

15.

Le plan plaisance en Baie de Morlaix

15. Le plan plaisance en Baie de Morlaix

Contexte

La plaisance est un secteur d'activité en pleine expansion (+ 10 % de chiffre d'affaires, au plan national), au point que l'équipement en structures d'accueil est devenu insuffisant, notamment en Finistère où le manque de places disponibles est estimé à environ 3 000. Plusieurs phénomènes concourent à la généralisation des pratiques : le renouvellement général du parc existant, l'arrivée massive des seniors dans cette activité de loisirs et la montée en puissance de la location de bateaux.

Sur le territoire littoral du Pays de Morlaix, les équipements sont largement insuffisants pour constituer une offre à la hauteur de cette "vague montante". C'est pour accroître la capacité de réponse à ce nouveau courant touristique et pour renforcer les filières économiques liées à la plaisance, que le Pays de Morlaix, à la demande de la CCI de Morlaix, a mis en place un Plan Plaisance global pour la Baie de Morlaix.

Le Plan Plaisance

La mise en œuvre du Plan Plaisance en Baie de Morlaix se fonde sur une étude menée par « Act-Ouest » en deux phases :

Phase 1 - état des lieux de la plaisance, des ports et des mouillages en Baie de Morlaix

→ **Principaux paramètres et constats :**

La plaisance en Baie de Morlaix se caractérise par

- un accroissement moyen quantitatif de 100 bateaux / an
- une nette prédominance des bateaux à moteur (85 % du parc actuel)
- une taille moyenne comprise entre 5 et 6,50 mètres
- un usage essentiellement destiné à la pêche promenade dans un rayon de 5 milles
- un développement de l'autonomie dans les manutentions de sortie et de mise à l'eau
- un nombre de voiliers peu important mais stable, reflet des tendances nationales
- un marché du neuf renforçant la prédominance des embarcations à moteur
- un marché du neuf privilégiant les acquisitions de taille petite à moyenne tant en voile qu'en moteur

Les analyses et les observations sur l'occupation des sites réalisées en phase 1 conduisent aux conclusions suivantes :

1. Il y a une demande de capacités d'accueil pour la plaisance. L'augmentation du parc est de l'ordre de 100 bateaux / an.
2. Les statistiques d'achat de bateaux illustrent aussi les carences. L'absence de structures portuaires a certainement limité les achats locaux de grandes unités, et la réalisation de ports relancerait ce type de demande.
3. Les données socio-économiques du bassin d'emploi, et l'absence de grandes agglomérations périphériques incitent cependant à la prudence pour l'estimation de ces potentiels « grandes unités ». On peut penser qu'il y a des dizaines de bateaux « expatriés » à Trébeurden, Brest ou en Bretagne Sud, et quelques dizaines d'achats non réalisés. Le marché potentiel des grandes unités restera modeste.
4. Le marché de la pêche promenade est le marché majoritaire. Il est aussi majoritairement de solvabilité limitée. La réalisation de ports de plaisance à flot n'attirera qu'une partie des plaisanciers, en fonction de la localisation, de l'accès à la mer, et des politiques tarifaires appliquées. L'expérience montre qu'effectivement les ports de plaisance à flot attirent une part de plaisanciers usagers de mouillage, sous réserve de tarifs restant dans les limites accessibles.

5. La plaisance de passage constitue un potentiel réel pour la zone, sous réserve de ports d'accueil à flot, d'accès facile, et de facilités de mouillages dans les sites intéressants.
Le potentiel peut être de l'ordre de 3 à 4 000 bateaux / an sur les 4 500 à 5 000 passant au large, avec des durées de séjour dans l'ensemble de la Baie de plusieurs jours.
6. L'absence de pôle plaisance dans la Baie de Morlaix handicape les professionnels du secteur.

→ ***Orientations, objectifs, contraintes***

Les objectifs d'un schéma directeur de la plaisance en Baie de Morlaix, et des actions et projets qu'il va comporter peuvent s'exprimer ainsi :

- objectif qualitatif : satisfaire aux contraintes d'environnement, préserver les espaces sensibles, les paysages, mais aussi améliorer la sécurité
- répondre aux demandes et besoins exprimés par les plaisanciers, les professionnels, les élus, et rechercher la valorisation des potentiels économiques, touristiques et d'animation liés à la plaisance

Les actions et projets devront en même temps satisfaire à des conditions :

- de faisabilité globale, faisabilité technique, disponibilité foncière, environnement (impacts), financement, équilibres ultérieurs d'exploitation...
- de justification économique, où l'affectation de financements publics correspondra à un service public effectif et à la création de valeur ajoutée

Ceci amène à proposer (phase 2) un programme en cinq axes :

1. Maîtriser l'occupation du littoral, pour assurer la sécurité, éviter les conflits, préserver l'environnement et les paysages
2. Rationaliser, organiser et valoriser les structures existantes (mouillages, ports d'échouage)
3. Développer les capacités d'accueil légères adaptées aux usages locaux (stockage terre, mouillage dense, petit port)
4. Créer des capacités portuaires capables d'être des points structurants (professionnels et passage animation sportive)
5. Développer une politique de diffusion du passage sur la baie (bouées sur les sites touristiques, mise en valeur des ports intérieurs, promotion animation du site touristique)

Phase 2 – mise en œuvre de projets structurants

Au terme de plusieurs étapes d'analyse, conduites avec le conseil d'un cabinet spécialisé et dans le cadre d'un comité de pilotage associant en particulier les élus politiques concernés, un programme d'aménagement a été mis au point. La Phase 2 s'articule autour de quatre projets principaux :

- Développement des structures périphériques d'accueil et de passage (mouillages et aménagements légers)
- Pôle structurant de Roscoff
- Pôle structurant Plougasnou – Le Diben
- Port de Morlaix