

15 juillet 2019

Ports à sec. Plébiscités par les plaisanciers

Flore Limantour

Nombreux dans le Sud, où les ports à flot affichent complet, les ports à sec ont progressivement gagné l'estime des plaisanciers bretons. À tel point qu'ils ne représentent plus une simple alternative au mouillage, mais une nouvelle manière de naviguer avec son bateau à moteur. Lorient, Saint-Philibert, Paimpol, Concarneau et Le Croisic ont leurs inconditionnels.



Mise à l'eau d'un bateau au port à sec de La Base de Lorient.

Photo: François Devès

La phrase

« Les équipements sont souvent sécurisés, et parfois fermés et vidéo-surveillés, comme à Lorient. En termes de service, on voit qu'on est entré dans un mode consommation de la plaisance très évolutif où les gens n'ont pas forcément le temps, l'envie ou les compétences d'entretenir un bateau. »

Briec Morin, secrétaire général de l'Association des ports de plaisance de Bretagne

Tandis que La Trinité (56) et ses grands voiliers prennent fièrement leurs aises sur la rive droite de la rivière de Côtic'h, l'ambiance est à la benne franquette entre les adeptes du port à sec de Saint-Philibert (56), rive gauche, où se côtoient Xavier, l'« ancien fic », de retour de mer avec ataragnés, soles et maquereaux, et Jean-Jacques, l'« ancien avocat » qui prépare son bateau pour une sortie à Houat. Quelques mètres plus loin, les septuagénaires Émile et Bléatrice croisent une fratrie de jeunes Parisiens arborant leurs gléts de sauvetage flamant neufs qui embarquent sur le pneumatique de leur grand-père.

« On voit qu'on est entré dans un mode consommation de la plaisance très évolutif où les gens n'ont pas forcément le temps, l'envie ou les compétences d'entretenir un bateau. »

« À Saint-Philibert, de 8 h à 20 h, c'est juste. Il ne faut pas rentrer trop tard », remarque Xavier. Si l'on rentre après la fermeture des services du port à sec, il faut laisser son bateau au ponton. Le chantier se charge alors de le rentrer le lendemain matin. « Mais la sécurité n'est pas toujours assurée. Et on risque de se faire amocher par un Parisien », ironise un Breton « juré souche ».

« D'une heure à 24 heures pour sortir le bateau »

grâce des ports du Morbihan, qui dispose de 15 ports à flot et de quatre ports à sec, propose des formules mixtes à flot et à terre. Ce qui n'est pas le cas à Lorient. Selon la durée et la taille du bateau, le coût d'offre (entre 2 000 et 2 000 euros), sans pour autant être forcément différent à prestations égales. Quand bien même la gestion est privée (Paimpol, Concarneau, Saint-Philibert) ou publique (Lorient, Le Croisic).

Sur le site letelegramme.fr la vidéo

Briec Morin : « Un nouveau mode de consommation »

Secrétaire général de l'Association des ports de plaisance de Bretagne et directeur de la Sellor, Briec Morin a suivi de près les changements de comportement des plaisanciers et la montée en puissance des ports à sec.



En général, les ports à sec concernent les bateaux à moteur de moins de huit mètres, rangés sur ber ou sur rack.

» Pourquoi les ports à sec connaissent-ils un tel succès ?

Les équipements sécurisés, et parfois fermés et vidéo-surveillés, comme à Lorient. En termes de service, on voit qu'on est entré dans un mode consommation de la plaisance très évolutif où les gens n'ont pas forcément le temps, l'envie ou les com-

petences d'entretenir un bateau. Ils apprécient que des opérateurs mettent le navire à l'eau à la demande. Derrière, il faut être réactif, avoir du personnel. De même, les plaisanciers ont de moins en moins envie de s'impliquer dans l'entretien général de bateau. Avant, on avait des marins « polyvalents » qui en étaient presque leurs épouses... Aujourd'hui, on veut faire autre chose à côté, voyager. Et on désire venir prendre son bateau, juste pour deux heures après

le travail ou pour aller dîner au restaurant à Groix (56). C'est « le bateau à la demande ».

» Sont-ils réservés aux petits bateaux à moteur ?

En général, les ports à sec concernent les bateaux à moteur de moins de huit mètres, rangés sur ber (une charpente de bois ou de métal qui supporte un navire et glisse avec lui pendant le lancement) ou sur rack, avec mise à l'eau quasi quotidienne, à la différen-

ce de l'hivernage. Mais aussi parfois des bateaux de plus grande taille, voire des voiliers, pour des clients qui estiment que c'est plus intéressant de mettre à terre leur bateau, afin de limiter l'antifouling et le nettoyage de coque quand leur nombre de sorties en mer à l'année est limité. C'est un service différent car mettre à l'eau un grand voilier nécessite une plus longue intervention. À Arzal (56), on peut même parler de « port à terre ».

Des prestataires sur place se chargent de l'entretien électronique, de la carène, du grément, etc.

» Sont-ils rentables pour les collectivités ou les sociétés privées qui les gèrent ?

Développer les capacités d'un port à flot, ça coûte excessivement cher. Il faut faire du dragage, battre des pieux, installer des pontons. Les collectivités n'ont pas les moyens d'amorcer 800 places pour 25 à 30 millions d'euros. Et il y a une pression sociale contre les projets qui risquent de dénaturer les sites naturels. Construire sur des friches militaires, comme à Lorient, 280 places pour trois millions d'euros, c'est viable. Et à observer les achats, depuis quelques années, on constate que les propriétaires et les coques opèrent le pas sur les voiliers...