HAL
open science

Les bassins de navigation : éléments d'une typologie.

Brice Tonini, Brice Trouillet

To cite this version:

Brice Tonini, Brice Trouillet. Les bassins de navigation : éléments d'une typologie. : Étude sur la façade atlantique à partir de la réglementation. Bernard N. Le nautisme. Acteurs, pratiques et territoires, Presses Universitaires de Rennes (PUR), pp.29-48, 2005. hal-00195621

HAL Id: hal-00195621

https://hal.science/hal-00195621

Submitted on 21 Dec 2021

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

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

Les bassins de navigation : éléments d'une typologie.
Étude sur la façade atlantique à partir de la réglementation.

Brice TONINI* et Brice TROUILLET**
Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes (IGARUN)
* Cestan UMR 6590 CNRS, ESO (Espaces géographiques et sociétés)
** Géolittomer UMR 6554 CNRS, LETG (Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique)

Le nautisme est une activité récente qui s'est particulièrement développée en France depuis les années 1960 sous l'effet conjugué du développement du temps libre, de l'augmentation du pouvoir d'achat, de la multiplication des écoles de voile et du succès médiatique des premières courses au large (Bernard, 1991). Si le nautisme, héritier du britannique « yachting », a longtemps été l'apanage des classes aisées, il s'est popularisé dans la seconde moitié du XXe siècle, à partir d'écoles de voile emblématiques, parfois de renommée mondiale (Augustin, 1995), qui ont constitué de véritables foyers de diffusion [1]. Aujourd'hui encore, cette activité connaît une croissance soutenue, en témoignent le flot continu des nouvelles immatriculations enregistrées chaque année (20 000 à 25 000 unités supplémentaires d'après le Ministère de l'Équipement) et la forte demande en places de port même si, en la matière, aucune donnée ne permet de préciser l'importance de ce phénomène [2].

Le nautisme doit aussi être replacé dans le contexte plus global du développement du tourisme au sein des sociétés de loisir et de consommation. En France, première destination touristique mondiale, le tourisme littoral représente plus de 190 000 emplois pour un chiffre d'affaires (CA) de 19 milliards d'euros, auxquels il faut ajouter les 7 100 emplois du secteur de la construction nautique qui génère un CA de 978 millions d'euros (Kalaydjian, 2004). Le tourisme est ainsi la première source de richesse économique du littoral français (*ibid.*). Dans ce contexte, le nautisme constitue souvent un élément charnière du tourisme littoral tant au plan symbolique que socio-économique : symbolique car il est l'archétype d'une confrontation (théoriquement) recherchée avec l'élément marin, source d'évasion (Roux, 1997) ; économique et social dans la mesure où il est fixateur du tourisme des classes aisées et instrument de distinction sociale dont les tentatives d'effacement, par les catégories plus modestes, jouent un rôle d'entraînement et de réajustements permanents, c'est-à-dire un processus d'*uprush* et de *backwash*, de lais et de relais (Miossec, 1998). Ainsi, le nautisme joue souvent un rôle moteur en matière de tourisme littoral, véritable enjeu de développement économique et territorial, mais source de multiples et lourdes pressions sur le milieu littoral et marin.

[1] L'essor des écoles de voile est également indissociable du développement de l'emploi de matériaux de construction navale moins coûteux : Jean-Jacques Herbulot, architecte emblématique (plus de 70 réalisations à son actif) a travaillé sur des commandes passées par l'école des Glénan (Vaurien, Corsaire, Caravelle, Mousquetaire, etc.).

[2] Une même personne peut être inscrite sur la liste d'attente de plusieurs ports. À titre indicatif, la *News Letter du port d'Arcachon* de juin 2003 indique qu'il y a 8 807 inscrits sur la liste d'attente du port. Si une place venait à se libérer, elle serait attribuée à une personne inscrite en septembre 1980…

La navigation de plaisance : une activité aux contours flous.

La mer comme espace des pratiques.

Dans le contexte de littoralisation des activités, l'utilisation des ressources soulève des conflits sur le littoral (Bromley et Cernea, 1989 ; Goldberg, 1994) et en mer côtière, espace marin côtier qui se singularise du reste des étendues océaniques par une pression humaine particulièrement soutenue et la richesse et la fragilité de ses ressources. Si des problèmes de gestion se rencontrent sur le littoral, ils se posent avec acuité en mer, espace de l'éphémère pour reprendre la formule de J.-P. Augustin (1994) à propos du surf, espace déroutant, sans limite, sans repère fixe (Pinchemel, 1988) et partagé par de très nombreux usages, notamment dans des secteurs de forte concentration des activités. Ainsi, comme pour la majorité des usages en mer, la connaissance des espaces de pratique du nautisme est, par définition, encore largement imprécise.

Entre sport et loisir.

Le nautisme est une activité qui a, par ailleurs, des contours flous puisqu'il s'intègre dans le domaine des activités physiques et sportives et combine loisir et compétition sportive. En 2002, la Fédération française de voile recense plus de 275 000 licenciés [3], soit un nombre comparable à celui des disciplines sportives telles que le rugby ou le handball. Bien qu'important, ce chiffre ne rend pas compte de l'ensemble des pratiquants car, sport (et loisir) de pleine nature largement auto-organisé, la majeure partie du nautisme se pratique en marge du modèle fédéral, c'est-à-dire sans possession de licence. Le nautisme doit donc être considéré en tant qu'activité de « récréation» tel que J.-M. Dewailly et C. Sobry (1997) l'ont défini, à savoir une activité qui chevauche et assure la continuité entre tourisme, loisir et sport. Ils soulignent qu'en observant des joueurs de tennis ou les plaisanciers d'une base nautique, on ne peut *a priori* pas savoir s'il s'agit de professionnels, de touristes en vacances ou d'habitants locaux venus se détendre après leur journée de travail. Ce faisant, les navigations autochtone et allochtone peuvent être distinguées ; la première étant une navigation de loisir (et sportive), la seconde relevant davantage du tourisme (Miossec, *op. cit.*). Mais la confusion demeure possible car la limite entre les deux est parfois très mince : si le tourisme est à la fois déplacement et séjour (*ibid.*), la navigation de plaisance peut également revêtir ces deux aspects.

Pour ces raisons, l'amélioration de la connaissance des pratiques spatiales engendrées par le nautisme constitue un double enjeu, scientifique et de gestion, l'un et l'autre étant liés.

Le bassin de navigation : une notion ambiguë.

Activité diversifiée aux composantes et aux retombées multiples, le nautisme trouve son unité autour de son espace de pratique. L'engouement pour la plaisance et les besoins en matière de gestion ont débouché, au milieu des années 1960, sur l'apparition de la notion de bassin de croisière défini comme « une zone côtière accueillante de manière homogène, limitée à ses extrémités soit par un passage dangereux, soit par de longues distances sans abris, soit par un autre bassin de croisière présentant un style différent (vent, mer, courants…) » (SEATL [4]). Il convient de distinguer le bassin de plaisance, triptyque regroupant les espaces marin, côtier et l'arrière-pays (Retière, 2004), du bassin de navigation qui concerne exclusivement l'espace

[3] Source : http://www.jeunesse-sports.gouv.fr
[4] SEATL : Service d'Étude et d'Aménagement Touristique du Littoral. Cité par N. Bernard (1993).

des pratiques nautiques. En outre, le terme de navigation est préféré à celui de croisière dans la mesure où il est plus précis [5].

Le bassin de navigation doit être approché comme un espace fréquenté préférentiellement et régulièrement par une flottille de plaisance significative. Les essais de délimitation des bassins de navigation prennent en compte des données de nature (passages dangereux, conditions de mer, etc.) qui sont variables dans le temps et en fonction des capacités des navigateurs, à tel point que les véritables limites sont celles que se fixe le navigateur lui-même (Bernard, 1993). En l'état, le bassin de navigation est alors une notion qui, par définition, implique une interprétation ; c'est pourquoi des différences de délimitation s'observent entre celle effectuée par N. Bernard (*ibid.*) et une autre par J. Lageiste (1995), pour la Bretagne, chacune étant valable car caractérisant des échelles différentes. Dans cette contribution, un bassin de navigation est entendu comme un « noyau d'espace », dans le sens synchronique que lui attribue R. Brunet (*et al.*, 1993), c'est-à-dire un espace qui forme le cœur des pratiques nautiques définies, dans leur grande majorité, par une fréquentation journalière par opposition à croisiériste.

En définitive, eu égard aux enjeux qui se trament en mer côtière, la notion de bassin de navigation (côtière, par définition) recèle de nombreuses ambiguïtés qui se traduisent par des difficultés d'utilisation opérationnelle. Il s'agit alors d'apporter un éclairage complémentaire à cette approche qu'il est possible de qualifier d'intuitive. Cet éclairage se base sur la prise en compte de la réglementation en vigueur qui consacre des aires potentielles de pratiques nautiques. Dans la perspective de mieux appréhender et replacer la navigation de plaisance par rapport aux nombreux usages qui occupent la mer côtière, l'objectif est double : analyser les répercussions de cette réglementation sur la configuration des bassins de navigation et dégager les éléments qui structurent le plus fortement la navigation de plaisance sur une façade maritime donnée. Ainsi, cette démarche est appliquée et testée dans la partie française du golfe de Gascogne, entre la pointe de Penmarc'h et la frontière espagnole, qui concentre plus de 30 % de la capacité d'accueil plaisancière et où plus de 30 % de la flotte de plaisance métropolitaine est immatriculée (chiffres du CAAM [6], 2004). En outre, ce vaste ensemble offre une diversité de situations qui s'avèrent pertinentes dans une perspective comparative.

Une approche de l'espace des pratiques nautiques par la réglementation.

La réglementation : un facteur déterminant.

La navigation de plaisance est aujourd'hui régie par deux systèmes. Le premier, mis en place par les institutions européennes, concerne les normes de construction des navires (Directive CE n° 94-25 du 16 juin 1994). Il s'applique donc en France. Les navires se répartissent au sein de quatre catégories dites de conception pour une navigation : en haute mer (A), au large (B), à proximité de la côte (C) et en eaux protégées (D). Ces catégories sont relatives aux conditions de mer (hauteur des vagues, vitesse du vent) que l'embarcation est susceptible de rencontrer, et s'adressent donc aux constructeurs. En outre, il existe des catégories dites de navigation qui déterminent des aires de pratique potentielles en fonction du type de navire (catégorie de conception) et du matériel de sécurité à bord (brassières, radeau de sauvetage, feux à main, etc.). Cette réglementation, différente pour les véhicules nautiques à moteur (scooter des mers), implique la présence à bord d'un ensemble de matériels ayant trait à la

[5] Le terme de bassin de croisière pourrait en effet faire penser à la seule activité de croisière (Sonnic, 2004).
[6] Centre Administratif des Affaires Maritimes.

sécurité (moyens de sauvetage, de communication, de réparation, de repérage, etc.) dont la liste est établie pour chaque catégorie, et croît à mesure que le navire peut s'éloigner d'un abri.

Le décret n° 87-787 du 28/09/1987 (division 224) définit ainsi six catégories de navigation de plaisance, en fonction de la distance par rapport à un « abri [7] » : sans limite, à moins de 200 milles [8], 60, 20, 5 et 2. Il s'agit par conséquent de procéder à une cartographie des aires potentielles définies par cette réglementation. Cette idée se justifie par le fait que cet élément réglementaire est le plus déterminant pour la définition de l'aire potentielle de navigation. En effet, s'il existe un système de permis de navigation (carte mer, permis côtier et hauturier), ils concernent uniquement les navires à propulsion motorisée [9] dont la puissance est supérieure à 4,5 kW (6 CV). Les deux premiers titres limitent la navigation à 5 milles d'un abri (la différence entre les deux relevant de l'impossibilité de navigation nocturne et de la limitation de puissance à 37 kW, soit 50 CV, avec la carte mer). Le permis hauturier permet quant à lui une navigation sans limite de puissance et de distance. Le plus important à noter ici est l'adéquation entre la limite de navigation issue des titres côtiers et la limite fixée pour la 5e catégorie. La limite des 5 milles s'avère donc d'ores et déjà structurante : 88,8 % des titres de navigation sont des cartes mer ou des permis côtiers [10]. Ainsi, il est théoriquement possible d'entreprendre une navigation transocéanique sans aucun titre. De surcroît, l'obtention des titres de navigation n'est pas ressentie comme une difficulté réelle pour la plupart des candidats : le permis ne demande qu'une préparation de quelques jours avec une épreuve pratique pour le moins réduite. Le système repose alors sur une certaine forme de responsabilisation du plaisancier. Il n'en va pas de même dans d'autres pays. En Espagne par exemple, la navigation est soumise à une gamme de permis (dès 4 m de long ou/et 10 kW) plus difficiles à obtenir, quel que soit le mode de propulsion du navire, en sorte qu'une démarche scientifique d'étude des bassins de navigation basée sur les catégories de navigation en Espagne [11] n'aurait ni le même sens, ni la même validité qu'en France.

Quelques précautions méthodologiques.

Dans la pratique, il y a une certaine difficulté à définir précisément ces aires de navigation potentielles étant donné que la notion d'abri dépend du navire lui-même (par exemple, un navire sans tirant d'eau trouve plus facilement refuge qu'un autre) et de l'interprétation des Affaires maritimes en charge de la police de la navigation. En outre, des passages dangereux peuvent interdire l'accès à certaines zones, mais là encore la dangerosité est soumise à l'interprétation des agents. Aussi, il convient d'attirer l'attention sur deux points.

Tout d'abord, la délimitation des aires potentielles de navigation issues de la réglementation repose sur la répartition des abris. Parmi ceux-ci, il convient de faire la distinction entre les abris « structurants » (points de stationnement à l'année ou saisonnier de navires) de ceux qui ne servent qu'en cas d'urgence. Les premiers sont les pôles à partir desquels s'organisent les bassins de navigation. Ils sont globalement connus et identifiables : ce sont les ports, les

[7] Il s'agit de « ports ou de plans d'eau où le navire peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité ».
[8] Un mille nautique équivaut à 1 852 mètres.
[9] Les navires à voile peuvent être utilisés sans permis avec un ou plusieurs moteurs auxiliaires dans la limite d'un coefficient de conversion de la surface des voiles en équivalent puissance.
[10] Il y a 795 198 titres délivrés par obtention ou équivalences (le système a été réformé en 1993), dont 98 857 cartes mer, 607 657 permis côtiers et 88 684 permis hauturiers au 31 août 2003 (Ministère de l'Équipement).
[11] En Espagne, les catégories de navigation sont au nombre de sept et varient légèrement, en distance et en référent, des catégories françaises : sans limite, à moins de 60 milles, 25 et 12 de la côte, et à moins de 5 et de 2 milles d'un abri ou d'une plage accessible, et enfin en eaux protégées (ports, rades, rias, baies abritées, etc.).

mouillages organisés et les principales cales de mise à l'eau. Étant donné qu'ils sont la condition d'existence initiale des bassins de navigation, une simple cartographie de la capacité d'accueil des navires dans le golfe de Gascogne (fig. 1) permet de repérer des discontinuités de répartition (littoral vendéen, côtes landaises, etc.) et de fortes polarités qui correspondent à des bassins de navigation fortement structurés (Glénan, golfe du Morbihan, baie de Quiberon, baie de Bourgneuf, pertuis charentais, bassin d'Arcachon, etc.), généralement qualifiés de « naturels », c'est-à-dire formant une concavité qui abrite, en l'occurrence, des houles de l'Atlantique.

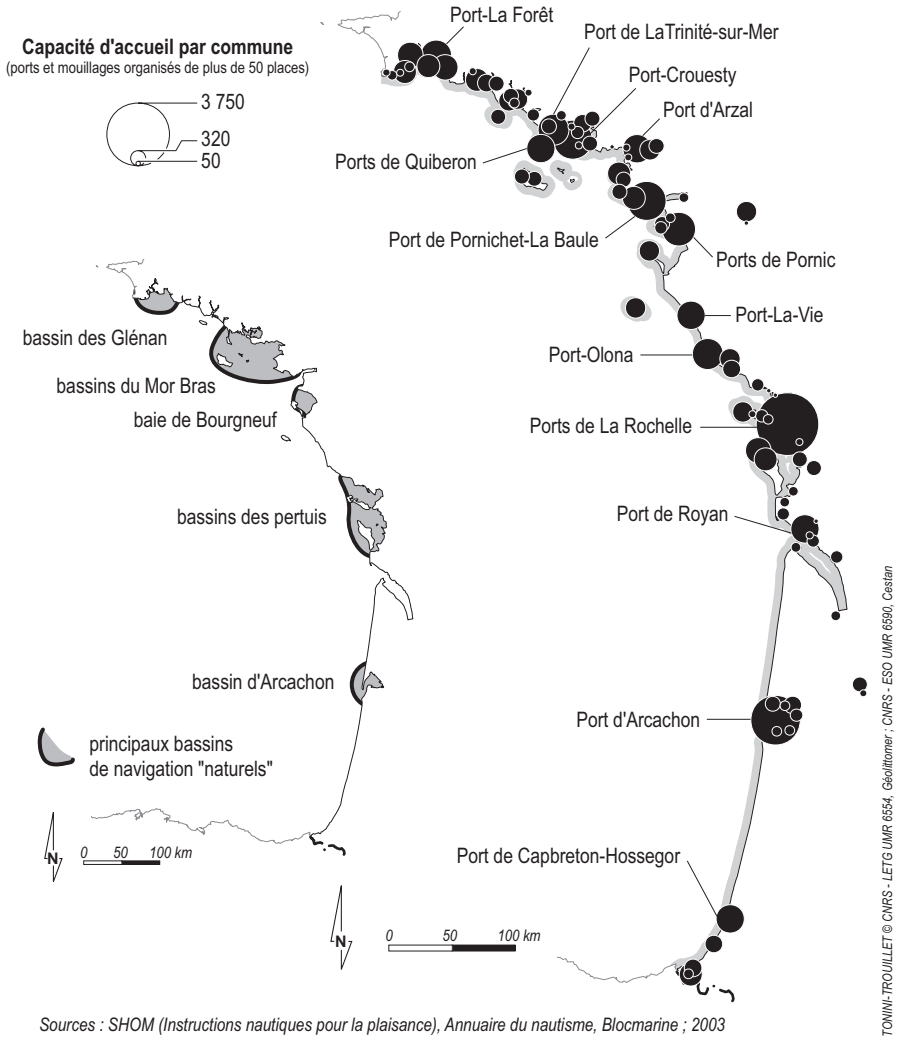

Figure 1. Capacité d'accueil des ports de la façade atlantique

Les seconds n'ont pas été retenus car ils n'ont d'existence et d'effet sur la configuration des aires potentielles de navigation qu'à une échelle très fine, pour la navigation en 6e catégorie (moins de 2 milles d'un abri), et pour des navires qui peuvent être déplacés sur une plage [12] dépourvue de structure de halage. Par ailleurs, cette catégorie ne concerne qu'environ 11 % de

[12] En effet, la réglementation, comme indiqué précédemment, stipule que le navire aussi doit pouvoir être mis à l'abri.

la flotte immatriculée, elle n'a donc pas été traitée dans cette étude [13]. Pour des raisons inverses d'espace très large de navigation, les aires de pratique des navires armés en 1e et 2e catégories n'ont pas été cartographiées : la navigation leur est possible sur l'ensemble du golfe de Gascogne.

Ensuite, en raison de la présence de frontières marines (mer territoriale et zone économique exclusive) entre la France et l'Espagne, au sud de la zone, il existe des zones « grises » dans lesquelles, d'un point de vue formel, les navires battant pavillon espagnol ne sont pas soumis à la réglementation française [14] en matière de navigation de plaisance (c'est la loi du pavillon qui s'applique). Mais ce problème n'intervient qu'à la marge.

Enfin, la délimitation des aires potentielles de pratique ne préjuge aucunement de leur fréquentation effective et *a fortiori* homogène, mais aussi inversement, du respect de la réglementation. À cet égard, le faible nombre de contrôles est à mettre en relation avec les moyens relativement modestes des administrations en charge de la police de la navigation (Affaires maritimes, Gendarmerie maritime) : elles ne disposent que de huit vedettes côtières et six hauturières entre Penmarc'h et la frontière espagnole [15], pour une zone de patrouille de près de 200 000 km² et des missions diverses (contrôle des pêches, maintien de l'ordre, sauvetage, etc.).

La configuration des aires potentielles de navigation de plaisance.

Continuités et ruptures des espaces de navigation.

Au final, près de 170 abris ont pu être géoréférencés dans un système d'information géographique (SIG), en s'appuyant sur la base du trait de côte du SHOM [16], afin de calculer les zones tampons déterminant les aires potentielles de navigation en 5e, 4e et 3e catégories, catégories qui concernent près de 85 % de la flotte immatriculée dans les quartiers de la zone. Ce résultat permet de mettre en évidence deux principaux éléments (fig. 2).

Le premier concerne la contiguïté, voire le chevauchement, des zones de navigation à 5 milles, dans la grande majorité des cas, compte tenu d'une répartition globalement régulière des abris le long des côtes de la zone d'étude. Quelques coupures structurantes apparaissent (baie d'Audierne, côte vendéenne, côte landaise) : les trois-quarts des navires sont cantonnés à cette frange côtière discontinue. Cette proportion peut encore augmenter car, globalement, les navires armés en 6e n'en fréquentent que des fragments. D'après ce résultat, deux types de répartition de bassins de navigation en 5e se dégagent : le premier dévoile une répartition continue, juxtaposée, voire imbriquée des aires de navigation en 5e (la zone s'étendant de la pointe de Penmarc'h à la baie de Bourgneuf, celle des pertuis charentais, et celle du Pays

[13] Il convient de noter qu'il peut exister des zones où la navigation est possible pour les navires armés en 6e catégorie et impossible pour les autres comme, par exemple, en baie d'Audierne (au nord de la zone d'étude) où il y a deux petites structures portuaires (Porz-Poulhan à 3,5 milles au sud-est d'Audierne et Penhors au milieu de la baie) dont l'accès n'est possible que pour les petits canots, dont certains armés en 6e (et impossible dans certaines conditions de mer). Or les abris les plus proches étant distants de plus de 5 milles, un navire de taille plus importante ne peut, en théorie, naviguer au centre de la baie s'il est armé en 5e catégorie.

[14] Et inversement, mais pour les catégories au-delà de la 5e, la réglementation française est plus contraignante au plan de la distance (la distance par rapport à un abri est globalement plus limitée que celle par rapport à la côte).

[15] Source : Préfecture Maritime de l'Atlantique (Brest, janvier 2004).

[16] Il s'agit de la base de données « Trait de côte du SHOM au 1/50 000e ». SHOM : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine.

basque), le second montre des zones dans lesquelles ces aires apparaissent isolées, déconnectées des bassins voisins (le littoral vendéen et le bassin d'Arcachon).

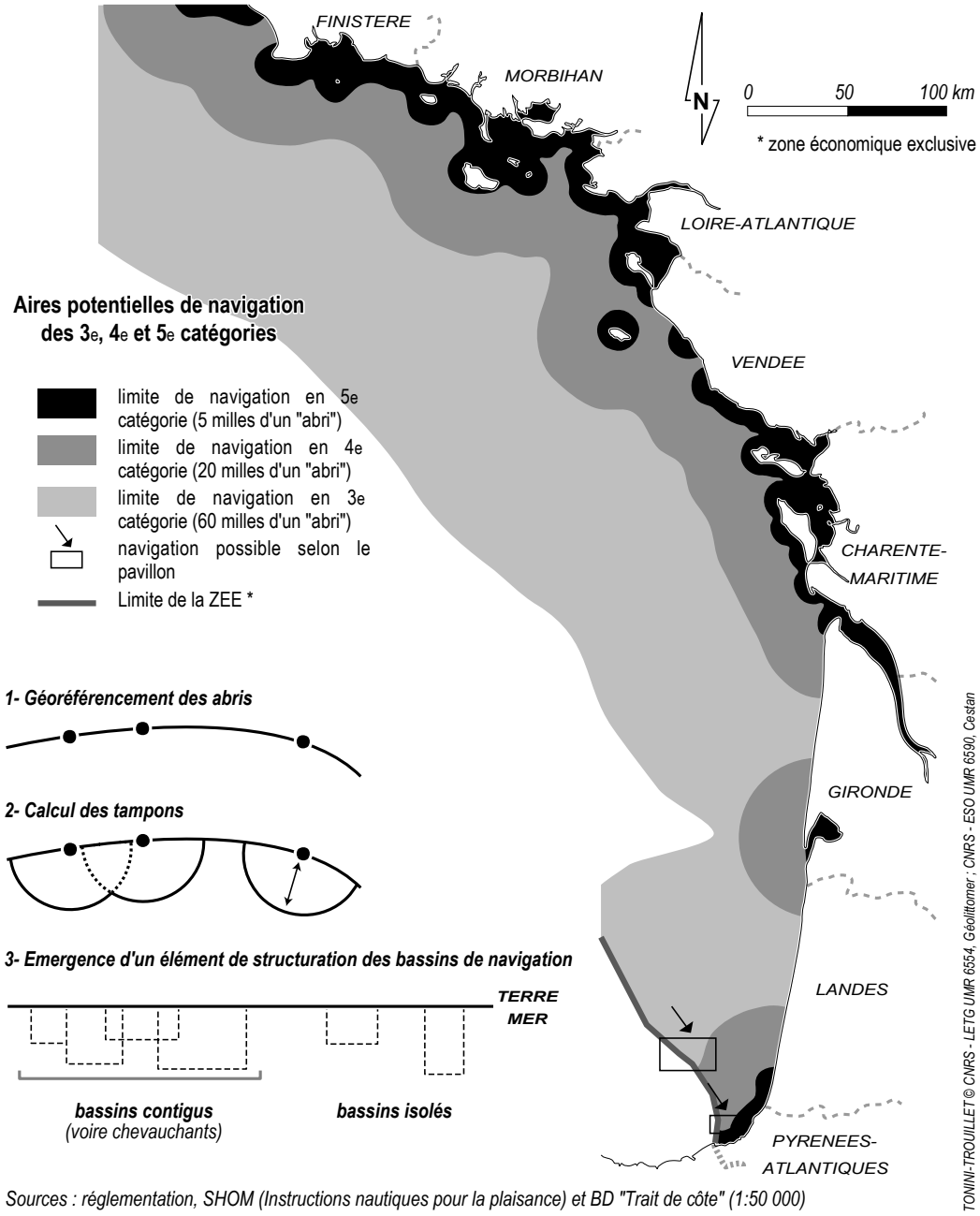

Figure 2. Les aires potentielles de navigation d'après la réglementation

Le second élément tient dans l'apparition d'une rupture nette constituée par une zone qui s'étire sur 115 milles, entre la pointe de Grave (Gironde) et Capbreton (Landes). En effet, dans ce secteur, la côte n'offre aucun abri étant donné que les ports du bassin d'Arcachon ne peuvent être considérés comme des abris en raison du franchissement dangereux voire impossible des passes (fig. 3). Les Affaires maritimes, qui ont confirmé ce fait, permettent néanmoins aux navires armés en 4e catégorie de sortir du bassin. Franchir cet obstacle implique donc soit un armement pour naviguer à 60 milles à condition de passer par le goulet

formé au large d'Arcachon (un peu plus de 3 % de la flottille), soit un armement pour naviguer à au moins 200 milles (un peu moins de 5 %). Pour la navigation en 4e catégorie, les deux mêmes cas de figure se présentent : la continuité (de Penmarc'h à l'estuaire de la Gironde, de Capbreton aux côtes espagnoles) et l'isolement arcachonnais.

Les interactions avec d'autres éléments.

D'autres éléments peuvent également interagir avec la navigation de plaisance. En effet, le passage le long de la côte landaise est contraint par les activités du Centre d'Essais des Landes (Armée française), qui peut interdire l'accès à certaines zones (notamment celles de raccordement à la côte, dans les eaux territoriales) presque chaque jour lorsque des secteurs, plus ou moins importants, sont engagés pour des exercices de tir (fig. 3). Ainsi, dans certaines conditions, faut-il envisager une navigation de nuit le long de cette côte (les tirs ont lieu le jour). De la même manière, l'activation du polygone de tirs de Gâvres (à l'ouest de la presqu'île de Quiberon) est un élément de contrainte pour la navigation et de modification de la configuration des aires de pratique potentielles telle qu'approchée ici. D'autres secteurs de tirs existent mais ils interagissent moins avec la navigation (tirs de roquettes éclairantes dans la zone Grandmont au sud de la presqu'île de Rhuys et dans la zone Noirmoutier à l'ouest de l'île, etc.).

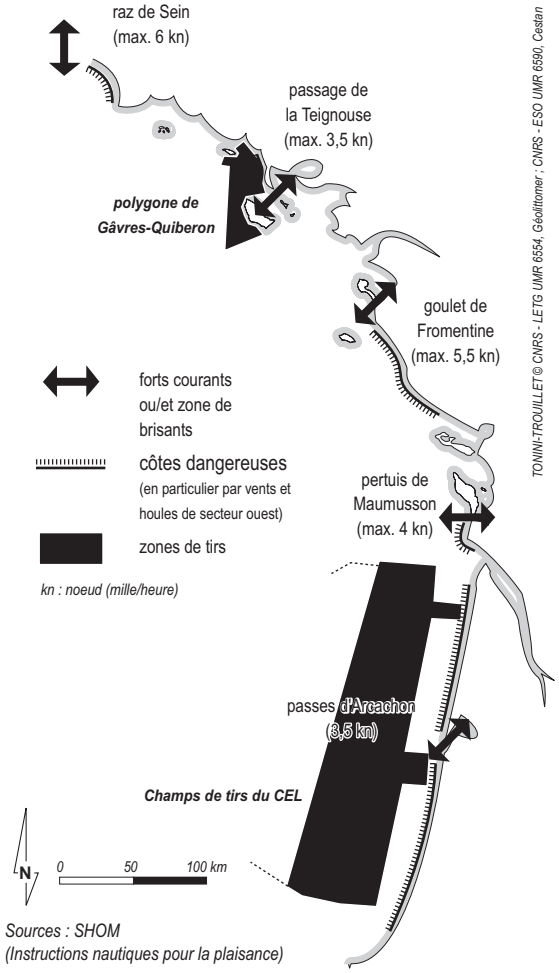

Figure 3. Les grandes ruptures de navigation le long du littoral atlantique

Si la présence d'une ceinture d'îles disposant de structures d'accueil permet d'élargir les aires potentielles de navigation, parfois sensiblement, des contraintes supplémentaires comme les zones d'exercices de tir peuvent venir s'ajouter au zonage réglementant la navigation de plaisance. Cette première approche cartographique des aires potentielles de navigation en fonction de la réglementation permet de valider le rôle structurant de données de nature (configuration des côtes, passages dangereux, etc.) qui ont contribué à délimiter de manière intuitive les bassins de navigation, ainsi que celles liées à la répartition des structures d'accueil des navires.

Il convient désormais d'affiner cette première approche de délimitation des aires potentielles de navigation en cherchant à déterminer si la structure globale qui a émergé coïncide avec la composition de la flottille immatriculée. En d'autres termes, il s'agit de chercher à savoir si les phénomènes de discontinuités spatiales observés concordent avec le rayon d'action des navires naviguant dans les différents bassins. Pour ce faire, il faut construire un indice de « perméabilité » des bassins de navigation qui renseigne sur la capacité des flottilles à s'affranchir des limites de la navigation côtière, telles que définies d'un point de vue réglementaire.

La construction d'un indice de perméabilité : définition, apport et limites.

La perméabilité des bassins de navigation exprime la part des navires non contraints par les discontinuités nées de la réglementation. En d'autres termes, il s'agit de mesurer la proportion des navires aptes à s'affranchir des limites de navigation côtière. Dans cette perspective, la donnée dont il est possible de disposer concerne la ventilation des navires immatriculés par quartier (il y en a seize sur la zone), dans les différentes catégories de navigation. Si cette donnée a le mérite d'être directement liée à la partition réglementaire des zones de navigation de plaisance, elle est aussi une source de problèmes dont il convient de donner les principales caractéristiques.

D'abord, eu égard à l'objectif du fichier statistique des navires tenu par les Affaire maritimes, le quartier d'enregistrement ne correspond pas forcément à l'espace de pratique. Ainsi, un navire peut être immatriculé dans un quartier (et apparaître comme tel dans les statistiques) mais naviguer dans une ou plusieurs zones, liées ou non à son quartier. À titre d'exemple, sur les 12 000 navires qui stationnent dans le bassin d'Arcachon (SMNG, 1994), la majorité est enregistrée dans le quartier maritime d'Arcachon (dans les faits, réduit au seul bassin), mais des navires immatriculés dans d'autres quartiers peuvent y naviguer régulièrement ou exclusivement. À l'inverse, des navires enregistrés à Arcachon peuvent (ne) fréquenter (que) d'autres secteurs. Cette mobilité des navires est surtout (mais pas seulement) le fait des navires transportables qui ne stationnent pas sur les plans d'eau, mais y accèdent par des cales. Ensuite, des navires ne naviguent tout simplement pas ou très peu, voire ne sont jamais mis à l'eau. Pour ces deux raisons principales, il peut y avoir un décalage entre les immatriculations et les navires sur le plan d'eau (32 000 navires enregistrés à Arcachon, contre 12 000 places de stationnement comme indiqué précédemment). Enfin, ces données sont tributaires d'un découpage administratif, nécessairement arbitraire.

Une fois ces limites posées, cette source statistique fournit néanmoins un angle qui vient compléter et approfondir la première approche des bassins de navigation issue du zonage réglementaire.

La ventilation des navires par catégorie de navigation et par quartier met en évidence deux constats principaux (fig. 4). Tout d'abord, d'un point de vue général, la flottille de plaisance

(immatriculée) se répartit de manière relativement homogène le long de la façade atlantique avec, dans le détail, quelques nuances : l'importance de la flottille immatriculée à Arcachon, à l'inverse, le nombre réduit d'immatriculations dans deux quartiers insulaires (Yeu et Oléron), et entre ces deux situations, les quartiers de la pointe finistérienne (Le Guilvinec et Concarneau) et de Bayonne. En la matière, le découpage administratif et la répartition des points d'accès aux plans d'eau (ports, mouillages, cales) sont signifiants : alors que les quartiers maritimes sont jointifs, les points d'accès sont répartis de façon discontinue. Ensuite, et par conséquent, si la proportion des flottilles immatriculées est, d'un point de vue global, relativement proche d'un quartier maritime à l'autre, il n'en est pas de même au regard de chacune des catégories.

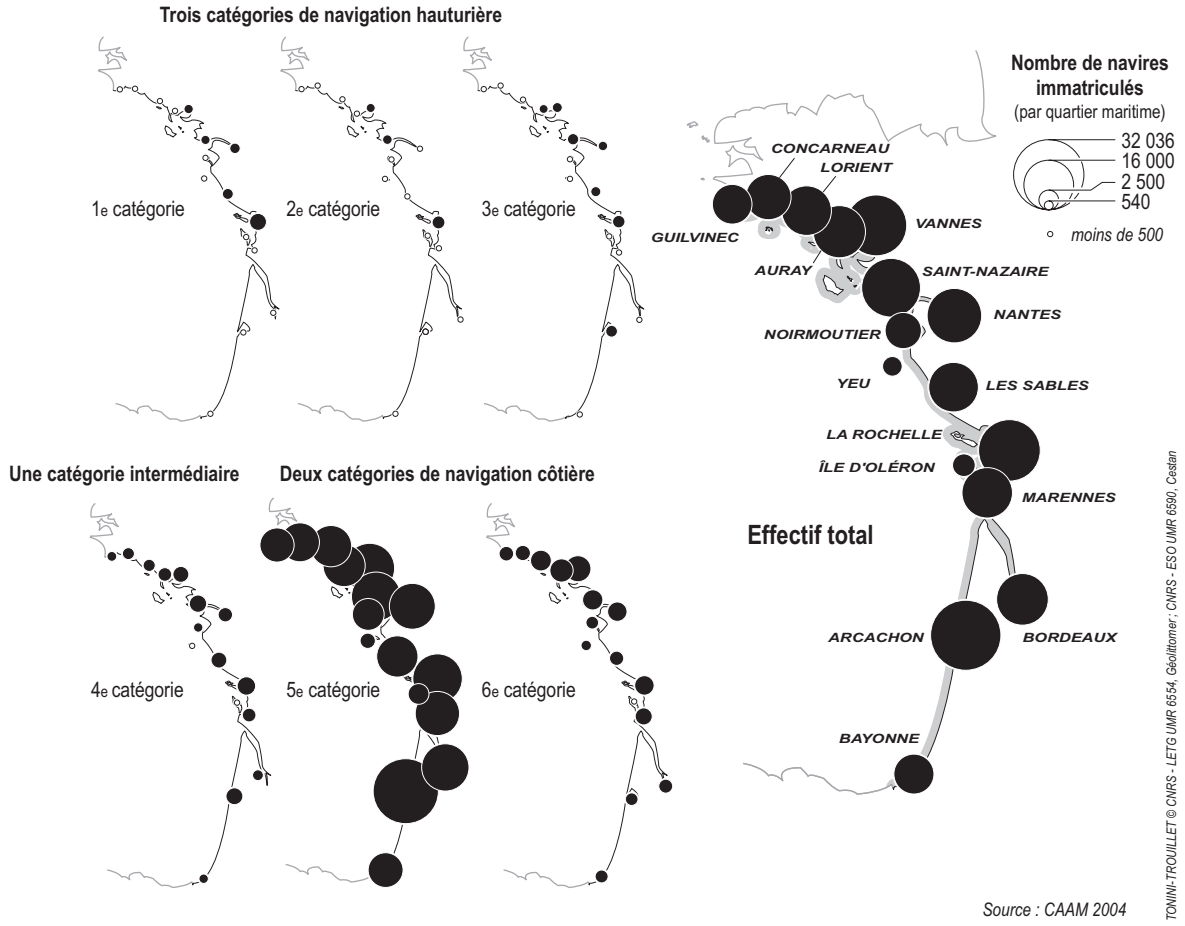

Figure 4. La composition des flottes par catégorie

Tant en termes d'équipement que de distance de navigation potentielle, la 4e catégorie marque le seuil entre la navigation côtière (5e et 6e) et la navigation hauturière (1e, 2e et 3e) [17]. En l'état, les navires armés dans les catégories de navigation côtière sont légion, notamment du fait de ceux armés en 5e catégorie, dont le nombre supplante nettement ceux des autres catégories, à un point tel que la répartition de cette flottille se montre comparable au profil de

[17] En effet, le passage en 4e catégorie implique des coûts élevés d'équipement : la présence dans la liste des équipements de sécurité d'un radeau de survie en est l'exemple le plus caractéristique. De plus, la navigation à 20 milles marque le commencement (dans la pratique et d'un point de vue étymologique) de la navigation hauturière puisqu'il n'y a plus, à cette distance, d'amers côtiers.

l'effectif total (à ceci près que le bassin d'Arcachon apparaît encore plus renforcé). Le nombre de navires armés dans les catégories de navigation hauturière, au-delà de leur nombre réduit, apparaît néanmoins significatif dans le quartier de la Rochelle [18], des Sables d'Olonne et Saint-Nazaire, là où notamment les structures d'accueil pour des navires hauturiers existent (port des Minimes à La Rochelle, port de Pornichet-La Baule, port-Olona aux Sables d'Olonne). Mais cet élément n'explique pas tout, en témoigne le faible nombre de navires armés en 1e et en 2e (voire en 3e) catégorie dans des ports de toute première importance comme ceux d'Arcachon (2 500 places, le deuxième de la façade atlantique après celui des Minimes à La Rochelle, plus de 3 500 places), de La Forêt-Fouesnant (Finistère, 1 000 places), du Crouesty (Arzon, 1 400 places) ou encore de La Trinité-sur-Mer (1 200 places). À l'opposé, les quartiers morbihannais présentent une forte part d'embarcations armées en 6e catégorie : les quartiers de Vannes, Auray et Lorient regroupent 36% de l'ensemble des navires de 6e catégorie de la façade atlantique pour seulement 20% de la flotte totale.

Cette donnée statistique fournit quelques éléments qu'il faut chercher à affiner, car les différences dans le nombre des navires immatriculés par quartier peuvent provoquer un effet de taille. Afin de pallier cet effet, les parts relatives des différentes catégories ont été calculées puis ordonnées au sein d'une matrice (fig. 5), en fonction du type de navigation tel qu'évoqué précédemment (côtière, hauturière et intermédiaire). Le travail statistique doit permettre d'en faire ressortir trois grands types caractérisant la capacité des flottilles des quartiers à passer d'un bassin de navigation côtière à un autre, soit la perméabilité des bassins. En ce sens, la réflexion a essentiellement porté sur les catégories 5 et 6, concernées par les limites de navigation côtière. La navigation en 6e catégorie, dont les particularités ont été évoquées précédemment, a été prise en compte car sa part est singulièrement significative lorsque les aires potentielles de pratique de 6e et de 5e se recoupent ; c'est le cas dans des zones qui présentent une concavité très marquée et une répartition régulière d'abris nombreux (par exemple, le golfe du Morbihan). La part relative des autres types de navigation, hauturière (1e, 2e et 3e) et intermédiaire (4e), est donnée à titre indicatif. Bien entendu, cette approche repose sur le postulat selon lequel un navire hauturier effectue, majoritairement, des navigations au large ; le coût rédhibitoire des armements pouvant dissuader les plaisanciers de se suréquiper.

Étant donné que « les discontinuités se marquent généralement par des seuils », cet indice de perméabilité doit s'entendre comme un seuil de relais dans le sens donné par R. Brunet (1967) dans sa théorie des discontinuités, c'est-à-dire, dans ce cas, un seuil à partir duquel le nombre de navires hauturiers supplante ou, plus exactement, prend le relais, en proportion, du nombre de navires côtiers. Dans cette construction, logiquement, la part de la navigation côtière est inversement proportionnelle à celle de la navigation hauturière, seules des nuances se dégagent en observant la catégorie intermédiaire.

Globalement, il se dégage trois profils (fig. 5) qui font ressortir quatre grands ensembles géographiques. Le premier profil est marqué par une surreprésentation des navires inféodés à la limite de navigation côtière. Ressortent clairement les quartiers situés de part et d'autre de l'estuaire de la Gironde, c'est-à-dire Marennes, Bordeaux et Arcachon principalement, ainsi que deux quartiers insulaires (Yeu et Noirmoutier). À l'inverse, le deuxième profil, pointant une sous-représentation des navires côtiers, se concentre dans les quartiers d'un ensemble ligéro-charentais, de Saint-Nazaire à La Rochelle. Entre ces deux situations, apparaît un troisième profil présentant une distribution moyenne de navires côtiers qui, là encore, forme un ensemble géographique englobant les quartiers du sud de la Bretagne ; le quartier de

[18] 4 023 navires en 1e, 2e et 3e à La Rochelle, 2 035 à Saint-Nazaire et 1 881 aux Sables d'Olonne.

Bayonne pouvant en quelque sorte se raccrocher à un quatrième ensemble (basque franco-espagnol).

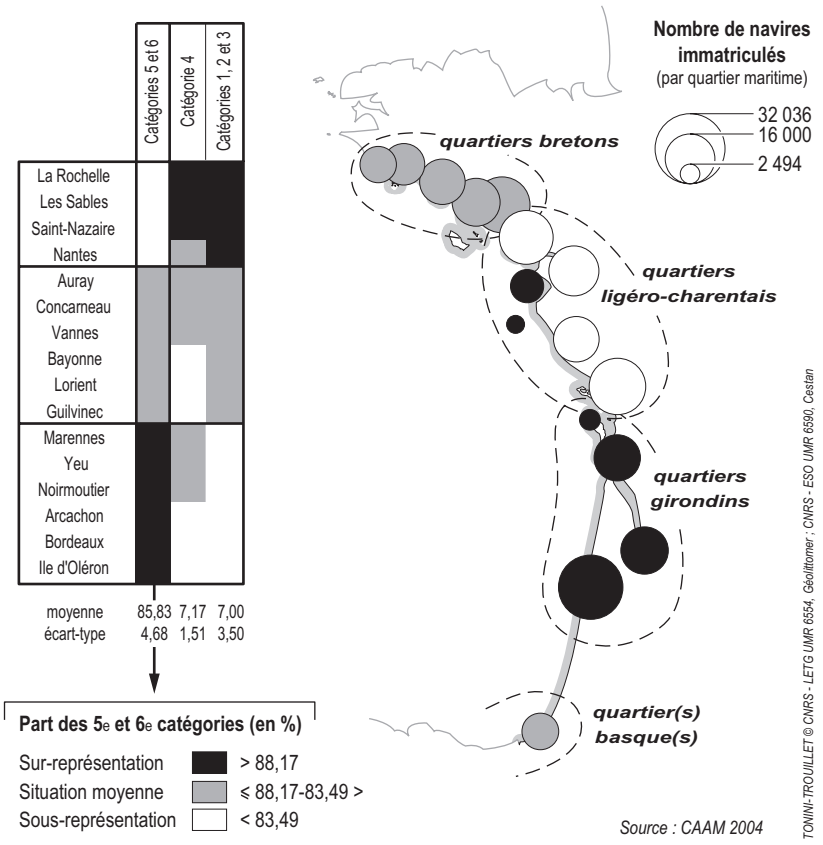

Figure 5. Quatre grands ensembles sur la façade atlantique

D'une manière générale, ce résultat est conforme à la configuration des aires potentielles de navigation. Ainsi, lorsque les aires potentielles de navigation sont isolées (abris rares ou distants), il se présente deux cas de figure : soit elles se referment, d'une certaine façon, sur elles tant elles sont distantes d'une autre aire de navigation côtière (c'est le cas d'Arcachon) et se montrent ainsi plus favorables à une pratique locale, soit cet obstacle est en quelque sorte surmonté par une part significative de la flottille, de manière à pouvoir rejoindre un autre bassin (les quartiers situés de part et d'autre des coupures de navigation des côtes vendéennes). Il convient de noter que ce seuil de distance coïncide avec une proportion significative de navires armés en 4e catégorie (Les Sables d'Olonne, Saint-Nazaire, La Rochelle, voire Nantes). Aussi, lorsque les aires potentielles de navigation sont contiguës voire chevauchantes, les quartiers ont un profil moyen qui articule, dans le détail, la répartition des abris et des passages dangereux ou encore la présence d'infrastructures portuaires significatives. À cet égard, il faut en effet considérer le rôle joué par la présence de ports offrant les services et infrastructures nécessaires pour les navires hauturiers : leur présence ou leur absence peuvent modifier le profil du quartier. Disposer de données statistiques à une échelle plus fine que le quartier permettrait d'approfondir ces quelques pistes.

En guise de conclusion : éléments d'une typologie entre nature et société

En combinant les aires potentielles de navigation issues de la réglementation et l'analyse de la composition des flottilles, une typologie des bassins de navigation se dégage, articulant des données de nature (sur lesquelles la réglementation s'appuie en partie) et des données de société.

Cette typologie repose principalement sur trois éléments. D'abord, la répartition des aires potentielles de navigation issues de la réglementation fait apparaître une gamme variée de situations depuis un bassin *isolé* (déconnecté des autres bassins notamment du fait de l'absence de bassins adjacents ou/et de la présence d'obstacles majeurs) jusqu'au bassin *agrégé* à l'ensemble de bassins contigus plus ou moins intégrés les uns aux autres (en raison d'obstacles mineurs, de l'importance de leur fréquentation, etc.) et plus ou moins polarisés ; polarisation qui va affirmer variablement les contours du bassin. Ensuite, la complémentarité des types de navigation côtière et hauturière se décline en un large éventail de formes depuis un bassin où n'existe qu'un seul type de navigation jusqu'à un bassin où les deux grands types de navigation (côtière et hauturière) se combinent. Généralement, lorsqu'un seul type de navigation existe, il s'agit de la navigation côtière, mais le cas (théorique) de navigation hauturière exclusive n'est pas sans intérêt pour la démarche typologique. En ce sens, il ne saurait s'agir d'un bassin de navigation, mais d'une synapse dans le sens donné par R. Brunet *et al.* (*op. cit.*) c'est-à-dire, dans ce cas, d'une *porte hauturière*. Ainsi, le troisième élément, qui intervient directement ou indirectement à travers les deux premiers, concerne le type d'infrastructures d'accueil en présence. Se dégagent alors trois types, l'*isolat*, la *porte* et l'*agrégat*, relatifs à l'échelle d'observation, et entre lesquels se distinguent de nombreuses formes (fig. 6) dont quelques-unes peuvent être explorées.

L'isolat et la porte, notions déjà précisées par A. Chauvet (1986), reproduites et reconnues dans de nombreux domaines et de multiples lieux, représentent deux figures conceptuellement opposées (les deux bornes extrêmes de la typologie), mais disposant d'un caractère commun. Un isolat, « espace géographique isolé, sans communication avec l'extérieur », (Brunet, *ibid.*), nécessairement relatif, caractérise ainsi un bassin de navigation côtière déconnecté des autres bassins et peu perméable. Le bassin d'Arcachon en est ici une déclinaison caractéristique. Un isolat est, de la sorte, marqué par une navigation essentiellement côtière, ce qui l'oppose à la notion de porte (hauturière). En revanche, l'isolat et la porte ont en commun d'être, d'une certaine manière, spécialisé dans un type de navigation proportionnellement prépondérant : côtière dans un cas, hauturière dans l'autre. Avec certaines précautions, Nantes peut apparaître comme une porte hauturière, puisqu'il n'y a pas de bassin de navigation propre (c'est-à-dire polarisé par les seuls ports du quartier de Nantes) et que la flottille hauturière y est significative. Quant à l'agrégat, il résulte d'un processus d'agrégation de plusieurs bassins contigus ou chevauchants. Il est donc marqué par la continuité des bassins, à l'inverse de l'isolat, mais se rapproche de celui-ci dans la mesure où la navigation demeure essentiellement côtière. Certains bassins bretons se rapprochent de ce type, mais la présence de ports parfois importants marque des nuances.

En effet, un isolat et un agrégat peuvent aussi se doubler d'une porte hauturière : leur association forme alors un *complexe* dans lequel la navigation côtière est associée à la présence d'une porte de navigation hauturière (fig. 6). Ces types, les plus répandus, se rencontrent dans certains bassins bretons et charentais, et dans la plupart des bassins ligériens. Le pendant de l'association entre, d'une part, un isolat ou un agrégat et, d'autre part, une porte est alors le *bassin avancé*, de la même manière qu'il peut y avoir des postes avancés en matière de pêche lointaine. Il s'agit plus fréquemment de plusieurs bassins avancés plus ou moins agrégés. Quelques bassins de navigation côtière peuvent être assimilés à ce profil

particulier, comme par exemple les bassins des Antilles dans lesquels les navires armés pour la navigation hauturière représentent une part considérable de la flottille, constituée en partie de navires de sociétés de location, sur lesquels les plaisanciers naviguent après avoir traversé l'océan par avion. Ce peut être éventuellement le cas, dans certaines limites, des bassins corses qui peuvent être en partie considérés comme des bassins avancés des flottilles azuréennes. Plus généralement, à une échelle plus fine, il s'agit de bassins avancés formés aux alentours de la ceinture d'îles qui s'étend des Glénan à Oléron. Ce type est, par ailleurs, fortement marqué par la saisonnalité. Par définition, un bassin avancé ne saurait être autonome : l'intégration de bassins avancés et de portes hauturières forme alors ce qu'il est possible d'appeler des combinats, c'est-à-dire des associations de lieux complémentaires combinant les deux types de navigation liés l'une à l'autre. Généralement, un bassin avancé est polarisé par plusieurs portes hauturières.

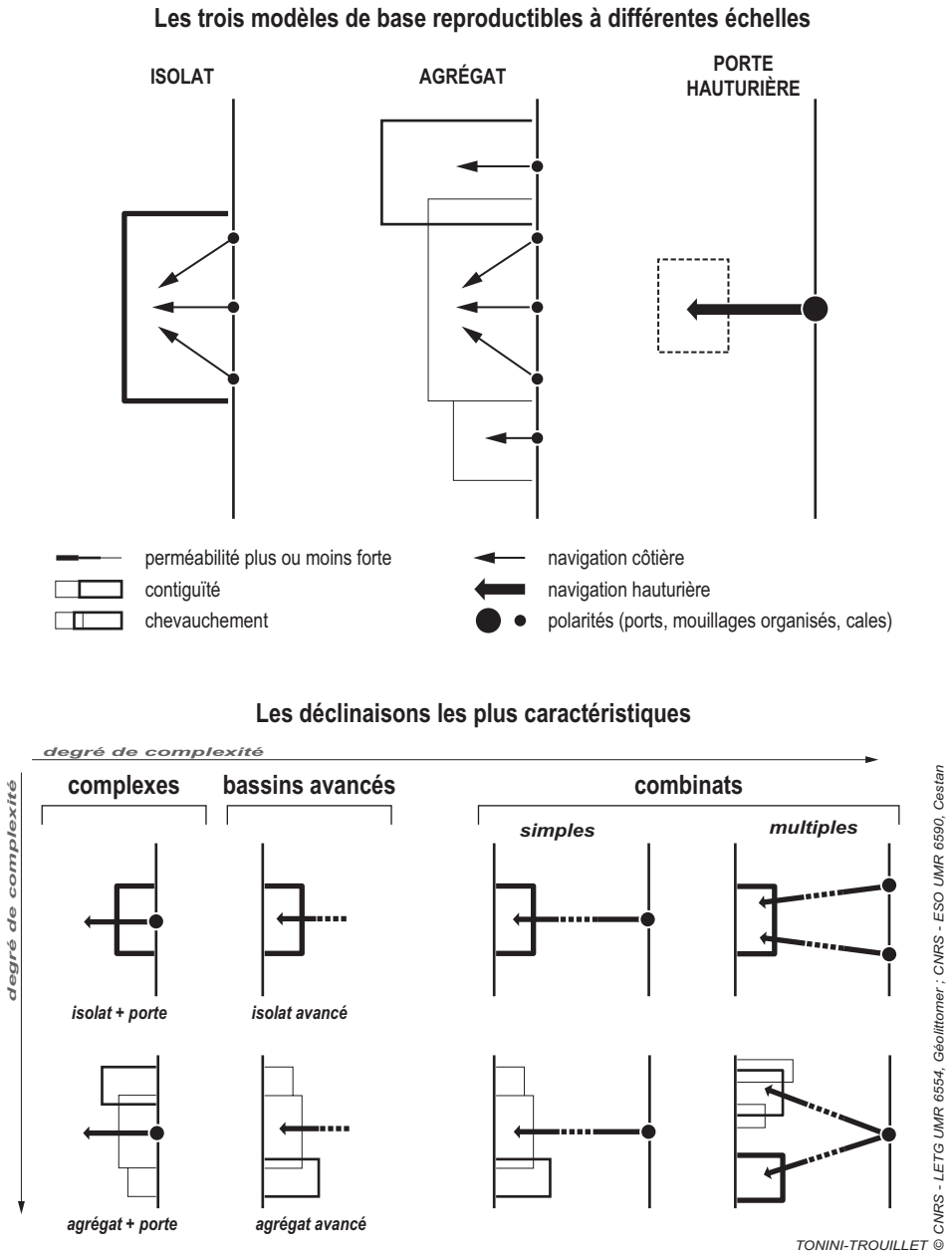

Figure 6. Typologie des bassins de navigation de plaisance

Cette démarche, à l'état d'ébauche, doit nécessairement être étoffée et complétée, mais elle s'avère d'ores et déjà intéressante en matière de gestion puisque, si des problématiques similaires peuvent se rencontrer dans chacun de ces types, ils nécessitent également des approches adaptées que ce soit au plan environnemental, du stationnement, de la fréquentation du plan d'eau, de la comptabilité avec les autres usages en mer côtière, etc. Par conséquent, l'effort doit être porté sur l'amélioration des connaissances scientifiques visant à mieux spatialiser les pratiques nautiques, à laquelle cette réflexion a tenté de contribuer, de manière à fournir les éléments d'une gestion intégrée des littoraux et des mers côtières.

Au moment où ces lignes sont écrites, le Secrétariat d'état aux Transports et à la Mer s'apprête à réformer ces catégories de navigation (communiqué officiel du 06/07/2004) dans le sens d'un allègement, d'une modernisation et d'une simplification de la réglementation. D'après différents articles de presse [19], la réforme (visant à juguler la « fuite vers le pavillon belge ») réduirait à deux le nombre de catégories de navigation (l'une limitée vraisemblablement à 10 milles d'un abri, l'autre au-delà). L'armement de sécurité nécessaire à bord varierait ensuite en fonction du programme de navigation. Aucun élément plus concret n'a pu être précisé par le Secrétariat d'état, pour des raisons de discrétion avant parution de la réforme. Cette modification de la réglementation ne saurait infirmer les conclusions de cette contribution car, d'une part, elle ne changera pas fondamentalement la donne (les discontinuités demeurent) et, d'autre part, la réglementation sur laquelle s'est basée cette réflexion témoigne d'un état en place depuis presque vingt ans qui a influencé et continuera d'influencer les pratiques.

Bibliographie

AUGUSTIN J.-P., 1994, *Surf atlantique : les territoires de l'éphémère*, Talence, MSHA, 272 p.

AUGUSTIN J.-P., 1995, « Socoa et le yacht-club basque : berceau des écoles de voile (1935-1965) », *in* ARNAUD T. et TERRET T., *Éducation et politiques sportives XIXe et XXe Siècles*, 117e congrès du CTHS 1992 et 118e congrès du CTHS 1993, p. 235-242.

BERNARD N., 1991, « Plaisance, ports de plaisance et nouvelle maritimité », *Actes du symposium sur la maritimité de la fin du 20e siècle*, Paris, L'Harmattan ; actes du symposium de La Sorbonne, 25 et 26 novembre 1991.

BERNARD N., 1993, *Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien*, Brest, Université, 275 p. ; thèse de doctorat, géographie.

BROMLEY D.N. et CERNEA M.M., 1989, *The management of common property resources*, Washington D.C., World Bank Discussions Papers, n°57, 66 p.

BRUNET R., 1967, *Les phénomènes de discontinuité en géographie*, Paris, CNRS, coll. « Mémoires et documents », Centre de recherches et de documentation cartographiques et géographiques, vol. 7, 117 p.

BRUNET R., FERRAS R et THÉRY H., 1993, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Reclus-La Documentation Française, coll. « Dynamiques du territoire », 2e éd., 518 p.

CHAUVET A., 1986, *Porte nantaise et isolat choletais en Armorique ligérienne. Essai sur la méthode de la Géographie régionale*, Nantes, Université, 681 p. ; thèse de doctorat d'État, géographie.

DEWAILLY J.-M. ET SOBRY C., 1997, *Récréation, re-création : tourisme et sport dans le Nord-Pas-de-Calais*, Paris, L'Harmattan, 303 p.

GOLBERG E., 1994, *Coastal zone space, prelude to conflict ?*, Paris, UNESCO, IOC Ocean Forum, 138 p.

KALAYDJIAN R. (dir.), 2004, *Données économiques maritimes françaises 2003*, Plouzané, IFREMER, 96 p.

LAGEISTE J., 1995, « Le nautisme en Bretagne », *Norois*, t.42, n°166, p. 443-452.

MIOSSEC J.-M., 1998, « Le tourisme et les aménagements touristiques littoraux », *in* MIOSSEC A., *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Paris, CNED-SEDES, p. 309-412.

[19] Articles parus notamment dans les quotidiens *Ouest-France* (éd. du 10/07/2004), *Le Monde* (éd. du 07/07/2004) et dans la revue *Bateaux* (éd. de septembre 2004).

PINCHEMEL P. et G., 1988, *La face de la Terre. Éléments de géographie*, Paris, Colin-Masson, coll. « U Géographie », 517 p.

RETIÈRE D., 2004, *Les bassins de plaisance : structuration et dynamiques d'un territoire. Étude comparative Mor Bras (France), Solent (Grande-Bretagne)*, Brest, Université, 331 p. ; thèse de doctorat, géographie.

ROUX, 1997, *L'imaginaire marin des Français. Mythes et géographie de la mer*, Paris, L'Harmattan, coll. « Maritimes », 220 p.

SERVICE MARITIME ET DE NAVIGATION DE GIRONDE (SMNG), 1994, *Livre bleu du Schéma de Mise en Valeur de la Mer du bassin d'Arcachon,* Bordeaux, Préfecture de Gironde-DDE/SMNG, 5 livres, 182 p.

SONNIC E., 2004, « Le bassin de navigation : d'une pratique de l'espace de loisir à la construction d'un territoire ? », *Norois*, n°190, 1-2004, p. 55-66.