont les acteurs institutionnels des sports de nature, et particulièrement les CDESI et le CRER, agissant sur l'ensemble du secteur d'étude. Ces organismes, par leur expertise et leur réseau de partenaires, apparaissent pour le futur parc comme des collaborateurs précieux pour actionner les réseaux d'acteurs et porter des actions harmonisées et faciliter les relations institutionnelles sur les trois territoires départementaux, en leurs parties concernées.

Ainsi, s'agissant des sports et loisirs nautiques, selon qu'on les aborde par la clé d'entrée des pratiques, des acteurs ou des problématiques spécifiques, on peut conclure, d'après nous, à l'intérêt d'un périmètre large, concernant les eaux et les côtes des trois départements, et une entité maritime allant du Raz Blanchard aux Héaux de Bréhat, îles anglo-normandes incluses.

2.2 Composition du conseil de gestion

La représentation au sein du futur conseil de gestion du mouvement sportif est une question rendue complexe par la multitude d'acteurs concernés (institutionnels, associatifs, fédéraux). En effet, chaque activité sportive est représentée par une fédération, incarnée localement par des comités départementaux ou des ligues régionales. Les CDOS⁴⁴ et les CROS⁴⁵ représentent le mouvement sportif aux échelles départementales et régionales. Les acteurs institutionnels (l'Etat et les collectivités territoriales) sont nombreux du fait des différentes échelles administratives. Les acteurs associatifs, tels que Nautisme en Bretagne ou les nombreuses associations de plaisanciers ou environnementales sont également concernées par les problématiques des activités nautiques. Il faut aussi prendre en compte le fait que la Manche soit engagée dans un programme européen de développement du nautisme avec NEA 2. Enfin, bien que leur nombre soit difficile à évaluer et qu'ils ne soient pas structurés, les pratiquants libres des différentes activités peuvent également prétendre à une représentation.

Il est évidemment impossible de faire place à tous ces acteurs au sein du conseil de gestion et des choix devront être faits. Au regard de l'expérience de ce stage, qui nous a amené à travailler avec tous ces protagonistes, il apparaît que les plus à même de faire le lien entre eux et d'apporter une expertise intéressante sont les deux CDESI et le CRER, qui couvrent l'ensemble du périmètre. Ils ont répondu présent à chaque étape du processus de concertation et partagent avec un parc marin certains objectifs en termes de développement maîtrisé des activités sportives de pleine nature.

La représentation des acteurs de la plaisance est plus problématique. On peut penser à Nautisme en Bretagne, organisation influente et compétente, mais sans équivalent dans la Manche.

Enfin, concernant les activités elles-mêmes, il faut noter la collaboration active des plongeurs et pêcheurs sous-marins, dont les revendications et les problématiques auxquelles ils sont confrontés font souvent échos aux enjeux d'une meilleure gestion des pratiques, en termes de gouvernance et de protection du milieu.

2.3 Orientations de gestion

A ce stade du travail de la mission d'étude, il est possible, en s'appuyant sur les enjeux identifiés, de concevoir certaines orientations de gestion concernant les sports et activités nautiques. S'agissant de la plaisance, on a vu que la problématique majeure était de résoudre la saturation des ports. Le parc marin pourrait devenir un espace de réflexion sur les solutions alternatives à mettre en place pour pallier ce problème. Cette problématique soulève non seulement la question des enjeux socio-économiques quant au développement de toute la filière plaisance dans le golfe, mais est également l'occasion de réfléchir à la plus-value environnementale et de gouvernance que peuvent comporter certaines mesures de gestion. En tant qu'espace de concertation et de réflexion, le parc marin peut se révéler le lieu adéquat pour discuter et décider de ces mesures.

Concernant les activités sportives et plus particulièrement les structures qui les portent sur le périmètre, l'impression générale qui ressort de l'enquête et des entretiens est que ces dernières fonctionnent de façon relativement indépendante, tout en entretenant des relations équilibrées

⁴⁴ Comité Départemental Olympique et Sportif

⁴⁵ Comité Régional Olympique et Sportif

entre elles. Qu'il s'agisse des interactions avec les autres usagers ou avec l'environnement, les acteurs rencontrés font état de bonnes relations qu'ils travaillent à maintenir, à améliorer ou à autoréguler grâce à leur expérience du milieu et de leur activité respective. Il appartient donc au parc marin de veiller à ne pas « s'immiscer » maladroitement au sein de ce fonctionnement. En effet, certains acteurs font part d'une certaine inquiétude concernant certaines mesures environnementales qui pourraient être restrictives pour les pratiques.

Cependant, les acteurs expriment au travers les résultats des enquêtes et des entretiens un besoin d'espace de concertation afin de mieux se connaître et d'anticiper des réglementations parfois mal ciblées ou inadaptées. Une gestion plus concertée des interactions, à une échelle pertinente, pourrait éviter un recours à la réglementation qui en pratique ne parvient pas à éviter certains conflits. De plus, un effet d'empilement de textes la rend complexe et peu déchiffrable pour les utilisateurs, notamment professionnels. L'enjeu pour les différents utilisateurs est de parvenir à une régulation choisie collectivement, et non subie. Le parc marin, conçu pour associer tous les usagers de l'espace littoral et marin, peut être un outil adapté à la recherche de forme de régulation collective et de partage raisonné de l'espace.

On pourrait donc imaginer que le parc marin, en tant qu'outil de gouvernance innovant, prenne en charge l'organisation de ces espaces de concertation au sein de son périmètre dans un esprit de partenariat et de d'échange avec les acteurs des sports nautiques de son périmètre. Cette mise en réseau des acteurs apparaît d'ailleurs comme une mesure phare à prendre en amont, puisqu'elle permettrait d'aborder l'appréhension d'autres problématiques, telles que les enjeux de connaissance et l'éventualité de la mise en place d'un observatoire des pratiques nautiques dans le golfe.

Ces mesures peuvent être le gage d'une gestion intégrée et d'un développement maîtrisé de la plaisance et des sports nautiques dans le golfe normand-breton, en faisant des acteurs de ces filières des partenaires dans la construction et la mise en œuvre d'un outil comme le parc marin, en valorisant leur connaissance des pratiques et leur expérience du milieu marin et littoral.

Conclusion

Cette étude de 6 mois s'est inscrite dans la continuité d'un schéma de travail débuté un an plus tôt, tout comme elle s'inscrit aujourd'hui dans la perspective de la poursuite de ce travail, qui débouchera dans un an, espérons-le, sur la création du parc naturel marin du golfe normand-breton. Le présent document a donc vocation à servir de base de discussion sur laquelle pourra s'appuyer la continuation du processus de concertation avec les acteurs des sports nautiques et de la plaisance. De ce fait, les éléments qui y sont présentés seront débattus, validés, contestés, améliorés, les enjeux rediscutés. C'est en cela que c'est un document de travail perfectible, susceptible d'évoluer, d'être modifié.

On peut cependant, au terme de ces 6 mois, faire un rapide bilan de ces éléments et de ce qu'ils mettent en exergue, mais aussi tenter d'en identifier les manques et les lacunes, ainsi que les moyens de les combler.

La plaisance, dans le golfe normand-breton, est confrontée à un phénomène de saturation de la capacité d'accueil, dans les ports comme dans les zones de mouillages. Cela a de nombreuses répercussions, aussi bien sur la filière nautique, qui risque de voir chuter la demande en bateaux ou matériel neuf, et sur les usagers, qui peinent à trouver une place pour leur bateau, que sur les collectivités locales, qui tentent de développer des solutions alternatives efficaces. Cette recherche d'alternatives est une problématique bien identifiée par les acteurs de la filière et certaines expériences en ce sens sont déjà à l'œuvre sur le territoire. Cependant, cette période de stage ne nous a pas permis non seulement d'aller assez loin dans l'état des lieux de la filière plaisance et de son poids économique, mais également dans le recensement des initiatives locales de gestion de la capacité d'accueil. On peut donc souhaiter que se fasse par la suite un travail en ce sens, afin de mutualiser les expériences et avancer à terme vers un modèle de gestion commun.

Si la problématique de la saturation des ports n'est pas spécifique au golfe normand-breton, il en est une qui l'est plus clairement, notamment sur la côte ouest du Cotentin, c'est l'accès au Domaine Public Maritime par les cales de mise à l'eau. En effet, ces infrastructures, qui sont utilisées aussi bien par les plaisanciers que par les professionnels, cristallisent des tensions qui peuvent être vives entre ceux-ci, et ont largement été évoquées lors des groupes de travail. Cette question sera probablement au cœur de la suite de la concertation et devra faire l'objet d'un traitement particulier. Elle ressort en effet comme la première source de conflits d'usage sur le territoire. Relevant d'une problématique d'aménagement du territoire, il serait souhaitable d'envisager un recensement exhaustifs de ces infrastructures, ainsi que des aménagements attenants (parkings, espaces de stockage des embarcations...), afin de mieux cerner le problème et travailler à trouver des solutions.

Comme on le voit, il s'agit là de conflits d'usage à terre. Sur l'espace marin, le travail de terrain effectué auprès des acteurs ne fait pas ressortir de conflit marquant. Les activités nautiques sportives et de loisirs font généralement preuve d'une autorégulation dans le partage de l'espace qui permet une cohabitation sereine. Cela passe la plupart du temps simplement par la communication, mais relève parfois aussi de l'organisation d'un processus de concertation spontané entre acteur. Cela reste cependant des isolés, les clubs sportifs fonctionnant de façon relativement indépendante, et il

existe des différences selon les lieux, et des exceptions selon les activités (par exemple, existence de conflits entre plongeurs et plaisanciers). D'où l'intérêt souligné plus haut d'une meilleure connaissance entre les acteurs via la création d'espaces de concertation à échelle locale au sein du futur périmètre du parc.

Ces conclusions et propositions sont l'expression de certaines attentes et besoins qu'il a été possible d'identifier via les outils méthodologiques choisis au préalable. Il conviendra cependant d'affiner et de les préciser par la suite. Le matériel exploité pour y parvenir est essentiellement celui récolté lors des entretiens semi-dirigés et des groupes de travail. Si l'enquête par questionnaire a permis la diffusion large d'une information sur le projet de parc, elle n'a pas eu les résultats escomptés, le taux de retour (environ 10%) n'ayant pas été suffisant pour permettre un traitement statistique significatif. L'avantage d'une diffusion large (plus de 400 contacts) s'est également révélé la faiblesse méthodologique de la démarche. Avec le recul, il nous semble qu'il eut fallut procéder par échantillonnage (un nombre donné de structures pour chaque activité) en ciblant des structures non aléatoirement mais sur la base d'un contact préalable et avec l'assurance d'une réponse.

Néanmoins, sans oublier qu'en l'état, pour la mission, ce document n'est que transitoire, certains objectifs ont été atteints en termes d'état des lieux, spatialisation des pratiques et identification des enjeux. Les acteurs ont dans l'ensemble répondu présents, que ce soit lors des groupes de travail ou pour les entretiens, témoignant d'une mobilisation constructive autour du projet de parc.

L'opportunité de la création d'un parc marin dans le golfe normand-breton nous apparaît pertinente au regard des attentes, des enjeux identifiés, croisées avec les moyens dont est doté un tel outil. Sa véritable plus-value sera de parvenir à créer sa propre échelle de gestion, en mettant en réseau les acteurs capables d'apporter leur expertise dans leur domaine respectif. Il sera alors possible d'envisager une approche cohérente et harmonisée pour répondre aux enjeux de gestion des activités nautiques sportives et de loisir.

Bibliographie

Tourisme

Sites internet :

- <http://atlastransmanche.certic.unicaen.fr/>
- <http://observatoire.tourismebretagne.com/>
- <http://www.insee.fr/>
- <http://www.legifrance.gouv.fr/>
- <http://www.tourisme.gouv.fr/>
- <http://www.veilleinfotourisme.fr/>

Documentation :

- Bilan touristique 2009, Observatoire de la Manche Tourisme
- Le poids économique du tourisme dans la Manche : évaluation du chiffre d'affaires
- Le schéma de développement touristique de la Manche, 2011-2015
- Le tourisme dans l'économie de la Manche : chiffre d'affaires (Source : Détente Consultant – CRT Normandie – CDT 14,27,50,61,76.)
- Mémento des statistiques touristiques de la Bretagne, éditions 2010 et 2009
- Schéma départemental de développement touristique d'Ille-et-Vilaine, 2007-2011
- Schéma départemental du tourisme, Côtes d'Armor 2mille20

Bibliographie par activité

Kitesurf:

- Belliard Yves et Legrand Claude, *Le kitesurf, une innovation française*, Revue Espace, 2010, n°280, p.22-31.
- FFVL, *Charte Environnement de la Fédération Française de Vol Libre*. 2003, disponible sur le site www.ffvl.fr
- FFVL, *Charte Natura 2000 Kite*, , disponible sur <http://www.lvllr.net/IMG/pdf/CharteKite.pdf>
- FFVL, *Charte Nature du kite*, 2010, disponible sur <http://kite.ffvl.fr/node/2462>
- FFVL, *Guide pratique : le kite et Natura 2000*, janvier 2011, disponible sur <http://federation.ffvl.fr/>
- Jeunesse et Sports Basse-Normandie Calvados, *Le kite surf en Basse-Normandie*, 2008, disponible sur <http://www.drdjs-basse-normandie.jeunesse-sports.gouv.fr/docs/brochure%20Kitesurf.pdf>
- Le Corre Nicolas, *Le dérangement de l'avifaune sur les sites naturels protégés de Bretagne : état des lieux, enjeux et réflexions autour d'un outil d'étude des interactions hommes/oiseaux*. Thèse soutenue le 2 septembre 2009. Laboratoire Géomer, Institut Universitaire Européen de la Mer. Université de Bretagne Occidentale.

- Maison Elodie, 2008. *Référentiel technico-économique de mesures de gestion des activités Sports et Loisirs dans les sites Natura 2000 en mer*. Rapport intermédiaire v0. Agence des Aires Marines Protégées. 246p., 2009
- Pôle Ressource National Sports de Nature, *Fiche Activité Kite Surf/kite mountainboard*, , 2011, disponible sur <http://www.sportsdenature.gouv.fr/>
- Smith Richard, *The Effect of Kite Surfing on Wader Roosts at West Kirby, Dee Estuary*, 2004, disponible sur : <http://www.deeestuary.co.uk/decgks.htm>

Kayak mer

- *Charte de l'environnement du kayak de mer*, co-écrite par des acteurs environnementaux et/ou des kayakistes de mer, adoptée par ck/mer et le réseau des points kayaks de mer et du comité régional de canoë-kayak de Bretagne, disponible sur www.ckmer.org
- Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer, *Le bon usage des espaces naturels marins par les kayakistes*, octobre 2008, disponible sur www.pagayeursmarins.org
- Maison E, 2008. *Référentiel technico-économique de mesures de gestion des activités Sports et Loisirs dans les sites Natura 2000 en mer*. Rapport intermédiaire v0. Agence des Aires Marines Protégées. 246p., 2009

Pêche Sous-Marine

- Caroline Kostecky, *Dynamique trophique, habitat benthique et fonction de nourricerie des milieux côtiers et estuariens*, thèse de doctorat, 153 p., 2010.
- *Charte du pêcheur sous-marin*, élaborée par la FCSMP et soutenue par la commission nationale pêche s/marine FFESSM, 2009, disponible sur http://www.ffessm.fr/ffessm/pdf/charte_fcsmp_ffessm.pdf
- Ifremer-BVA, 2009.-Enquête relative à la pêche de loisir (récréative et sportive) en mer en Métropole et dans les DOM. - Synthèse des résultats finaux 13 pp- http://agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/synth%C3%A8se_finale_p%C3%A9che_r%C3%A9cr%C3%A9ative.pdf
- Institut BVA, 2005.- Etude par sondage téléphonique de la pêche récréative du Bar; Contrat Ifremer n°03/2-210 513 BVA Etude P036 – 102 pp
- Maison E, 2008. *Référentiel technico-économique de mesures de gestion des activités Sports et Loisirs dans les sites Natura 2000 en mer*. Rapport intermédiaire v0. Agence des Aires Marines Protégées. 246p. 2009
- Núria Zaragoza, David Caballero, Josep Lloret (coord.), *La chasse sous-marine dans de Parc Naturel de Cap de Creus: aspects biologiques et socioéconomiques*, décembre 2007, disponible sur http://www.medpan.org/_upload/1074.pdf
- *Vivre ensemble avec la mer*, plaquette réalisée par le Collectif Emeraude Cotentin (CEC), 2011, disponible sur <http://www.fcsmpassion.com/>

Plongée scaphandre

- FFESSM, *Guide de la FFESSM pour le développement durable*, 2011, disponible sur www.ffessm.fr/
- Maison E, 2008. *Référentiel technico-économique de mesures de gestion des activités Sports et Loisirs dans les sites Natura 2000 en mer*. Rapport intermédiaire v0. Agence des Aires Marines Protégées. 246p. 2009

Surf

- Pôle Ressource National Sports de Nature, *Fiche Activité Surf*, 2011, disponible sur <http://www.sportsdenature.gouv.fr/>

Voile légère

- *L'encadrement des activités nautiques en Basse-Normandie "Sport et tourisme : un équilibre à trouver ?"*, synthèse, étude réalisée par l'ERREFOM espace régional de ressources sur l'emploi, la formation et les métiers, 2008, disponible sur www.sportsdenature.gouv.fr/fr/getdoc.cfm?docid=822
- Maison E, 2008. *Référentiel technico-économique de mesures de gestion des activités Sports et Loisirs dans les sites Natura 2000 en mer*. Rapport intermédiaire v0. Agence des Aires Marines Protégées. 246p. 2009
- Observatoire du Tourisme des Côtes d'Armor, *L'activité Voile dans les Côtes d'Armor en 2010*, octobre 2010, disponible sur www.cotesdarmor.com/pdf/10-Flashvoile2010.pdf

Vol libre

- Charte FFVL de l'environnement, 2003, disponible sur <http://www.ffvl.fr/>
- Convention de partenariat LPO/FFVL, 2009, disponible sur <http://federation.ffvl.fr/actus/signature-dune-convention-entre-ffvl-et-lpo-mars-2009>
- *Expertise des sports de nature en Baie du Mont Saint-Michel, fiche Activités Aériennes*, traces tp, be eole, mars 2010
- Flament Philippe, Commission Espace Aérien FFVL, *La réglementation aérienne du Vol Libre*, février 2005, disponible sur <http://www.cotentinvolibre.com/>
- Site internet de l'ENSA, chapitre Vol Libre, consulté sur http://www.ensa.jeunesse-sports.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=233&Itemid=549

Plaisance

Manche

- *Le nautisme dans la Manche : la plaisance*, Observatoire de la Manche Tourisme, 2010, disponible sur www.manchenautisme.com
- *Les chiffres clés du nautisme 2008*, Manche Tourisme, 2008, disponible sur www.manchenautisme.com

- Récapitulatif du suivi de la fréquentation touristique en 2010, Bountîle Chausey, 2010, disponible sur http://conservatoire-du-littoral.fr/common/scripts/Get_Element.Asp?ID=17307

Côtes d'Armor

- Conseil Général des Côtes d'Armor, les pratiques de carénage : guide aux gestionnaires et exploitants de ports de plaisance, septembre 2005, disponible sur www.cotesdarmor.fr/fileadmin/pdf/publications/agirmieux_carenage.pdf
- Côtes d'Armor Développement, *Atlas des infrastructures économiques des Côtes d'Armor : infrastructures maritimes*, 2009, disponible sur www.cad22.com/
- Côtes d'Armor Développement, Une filière économique en Côtes d'Armor : la plaisance, données 2009, disponible sur www.cad22.com/

Bibliographie générale plaisance

- Duchene P., *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritimes en France métropolitaine*, ODIT France, Act-Ouest, août 2003.
- Durand N. (dir.), *Environnement, solidarité, emploi, Le nautisme au 21e siècle !*, Observatoire Sport et Développement Durable, 2007.
- Le Menn A., *Pour une coopération interrégionale en faveur d'un nautisme durable*, édité par les Conseils Economiques et Sociaux de l'Atlantique, mai 2009.
- Mauvais J-L., *Les ports de plaisance : impacts sur le littoral*, IFREMER, 1991.
- Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, *Données de l'observatoire des ports de plaisance*, décembre 2009.
- Moreau R., *L'impact environnemental du nautisme une approche du cycle de vie pour une plaisance bleue*, réalisé à la demande de la confédération européenne des industries nautiques - ECNI, juin 2009.
- Nautisme en Bretagne, Développement du nautisme et impact économique en Bretagne, 2007.
- Peaudeau P., Richebe R., *Le tourisme nautique : pour un développement local coordonné*, éditions AFIT, ODIT France, septembre 2002.
- Sonnic E., *La navigation de plaisance : une activité touristique « amphibie » entre espaces de pratiques et territoires de gestion*, Actes du colloque international pluridisciplinaire "Le littoral : subir, dire, agir" – Lille, France, 16-18, janvier 2008.

Annexes

Annexe 1 : Questionnaire aux structures nautiques

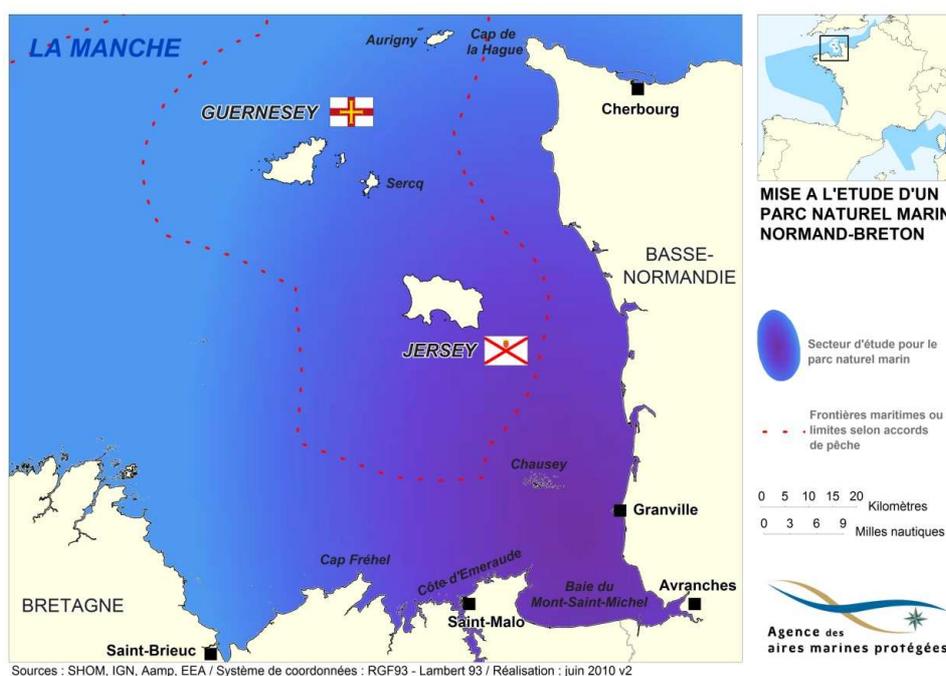


Caractérisation des sports et loisirs nautiques dans le périmètre du futur parc naturel marin

Mars-avril 2011

Mission d'étude pour la création d'un parc naturel marin dans le golfe normand-breton

L'équipe chargée d'étudier la faisabilité de création un parc naturel marin dans le golfe Normand Breton est installée à Granville.



A ce stade, un travail de diagnostic du territoire est réalisé pour le patrimoine naturel, le fonctionnement de l'écosystème marin et tous les usages qui se déroulent sur l'estran et en mer. Pour les sports de nature, nous sommes en contacts avec les CDESI et les services de l'Etat qui nous ont déjà communiqué un certain nombre d'information pour les départements de l'Ille-et-Vilaine, des Côtes d'Armor et de la Manche.

Cette **enquête**, adressée à tous les gestionnaires de structures sportives et de loisir du territoire, est complémentaire à ce travail de collecte de diagnostic et d'identification des enjeux liés à ces pratiques dans le périmètre du futur parc marin du golfe normand-breton.

L'attention et la précision que vous porterez à répondre à ce questionnaire nous permettra d'évaluer au mieux l'importance de la pratique au sein de la zone d'étude mais aussi d'appréhender les problématiques et les solutions à rechercher de manière collective. Par la suite vous serez régulièrement informés de l'état d'avancement de nos travaux.

D'avance, merci.

Connaissance du projet de Parc Naturel Marin

1. Avant aujourd'hui et la réception de cette enquête, aviez-vous connaissance de l'étude pour la création d'un parc naturel marin dans le golfe Normand-Breton ?

Oui Non

Information générale

2. Quel est le nom de votre structure et sa commune d'implantation?

Nom :	
Commune :	

3. Quel est le statut juridique de votre structure ?

Association loi de 1901 Société à responsabilité limitée Si autre, précisez :

4. Quelle est votre activité sportive principale ?

<input type="checkbox"/> Aviron	<input type="checkbox"/> Canoë-Kayak	<input type="checkbox"/> Char à voile	<input type="checkbox"/> Kite surf	<input type="checkbox"/> Plongée
<input type="checkbox"/> Vol à voile	<input type="checkbox"/> Vol motorisé	<input type="checkbox"/> Randonnée pédestre	<input type="checkbox"/> Surf	<input type="checkbox"/> Voile

5. Avez-vous d'autres activités sportives au sein de votre structure ? Si oui, pouvez-vous les citer ?

6. Etes vous affilié à une ou plusieurs fédérations sportives ? Si oui, la/lesquelle(s) ?

Fédération(s) :	
<input type="checkbox"/>	Non-affiliée

7. Votre structure est elle labélisée ?

Oui Non

7a. Si votre structure possède un ou des labels, veuillez précisez le(s)quel(s) ?

--

Manifestations nautiques

8. En moyenne sur une année, combien de manifestations sportives (toute nature et importance confondues) votre structure organise-t-elle ?

--

Zones de pratiques et autres activités

9. Si votre structure n'est pas implantée en zone littorale, avez-vous quand même une activité en milieu marin ?

Oui Non

9a. Si oui, indiquez la périodicité (ex. nombre de sortie à l'année) et le ou les lieux de pratique :

Commune	Code postal	Lieu-dit, ou autres précisions	Périodicité/an

10. Partagez-vous votre zone de pratique avec d'autres activités ?

Oui Non

10a. Si oui, pouvez-vous les citer ?

11. Ce partage de l'espace avec d'autres activités occasionne-t-il des gênes ou des problèmes ?

Oui Non

11a. Si oui, quelles sont ces activités ?

--	--	--	--

--	--	--	--

12. Le cas échéant, pouvez-vous décrire rapidement l'objet et la nature de ces problèmes ?

--

13. Vous êtes-vous concerté avec les représentants des autres activités afin d'éviter ou de réduire ces problèmes ?

Oui

Non

13a. Si oui quelles sont les solutions que vous avez envisagé ou mis en place ?

--

14. Votre site de pratique est-il également une zone de pratique libre ? Si oui, de quelle(s) activité(s) s'agit-il et dans quelle proportion à l'échelle du golfe normand breton (faible, moyenne, forte) ?

Interactions de l'activité avec l'environnement

15. Pensez-vous que votre activité a des impacts sur le milieu naturel ?

Oui

Non

15a. Si oui, pouvez-vous qualifier ces impacts ?

--

16. Avez-vous mis en place ou participé à des actions de protection ou d'éducation à l'environnement ? (Chartes, outils pédagogiques, labels, opérations de communication, ramassage de déchets, etc.) ?

Oui

Non

16a. Si « oui », pouvez vous les citer ?

--

17. Enfin, selon vous, quel est l'enjeu majeur auquel est ou sera confrontée votre activité dans les années à venir, et quelles mesures préconisez-vous ?

Annexe 2 : grille d'entretien semi-dirigé

Grille d'entretien pour les gestionnaires de structures sportives et prestataires d'activités sportives et de loisir

Introduction : présentation de la démarche PM et diagnostic, assurance d'anonymat, connaissance du projet ou non

Informations générales

Localisation de la structure (département, commune, ville), distance des aménagements de l'estran ou de la mer

Historique et caractéristiques de la structure (date d'implantation, type, nb adhérents...)

Activité(s) proposée(s) : description de la pratique, spécificités dans la pratique ou l'encadrement

Affiliation fédérale

1. Activité de la structure, tendances et évolutions, état de l'activité

Quelle tendance observez-vous quant à la fréquentation et à l'activité de la structure ? (retour sur les années passées) Quelle est votre appréciation sur l'état de santé de votre activité ? (économie, fréquentation, réputation, perception extérieure...)

Observez-vous une diversification de la demande en termes d'activité ? Si oui, comment vous adaptez-vous à cette nouvelle demande ?

Relance : proposez-vous des nouvelles activités (ex : pratiques émergentes) pour répondre à cette demande ? Quelles sont ces activités ?

Quelle proportion de la pratique touristique de loisir par rapport à la pratique licenciés/adhérents ? Quelle temporalité sur l'année ?

Relance : attentes vis-à-vis CDT, OT, besoin de plus de notoriété ? Efficacité des outils de communication ? Quels besoins en communication ? Existence de label ? Quelle volonté ou enjeux de développement (social, env, éco) de la structure ? Pour la pratique en général ?

2. Zone de pratique, partage et gestion de l'espace

Retour sur l'historique du développement de la pratique dans la zone ou à échelle plus régionale.

Importance de la zone dans ce développement : quelle réputation, renommée ou rayonnement de la zone dans l'univers de la pratique à l'échelle du GNB ou du département ?

Relance : votre site ou votre structure eux-mêmes drainent-ils des pratiquants de l'extérieur ? Dans quel rayon ? Pour quelles raisons (atouts du site/réputation structure) ?

Quels sont selon vous les faiblesses et les atouts de votre site de pratique ?

Relance : d'un point de vue physique (ex : météo, régime de marée, plan d'eau), environnemental (ex : richesse du patrimoine naturel ou changement environnementaux menaçant la pérennité de la pratique), des usages (superposition problématique ou non)

Pouvez-vous spatialiser votre zone de pratique ? (dessin carte)

Avec quelles activités sportives, de loisir ou professionnelle partagez-vous votre espace de pratique ?

Cette cohabitation entraîne-t-elle des gênes ou problèmes particuliers ? Lesquels ?

Un processus de concertation ou d'échange existe-t-il entre vous pour solutionner ces problèmes ? (ex : partage concerté de l'espace ou du temps de pratique, zonage...)

Des restrictions particulières sont-elles en vigueur dans votre zone de pratique ? (ex : zones réservées ou interdites) Pour quelles raisons ? (sécu, env.) De qui ces restrictions émanent-elles ? (arrêtés communaux, accords officieux entre acteurs, etc. ...)

3. Pratiques libres

Proportion de la pratique libre par rapport à la pratique encadrée : votre site de pratique est-il fréquenté par des pratiquants libres de votre activité ou d'une autre activité ? (si oui lesquelles)

Relance : votre site jouit-il d'une réputation favorable pour une ou des pratiques libres ? Dans quelle proportion rayonne-t-il dans le GNB (provenance des pratiquants libres)? Pouvez-vous quantifier cette fréquentation ? (ex : combien de pratiquants un jour où les conditions sont favorables)

Quels atouts du site pour la pratique libre : aménagements, facilité d'accès, conditions de pratique...

Pouvez-vous spatialiser le ou les secteurs de pratiques libres ? (dessin carte)

Quelle tendance et évolution de ou des pratiques libres, de cette activité ou d'autres ?

Quel impact sur l'activité de la structure : opportunité ou menace ?

Relance : positif ou négatif : en termes d'image de la pratique, du respect des règles de sécurité et de respect du milieu ?

Quel est l'impact sur l'environnement ?

Relance : quel est le niveau de déontologie et de sensibilisation des pratiquants libres quant au respect de l'environnement ? Ici et en général ?

Quels efforts sont faits de votre part pour capter, ou au moins informer ces pratiquants ?

Relance : avez-vous participé à des opérations de communication auprès de ce public ?

Quelle sont vos relations avec ces pratiquants libres ?

Relance : quel niveau de communication ? Nature des relations ? La cohabitation entraîne-t-elle des problèmes particuliers ?

4. Interactions avec l'environnement, éducation/sensibilisation à l'environnement

De façon générale, quels sont les changements que vous avez constatés sur votre milieu de pratique et quel est votre regard sur l'évolution de ce dernier ?

Relance : concernant la qualité et propreté du milieu, richesses faune/flore, évolution du trait de côte...

Selon vous, votre activité a-t-elle un impact sur votre milieu de pratique ? Sur les espèces ?

Relance : comment qualifieriez vous cet impact : négatif ? (prélèvement, effarouchement, dérangement...) ? Positif ? (rôle de veille, surveillance du milieu, collecte de données, prévention, éducation, sensibilisation...)

Comment concevez-vous votre rôle dans la sensibilisation de vos pratiquants ?

Relance : estimez-vous avoir un rôle à jouer dans la protection du milieu ? Comment concevez-vous ce rôle ? Avez-vous les moyens de tenir ce rôle ? De quels outils disposez-vous pour y parvenir ? Faut-il développer de nouveaux outils en ce sens ? (que pensez-vous de l'outil PNM ?)

5. Organisation de manifestations nautiques

Combien de manifestations nautiques organisez-vous par an ? Ampleur, organisation, impacts ? Sont-elles toutes déclarées à la DML ? Si non, pourquoi ?

Evaluation d'incidence : quelles réactions/sentiments, quels besoins d'accompagnement ?

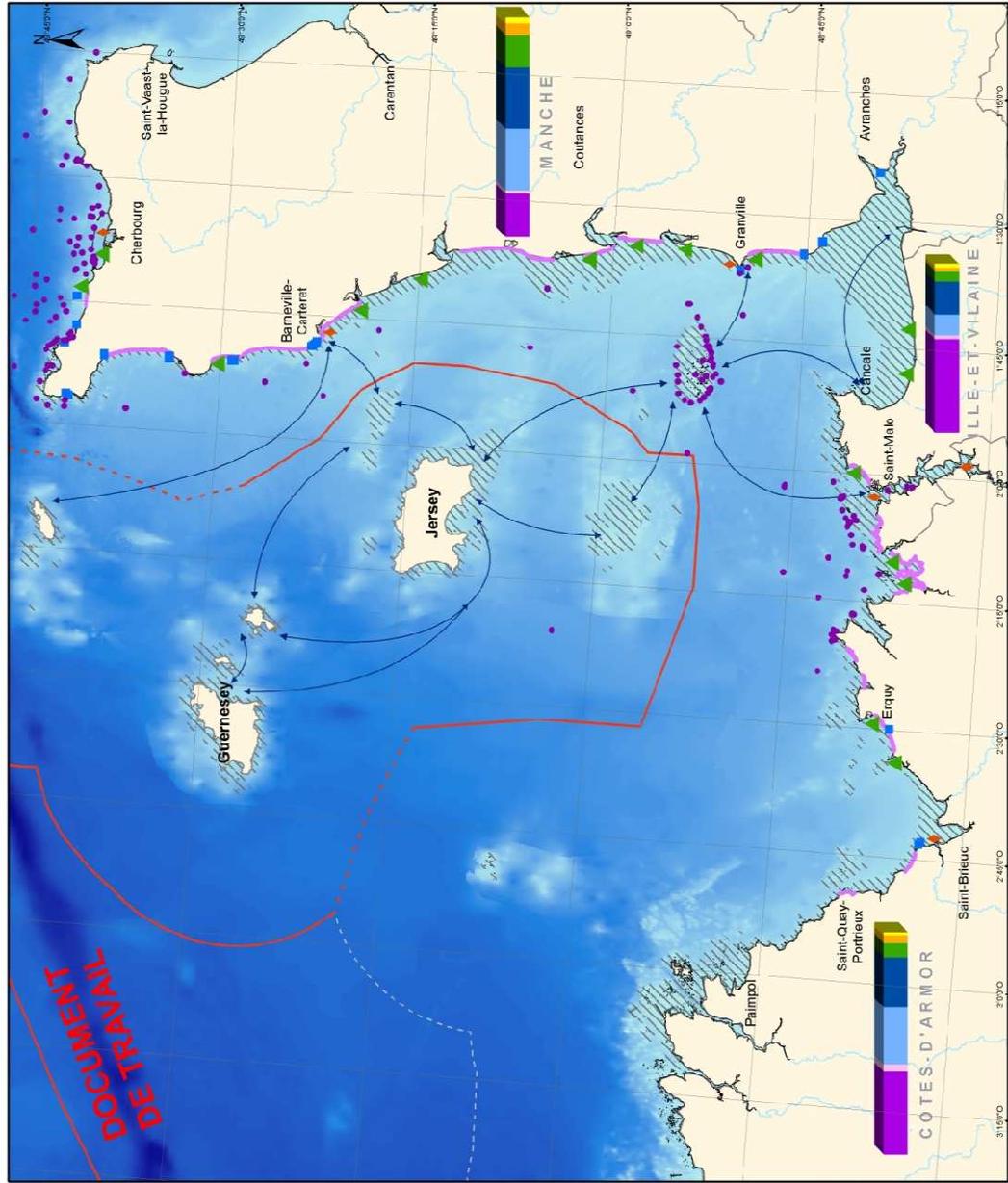
Annexe 3 : Tableau des acteurs rencontrés

Organisme/Activité	nom	qualité	date	Mail	Téléphone	Lieu	thème	CR
CDESI 50	Stephan Barrault	Directeur CDESI 50	01/03/11	stephan.barrault@manche.fr	02 33 05 94 91	Saint-Lô	Actions CDESI sport nature	Non
CRER	Caroline Vincent	Responsable	07/03/11	c.vincent.crer@orange.fr	02.99.54.67.71	Rennes	Actions CRER, recherche données	Non
CDESI 50	Jaques Burlot	Directeur CDESI 22	11/03/11	BURLOTJacques@cg22.fr	0689095183 02 96 62 46 58	Saint Brieuc	Actions CDESI sport nature	Non
CN St Jacut de la mer		BE Char à voile	26/04/2011	'Club Nautique Saint-Jacut de la Mer'	02 96 27 79 13	St Jacut (22)	Entretien semi-dirigé	Dui
Noroît Club	M. Josse	BE Char à voile	04/05/2011	'noroitclub@free.fr'	0299488301	Cherrueix (35)	Entretien semi-dirigé	Dui
Asso Voile et Vents	J.Y Gautier	Président structure et CoDep Char à voile	02/05/2011	'asvv-sciotot@hotmail.fr'	02 33 04 16 78 06 73 57 00 58	Les Pieux (50)	Entretien semi-dirigé	Dui
Cotentin Surf Club	Guillaume Lamoureux	Gestionnaire, président	02/05/2011	'cotentinsurfclub@orange.fr'	0233413958	Siouville (50)	Entretien semi-dirigé	Dui
Corsaires Malouins		BE Kayak	03/05/2011	'c-m-km@wanadoo.fr'	0299409204	Saint Malo (35)	Entretien semi-dirigé	Dui
Club subaquatique Hippocampe Granville-Chausey	M. Gilles Lepeletier	Président	09/05/2011	'gilleslepeletier@sfr.fr'	06 68 35 23 50	Granville (50)	Entretien semi-dirigé	Dui
CN St-Cast-le-Guildo	Arnaud Fautras	Chef de base, BE voile	11/05/2011	'contact@centre-nautique-saint-cast.fr'	02 96 41 86 42 02 96 41 71 71	Téléphone (22)	Entretien semi-dirigé	Dui
Espace Voile Bréhal	Daniel Cohan	Président structure et CoDep voile	27/05/2011	cohan.daniel@neuf.fr	0233617803	St Martin de Bréhal (50)	Entretien semi-dirigé	Dui
Bernick Surf Club	M. Matthieu Chenal	Ancien Président	05/2011			Téléphone (22)	Entretien semi-dirigé	Dui
Canoë Club d'Avranches	Fred Davuin	BE Kayak	01/06/2011	'ckca50@wanadoo.fr'	0682119199	Avranches (50)	Entretien semi-dirigé	Dui

CN Equy	Laure Méheust Antoine Le Ralec	Secrétaire comptable Responsable voile/kayak	09/06/2011	'cnerquy@gmail.com'	02 96 72 32 62	Erquy (22)	Entretien semi-dirigé	Dui
Malicorne Surf Club	Maël Soulaine	Président	10/06/11	'malicornesurfasso@hotmail.fr'	06 22 14 42 80	Fréhel (téléphone)	Entretien semi-dirigé	Dui
Chasse sous-marine	Tangui Le Goff	Membre 35 FFESSM, FNPSA	16/06/11	tangui.legoff@wanadoo.fr	0223283528	Rennes (téléphone)	Révision et amélioration Fiche Activité	Non
Kite 137	Samuel Cochard	Gestionnaire, propriétaire	17/06/11	sam@kite137.fr	06.20.37.77.78 09.50.76.78.70	Siouville 50 (téléphone et CR L.Mérine)	Entretien semi-dirigé	Dui
Aviron 35	Catherine Bruneau	Présidente CoDep 35	18/06/11	cat.bruneau@gmail.com	0678214608	Rennes 35(téléphone)	Entretien semi-dirigé	Dui
Aviron 22	Yvonnig Foucaud	Président CoDep 22	17/06/11	avironcd22@yahoo.fr	06.19.99.65.36	Saint-Brieuc 22 (Téléphone)	Entretien semi-dirigé	Dui
Vol Libre, Ligue Basse Normandie	Yves Dupin	Président	21/06/11	president.lbnvl@free.fr	06.07.30.78.67	Caen (50)	Entretien téléphonique	Dui
Vol Libre, ligue Bretagne	ERWAN BRADOL	Président	21/06/11	erwan@goelandarmor.fr	0650799142	Plérin (22)	Entretien téléphonique	Dui

Annexe 4 : les cartes

- **Inscription spatiale des structures et pratiques nautiques**
- **Plaisance et capacité d'accueil**
- **Espace de pratique de la plaisance**
- **Voile légère**
- **Plongée sous marine**
- **Kite Surf**
- **Char à voile**
- **Kayak de mer**
- **Aviron**
- **Pêche sous marine**
- **Surf**
- **Vol libre**



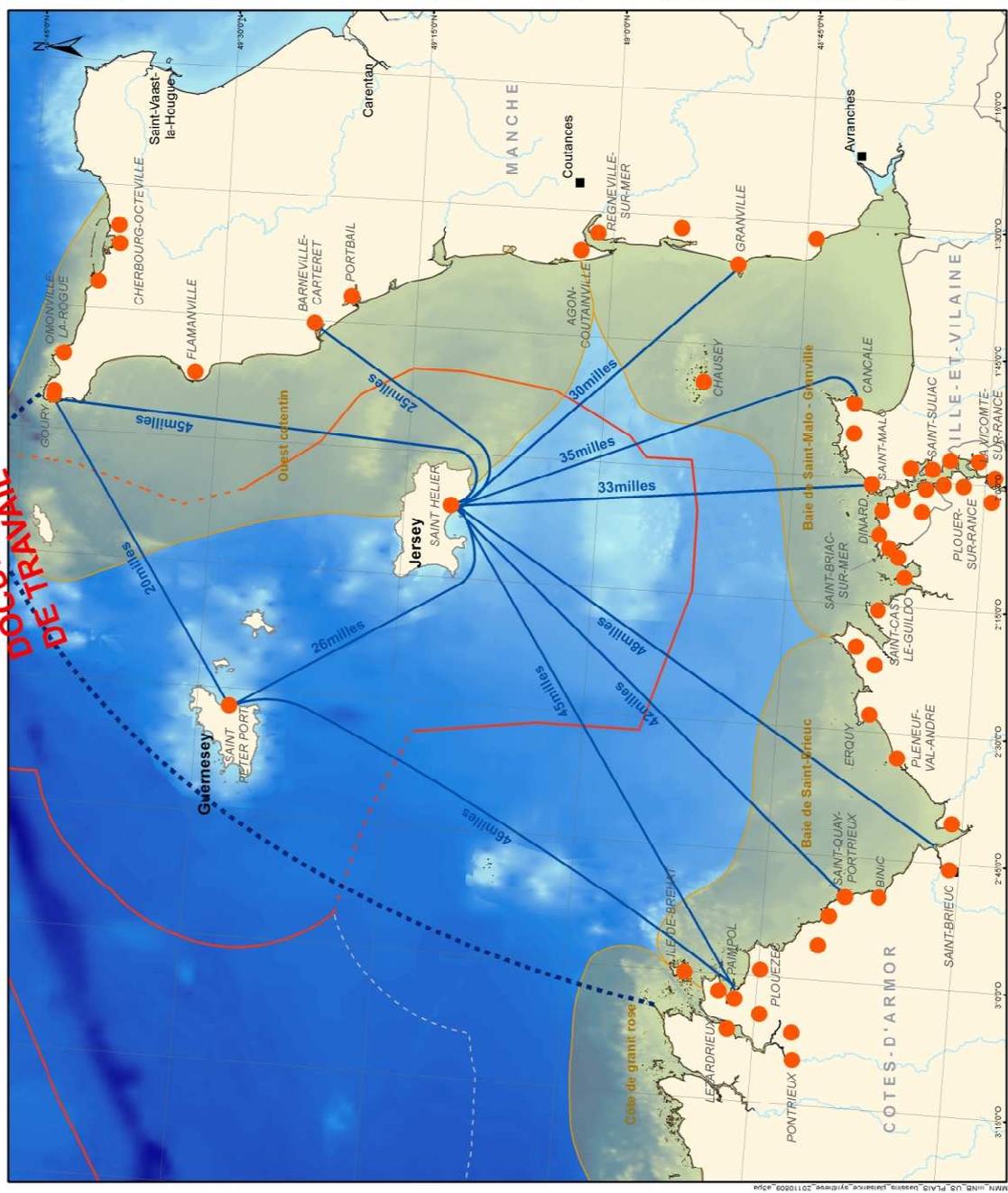


GOLFE NORMAND BRETON

Espaces de pratique de la plaisance

**DOCUMENT
DE TRAVAIL**

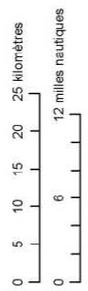
EDITEE LE : 09/08/2011



- Port et mouillage**
 - Présence d'un port ou mouillage sur une commune
- Bassin de croisière**
 - Limite du bassin de croisière du golfe normand breton
 - Distances-typiques entre ports dans le bassin de croisière
- Bassin de navigation**
 - Limite de bassin de navigation

Délimitations maritimes et bathymétrie

- Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- - - Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral



sources des données :

Ports et mouillages par commune... synthèse et interprétation AMAP 2011 selon :
 - Dpt 35 - DM 36 2005
 - Dpt 50 - <http://www.marchesaustraine.com>, CG 80 2011
 - les anglo normandes : www.portofjersey.fr et www.vitch-marine.com
 - les bretons : www.marchesaustraine.com
 Bassin de navigation : interprétation AMAP selon "La plaisance en Bretagne - Région Bretagne, 2001, p8", et d'après : 2009 - Région Bretagne
 Isolantes, eau : Inter-SOM/Asapa synthèses multiscopes
 Limites des 12 MN et délimitations des eaux territoriales : Délimitations indicatives et provisoires de l'espace maritime français métropolitain (d'après données du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine et des données de données des cartes nautiques) juillet 2008
 Limites départementales : IGN GECELA
 Trait de côte européen : EEA
 système de projection : Lambert 33/RF
 Lambert 33/RF
 Coordonnées géographiques du carroyage : WGS 84
 (ce pas utiliser pour la navigation)

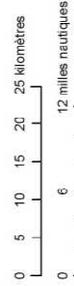
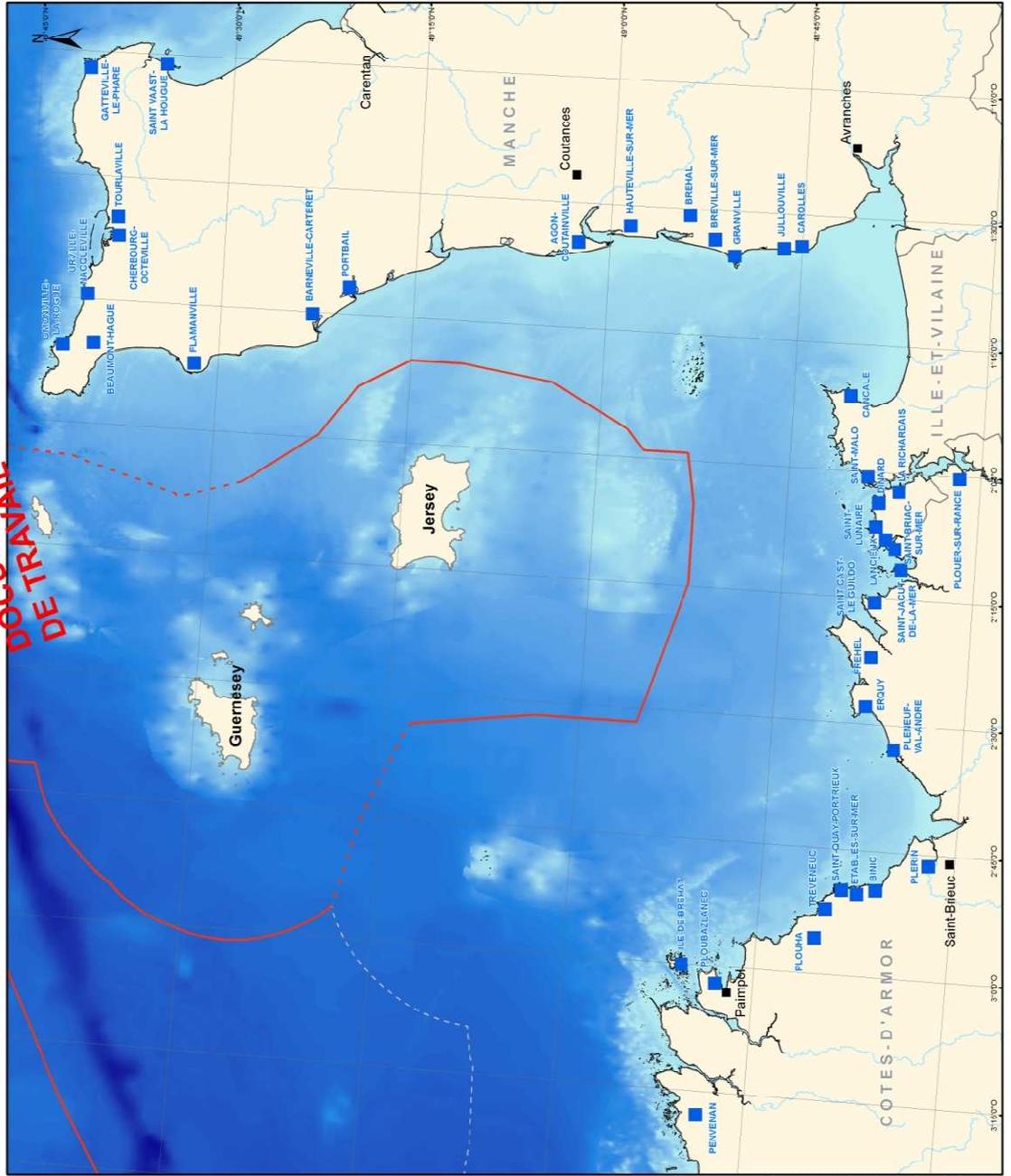


Clubs de voile légère Isource Fédération Française de Voile)

■ Localisation du club

Délimitations maritimes et bathymétrie

- - - Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- - - - - Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral



sources des données :

- Clubs de voile légère, synthèse AAMP selon FFV, 2011
- Bathymétrie : compilation données (freemur 1900m et 200m)
- Limites des eaux territoriales : Délimitations indicatives et provisoires de l'espace maritime français métropolitain (d'après données du SHOM et de l'IGN pour les limites officielles et des accords réalisés par l'Agence des Aires Protégées, IGN GEOPOL);
- Trait de côte européen, EEA.

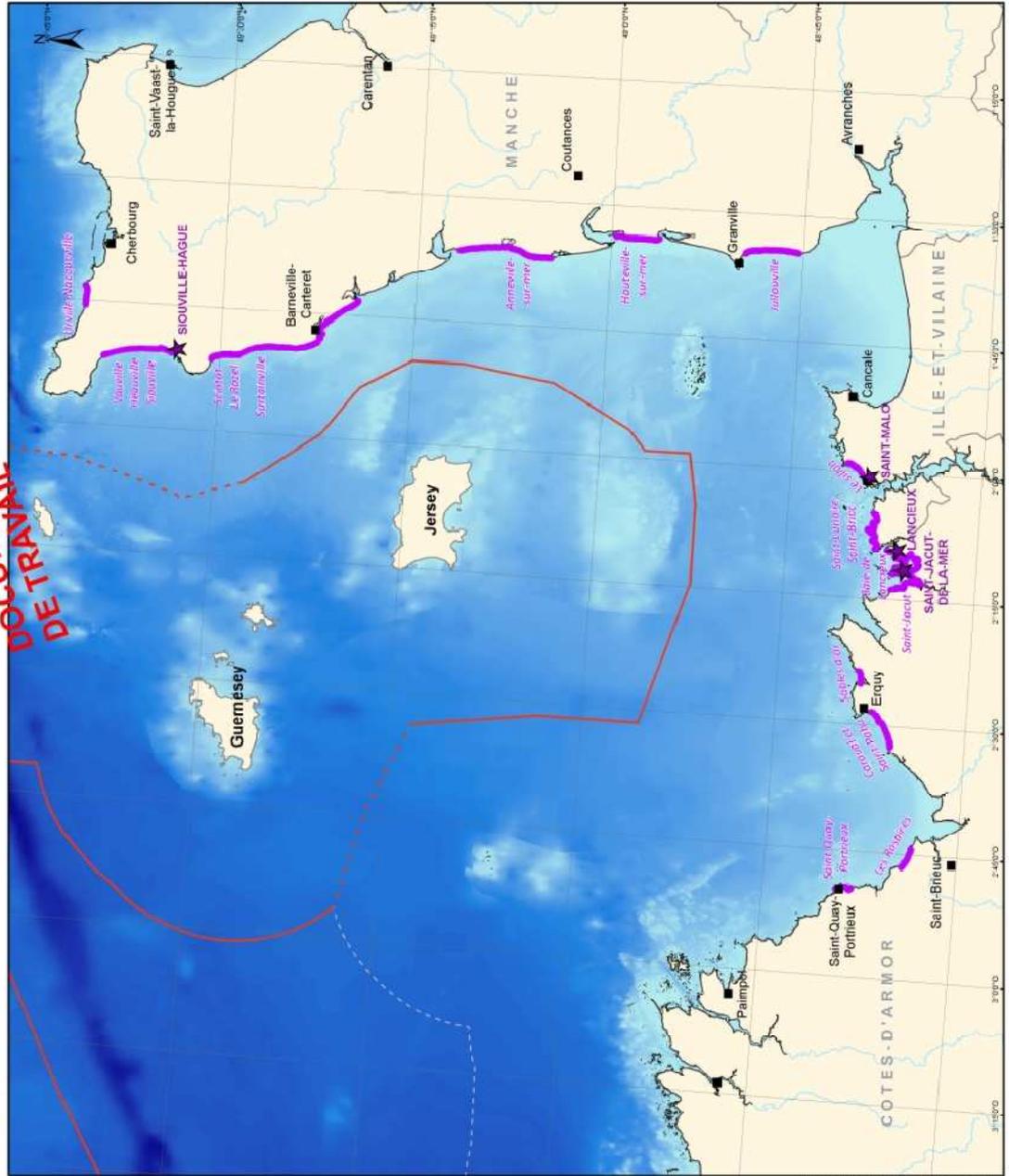
Logos de projection :

- Lambert 93/RF, Lambert 93/JAG, GRS 890
- Coordonnées géographiques du carroyage : WGS 84 (ne pas utiliser pour la navigation)



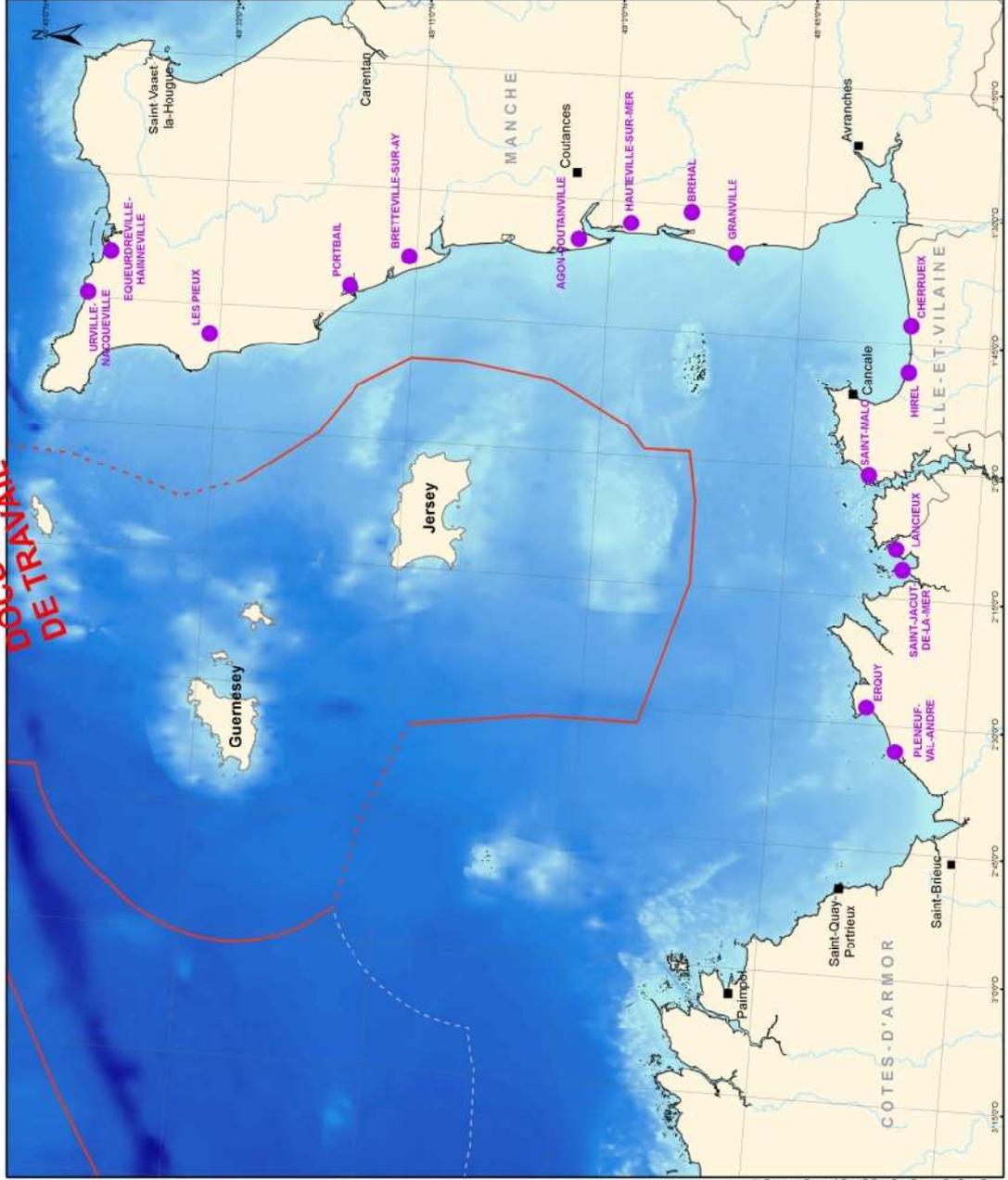
Clubs de kitesurf (source Fédération Française de Vol Libre)

- ★ Localisation du club
- Sites de pratique libre de kitesurf
- Principaux sites
- Délimitations maritimes et bathymétrie
- Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral



sources des données :
 Clubs de kitesurf : synthèse AMPM selon FFVL, 2011;
 Site de pratique de kitesurf : synthèse AMPM, 2011;
 Principaux sites : synthèse AMPM, 2011;
 Délimitations maritimes : Recueil CHOCOM, Avance Synthèse multilatérale;
 Limites des 12 MN et délimitations des eaux territoriales : Délimitations indicatives et provisoires de l'espace maritime français métropolitain (l'après données du Service des cartes nautiques, 2008) et des accords bilatéraux par l'Agence des sites maritimes protégés, juillet 2008;
 Limites départementales, IGN, GEODIA;
 Trait de côte européen, EEA.
 Système de projection :
 Lambert 93 RGF - Lambert 93/AG OGS 1980
 Les coordonnées géographiques sont arrondies à 1005 04
 (ne pas utiliser pour la navigation)



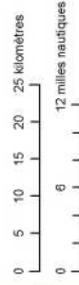


Clubs de char à voile (source Fédération Française de Char à Voile)

● Localisation du club

Délimitations maritimes et bathymétrie

- - - - - Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- - - - - Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral



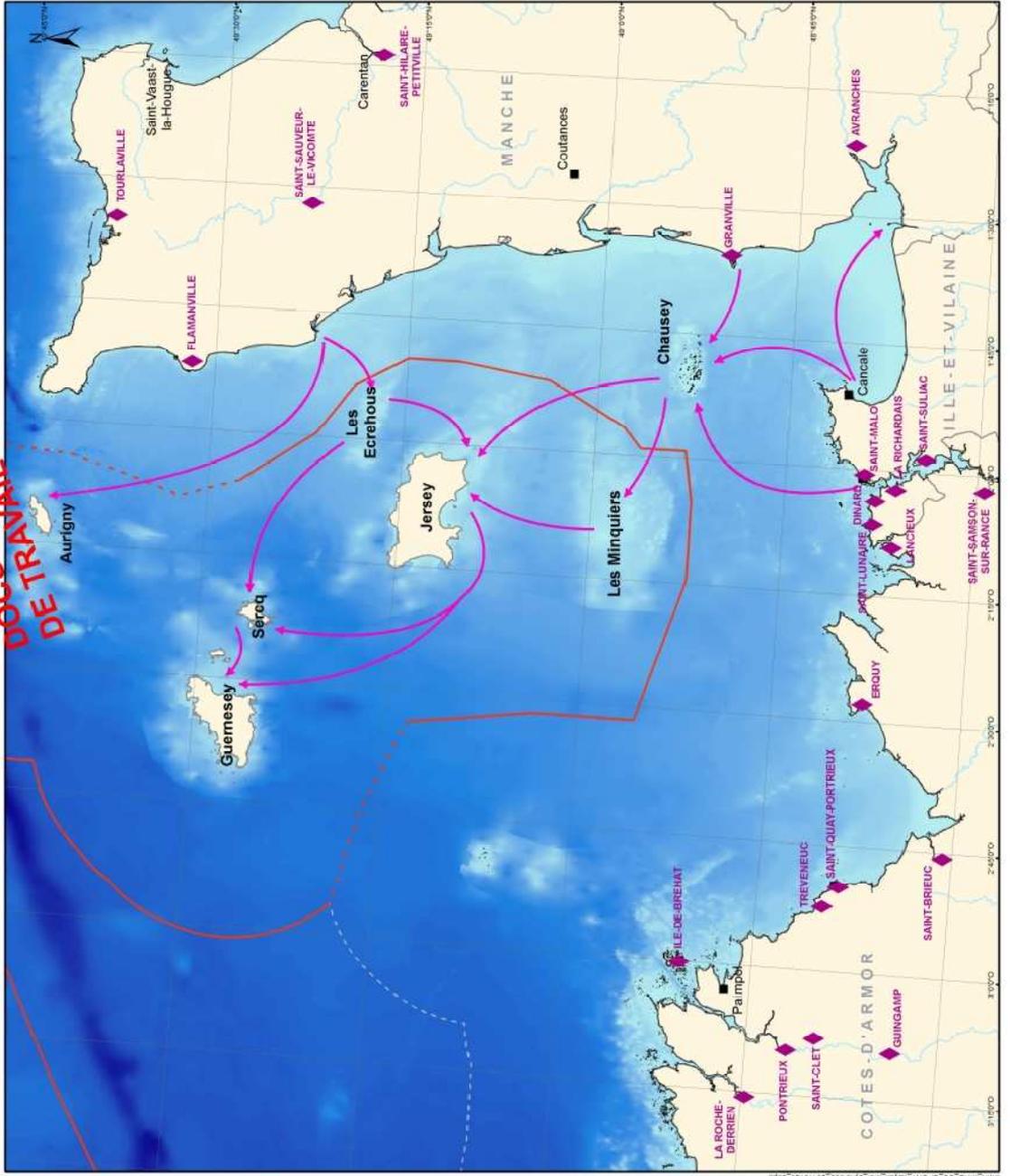
sources des données :

- Clubs de char à voile : synthèse AAMP seds FFCV, 2011
- Bathymétrie : compilation données Ifremer 1000m et 200m
- Iso bathes, estran : Ifremer/SHOM/Amis synthèse multiscources
- Limites des eaux territoriales : SHOM/Amis synthèse multiscources et SHOM et de l'IGN pour les limites officielles et des récifs réalisés par l'Agence des aires marines protégées, juillet 2008;
- Carte de la zone de pêche : SHOM/CECPA;
- Trait de côte européen, EEA
- système de projection : UTM/AG CRS 1989
- Coordonnées géographiques du cartilage : WGS 84
- ne pas utiliser pour la navigation



DOCUMENT DE TRAVAIL

EDITEE LE : 28/07/2011



Clubs de kayak de mer (source Fédération Française de Canoë-Kayak)

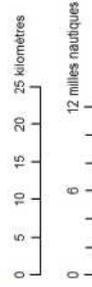
◆ Localisation du club

Itinéraires (source comm. pers. les pagayeurs marins, 2011)

→ Itinéraires majeurs de randonnée et d'expédition

Délimitations maritimes et bathymétrie

- Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- - - Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral



source des données :

Clubs de kayak de mer : synthèse AAMP selon FFCK, 2011
 Itinéraires de randonnée et d'expédition : AAMP à partir de communications
 des pagayeurs marins, 2011
 Bathymétrie : IGN, 2011
 Limites des 12 M et délimitations des eaux territoriales : Délimitations indicatives
 des eaux territoriales et du plateau continental de la France, 2008
 Limites des accords de pêche : ITCM et de l'ONU pour les limites officielles et des records réalisés par l'Agence
 des aires marines protégées, juillet 2008
 Limites départementales : IGN GEOPLA,
 Trait de côte européen, EEA.

système de projection :
 Lambert 93/RGF Lambert 93/JAG CRS 1980
 Coordonnées géographiques du centrage : WGS 84
 (ne pas utiliser pour le navigation)



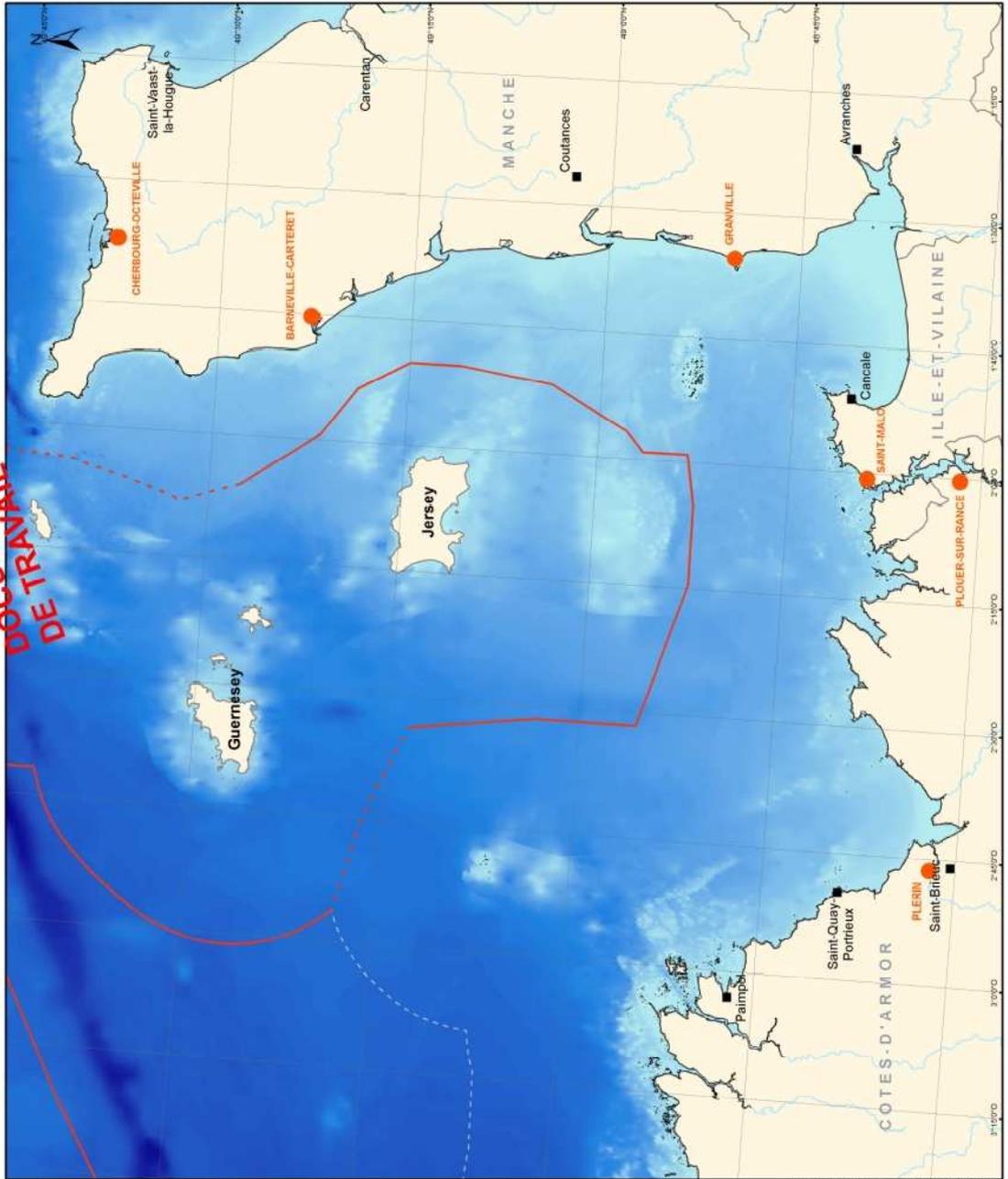
Clubs d'aviron (source Fédération Française des Sociétés d'Aviron)

● Localisation du club

Délimitations maritimes et bathymétrie

- - - - - Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- - - - - Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral

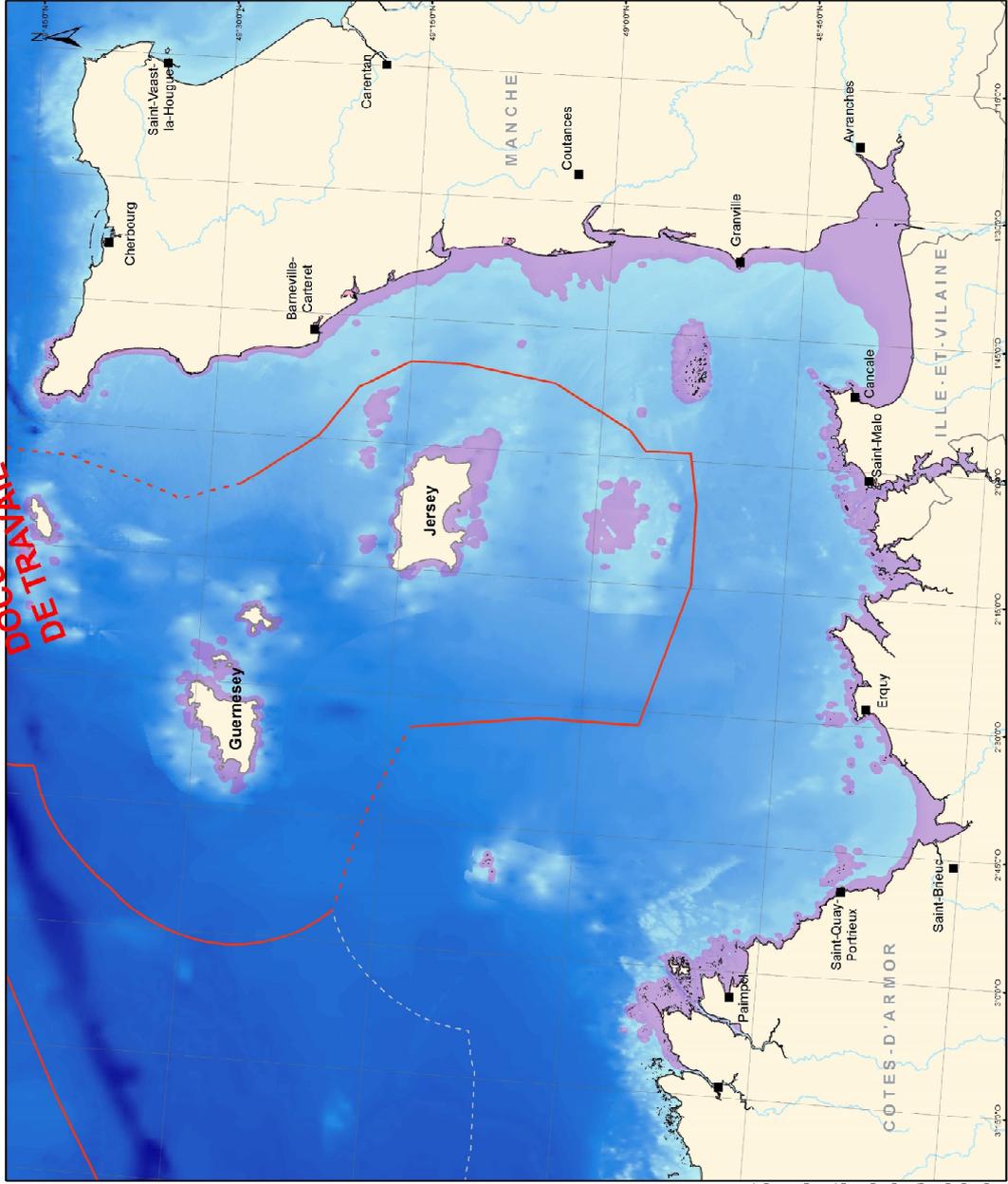
IL Y A UN DOCUMENT DE TRAVAIL



sources des données :
 - Clubs d'aviron : synthèse AAMP selon FFSA, 2011
 - Bathymétrie : compilation données Ifremer 1000m et 200m
 - Limites selon accords de pêche : IFREMER/SHOM/UKIP symboles multicolores
 - Limites des eaux territoriales : IFREMER/SHOM/UKIP symboles multicolores
 et provisions de l'accord maritime français métropolitain (d'après données de SHOM et de l'IGN pour les limites officielles et des records réalisés par l'Agence Nationale pour le Développement Maritime)
 - Limites du plateau continental : IFREMER/SHOM/UKIP symboles multicolores
 - Trait de côte européen, EEA

ystème de projection : Lambert (SIRG) Lambert 93/NG CRS 1980
 Coordonnées géographiques au carroyage : WGS 84
 (ne pas utiliser pour la navigation)





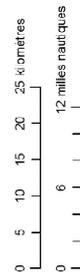
Pratique de la pêche sous-marine

Zone de pratique théorique entre la Hague et le Sillon de Talbert (dans une bande de 500m des zones excédentaires selon la marée)



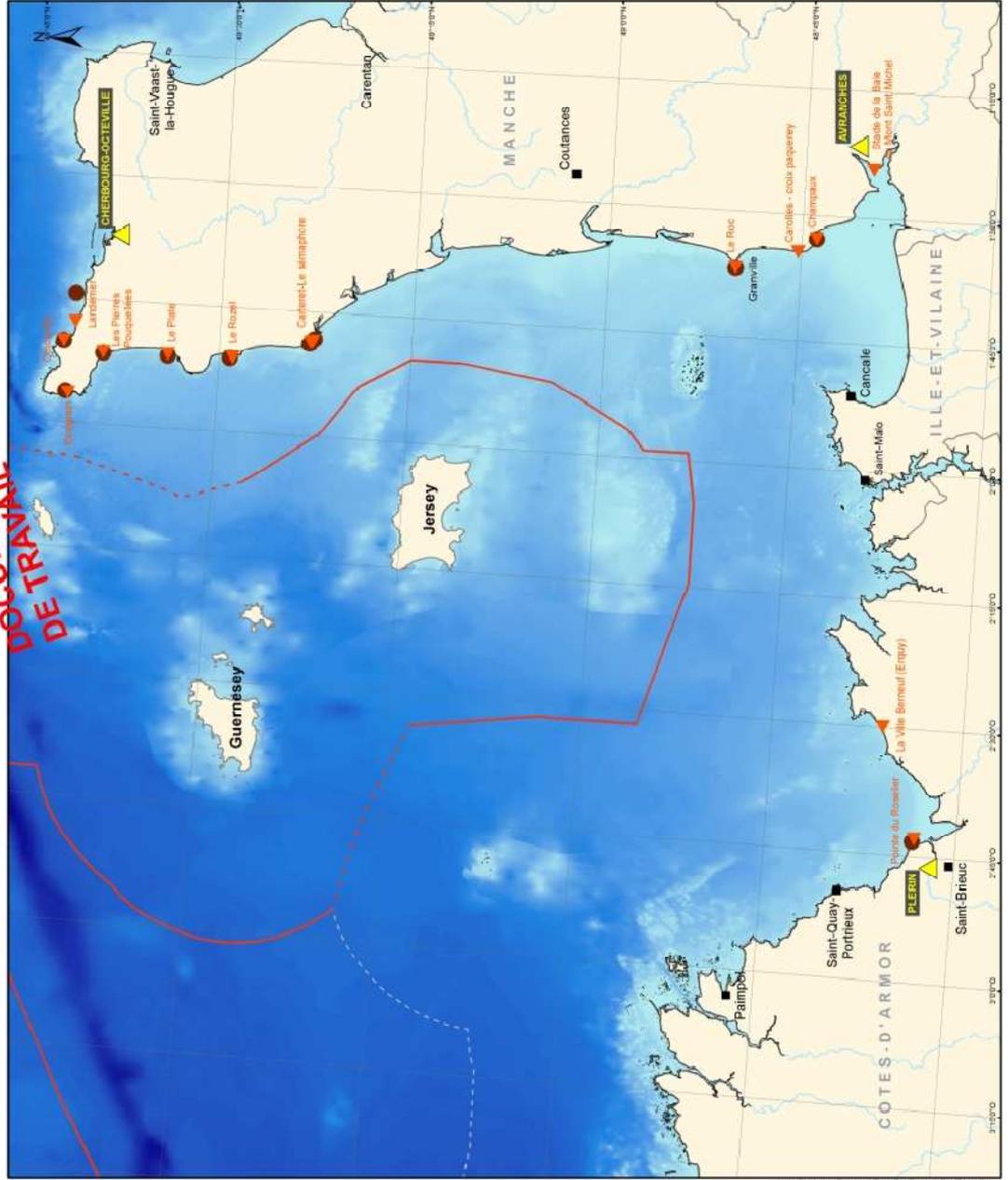
Délimitations maritimes et bathymétrie

- Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- - - - Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral



sources des données :
 Zone de pratique théorique de la pêche sous-marine, symboles AMP selon titres d'expert, 2011.
 Bathymétrie : compilation données Ifremer : 100m et 200m.
 Limites de la mer territoriale : 12 milles nautiques.
 Limites des 12 MN et délimitations des eaux territoriales : délimitations indicatives et provisoires du Service maritime français métropolitain (d'après données du S-DON et de l'IGN pour les limites officielles et des accords réalisés par l'Agence des départements, IGN, SECFLA, Trait de côte européen, EEA.
 système de projection : Lambert 93/RF, Lambert 93/AGRS 1800
 Coordonnées géographiques ou cartographiques : WGS 84 (ou pour d'autres pour la navigation)





Clubs de vol libre (source Fédération Française de Vol Libre)

Localisation du club

Sites de vol libre (source Fédération Française de Vol Libre et CDESI 22)

Site de décollage

Site d'atterrissage

Délimitations maritimes et bathymétrie

- - - - - Limite de la mer territoriale (12 milles nautiques)
- - - - - Limites selon accords de pêche (Guernesey)
- - - - - Délimitation des eaux territoriales ou limite du plateau continental ayant fait l'objet d'un accord bilatéral



sources des données :

Clubs de vol libre : synthésisAAMP selon FFVL 2011
 Sites d'atterrissage et de décollage : AAMP selon données transmises par FFVL et CDESI 22
 bathymétrie : France/SHM/Aamp synthésis multibathymétrie
 Limites des 12 MNT et délimitations des eaux territoriales : Délimitations indiquées dans le rapport de l'Etat de la France en matière de droit de la mer, 2008
 SHOM et IGN pour les limites territoriales et des accords bilatéraux par l'Agence des aires marines protégées, juillet 2008.
 Limites départementales, IGN GEOLIA, trait de côte européen, EEA.
 système de projection : Lambert 93/AO CRS 1983
 Couverture : IGN pour le bathymétrie, MGS 84
 ne pas utiliser pour la navigation



Annexe 5 : Arrêtés préfectoraux relatifs aux évaluations des incidences Natura 2000

PRÉFET MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

ARRETE PREFECTORAL N° 27 / 2011 FIXANT LA LISTE PREVUE AU 2° DU III DE L'ARTICLE L 414-4 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION, PROGRAMMES, PROJETS, MANIFESTATIONS ET INTERVENTIONS SOUMIS A EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000 EN MER A PARTIR DE LA LAISSE DE BASSE-MER POUR LA FAÇADE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

Le vice-amiral Bruno Nielly

Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,

Vu la directive 92/43/CE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;

Vu la directive 2009/147/CE du parlement européen et du conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L 414-4 et R 414-19 et suivants ;

Vu le code du patrimoine, notamment l'article L531-1 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code du sport, notamment ses articles L 331-2, R 322-1, R 331-6 à R 331-17 ;

Vu le décret du 20 décembre 2010 portant élévation au rang et appellation de général de corps aérien, promotions et nominations dans la 1ère et 2ème section, affectations d'officiers généraux ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services dans les régions et départements ;

Vu le décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Vu l'arrêté ministériel du 1er avril 2008 relatif à l'initiation nautique et à la randonnée encadrée en véhicules nautiques à moteur ;

Vu l'arrêté ministériel du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes ;

Vu l'arrêté du 06 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères ;

Vu l'arrêté ministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer ;

Vu l'arrêté du 13 mars 1986 relatif aux conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase ;

Vu l'accord favorable du commandant de la zone maritime de la Manche et de la mer du Nord en date du 1er juin 2011 ;

Vu l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel du Nord/Pas de Calais en date du 15 décembre 2010 ;

Vu l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Picardie en date du 15 décembre 2010 ;

Vu l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Haute Normandie en date du 06 octobre 2010 ;

Vu l'avis n° 2010/06 du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Basse Normandie en date du 15 décembre 2010 ;

Vu la réunion l'instance de concertation Natura 2000 en mer de la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord du 05 novembre 2010 ;

Sur proposition de l'adjoint pour l'action de l'Etat en mer du préfet maritime ;

ARRETE

Article 1.

Le présent arrêté fixe la liste locale, prévue au 2° du III de l'article L 414-4 du code de l'environnement, des documents de planification, programmes, projets, ainsi que les manifestations et interventions, concernés par des activités pratiquées au delà de la laisse de basse mer, qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 sur la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord.

Article 2.

Sont soumises à évaluation des incidences, dans le cadre prévu à l'article 1 du présent arrêté, les activités suivantes :

- 1) Les manifestations nautiques en mer de planches aérotractées (kite surf) soumises à déclaration dans les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 3 mai 1995 susvisé, et dont le budget est inférieur à 100 000 euros, lorsqu'elles sont pratiquées au sein de sites Natura 2000 désignés au titre des directives 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- 2) Les initiations et randonnées encadrées en véhicules nautiques à moteur pratiquées dans le cadre de l'agrément délivré dans les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 1er avril 2008 susvisé lorsqu'elles sont pratiquées au sein de sites Natura 2000 désignés au titre des directives 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- 3) Les manifestations aériennes en mer de faible et moyenne importance soumises à autorisation dans les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 4 avril 1996 susvisé lorsqu'elles sont pratiquées au sein de sites Natura 2000 désignés au titre de la seule directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- 4) Les hélistations en mer soumises à autorisation dans les conditions de l'arrêté du 06 mai 1995 susvisé lorsqu'elles sont situées au sein de sites Natura 2000 désignés au titre des directives 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- 5) Les fouilles archéologiques en mer soumises à autorisation en application de l'article L531-1 du code du patrimoine dès lors qu'elles sont pratiquées à l'intérieur et/ou à l'extérieur de sites Natura 2000 désignés au titre des directives 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- 6) L'introduction dans le milieu naturel des spécimens des espèces mentionnées aux 1° à 3° du I de l'article L 411-3 du code de l'environnement soumise à l'autorisation mentionnée au II du même article lorsqu'elle est réalisée à l'intérieur et/ou à l'extérieur de sites Natura 2000 désignés au titre des directives 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et

2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;

Article 3.

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans les départements littoraux de la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord (départements du Nord, du Pas de Calais, de la Somme, de Seine Maritime, de l'Eure, du Calvados, et de la Manche).

Article 4.

L'adjoint du préfet maritime pour l'action de l'Etat en mer, les directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement, le directeur interrégional de la mer Manche Est/mer du Nord, les directeurs départementaux des territoires et de la mer, les directeurs départementaux de la cohésion sociale, les directeurs départementaux de la protection des populations des littoraux de la Manche et de la mer du Nord, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.



PREFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE



Brest, le 24 juin 2011

Division « action de l'Etat en mer »

ARRETE N° 2011/ 37

Fixant la liste locale prévue au 2° du III de l'article L. 414-4 du code de l'environnement des documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions soumis à l'évaluation des incidences Natura 2000 en mer, pour la façade maritime Atlantique.

Le préfet maritime de l'Atlantique

- VU la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- VU la directive 2009/147/CE du parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- VU la décision de la Commission du 10 janvier 2011 arrêtant, en application de la directive 92/43/CEE du Conseil, une quatrième liste actualisée des sites d'importance communautaire pour la région biogéographique Atlantique ;
- VU le code de l'environnement, notamment ses articles L. 414-4 et R. 414-19 et suivants ;
- VU le code de l'aviation civile ;
- VU le code du patrimoine, notamment son article L. 531-1 ;
- VU le code du sport, notamment ses articles L. 331-2, R. 322-1, R. 331-6 à R. 331-17 et A. 322-64 ;
- VU le décret n° 83-228 du 22 mars 1983 modifié fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines ;
- VU le décret n° 90-94 du 25 janvier 1990 pris pour l'application des articles 3 et 13 du décret du 9 janvier 1852 modifié sur l'exercice de la pêche maritime ;
- VU le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;
- VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services dans les régions et départements ;
- VU l'arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés ou ULM peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aéroport ;
- VU l'arrêté du 13 mars 1986 relatif aux conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase ;

- VU l'arrêté interministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer ;
- VU l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères ;
- VU l'arrêté ministériel du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes ;
- VU l'arrêté ministériel du 3 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;
- VU l'arrêté ministériel du 1^{er} avril 2008 relatif à l'initiation nautique et à la randonnée encadrée en véhicules nautiques à moteur ;
- VU l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de la région Poitou-Charentes du 15 février 2011 ;
- VU l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de la région Bretagne du 17 février 2011 ;
- VU l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de la région Pays de la Loire du 25 février 2011 ;
- VU l'avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de la région Aquitaine du 02 mars 2011 ;
- VU l'accord du général commandant la région terre Nord Ouest en date du 28 mars 2011 ;
- VU l'accord du général commandant la région terre Sud Ouest en date du 04 avril 2011 ;
- VU l'accord du commandant de la zone maritime Atlantique en date du 22 juin 2011 ;

SUR PROPOSITION de l'adjoint du préfet maritime pour l'action de l'Etat en mer ;

ARRETE

Article 1^{er} : Le présent arrêté fixe la liste locale, prévue au 2° du III de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, des documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions entrant dans un régime d'autorisation, d'approbation ou de déclaration et soumis à l'évaluation des incidences Natura 2000 en mer, pour la façade maritime Atlantique.

Article 2 Sont soumises à évaluation d'incidences, dans le cadre prévu à l'article 1 du présent arrêté, les activités suivantes :

1. Les manifestations nautiques en mer soumises à déclaration dans les conditions fixées par l'arrêté interministériel du 3 mai 1995 lorsqu'elles sont pratiquées dans ou à proximité d'un site Natura 2000 désigné au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ou de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
2. Les initiations et randonnées encadrées en véhicules nautiques à moteur pratiquées dans le cadre d'un agrément délivré dans les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 1er avril 2008 susvisé lorsqu'elles sont pratiquées dans ou à proximité d'un site Natura 2000 désigné au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ou de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
3. Les manifestations aériennes de faible et moyenne importance soumises à autorisation dans les conditions fixées par l'arrêté ministériel du 4 avril 1996 susvisé, lorsqu'elles sont pratiquées dans ou à proximité d'un site Natura 2000

désigné au titre de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;

4. Les hélistations soumises à autorisation dans les conditions de l'arrêté du 6 mai 1995 lorsqu'elles sont situées dans ou à proximité d'un site Natura 2000 désigné au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ou au titre de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
5. Les hydro-surfaces et les plate-formes ULM situées en mer soumises à autorisation dans les conditions de l'arrêté du 13 mars 1986 lorsqu'elles sont situées dans ou à proximité d'un site Natura 2000 désigné au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ou de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
6. L'introduction de toute espèce animale ou végétale marine, à la fois non indigènes et non domestiques, soumise à autorisation en application de l'article L. 411-3 du code de l'environnement lorsqu'elle est située dans ou à proximité d'un site Natura 2000 désigné au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ou de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
7. Les concessions de cultures marines soumises à autorisation en application du décret n°83-228 du 22 mars 1983, dès lors que celles-ci ne sont pas intégrées dans un schéma des structures des exploitations de cultures marines prévu par ce même décret ;
8. Les fouilles archéologiques subaquatiques soumises à autorisation mentionnée à l'article L.532-7 du code du patrimoine lorsqu'elles sont situées dans ou à proximité d'un site Natura 2000 désigné au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ou de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages.

Article 3 : La liste des sites Natura 2000 de la façade maritime Atlantique est annexée au présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs des préfectures des départements littoraux de la façade maritime Atlantique.

Article 5 : L'adjoint du préfet maritime pour l'action de l'Etat en mer, les directeurs régionaux de l'environnement, de l'aménagement et du logement, les directeurs interrégionaux de la mer, les directeurs départementaux des territoires et de la mer, les délégués à la mer et au littoral, les directeurs départementaux de la cohésion sociale, les directeurs départementaux de la protection des populations, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le vice-amiral d'escadre Anne-François de Saint Salvy
préfet maritime de l'Atlantique,

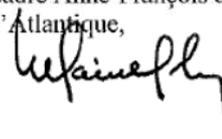


Table des figures

Figure 1 : Le golfe normand-breton	p.6
Figure 2 : calendrier prévisionnel de la mission d'étude	p.8
Figure 3 : calendrier prévisionnel du stage	p.9
Figure 4: les CDESI en France en rouge, 2011	p.9
Figure 5: groupe de travail 1, Saint-Cast (22)	p.11
Figure 6 : tourisme balnéaire à Carolles (50)	p.18
Figure 7 : usages et activités sportives de loisir	p.21
Figure 8 : fréquentation touristique en nuitée du littoral manchois	p.21
Figure 9 : fréquentation touristique des sites littoraux dans les Côtes d'Armor	p.22
Figure 10 : carte des fêtes et équipements culturels liés au patrimoine maritime	p.22
Figure 11: organisation institutionnelle du tourisme en France	p.24
Figure 12 : le tourisme nautique dans la Manche	p.28
Figure 12 : le tourisme nautique dans la Manche	p.30
Figure 13 : répartition par structures des activités fédérées dans le golfe normand-breton	p.33
Figure 14 : organismes et administrations intervenants dans la gestion des sports de nature	p.35
Figure 15 : schéma de principe de fonctionnement d'une CDESI ; le cas du conseil général de la Manche	p.36
Figure 16 : Le zonage maritime en vigueur en France	p.38
Figure 17 : carte de synthèse des structures et espaces de pratiques des activités sportives nautiques dans le golfe normand-breton	p. 39
Figure 18 : capacité d'accueil des structures portuaires et espace de pratique de la plaisance dans le golfe normand-breton	p.40
Figure 19 : Plan Fife	p.41
Figure 20 : plan Herbulot	p.41
Figure 21 : dirt windsurf	p.41
Figure 22 : windsurf	p.41

Figure 23 : embarcations de plaisance au large de Granville	p.47
Figure 24 : voilier dans les parages de la pointe du Groin (35)	p.48
Figure 25 : structures portuaires de plaisance dans le golfe normand-breton	p.49
Figure 26 : bassins de navigation et bassin de croisière de la plaisance dans le golfe normand breton	p.50
Figure 27 : Plaisance traditionnelle : la cancalaise doublant la pointe du Groin (35)	p.50
Figure 28 : Pêche-promenade près de Port-Picain(35)	p.51
Figure 29 : les ports escales dans le GNB	p.53
Figure 30 : catamarans au large de Jullouville (50)	p.54
Figure 31 : Catamarans à Erquy	p.55
Figure 32: Apprentissage de la PAV à Granville	p.55
Figure 33 : l'activité Voile légère	p.57
Figure 34 : Kayaks de mer au large de Carolles	p.62
Figure 35 : activité kayak de mer dans la zone d'étude	p.63
Figure 36 : Kayak ponté « traditionnel »	p.64
Figure 37 : Kayak auto-videur	p.64
Figure 38 : Un plongeur scaphandre du club de Coutance	p.67
Figure 39 : l'activité plongée scaphandre dans le golfe normand breton	p.68
Figure 40 : Pavillon Alpha	p.71
Figure 41 : pêcheur sous-marin en Bretagne	p.73
Figure 42 : nombre de pratiquants identifiés par la déclaration auprès des AFFMAR	p.74
Figure 43 : l'activité pêche sous-marine dans le golfe normand-breton	p.75
Figure 44 : Contribution de la pêche professionnelle et de la pêche de loisir	p.76
Figure 45 : Carte des biomasses de crépidule en 1978-1979 (A) et en 2003-2004	p.77
Figure 46 : Carte des densités de sole en 1979-1980 (A) et en 2008 (B)	p.77
Figure 47 : Kitesurf aux Sables d'Or, côte de Penthièvre (22)	p.80
Figure 48 : évolution des licences kite au sein de la FFVL	p.81

Figure 49 : Evolution nationale des ventes de matériel de kitesurf ,2001-2006	p.81
Figure 50 : l'activité kitesurf dans le GNB	p.82
Figure 51 : surfeur à Siouville (50)	p.85
Figure 52 : l'activité surf dans le GNB	p.86
Figure 53 : aviron de mer lors du raid Granville-Chausey, juillet 2011	p.88
Figure 54 : baleinière, ancêtre de l'aviron moderne	p.88
Figure 55 : l'activité aviron dans la zone d'étude	p.89
Figure 56 : Cours de char à Les Pieux (50)	p.91
Figure 57 : l'activité char à voile dans la zone d'étude	p.92
Figure 58 : sea-quad	p.94
Figure 59 : parapentiste survolant la plage de Carilles (50)	p.96
Figure 60 : l'activité vol libre dans le secteur d'étude	p.97
Figure 61 : évolution des licences FFVL	p.99
Figure 62 : Panneau signalétique du site de vol libre de la Ville Berneuf	p.100
Figure 63 : carénage d'un voilier, Barneville-Carteret (50)	p.105
Figure 64 : public sur le cap Fréhel lors de la Route du Rhum en 2010	p.107
Figure 65 : cartes des observations réalisées par le Résob de la Baie du Mont	p.108

Table des tableaux

Tableau 1 : les activités traitées et non traitées dans ce rapport.....	p.13
Tableau 2 : les chiffres du tourisme.....	p.19
Tableau 3 : fréquentation des principaux équipements et événements culturels dans le GNB..	p.23
Tableau 4 : ports de plaisance et capacité d'accueil de la plaisance.....	p.31
Tableau 5 : Les activités fédérées dans le golfe normand-breton.....	p.32
Tableau 6 : structures et licenciés voile légère.....	p.56
Tableau 7 : nombre de structures et licenciés kayak de mer dans la zone d'étude.....	p.62
Tableau 8 : clubs et pratiquants dans le golfe normand-breton.....	p.68

Table des matières

Introduction	6
PARTIE I : MATERIEL ET METHODE	8
1. Calendrier prévisionnel	8
2. Identification des sources d'information et du cadre institutionnel	9
2.1 Rencontres bilatérales	10
2.2 Constitution et organisation du groupe de travail « Expert »	11
3. Présentation générale de la démarche méthodologique	12
3.1 La fiche Tourisme Littoral	12
3.2 La fiche Nautisme	12
3.3 Les fiches activités	13
4. Rédaction des fiches activités	14
4.1 Enquête par questionnaire	14
4.2 Entretiens semi-dirigés	15
5. Identification des enjeux transversaux	16
5.1 Organisation d'un groupe de travail élargi autour des sports et loisirs nautiques et du Tourisme	16
5.2 Groupe de travail transversal	16
5.3 Rencontres à Jersey	17
PARTIE II : ETAT DES LIEUX DU TOURISME LITTORAL DANS LE GOLFE NORMAND BRETON	18
1. Définition	18
2. Descripteurs du tourisme dans le golfe normand breton	19
3. Points d'intérêt et atouts pour le tourisme	21
3.1 Le tourisme littoral et balnéaire	21
3.2 Le tourisme culturel.....	22
4. Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	24
5. Enjeux	25
5.1 Enjeux Economiques.....	25
5.2 Enjeux environnementaux.....	26
5.3 Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités	26
6. Éléments de prospective	27
6.1 Pistes d'évolution, inflexions possibles face aux tendances, germes de changements	27
6.2 Leviers d'action envisageables.....	27
7. Liens avec d'autres activités/facteurs d'influence	28

Avec la pêche récréative	28
Avec les sports de nature	28
Avec les pêcheurs.....	28
Avec les activités industrielles en développement	28
Avec les acteurs de la protection de l'environnement.....	29

PARTIE III ETAT DES LIEUX ET ENJEUX DU NAUTISME DANS LE GNB : APPROCHE GENERALE 30

1. Définition.....	31
2. Descripteurs des activités nautiques.....	31
2.1 Des activités bien représentées dans le golfe normand-breton.....	31
2.2 Des activités structurantes pour l'économie littorale	34
2.3 De nombreux pratiquants libres et non-encadrés.....	35
3. Cadre institutionnel et réglementaire.....	35
3.1 Organisation institutionnelle	35
3.2 Le dispositif administratif et les acteurs présents dans le golfe normand breton	36
Les services déconcentrés du Ministère de la santé, de la jeunesse et des sports.....	36
Les collectivités territoriales.....	36
Les structures organisatrices de la pratique sportive.....	37
Autres	38
3.3 Cadre réglementaire pour les activités nautiques de loisir	38
4. Inscription spatiale des structures et pratiques nautiques dans le GNB	40
5. Eléments de rétrospective	42
6. Enjeux et éléments de prospective	43
6.1 Enjeux Economiques.....	43
6.2 Enjeux environnementaux.....	43
Une évolution réglementaire : l'évaluation d'incidence	44
6.3 Enjeux liés au partage de l'espace	45
Entre acteurs des sports.....	45
Avec les riverains.....	46
Avec la pêche récréative	46
Avec les pêcheurs professionnels et conchyliculteurs	46
Avec les acteurs de la protection de l'environnement.....	46
7. Eléments de prospective.....	46
7.1 Pistes d'évolution, inflexions possibles face aux tendances, germes de changements	47

PARTIE IV : DESCRIPTION DES PRATIQUES ET ENJEUX SPECIFIQUES A CHAQUE ACTIVITE..... 48

1. Plaisance	48
Définition	48

Inscription spatiale et espace de pratique de la plaisance dans le golfe normand-breton	49
Enjeux de la plaisance.....	53
Enjeux économiques	53
Enjeux environnementaux	54
Enjeux transfrontaliers	54
2. Voile légère	55
Définition	55
Le dériveur léger.....	55
Le catamaran	56
La planche à voile	56
Descripteurs possibles de l'activité dans le GNB	57
Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	58
Enjeux pour la voile légère	59
Enjeux Economiques	59
Enjeux environnementaux	60
Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités.....	61
Éléments de prospective	62
Tendances lourdes et prolongation des tendances passées	62
Pistes d'évolution, inflexions possibles face aux tendances, germes de changements	62
Leviers d'action envisageables	62
3. Kayak de mer	64
Définition	64
Descripteurs possibles de l'activité.....	64
Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	65
Éléments de rétrospective.....	66
Enjeux pour le kayak de mer	67
Enjeux Economiques	67
Enjeux environnementaux	67
Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités.....	68
Leviers d'action envisageables	68
4. Plongée scaphandre	69
Définition	69
Descripteurs possibles de l'activité.....	70
Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	71
Éléments de rétrospective.....	71
Éléments de prospective	72
Enjeux pour la plongée	72
Enjeux Economiques	72
Enjeux environnementaux	73
Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités.....	73
5. Pêche sous-marine	75
Définition	75
Descripteurs possibles de l'activité.....	75
Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	77
Éléments de rétrospective.....	78

Enjeux pour la pêche sous-marine.....	79
Enjeux environnementaux	79
Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités.....	80
Enjeux liés au maintien de la pratique	81
6. Kitesurf	82
Définition	82
Descripteurs possibles de l'activité.....	82
Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	84
Éléments de rétrospective.....	85
Éléments de prospective et enjeux pour le kitesurf	85
Enjeux pour le kite surf.....	85
Enjeux environnementaux	85
Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités.....	86
7. Surf.....	87
Définition	87
Descripteurs possibles de l'activité.....	87
Cadre réglementaire et institutionnel pour le surf.....	88
Enjeux pour le surf.....	89
Enjeux Economiques	89
Enjeux environnementaux	89
Leviers d'action envisageables	89
8. Aviron de mer	90
Description et historique de l'activité.....	90
L'aviron de mer dans la zone d'étude.....	91
Éléments de prospective	92
Leviers d'action envisageables	92
9. Sports véliques d'estran.....	93
Définition	93
Descripteurs possibles de l'activité.....	94
Cadre réglementaire et institutionnel pour l'activité	95
Éléments de rétrospective.....	95
Enjeux pour le char à voile.....	95
Enjeux économiques	95
Enjeux environnementaux	95
Enjeux liés au partage de l'espace avec les autres activités.....	96
Éléments de prospective	96
Leviers d'action envisageables	97
10. Le vol libre	98
Définition	98
Descripteurs possibles de l'activité.....	98
Cadre réglementaire et institutionnel pour le vol libre	100
Éléments de rétrospective.....	100
Éléments de prospective	101
Leviers d'action envisageables	102

PARTIE IV : ENJEUX ET RECOMMANDATIONS.....	103
1. Synthèse des enjeux du nautisme dans le golfe normand-breton	103
1.1 Economique et social	103
Aller vers un développement équilibré de la plaisance	103
Maintenir un réseau associatif fort et une offre commerciale à la hauteur des enjeux touristiques.....	104
1.2 Environnement	105
Formation et sensibilisation	105
Réduire les impacts des activités nautiques sur les habitats, les espèces et l'eau	106
1.3 Gouvernance et partage de l'espace	108
Gestion concertée des interactions.....	108
Optimisation de l'espace	108
1.4 Connaissance	109
Développer des outils de connaissances des pratiques	109
Mieux connaître les interactions entre pratiques nautiques et environnement	110
Développer des moyens de porter à connaissance.....	110
2. Recommandations	111
2.1 Le périmètre	111
2.2 Composition du conseil de gestion.....	113
2.3 Orientations de gestion	113
CONCLUSION.....	115
BIBLIOGRAPHIE	117
ANNEXES	121
Annexe 1 : Questionnaire au structures nautiques.....	121
Annexe 2 : grille d'entretien semi-dirigé	125
Annexe 3 : Tableau des acteurs rencontrés	128
Annexe 4 : les cartes.....	130
Annexe 5 : Arrêtés préfectoraux relatifs aux évaluations des incidences Natura 2000	143
TABLE DES FIGURES.....	149
TABLE DES TABLEAUX.....	152
TABLE DES MATIERES.....	153

Vincent STERVINO

Année universitaire 2010/2011

Master 2 Géographie, Sciences Pour l'Environnement, université de La Rochelle

Contribution à l'état des lieux du golfe normand-breton Tourisme balnéaire et activités sportives en mer et sur l'estran

Résumé

En juin 2010 s'est engagée, dans le cadre d'une stratégie nationale pour la création d'aires marines protégées, une mission d'étude pour la mise en place d'un parc marin dans le golfe normand-breton. Cette mission doit, au terme d'une période de deux ans et demi, définir pour le futur parc un périmètre pertinent, des orientations de gestion et constituer un conseil de gestion. A cette fin, la mission d'étude a entrepris la réalisation d'un diagnostic autour de thématiques comme le patrimoine culturel et naturel, le fonctionnement des écosystèmes et les usages de cet espace marin et littoral. Au sein de cette dernière thématique, le tourisme balnéaire et les sports en mer et sur l'estran font l'objet de ce rapport. Il rend compte tout d'abord pour chacun des deux sujets d'un état des lieux, d'une description des différents usages ou activités qui s'y rapportent. Ce travail d'état des lieux a ensuite permis d'identifier certains enjeux spécifiques aux activités ainsi que des enjeux généraux propres aux deux filières, cela en lien étroit avec les partenaires et acteurs impliqués dans le processus de concertation. Le document a vocation à servir d'outil de discussion pour la poursuite de ce processus de discussion et d'identification des apports qu'aurait un parc marin sur le tourisme littoral et les sports et loisirs nautiques.

Abstract

On June 2010, within a national strategy for creation marine protected areas, began a study mission for the implementation of a marine park in the nomand-breton gulf. That mission must, after a two-and-a-half year period, define a relevant perimeter, identify management leanings and form a management board. For this purpose, the study mission undertook to do a diagnosis of natural and cultural heritage, ecosystems and uses within this marine and coastal area. Regarding that last thematic, this document is about seaside tourism and nautical sports. It first renders an overview of the state of affairs for these two topics, by describing the different uses that relate to them. Thanks to that preliminary work, the report tries to identify some specific and general stakes for the two fields, together with all the partners and stakeholders involved in the consultation process. This document is meant to be used as a tool to pursue that process in order to identify the contributions that a marine park could bring to tourism and nautical sports.