

# Brieuc Morin, secrétaire général de l'APPB

## « Le public que nous accueillons s'est métamorphosé »

Directeur de la Sellor, gestionnaire des six ports de plaisance du pays de Lorient, Brieuc Morin, secrétaire général de l'Association des ports de plaisance de Bretagne, plaide pour une organisation de réseau à l'échelle bretonne et nationale.

**Comment voyez-vous évoluer les besoins de la plaisance ?**

Au-delà de simples difficultés économiques d'ordre conjoncturel, nous traversons une crise structurelle sans précédent. La profonde érosion des pratiquants est déjà perceptible. Sur le seul port de Kernével, à Larmor-Plage, le temps d'attente pour obtenir une place a été divisé par deux en l'espace de quelques mois pour passer de 6 à 3 ans. Il faut abandonner la stratégie, jusqu'ici classique, de développement de l'offre en nous concentrant sur la manière de stimuler la demande et de fidéliser la clientèle. L'enjeu fondamental, c'est de s'assurer que nous pourrions remplir nos ports dans les dix prochaines années.

**Quelles sont les démarches à engager dès à présent pour y subvenir ?**

Nous réfléchissons dès à présent aux moyens d'attirer et fidéliser une nouvelle clientèle pour l'amener à voir la plaisance comme un loisir facile d'accès. Cela nous oblige à changer au préalable nos mentalités. Nos infrastructures ne peuvent plus se permettre d'apparaître comme de simples parkings

à bateaux. À titre d'exemple, si nous ne pouvons pas offrir immédiatement une place dans un port, nous devons pouvoir soumettre des solutions alternatives adaptées pour ne surtout pas les laisser partir. Des prestations assurant un accompagnement optimal du plaisancier devraient être mises en place d'ici à l'an prochain. Pouvoir profiter d'une formation individualisée, mais aussi d'animations diverses comme des sorties à la pêche ou des ballades en flottille, tout doit être possible. À plus ou moins court terme, les contrats conclus avec les plaisanciers devraient quitter le strict cadre administratif pour intégrer des clauses empruntées au code de la consommation.

“ Revoir intégralement nos méthodes. ”

**À l'échelon local, n'existe-t-il pas des barrières à une telle refonte ?**

Malgré la grande variété des structures juridiques, les pro-

blèmes restent sensiblement identiques. Il est logique que les gestionnaires constitués en sociétés s'adaptent mieux aux nouvelles exigences de la plaisance que les régies municipales, lesquelles peuvent voir leur stratégie varier en fonction de l'agenda électoral. Or, dans un tel contexte, le manque de constance peut s'avérer suicidaire. En l'espace quelques années, le public que nous accueillons s'est métamorphosé. Aux marins chevronnés et autonomes se substituent de plus en plus des consommateurs en recherche de qualité et de service. Si cette évolution nous impose de revoir intégralement nos méthodes, voire nos cadres de fonctionnement, elle reste à mon sens positive. Elle inscrit nos métiers dans une professionnalisation accrue avec une approche commerciale dynamique, cohérente et concertée.

**La bonne entente des représentants des ports de plaisance demeure en même temps assez trouble. Comment en fluidifier les relations ?**

Les ports de Bretagne ne se retrouvent plus dans la fédération nationale, où il existe un vrai problème de gouvernance. Nos préoccupations n'ayant pas été



Pour Brieuc Morin, des « consommateurs en recherche de qualité et de service se substituent aux marins chevronnés ».

entendues, la décision de quitter cette instance était inéluctable et ne semble pas aujourd'hui en voie d'être révoquée. Cela ne veut pas dire que nous négligeons le travail en réseau. Bien au contraire. C'est notre raison d'être. Au-delà du support juridique et administratif proposé par l'association, nous organisons régulièrement des journées techniques sur des thématiques

variées, en lien parfois avec nos collègues de l'Appa. Plus globalement, la constitution récente d'une confédération du nautisme doit nous aider à défendre la filière auprès des pouvoirs publics, mais aussi à œuvrer davantage en coordination selon des règles d'équité.

Propos recueillis par Bertrand TARDIVEAU

## BRETAGNE : APRÈS LA QUANTITÉ, PRIORITÉ À LA QUALITÉ

S'appuyant sur un bassin de navigation qui s'étend le long d'un trait de côtes d'environ 2 730 km, l'Association des ports de plaisance de Bretagne (AAPB) recense 61 ports adhérents entre Granville (Manche) et Pornic (Loire-Atlantique) pour un total de 36 200 places, dont 26 100 sur ponton, 7 800 sur bouées et 2 300 à sec. Manœuvré par 210 emplois équivalents temps plein et environ 160 saisonniers en 2014, cet ensemble a permis d'accueillir 68 300 bateaux pour un total de 232 200 nuitées. D'un port à l'autre, les réalités sont bien différentes (marnage, pression foncière, public) avec des capacités d'accueil qui vont de quelques mouillages jusqu'à 1 800 places.

La politique d'investissement pour agrandir les équipements a donné ses fruits. À Lorient, par exemple, où a été encore inauguré cet été un nouvel espace à flot de 100 places

supplémentaires à Guidel, plus de 25 millions d'euros ont été investis en l'espace de 10 ans par les collectivités afin de porter la capacité des 6 ports de l'agglomération à 2 500 places. « Nous avons franchi un seuil, admet Brieuc Morin, directeur de la Sellor et secrétaire général de l'AAPB. Après plusieurs décennies d'élargissement, les priorités concernent désormais le dragage des bassins et le réaménagement de certaines infrastructures, en particulier à terre. »

### « GREENWASHING »

Accueillant chaque année le Mille sabords, premier salon européen à flot du bateau d'occasion, Le Crouesty s'inscrit clairement dans cette logique. 35 000 tonnes de vase doivent être bientôt extraites des bassins du port, le premier de Bretagne et le second de l'Atlantique. Les

5 000 tonnes les moins polluées iront consolider l'entrée du port pour donner le coup d'envoi d'une rénovation d'un site âgé de plus de 30 ans. Les boues restantes seront entreposées à terre au-dessus de la couverture de l'ancien centre d'enfouissement technique de La Lande-du-Matz, près de la déchetterie de Bodérin, à Sarzeau.

Les foudres qui se sont abattues sur le clapage en mer des sédiments imposent désormais un important travail de planification avec les élus et les autres acteurs des bassins concernés, afin de poursuivre l'entretien et l'amélioration des infrastructures existantes. Au gré des avancées technologiques, l'enjeu de la qualité de l'eau rehausse chaque année les attentes au niveau des ports. « En l'espace d'une quinzaine d'années, le traitement des eaux des aires de carénage est devenu un enjeu majeur, rappelle Brieuc Morin. Après le simple filtrage des



La récupération des eaux noires, comme ici au port de Kernével à Larmor-Plage, offre une image éco-responsable.

boues et des huiles, on arrive maintenant à des procédés de décontamination lamellaires et de purification par membrane et charbon actif. » Les ports servant souvent de réceptacle aux zones urbaines, la question du traitement des eaux pluviales est également posée. Elle fait d'ailleurs entrevoir le soin croissant donné à l'image par les ports de plaisance. « Il serait illusoire

de vouloir faire à tout prix du greenwashing. Nous préférons mettre en avant une méthode et une attitude responsable », soutient Brieuc Morin, qui envisage néanmoins une labellisation des infrastructures bretonnes sous le pavillon britannique Gold Anchor, « gage de qualité de services ».