

**Sports nautiques motorisés :
Diagnostic et préconisations pour un
développement maîtrisé et cohérent en Bretagne**



Rapport de stage de **Romain DEPINCÉ**

*Maîtrise de Sciences et Techniques « Aménagement et Mise en Valeur Durable des Régions »
Septembre 2007*

Maître de stage : Caroline VINCENT



Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Madame Vincent, chargée de mission au Centre Régional d'Expertise et de Ressource des sports de nature en Bretagne pour la confiance qu'elle m'a accordée durant ce stage.

Je remercie également Monsieur Beauchard, directeur adjoint de l'École Nationale de Voile et des Sports Nautiques (ENVSN), pour m'avoir accueilli au sein de son établissement dans des conditions très appréciables.

À ce titre, je remercie très chaleureusement l'ensemble du personnel de l'ENVSN pour son bon accueil et sa sympathie, avec une attention toute particulière à ceux qui m'ont proposé leurs services et apporté leur soutien.

Pour ses conseils et sa disponibilité, je tiens à remercier Monsieur Rissel qui a accepté d'être mon correspondant universitaire pour ce travail.

Pour leur coopération tout au long de ce stage, je remercie Nolwenn et Fanch, étudiants et stagiaires au C.R.E.R durant mon passage.

Enfin, je n'oublierai pas ceux qui m'ont apporté leur soutien durant ce stage, qu'il soit logistique ou humain : merci à mes amis et à ma famille.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
-------------------	---

I – CONTEXTE DE L'ÉTUDE ET ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX

1. DONNEES DE CADRAGE SUR LA BRETAGNE	5
1.1. <i>Le patrimoine naturel littoral</i>	5
1.2. <i>Les usages</i>	6
1.3. <i>Le tourisme</i>	6
1.4. <i>Le nautisme</i>	7
2. LES SPORTS DE NATURE	7
2.1. <i>Généralités</i>	7
2.2. <i>Le cas des sports motorisés</i>	8
2.3. <i>Des exemples de gestion des pratiques motorisées</i>	9
3. PROBLEMATIQUE	10
4. DEMARCHE GENERALE DE RECHERCHE ET METHODES	12
5. QUELQUES TRAITs CARACTERISTIQUES DES VNM... ..	14
5.1. <i>Définition</i>	14
5.2. <i>Bref historique</i>	14
5.3. <i>Profil des pratiquants et types d'engins</i>	15
5.4. <i>Interaction sociales</i>	15
5.5. <i>Le VNM et l'environnement</i>	16

II - ETAT DES LIEUX : LES VNM EN BRETAGNE

A - APPROCHE DESCRIPTIVE

1. ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS EN BRETAGNE ET EN FRANCE.....	- 17 -
2. LES STRUCTURES IMPLIQUEES DANS L'ACTIVITE VNM	- 19 -
2.1. <i>Les concessionnaires</i>	- 19 -
2.2. <i>Les prestataires de location et d'initiation encadrées</i>	- 19 -
2.3. <i>Les associations</i>	- 20 -
3. LES SITES DE PRATIQUES RECENSES ET LES CALES DE MISE A L'EAU ET MODALITES DE PRATIQUE	- 21 -
3.1. <i>Les sites de pratique recensés</i>	- 21 -
3.2. <i>Les cales de mise à l'eau</i>	- 23 -
3.3. <i>Modalités de la pratique</i>	- 24 -
4. OBSERVATIONS DE TERRAIN	- 24 -
5. BILAN DES OPERATIONS DE SECOURS EN FRANCE	- 25 -

B - APPROCHE REGLEMENTAIRE

1. LE POINT SUR LA REGLEMENTATION NATIONALE PROPRE AUX VNM.....	- 26 -
2. LA REGLEMENTATION EN BRETAGNE	- 27 -
2.1. <i>Arrêtés Préfectoraux</i>	- 27 -
2.2. <i>Arrêtés municipaux</i>	- 28 -
3. ACTUALITE JURISPRUDENTIELLE : GOLFE DU MORBIHAN VS BAIE DE SOMME	- 29 -
3.1. <i>Golfe du Morbihan</i>	- 29 -
3.2. <i>Baie de Somme</i>	- 30 -
3.3. <i>Bilan sur ces jurisprudences :</i>	- 31 -
4. BILAN SUR LA REGLEMENTATION	- 32 -

C - COMPOSANTES SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET PERCEPTIONS DES PARTENAIRE

1. INTERACTIONS SOCIALES RECENSEES PAR L'ENQUETE	- 33 -
2. LES SECTEURS PROTEGES ET LE VNM.....	- 34 -
3. LES PERCEPTIONS DES DIFFERENTS PARTENAIRE.....	- 38 -
3.1. Identification des partenaires	- 39 -
3.2. Méthode	- 39 -
3.3. Analyse.....	- 39 -

III - ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC : LES POINTS CLÉS

⊗ UN DEVELOPPEMENT MODERE	- 40 -
⊗ UNE ACTIVITE NON STRUCTUREE INFLUENCEE PAR DES VALEURS URBAINES	- 40 -
⊗ UN ENGOUEMENT LIMITE	- 41 -
⊗ UNE PRATIQUE ENCADREE « MAITRISEE » ET SOUCIEUSE DE S'INTEGRER.....	- 42 -
⊗ UNE PRATIQUE ESTIVALE LIBRE, AUX MULTIPLES FACETTES... ..	- 43 -
⊗ LES VNM : ENTRE NUISANCES ET DENIGREMENT	- 43 -
⊗ UNE DISTINCTION DELICATE ENTRE VNM ET AUTRES EMBARCATIONS.....	- 44 -
⊗ UNE EMPREINTE ECOLOGIQUE SPECIFIQUE AUX VNM ?	- 45 -
⊗ UNE QUESTION DE RESPONSABILITE AVANT TOUT	- 46 -
⊗ QUELLES PERSPECTIVES POUR LE VNM EN BRETAGNE ?	- 48 -
⊗ DANS UN CADRE UN PEU PLUS LARGE... ..	- 49 -

IV - ENJEUX ET PROPOSITIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ ET COHÉRENT DU VNM EN BRETAGNE

1. IDENTIFICATION DES ENJEUX	- 50 -
2. PROPOSITIONS POUR UN DEVELOPPEMENT MAITRISE ET COHERENT DES VNM EN BRETAGNE	- 52 -
3. L'IMPORTANCE DES AIRES MARINES PROTEGEES	- 52 -
4. UN EXEMPLE DE GESTION LOCALE DES ACCES A QUIBERON.....	- 54 -

CONCLUSION.....	- 55 -
-----------------	--------

BIBLIOGRAPHIE	56
---------------------	----

ANNEXES.....	57
--------------	----

Introduction

La forte vocation maritime de la Bretagne lui vaut un développement particulièrement actif des pratiques sportives et de loisir, qu'elles s'exercent en milieux terrestre, littoral ou maritime. Cet engouement relève notamment d'un phénomène de société connaissant depuis quelques années un essor important, celui des sports de nature.

Le législateur n'a pas défini de façon nominative une liste des sports de nature, mais il a en revanche qualifié les espaces, sites ou itinéraires (ESI) dans lesquels ils sont susceptibles de se pratiquer. À ce titre, les sports motorisés sont bien considérés comme des sports de nature.

La superposition de pratiques motorisées, dans des milieux nautiques déjà très convoités et en interactions avec les autres interfaces (littorale et terrestre) concentre les facteurs de nuisance. Ainsi, le développement des engins de type scooter de mer tel qu'il s'est fait dans d'autres régions soulève des problèmes importants de partage de l'espace, mais interpelle également sur les questions de préservation de l'environnement.

En Bretagne, le développement de ce type d'engins a donc attiré l'attention de diverses institutions et structures publiques qui se sont regroupées de façon informelle afin de mener une réflexion à ce sujet. L'objectif est d'acquérir des éléments permettant d'anticiper les impacts en matière d'environnement et les conflits d'usage potentiels. On y retrouve la DIREN de Bretagne, la Préfecture maritime, le conservatoire du littoral, la mission Parc Marin d'Iroise, l'Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques et le Centre Régional d'Expertise et de Ressource sur les sports de nature en Bretagne, organisme de veille prospective et d'analyse sur le développement des sports de nature.

La première partie de cette étude s'attache à fournir des éléments permettant d'appréhender les spécificités du phénomène étudié, et le contexte régional dans lequel il s'insère. Le point central de ce travail réside en la réalisation d'un diagnostic en deux temps. Une approche descriptive est privilégiée en premier lieu, puis elle sera complétée par une approche d'immersion s'attachant à révéler certaines particularités du phénomène en Bretagne, ainsi que les perceptions de différents acteurs autour de cette thématique. La synthèse de ces deux points permettra de révéler certains enjeux, et d'identifier des orientations qu'il pourrait être souhaitable d'envisager pour la suite, de façon harmonieuse avec la politique maritime régionale.

1. Données de cadrage sur la Bretagne

La Bretagne s'affiche dans le paysage français comme une région présentant une grande valeur en sites naturels, culturels et patrimoniaux. C'est dans sa double identité, rurale et littorale, que l'on trouve les origines de sa notoriété qui en font un haut lieu touristique français. Cette ruralité s'exprime par une forte empreinte agricole à laquelle se joignent des espaces naturels de forêts, landes, marais et autres zones humides remarquables. Quant à son caractère maritime, elle le doit à ces 2 730 kilomètres de côtes qui l'entourent, et qui lui valent un succès incontestable, tant de la part des Bretons que des millions de touristes qui choisissent chaque année cette destination. C'est sur cette interface maritime que nous allons principalement nous focaliser dans le cadre de cette étude. Il est donc judicieux d'en identifier au préalable les principales caractéristiques au travers de quelques composantes de ce domaine.

1.1. Le patrimoine naturel littoral

Par son caractère péninsulaire, la Bretagne présente de nombreux sites remarquables pour leur diversité faunistique et floristique. Cela se traduit notamment par un réseau de près d'une cinquantaine de sites engagés dans la démarche Natura 2000, dont la moitié se situent en domaine littoral ou insulaire. Les Zones de Protection spéciales (ZPS) destinées à la protection des oiseaux sauvages sont réparties en une vingtaine de sites essentiellement localisés sur toute la façade littorale régionale. Elles peuvent couvrir de 500 à 10 000 hectares, et la création de cinq nouvelles zones est prévue à court terme. Ces ZPS accueillent 59 espèces d'oiseaux rares ou menacés, et 69 autres espèces d'oiseaux migrateurs justifiant la désignation de ZPS. On compte également six réserves naturelles nationales sur le domaine littoral, ainsi que d'autres réserves régionales. Il faut également noter la présence, régulière, ponctuelle ou rarissime de nombreux mammifères marins. Parmi ceux qui sont présents toute l'année dans les eaux côtières de la région, on pourra nommer le Grand Dauphin, le Phoque gris ou le phoque veau marin.

La richesse du patrimoine naturel est fortement liée à la diversité paysagère que l'on rencontre en Bretagne, qui, par l'alternance de vasières, d'estuaires, de marais littoraux et de dunes, ou encore de falaises et d'îlots rocheux sans oublier les rivières et les cordons de galets crée une hétérogénéité propice à une grande diversité d'espèces animales et végétales.

1.2. Les usages

La mer et le littoral sont le siège de multiples activités. L'exploitation des ressources naturelles en constitue une part importante, tant au travers de la pêche maritime et le mareyage que par les diverses cultures marines, traditionnelles ou en émergence. La production d'aménités¹ et de loisirs en constitue une autre part importante, puisque le tourisme représente aujourd'hui la première activité économique du littoral. On y retrouve le tourisme littoral et les activités qui y sont liées, telles que la plaisance, les loisirs nautiques, les activités de pêche de loisirs, de plongée... Mais aussi toutes les activités de plage et du domaine terrestre proche du littoral. Il en résulte aujourd'hui que ces multiples activités, traditionnelles ou issues de mutations récentes, se sont superposées au cours du temps et cohabitent plus ou moins harmonieusement, engendrant inévitablement des conflits d'usage. De même, cette tendance contribue à accentuer la pression tant sur les espaces que les milieux et les ressources biologiques.

1.3. Le tourisme

D'une manière générale, le tourisme littoral relève d'un phénomène de société qui rencontre un véritable engouement. Les enjeux économiques sont très importants pour ces régions soucieuses de s'adapter aux attentes qui évoluent. La Bretagne, région qui possède le plus long linéaire de littoral métropolitain, est une destination touristique d'excellence pour les « grandes vacances au bord de la mer », qui reçoit une clientèle fortement saisonnière mais fidèle, bien que les facteurs météorologiques jouent un rôle important dans la variation de ces flux touristiques. On notera la spécificité bretonne du tourisme insulaire qui constitue une offre importante.

Promenade et randonnées, plage et baignade, visite des sites, des îles ou pratique du nautisme sont autant d'activités pratiquées en Bretagne dans le cadre de ce tourisme estival. L'animation et la mise en valeur du patrimoine breton demeurent des atouts forts de la fréquentation touristique, et sont relayés par différentes activités. La demande pour les activités sportives naturelles et culturelles en bord de mer est croissante, et les Français présentent une sensibilité accrue à la qualité de l'environnement.

¹ renvoie à la mise en place d'agréments nécessaires au bien-être ressenti par les hommes

1.4. Le nautisme

Le nautisme occupe une place de premier choix dans ces activités de pleine nature, une enquête réalisée par la SOFRES en 1994 annonçait qu'une personne sur deux souhaitait réaliser un sport ou un loisir nautique. Treize ans après, on peut penser que cette tendance s'est accentuée. Découpées en criques, anses, rades et baies, les 2 730 kilomètres de côtes bretonnes offrent un cadre propice aux pratiques nautiques. La voile est présentée comme une composante de l'identité bretonne, notamment au niveau sportif puisqu'elle concentre 30% des licenciés français. Cette prédominance est soutenue par les intérêts touristiques, sportifs et éducatifs que la voile permet de valoriser. D'autres activités se sont développées dans les centres nautiques, favorisant ainsi le surf, le body-board², la plongée, le canoë-kayak, l'aviron ou encore le char à voile. Mais le nautisme ne se résume pas aux pratiques évoquées précédemment, les activités de loisirs motorisées ont également connu un développement fulgurant sur les dix dernières années. Ces activités peuvent englober tant les embarcations pneumatiques, semi-rigides ou rigides³ que les véhicules nautiques à moteur (VNM) dont font partie les moto-marines plus connu sous les dénominations de jet-ski ou scooter des mers. Ces embarcations ont en commun d'être transportables facilement sur remorque, ce qui a développé une certaine spécificité du tourisme nautique. C'est donc sous de nombreuses formes que se manifeste le nautisme en Bretagne, qui d'ailleurs n'est pas uniquement un fait touristique puisqu'il se perpétue tout au long de l'année par les Bretons eux-mêmes.

2. Les sports de nature

2.1. Généralités

Le développement de toutes ces activités, nautiques, terrestres ou aériennes, s'inscrit dans un autre phénomène de société qui est celui de l'essor des sports de nature. La Bretagne, par ses caractéristiques déjà évoquées pour la plupart, constitue ainsi un terrain de jeu propice à la pratique d'activités de nature. Ces activités s'inscrivent massivement dans un autre contexte d'écologisation des loisirs, qui tend à renforcer le contact entre le pratiquant et la nature. C'est alors la recherche d'évasion, d'aventure et de plaisir, mais avec l'assurance d'un certain confort qui est recherchée par ceux qui s'y adonnent. Le tourisme s'est donc révélé comme un vecteur de ce phénomène. La Bretagne apparaît dès lors comme un carrefour entre deux phénomènes : les vacances au bord de mer, et un développement massif des sports de nature.

² Sport nautique de vagues proche du surf se pratiquant sur une planche plus courte et flexible.

³ Gonflable (pneumatiques), gonflable et partiellement carénée (semi-rigide), entièrement carénée (rigide)

Tout laisse donc à penser que les enjeux qui en résultent n'en sont que plus importants. Aux activités annuelles pratiquées par les populations locales s'ajoute une demande massive des estivants de la vague du tourisme dit sportif. Cette proximité entre les usagers et le milieu dans lequel ils évoluent ouvre des voies vers la sensibilisation à la richesse du patrimoine naturel. Cependant, il n'en est pas moins évident que la pratique de masse soulève d'autres enjeux en termes d'impacts environnementaux. De plus, lorsqu'elle s'exerce sur des territoires convoités comme le littoral breton, la cohabitation des diverses pratiques peut entraîner des impacts sociaux liés à l'accès à cette ressource que constitue la nature.

Les sports de nature ne semblent donc pas constituer uniquement un vecteur du développement économique. Ils interagissent avec le patrimoine naturel ainsi qu'avec l'environnement social dans lequel ils s'intègrent. Ainsi, ils ont déjà été qualifiés de vecteurs de structuration des territoires qui tissent des relations étroites avec le développement durable.

Dans ce contexte d'intensification de la demande en sport de nature et du tourisme sportif, et face au constat des dommages et conflits qu'ils peuvent entraîner dans certains cas, les acteurs directement concernés sont amenés à s'interroger sur la manière dont ces pratiques sont en interaction avec le territoire. Dans les politiques publiques, la prise de conscience environnementale se traduit par une volonté d'inscrire le développement de ces pratiques dans un cadre durable, notamment en encourageant une gestion et une organisation du sport respectueux de l'environnement. C'est donc de cette volonté commune de comprendre le développement des sports de nature et d'en anticiper les conséquences qu'est né le Centre Régional d'Expertise et de Ressource des Sports de Nature en Bretagne (C.R.E.R).

2.2. *Le cas des sports motorisés*

Les sports motorisés présentent des caractéristiques particulières qui tendent à les distinguer clairement des autres sports de nature. En effet, par la technique (en particulier la motorisation), on peut s'affranchir des contraintes d'un milieu. Là où certains sports permettront une éducation progressive au milieu naturel, favorisant le développement des compétences d'une part, et la prise de conscience de l'environnement d'autre part, les sports motorisés ne favoriseront pas l'établissement de ce lien selon les mêmes critères, ce qui peut constituer un premier clivage. Dans certains cas, cela peut revenir à dire que la technique remplace la compétence. La technique permet de maîtriser le milieu, mais lorsqu'elle fait défaut, il faut pouvoir faire appel aux compétences. De plus, dès lors que nous nous retrouvons confrontés à d'autres usagers, le partage de l'espace fait appel à la notion de cohabitation.

Un bon niveau de cohabitation ne serait alors être atteint sans des compétences satisfaisantes. La vitesse est également une manière de gérer du temps, qui peut être considéré comme une contrainte. On a donc un rapport au temps et au loisir qui peut différer selon les usagers. Cela nous invite à aborder la notion de consumérisme. On arrive à faire abstraction du milieu naturel grâce à l'outil technique, à profiter du milieu en s'affranchissant de ses contraintes. L'activité même n'oblige pas l'établissement de lien ou d'interaction avec l'environnement de nature à en accroître la connaissance et à développer les compétences.

Ces éléments de réflexion ne sont pas strictement généralisables aux sports motorisés, mais il s'agit d'identifier les voies qui tendent à les différencier et traduire les tensions qui peuvent en résulter. Les motivations et la substance même de ces activités motorisées sont donc différentes de celles des activités non motorisées. Ce premier type de pratique s'inscrit dans une approche qui tend vers le consumérisme, l'autre tend à s'exercer davantage dans une approche « écologisante ». Entre les deux, les pratiques peuvent se positionner de façon variable. Générateurs de nuisances propres à la motorisation, ces sports motorisés exercent une emprise tout aussi spécifique sur le milieu, qu'il soit terrestre ou maritime. Si des leviers d'action semblent se dessiner pour la gestion des sites terrestres, le milieu maritime laisse quant à lui apparaître une certaine complexité qui nécessite une connaissance approfondie en ce domaine.

2.3. *Des exemples de gestion des pratiques motorisées*

En Montagne, l'apparition de la motoneige a été très vite cadrée par la loi, et son utilisation réservée à des fins utilitaires et professionnelles strictes. La pratique ne peut être proposée au public que sur des terrains balisés, et spécialement aménagés. En 2001, le Syndicat national des professionnels de la motoneige a introduit un recours dirigé contre la circulaire du 30 novembre 2000, en plaidant en faveur d'un usage plus conciliant au regard des professionnels du tourisme. Le Conseil d'État a clairement répondu par une fin de nonrecevoir, en affirmant qu'un itinéraire dans un espace naturel ne serait être considéré comme un terrain aménagé au sens où l'entend la loi.

Dans la mer du Solent, en Angleterre, les activités nautiques motorisées (scooter de mer et ski nautique) doivent s'exercer dans des zones spécialement délimitées. Ces mesures sont justifiées par la nécessité d'assurer la sécurité de tous les usagers dans cette zone très convoitée (cf. annexe I).

3. Problématique

Le développement des sports nautiques motorisés a réellement commencé dans les années 1990. Aujourd'hui, ce type de support semble rencontrer un succès grandissant dans le domaine des loisirs mécaniques en milieu littoral, avec une explosion du marché entre 1994 et 1999. Actuellement le marché français se situe aux alentours de 3000 unités neuves par an. Parallèlement à une pratique sportive de compétition s'est développé un marché qui a su s'adapter à une certaine demande, notamment en matière de tourisme. Les structures de location émergent, proposant en saison estivale des itinéraires de découverte et de randonnées permettant d'explorer le patrimoine naturel pour lequel ce type d'engins se prête particulièrement (accessibilité...). Ces activités ponctuelles relèvent d'une pratique encadrée par des professionnels et semblent relativement évidentes à quantifier. De même, les activités pratiquées en milieu associatif sont en général plus facilement identifiables et permettent d'avoir des interlocuteurs. En revanche, les pratiques individuelles s'organisent de façon plus diffuses sur le territoire, ce qui les rendent difficilement évaluables et maîtrisables.

De plus, ces activités prennent part sur des espaces tripartites associant terre, mer, et frange littorale, pour lesquels les notions de territoire sont complexes, car perçues de manières différentes entre les usagers. Le brassage du flux touristique et de la population locale tend également à révéler des divergences dans la perception de ces espaces, et dans l'intérêt des différentes activités pour celui-ci. Le carrefour des composantes économiques, environnementales et culturelles constitue alors un « point chaud » autour duquel les conflits d'usage sont omniprésents. Dans ce contexte, les VNM qui se situent dans la catégorie des pratiques motorisées sportives paraissent fortement exposées aux interactions qui prennent forme à ces interfaces. Les archives de presse peuvent témoigner de l'intensité de ces tensions entre jet-skis et autres usagers. D'une façon générale, toutes ces activités humaines qui s'exercent dans des milieux attractifs se traduisent par une certaine pression sur l'environnement, faisant intervenir divers mécanismes selon les différents usages. Les VNM engendrent un certain panel de nuisances qui leur semble plus ou moins caractéristiques, et dont les impacts sont encore globalement mal connus. On est alors en mesure d'attacher une attention particulière à la pratique des VNM en envisageant que, dans certaines conditions, son impact sur l'environnement peut être significatif. Dans certaines régions du sud, le développement de cette pratique est particulièrement mis en cause dans les difficultés de gestion du littoral.

Dans une région comme la Bretagne dont le littoral recèle de nombreuses richesses remarquables, et dans laquelle l'économie repose en partie sur la pérennité des différents usages rendus possibles par le milieu marin, la question du développement des sports nautiques motorisés semblent trouver une certaine légitimité. Cette activité ne semble pas s'organiser de façon homogène au sein des différentes régions maritimes, et il peut sembler souhaitable d'en connaître les raisons. Or, l'évolution démographique du littoral breton à laquelle s'ajoute la concentration de l'offre touristique estivale laisse présager une augmentation du potentiel de pratiquants et une diversification des modalités de pratiques. Nous pouvons donc penser qu'une intensification de la pratique pourrait entraîner une recrudescence de conflits sociaux, et présenter un facteur de risque pour la préservation du patrimoine naturel.

Dans ce cadre, nous pouvons nous poser la question suivante : Comment envisager de façon durable le développement des sports nautiques motorisés en Bretagne ?

La première hypothèse qui vient alors est que dans un tel contexte, cette activité devra se développer de façon cohérente à l'échelle du territoire breton. On entendra donc sous le terme de cohérence trois déclinaisons : la cohérence sociale, la cohérence environnementale, et la cohérence économique. Il est primordial de rendre compte de l'interaction de cette discipline dans chacun de ces trois domaines. Dans le futur, ces axes seront guidés par la politique maritime régionale.

La seconde hypothèse qui en découle est que cette cohérence ne pourra être obtenue qu'en passant par un développement maîtrisé et équilibré de ces pratiques. Étant donné l'importance du rôle du nautisme pour la région, il peut paraître opportun pour les collectivités d'envisager des moyens de maîtrise de développement de ces nouvelles activités. Il sera alors indispensable de mieux connaître les spécificités de ces activités nautiques motorisées en Bretagne, ainsi que la façon dont elles s'insèrent dans le paysage nautique et littoral.

4. *Démarche générale de recherche et méthodes*

L'activité VNM s'exerce de façon diffuse sur le territoire breton, à la fois spatialement et temporellement. Ces caractéristiques en font un phénomène difficilement évaluable et maîtrisable. Ce diagnostic n'a donc pas pour ambition de décrire quantitativement la pratique du jet-ski en Bretagne, mais plutôt d'en identifier les composantes et leurs variables afin d'éclairer les principaux enjeux impliqués à cette interface entre loisir, environnement et société.

La base de ce travail s'appuie sur un large état des lieux qui revêt différents aspects. Une approche descriptive est envisagée dans un premier temps afin de qualifier différents facteurs qui peuvent intervenir dans son expression ou influencer son déroulement.

Dans un second temps, une part importante est consacrée à la consultation des différents partenaires. L'objectif est ainsi d'approfondir les connaissances sur les spécificités de la pratique du VNM en Bretagne, notamment par le biais des différentes perceptions que les partenaires en ont.

Pour atteindre ces objectifs, différents moyens ont été mis en œuvre :

➤ Les observations

Une phase d'observation a pu être envisagée durant le mois d'Août où ces engins ont fait leur apparition significative. Ces informations ont été consignées dans une grille d'observation

➤ Les questionnaires

Le recensement des activités et des interactions sociales sur le littoral breton s'est effectué dans le cadre d'une enquête régionale. Pour cela, l'échelle communale a été retenue et 268 questionnaires ont ainsi été transmis aux mairies des communes littorales de Bretagne qui ont été près de 30% à répondre (cf. [annexe II-1](#)). La présence d'une activité de VNM a été recensée pour 36% des répondants, dont près de la moitié ont évoqué son implication dans des conflits d'usage. Un bilan cartographique est proposé en annexe (cf. [annexe II-2](#)).

La consultation des partenaires environnementaux s'est également faite par la diffusion d'un bref questionnaire auprès d'une trentaine d'opérateurs de sites Natura 2000 afin de recenser la présence de l'activité dans les sites concernés. Ils ont été réalisés dans une démarche conjointe avec deux autres thématiques faisant l'objet d'études simultanées au sein du CRER. Onze d'entre eux ont répondu, et six sites sont concernés par la thématique des véhicules nautiques à moteur.

➤ La consultation des partenaires

De nombreux partenaires ont été consultés, tant en Bretagne que dans d'autres régions lorsque la comparaison du phénomène pouvait potentiellement apporter des éléments pertinents à son étude.

Pour se faire, une dizaine d'entretiens de types semi-directifs ont été effectués selon une grille définis au préalable, puis analysés de façon thématique. Une large part des consultations complémentaires s'est faite sous forme d'entretiens téléphoniques informels.

Suite à cet état des lieux, le recoupement des diverses informations obtenues et analysées a permis de donner forme à une synthèse globale révélant les points clés de la première partie du diagnostic. Ces points clés ont ensuite guidé l'identification des principaux enjeux liés à la problématique de ce mémoire, et ont permis d'envisager des orientations qu'il serait souhaitable de prendre.

Remarque :

Outre les travaux de recherches bibliographiques nécessaires à l'approche exploratoire qui a précédé ce travail, une veille attentive a été observée durant la réalisation de ce mémoire, notamment dans la presse locale nationale. Elle a permis d'apporter des éléments récents en plein cœur du sujet.

5. Quelques traits caractéristiques des VNM...

5.1. Définition

Les Véhicules Nautiques à Moteur ne désignent pas l'ensemble des embarcations motorisées que l'on retrouve en mer, mais regroupent en fait trois types d'engins qui sont définis ainsi :

- Les engins de type scooter ou moto des mers, sur lesquels le pilote se tient à califourchon ou en équilibre dynamique, dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts ;
- Les planches à moteur et les engins de vague dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts ;
- Tout engin de vitesse ou de sport à carénage total ou partiel dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts et dont le programme d'utilisation ne permet pas une navigation au-delà d'un mille d'un abri (soit 1,852 mètres).

Dans le cadre du développement des sports de nature, c'est essentiellement les engins de type scooter ou moto des mers qui retiennent notre attention, du fait du succès qu'ils rencontrent actuellement de façon générale. Les autres types ne sont pas présents en Bretagne. Le pilotage de ces engins, nécessite un permis bateau. Une procédure d'initiation et de découverte sans permis est possible dans le cadre de structures disposant d'un moniteur diplômé.

5.2. Bref historique

Le terme le plus communément employé pour désigner les scooters de mer est celui de « Jet Ski ». Il s'agit cependant d'une marque déposée, qui correspond au nom donné au premier véhicule de ce type de l'histoire, construit par la firme Kawasaki en 1973. Aujourd'hui ce terme est devenu générique pour désigner les VNM de type scooter de mer ou moto marine. Après un développement initié aux USA dans les années 1980, ces VNM se sont ensuite développés sur l'ensemble des continents. Les premiers engins étaient des véhicules « à bras », sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique. Puis les années 1990 ont été marquées par une diversification des modèles, avec le développement des engins à selle multiplace et des technologies de motorisation. D'autres constructeurs canadiens (SeaDoo), japonais (Yamaha) et américains (Polaris) se sont lancés sur le marché. Hormis le dernier cité qui ne produit plus d'engins, ce sont uniquement ces constructeurs qui se partagent le marché actuellement autour des deux catégories d'engins.

- Le jet à bras articulé ou « Stand-Up », pour les puristes. Extrêmement puissant, il permet des accélérations phénoménales. Son poids réduit lui confère une grande facilité de maîtrise, idéal tant pour le slalom, le free style et la vitesse.
- Le jet à selle ou « Runabout ». Plusieurs configurations existent. Monoplace, pour une utilisation sportive, ou biplace pour les débutants qui souhaitent faire des ballades seul ou à deux. Plus familiale, les versions trois places sont idéales pour la promenade, et offre un meilleur confort et niveau d'équipement. Ils permettent notamment la pratique du ski nautique et des autres sports tractés.

5.3. Profil des pratiquants et types d'engins

Le jet est un mélange de l'esprit « Glisse » et de l'esprit « moto », il sollicite tous les muscles du corps, de façon plus ou moins intense selon le type d'usage qui est privilégié. Cette activité est présentée comme un sport émergent très convoité auprès d'un public de 16 à 60 ans. La Fédération Française de Motonautisme dont dépend ce sport comptait en 2003 près de 3 700 licenciés (toutes disciplines confondues) et 27 000 pratiquants occasionnels. En 2006, elle annonce 6000 licenciés inscrits dans 90 clubs affiliés (dont 1500 pour le motonautisme de vitesse regroupant différentes disciplines, dont le jet).

La moyenne d'âge des pratiquants est de 30-40 ans, et concerne des individus férus de sensations fortes, de vitesse recherchant une navigation sportive. Ces derniers sont très attentifs aux innovations qui permettent d'améliorer les performances, « mais pas à tout prix, et pas aux dépens du respect de l'environnement » précise la Fédération des Industries Nautiques (FIN) impliquée dans la promotion de ce sport.

5.4. Interactions sociales

L'apparition de ce sport sur les côtes françaises a suscité certaines réactions vives, principalement de la part des usagers de la plage. L'utilisation très sportive était dès lors perçue comme un danger, et le bruit comme une nuisance importante. Une réglementation spécifique à ces engins qualifiés de VNM a permis de fournir un premier cadre légal pour ces pratiques. Cependant, son intensification conjointe à celle d'autres usages n'a pas contribué à réduire les interactions sociales dont il est aisé de trouver des traces.

5.5. *Le VNM et l'environnement*

Au niveau des promoteurs de ce sport, le motonautisme léger n'est plus considéré comme une activité nautique polluante, affirmant que les nuisances sonores et environnementales ne sont plus que des idées reçues (Fédération des Industries Nautiques, 2006). Le développement des moteurs propres est mis en avant, avec un volume de 70% des ventes en 2004. Du point de vue des impacts sur l'environnement, les éléments bibliographiques sont rares, et parfois contradictoires. Les quelques travaux recensés ont néanmoins permis d'identifier différents facteurs d'interaction (cf. annexe III).

5.5.1. *Nuisances sonores*

Le niveau sonore émis par ces engins est très variable selon les technologies, mais il peut dépasser le seuil des 85 décibels pour lequel il est recommandé pour l'homme de porter un casque. Ce bruit dérangeant pour l'homme l'est donc également pour la faune marine, d'autant que la discontinuité du son émis (successivement dans l'eau et dans l'air) en augmente la nuisance par rapport à d'autres types de bateaux à moteur.

5.5.2. *La pollution*

Les véhicules d'ancienne génération consomment des quantités importantes d'essence et d'huile dont une part notable se retrouve dans le milieu naturel à l'état pur.

5.5.3. *Les collisions*

Ces engins très rapides et dotés d'une large plage d'accessibilité peuvent entrer en interaction directe avec la faune sous-marine par collision.

5.5.4. *Autres mécanismes pouvant être sources de nuisances*

Outre le niveau sonore dégagé, le mouvement provoqué par les engins peut également être une source de perturbation effrayant la faune.

Les turbulences et les vagues issues de la propulsion peuvent en certains cas constituer un facteur de risque pour l'environnement (limité en milieu littoral).

A - Approche descriptive

1. Évolution des immatriculations en Bretagne et en France

Les Véhicules Nautiques Motorisés sont soumis, au même titre que les navires de plaisance, à une obligation d'immatriculation auprès des services des Affaires Maritimes pour évoluer en mer. La contribution du centre statistique des Affaires Maritimes de Bretagne a permis de dresser le bilan suivant, mais ces données doivent être considérées avec prudence, car elles engagent de nombreuses incertitudes. Les propriétaires lors de l'achat d'un véhicule sont libres de l'immatriculer dans la région de leur choix. Pour les véhicules d'occasion, les démarches sont plus rapides lorsque la procédure est faite dans la région d'immatriculation d'origine il y a peu de changement en pratique. Ceci ne correspond donc en aucun cas au reflet exact de la situation en Bretagne, d'autant qu'ils ne tiennent pas compte de la part de la pratique relevant du tourisme. Ils sont à prendre comme un indicateur d'une tendance générale.

La Bretagne regroupe environ 5% des immatriculations de VNM en France. Entre 2002 et 2006, les affaires maritimes de la région ont enregistré près de 850 nouvelles immatriculations, à raison de 210 par an en moyenne. Les fluctuations annuelles importantes témoignent de l'instabilité du marché. Ainsi, entre 2004 et 2006, cet effectif passe de 260 à 135 unités (cf. fig. 1). A l'échelle régionale et nationale, la tendance des ventes est à la baisse après un « boom » pour les années 2003-2004 (cf. fig. 2). Le Parc d'engins immatriculés en Bretagne est constitué à 55% de VNM construits entre 2000 et 2006 (cf. annexe IV).

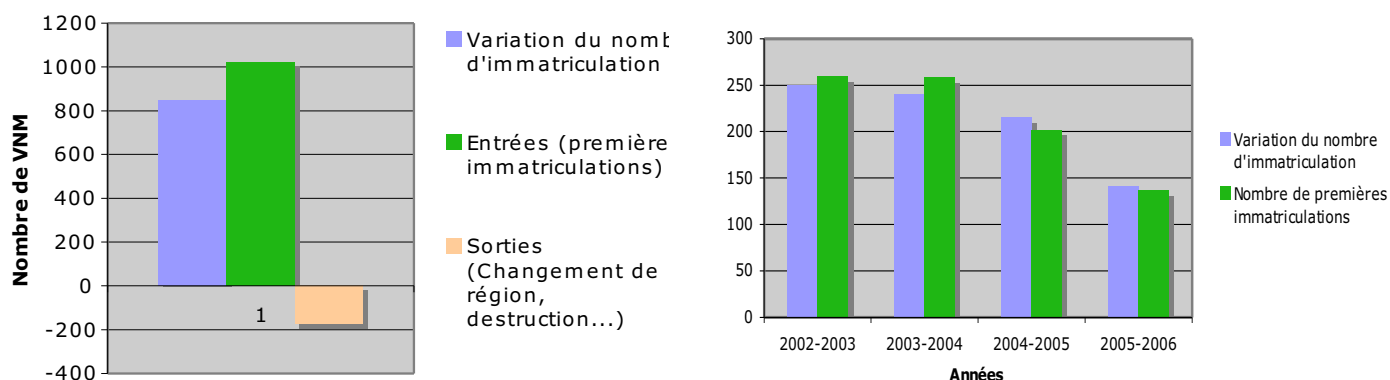


figure 1 : Variation totale et variation inter-annuelle du nombre d'immatriculations de VNM en Bretagne entre 2002 et 2006

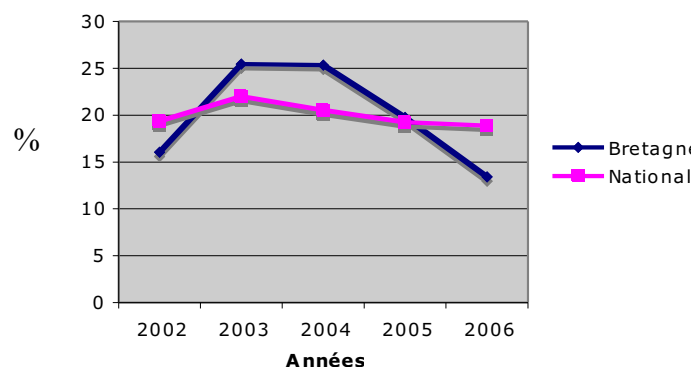


figure 2 : Répartition de l'effectif des premières immatriculations entre 2002 et 2006, pour la Bretagne et pour la France

Alors que les pneumatiques connaissent une croissance régulière, celle des VNM semble plus chaotique et tend à diminuer. Enfin nous noterons que les ventes de petits bateaux à moteur de moins de 6 mètres représentent un marché quatre fois plus important que celui des VNM.

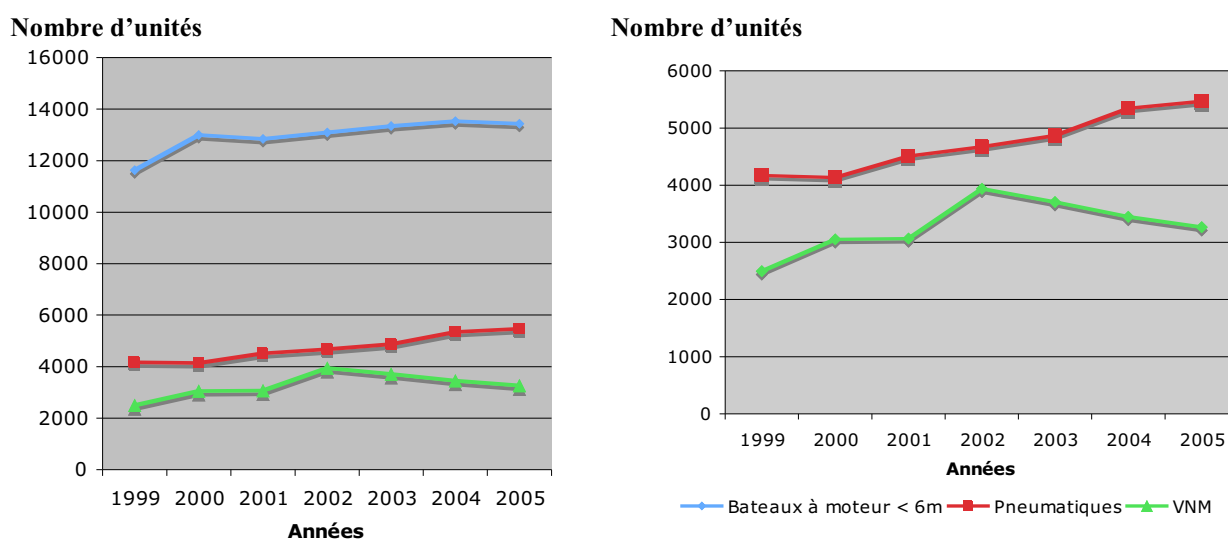


figure 3 : Comparaison des nouvelles immatriculations entre bateaux à moteur de moins de 6 mètres, pneumatiques et VNM entre 1999 et 2005 (Source : D'après les chiffres clés 2004-2005 de la FIN)

Les VNM ne constituent donc qu'une faible part des engins nautiques motorisés légers, en deçà des ventes de pneumatiques et très loin derrière celles des bateaux à moteur de moins de 6 mètres.

2. Les structures impliquées dans l'activité VNM

Nous nous intéressons ici aux structures intervenant dans l'expression de l'activité des VNM en Bretagne. En tant que pratique sportive, le jet-ski est susceptible d'être relayé par un réseau associatif regroupant les pratiquants autour de leur passion. Dans une région touristique, les activités de location, d'initiation et de découverte peuvent également prendre forme dans certaines structures. Enfin, la présence de ces activités implique la présence de points de vente et d'entretien des engins.

2.1. Les concessionnaires

Ils assurent la vente d'une ou plusieurs marques de VNM, ainsi que l'entretien ou la réparation. Sept ont été identifiés sur l'ensemble des départements bretons (cf. annexe V-1). Il ressort un paradoxe entre le linéaire de littoral et le nombre de concessionnaires dans les départements. Ainsi, le Finistère compte une seule structure, tandis que l'Ille et Vilaine en compte trois sur Rennes. L'une de ces sociétés annonce un chiffre de vente annuel de l'ordre de 15 unités. D'après une autre structure qui vient récemment d'ouvrir une filière de vente de VNM dans le Morbihan, ce secteur ne serait pas très dynamique en Bretagne, et les ventes en demeurent modérées. Enfin, un concessionnaire d'engins motorisés a déclaré avoir arrêté la commercialisation des VNM, mais il n'a pas souhaité apporter de précisions sur les raisons.

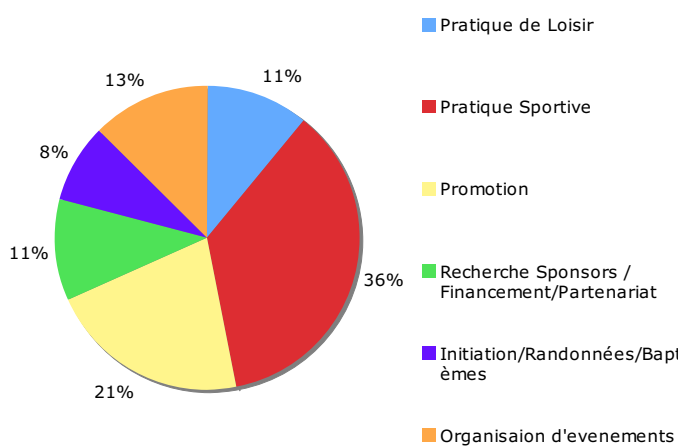
2.2. Les prestataires de location et d'initiation encadrées

Ce réseau de professionnels est peu développé. Trois structures offrant des prestations d'initiation et de découverte (baptêmes et circuits de randonnées) avec ou sans permis (encadrées par un moniteur) ont été identifiées (cf. annexe V-2). Il en existe également une implantée en Loire-Atlantique qui développe des prestations (comités d'entreprise, séminaires) dans la baie de Quiberon ainsi que dans le Golfe du Morbihan pour les randonnées. L'activité de location d'engins avec permis (mais non accompagnée) semble très réduite, une seule entreprise a pu être relevée, mais ne loue qu'un seul véhicule. Dans le Finistère, un professionnel de la location avec et sans permis, assurant également la vente et la réparation de matériel a cessé son activité pour aller dans le sud. La clientèle ne serait pas présente, même en pleine saison, et l'activité peu implantée dans le secteur. Les tarifs de locations sont également mis en cause, mais justifiés par le coût d'entretien des engins. À Dinard, un autre professionnel assurant une activité de location (avec permis) a récemment cessé cette activité également. Il est possible que d'autres structures proposent des locations comme activité secondaire, mais ce recensement n'a pas permis de les identifier.

2.3. Les associations

L'étude du réseau associatif relatif à l'activité VNM en Bretagne est une étape indispensable au regard des objectifs fixés par cette étude. Les associations sont en effet un vecteur de structuration, et de diffusion d'information. Elles constituent donc des interlocuteurs potentiellement précieux pour envisager d'éventuelles actions. De plus, elles peuvent constituer un certain « reflet » du phénomène étudié. Afin de faire un tour d'horizon de ces différents types d'associations liées à la pratique du VNM, un recensement sur l'ensemble du territoire français a été fait. À partir des objets avancés dans les avis de création du journal officiel, l'analyse suivante a pu être faite.

En France, 150 associations en lien avec la pratique du jet-ski ont été créées entre 2002 et 2006, soit en moyenne une trentaine par an. Les objets de ces associations peuvent être variés (cf. fig



4). La répartition de ces associations présente de grandes disparités entre les régions. La Bretagne fait partie du pool de régions dans lequel le dynamisme du réseau associatif est le plus faible. Entre 2002 et 2006, on y recense la création de seulement deux associations, contre une trentaine en Ile-de-France (cf. annexe V-3).

figure 4 : Répartition des principaux objets des associations en lien avec la pratique du VNM, entre 2002 et 2007 (Source : D'après le Journal Officiel)

➤ Bilan sur les structures :

L'activité de location (encadrée ou non) est essentiellement saisonnière et très restreinte puisque l'on compte une base pour quatre cents kilomètres de littoral. La cessation d'activité de deux d'entre elles très récemment témoigne de la difficulté rencontrée dans le contexte touristique. Certaines communes ont été sollicitées pour l'ouverture de bases (Quiberon, Carnac...) mais les municipalités ont refusé. Le réseau de concessionnaire est présent de façon inégale sur le territoire, témoignant néanmoins de la présence d'une certaine clientèle, notamment en milieu urbain. Cependant, le marché est qualifié de « mou » et peine un peu à décoller selon plusieurs professionnels. Il n'y a pas de structures associatives (sportive ou non) de pratiquants, ce qui implique une pratique essentiellement individuelle. Le poids économique de cette activité semble donc limité en Bretagne.

3. Les sites de pratiques recensés et les cales de mise à l'eau et modalités de pratique

3.1. Les sites de pratique recensés

Les lieux de pratiques recensés par l'enquête sont présentés sur la carte synthétique (cf. fig 6). Parmi ces sites, nous pouvons distinguer différents types de milieux. Certains peuvent être qualifiés de milieux « ouverts », car ils sont en exposition directe avec le large. Ils sont alors directement soumis au vent et à la houle.

D'autres milieux pourront être qualifiés de « semi-ouverts », car leur configuration géographique offre une forme de bouclier permettant d'atténuer voir absorber les effets de houle du large.

Enfin, on pourra entendre par milieux « fermés » les espaces dont l'interface d'échange avec le large s'effectuera sur une surface très réduite. On peut ainsi penser aux rivières, tel que la Rance, mais également au Golfe du Morbihan. Dans ces milieux « fermés », la contrainte du milieu est moindre, la densité des activités peut donc y être plus forte. Ce premier recensement des sites de pratique montre que le VNM est également présent dans ce type de milieu, et qu'il ne se limite pas au littoral des grandes plages. On retrouve d'ailleurs à plusieurs reprises ces morphologies de milieu parmi les espaces dans lesquels cette pratique est impliquée dans des formes de conflits d'usage. Il conviendra donc de prendre en compte ce facteur dans la suite de l'analyse.



figure 5 : Typologie synthétique des différents types de milieux dans lesquels peut prendre part la pratique du VNM en Bretagne

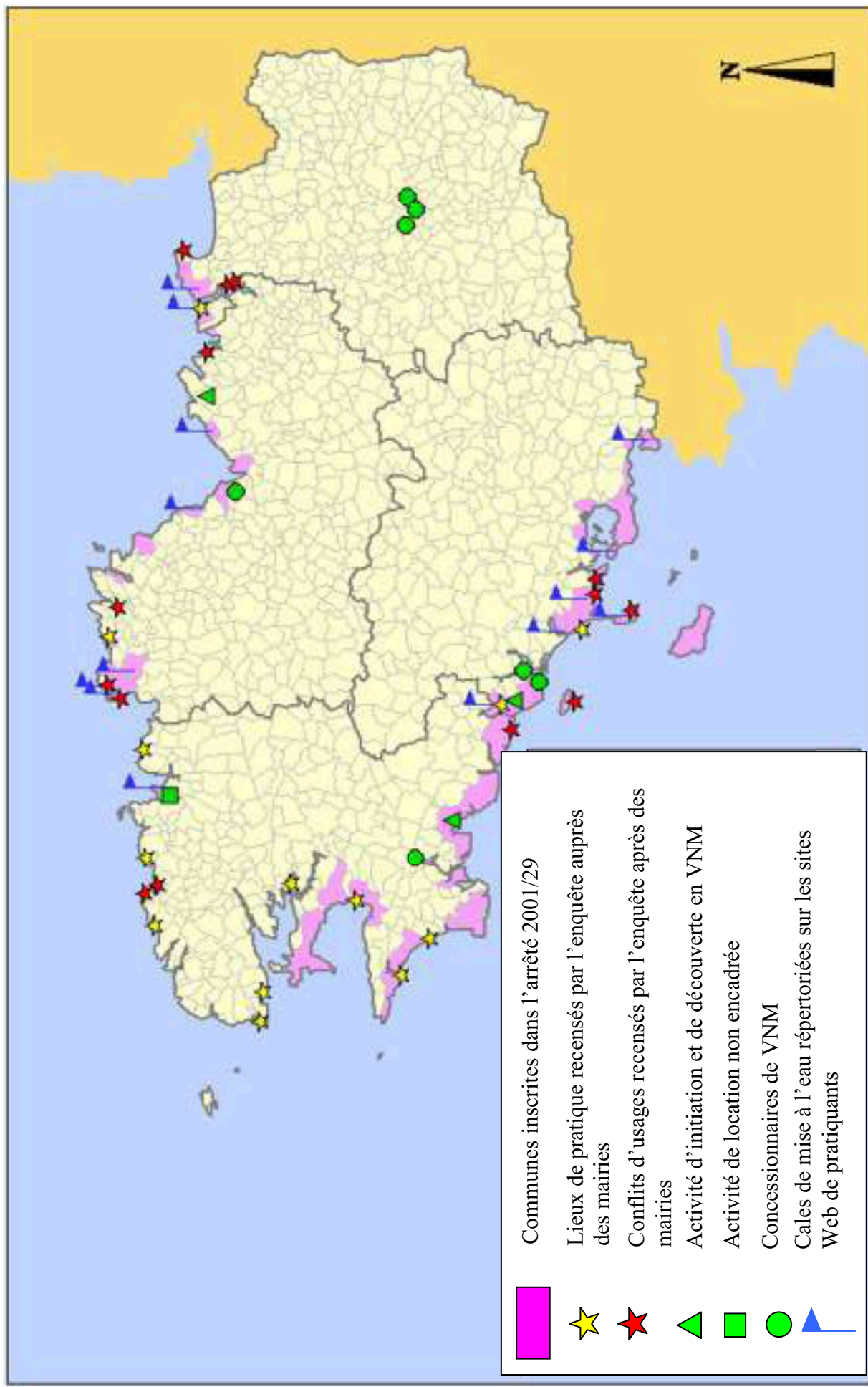


figure 6 : Carte synthétique des structures et lieux de pratiques

3.2. Les cales de mise à l'eau

La mise à l'eau d'un VNM ne peut se faire qu'à partir d'une cale ou d'un accès aménagé. La circulation sur le Domaine Public Maritime (DPM) étant interdite, l'utilisation de quad, 4x4 ou autre véhicule permettant de s'affranchir de ce type d'infrastructure n'est pas autorisée. Aucun cas n'a été mis en avant dans cette enquête auprès des mairies. La gestion de ces points d'accès relève en général de la compétence du maire. De nombreux arrêtés municipaux réglementent les conditions d'utilisation de ces accès à la mer. Certaines sont interdites à toutes les embarcations à moteur, d'autres uniquement aux VNM. Cette distinction est possible du fait que les VNM font l'objet d'une réglementation spécifique. La tendance consiste à rendre ces infrastructures payantes, afin d'en limiter la fréquentation qui serait proche de la saturation en période estivale.

Ces cales peuvent se situer dans des ports départementaux, communaux ou au niveau des plages. La gestion peut donc relever de compétences diverses (président du conseil général, maire des communes, CCI...) pour lesquels chacun peut édicter des mesures de police spécifiques. Compte tenu de tous ces facteurs, l'identification des différentes cales autorisées aux VNM est une tâche complexe qui n'a pu être entreprise dans cet état des lieux.

Les différents services contactés (DDE, Conseils Généraux, Préfectures, Mairies) ont permis de mettre en évidence l'absence de recensement global achevé de ces ouvrages et de leurs spécificités réglementaires. En revanche, on peut trouver sur les sites dédiés aux pratiquants de VNM une liste très sommaire des cales utilisées par certains d'entre eux. (cf. annexe VI).



figure 7 : Répartition des réponses de l'enquête pour les critères présence de VNM et Infrastructure de mise à l'eau

On notera également que la présence de VNM à proximité du littoral d'une commune n'implique pas systématiquement la présence de cales de mise à l'eau (cf. fig. 7). Ceci peut témoigner de la mobilité des pratiquants qui évoluent sur de vastes espaces de pratiques, indépendamment bien entendu des limites communales.

3.3. Modalités de la pratique

Pour l'essentiel des réponses, cette activité est principalement constatée en période estivale. Elle peut néanmoins se manifester dans certaines communes dès le début du printemps jusqu'en Octobre. Il s'agit globalement d'une pratique individuelle, à caractère ponctuel, hormis dans les rares communes qui hébergent les bases de location. Certains élus estiment le nombre de VNM limité à un ou deux individus, d'autres font part de chiffres pouvant atteindre la dizaine. Cependant cette estimation est délicate, et varie fortement en fonction des conditions climatiques et des périodes de forte affluence.

4. Observations de terrain

Sur la presqu'île de Quiberon, les jet-skieurs ont massivement fait leur apparition dans la première quinzaine d'août, avec un pic autour du 15 août. Quelques observations ont pu être faites concernant une quinzaine d'engins (cf. [annexe VII-1](#)), et bien que restreintes, elles ont pu mettre en avant quelques caractéristiques. Ces observations ont été complétées par les témoignages de deux pratiquants dont les profils sont consultables en annexe (cf. [annexe VII-2](#)).

➤ Les caractéristiques qui ressortent :

- Une empreinte sonore quasi-imperceptible par léger vent de terre, mais un son qui porte vers le rivage en l'absence de vent ou par vent de mer et présence de vagues
- Un respect global de la réglementation hormis pour quelques individus
- Des zones d'évolution variables
- Une concentration temporelle dans des conditions ensoleillées
- Une forte prédominance de pratiquants provenant d'autres régions
- Un terrain de jeu apprécié par les pratiquants qui évoluent dans des plans d'eau intérieurs
- Les sites Web, un moyen de communication à ne pas négliger

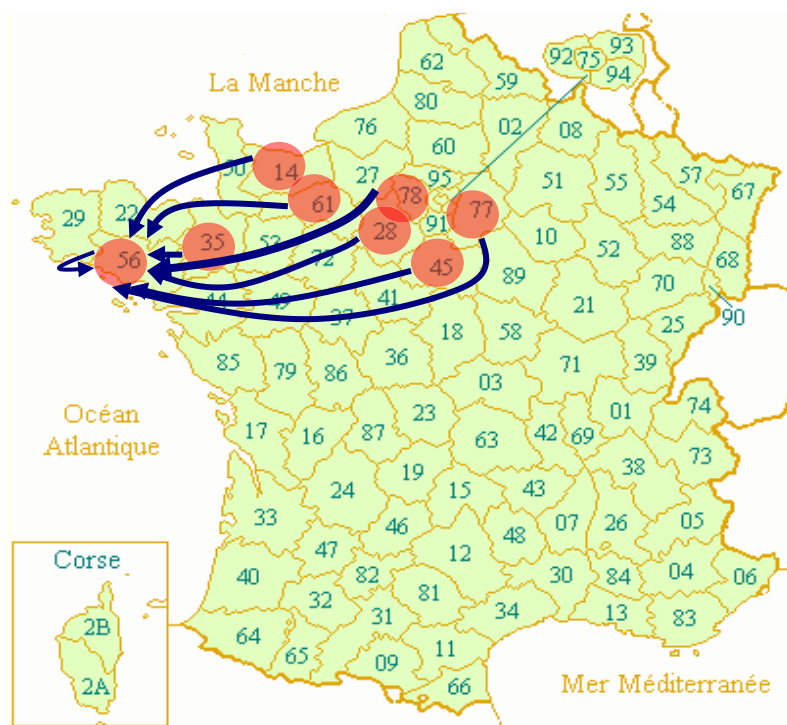


figure 8 : Origine géographique des pratiquants (échantillon de 15 observations, à Quiberon et Saint-Pierre Quiberon – Août 2007)

5. Bilan des opérations de secours en France

Les données issues du bilan des différents Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) permettent de constater que le nombre d'opérations est faible compte tenu de la flotte totale de VNM immatriculés en France (2% des interventions) (cf. annexe VIII-1). Il y a peu de blessés au regard du nombre de personnes impliquées, ce qui permet de relativiser le caractère dangereux de cette pratique. Le bilan du CROSS Corsen qui coordonne les opérations de sauvetage en Bretagne ne permet pas de distinguer les interventions spécifiques aux VNM. Durant cette étude, un accident a été recensé à Groix, impliquant deux jet skieurs qui pratiquaient sous la responsabilité d'un moniteur d'une base de location et de découverte (cf. annexe VIII-2). À Marseille, un jeune de 24 ans a perdu la vie le 18 août 2007, lors d'une sortie par temps agité.

B – Approche Réglementaire

Terrestre ou maritime, municipale, préfectorale ou nationale, la réglementation intervient à différents niveaux dans la pratique des sports nautiques motorisés.

1. Le point sur la réglementation nationale propre aux VNM

Cette réglementation s'appuie principalement sur les trois textes de références suivants qui reprennent les notions de définition, capacité du pilote, conditions de navigation, règles techniques et matériel de sécurité. Les conditions des activités de location et de découverte y sont précisées (cf. annexe IX).

- Décret du 4 juillet 1996 modifié
- Arrêté du 23 novembre 1987 modifié (Division 224)
- Arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié

- Le pilotage d'un VNM en milieu marin nécessite un permis bateau (carte mer ou permis côtier).
- La vitesse est limitée à 5 nœuds dans la bande des 300 mètres (sauf réglementations spécifiques).
- La distance d'éloignement, à partir de la limite des eaux, ne doit pas excéder 2 milles nautiques (3,7 km) pour les jets à selle, et 1 mille nautique (1,852 km) pour la catégorie des jets à bras articulés.
- Entre la bande des 300 mètres et la limite maximale d'éloignement, la vitesse n'est pas limitée (sauf restrictions spécifiques).
- La navigation nocturne est interdite.
- Le matériel de sécurité (fusées de détresse...) est obligatoire.

2. La réglementation en Bretagne

En complément de cet arrêté fixant les limites d'évolution des VNM, des dispositions peuvent être prises par les différents préfets maritimes de France qui sont chargés d'assurer la sécurité des personnes et de la navigation en mer. La Bretagne dépend de la préfecture maritime de l'Atlantique, qui est basée à Brest. Elle couvre 10 départements regroupés au sein de quatre Régions. Un autre échelon réglementaire peut intervenir dans la thématique qui nous intéresse, ce sont les arrêtés municipaux. En effet, le Maire peut prendre des dispositions, notamment concernant l'accès aux cales de mise à l'eau. Cependant, concernant la réglementation des activités nautiques, seul le préfet maritime est compétent.

2.1. Arrêtés Préfectoraux

L'Arrêté N°2001/29

Le principal arrêté qui régleme la circulation des véhicules nautiques à moteur en Bretagne est l'arrêté N° 2001/29 (cf. [annexe X](#)). Il est alors considéré que la circulation des VNM justifie une réglementation particulière en raison des risques et des nuisances qui leur sont propres et qui provoquent une gêne à la sécurité et à la tranquillité publique.

➤ Genèse de cet arrêté

Dans la fin des années 1980, l'apparition de la pratique du VNM sur les plages a suscité de vives réactions. On parle alors de « l'affolement des mères de familles », voyant la tranquillité menacée au même titre que la sécurité. Une certaine pression des maires s'est donc manifestée devant le souhait des administrés de prendre des mesures afin de cadrer l'activité. La préfecture a donc informé les maires de la mise en place d'une réglementation, invitant sur la base du volontariat les maires qui le souhaitaient à s'inscrire dans ce dispositif. Près de quatre-vingt quinze communes se sont manifestées.

➤ Dispositions

Pour les communes concernées (cf. carte synthétique, fig. 6 page 22), l'évolution des VNM dans la bande des 300 mètres est strictement interdite dès lors que des chenaux sont balisés. Seul le transit par ces chenaux, à une vitesse maximale de cinq nœuds est autorisé. En l'absence de balisage, les VNM sont autorisés à couper le rivage à angle droit et toujours à la vitesse réglementée, jusqu'à ce qu'ils dépassent la bande des 300 mètres. La confrontation de cet arrêté avec l'enquête auprès des mairies permet de dresser un constat mitigé sur son efficacité sur la prévention des conflits d'usage.

Tableau I. Représentation des réponses de l'enquête concernant le critère « conflits d'usage » en fonction du critère « arrêté préfectoral » -

		l'arrêté 2001/29	
		Oui	Non
Conflits d'usage	Oui	6	7
	Non	3	9

Autres arrêtés préfectoraux

D'autres arrêtés préfectoraux réglementent les conditions d'utilisation de certains chenaux dans des communes spécifiques (en complément des arrêtés municipaux). Des dispositions temporaires peuvent également être prises à l'occasion de manifestations ponctuelles nécessitant des dérogations. Le cas du Golfe du Morbihan est abordé dans la suite de ce travail.

2.2. Arrêtés municipaux

Le maire est compétent pour la réglementation des zones de baignade et des engins de plage non immatriculés. Il fait le nécessaire pour l'organisation et la surveillance de la baignade, notamment en ce qui concerne le balisage. Pour les activités sur lesquelles il n'a pas de pouvoir de police, il demande au préfet de prendre des dispositions complémentaires (cela peut être l'interdiction des engins à moteur dans la zone de baignade par exemple). Sur le domaine terrestre, le maire peut prendre des dispositions afin de réglementer l'accès aux cales. Nous avons déjà évoqué les difficultés de recenser ces mesures qui ne sont pas centralisées par l'administration. L'exemple d'une commune Morbihannaise illustre les propos précédents (cf. [annexe XI](#)). À la lecture de cet arrêté, il semble que le terme de VNM soit employé de façon imprécise afin d'englober l'ensemble des engins motorisés.

3. Actualité jurisprudentielle : Golfe du Morbihan vs Baie de Somme

L'actualité réglementaire concernant les VNM (cf. annexe XII-1) nous invite à étudier de plus près deux situations classées « jurisprudence », et dont les conséquences pourraient bien jouer un rôle décisif dans la future gestion de ces sports de nature motorisés.

3.1. Golfe du Morbihan

- 10 février 2006 : Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer est adopté. Cet instrument d'analyse et de gestion de l'espace littoral et maritime souligne notamment que « *la pratique du scooter des mers y est inadaptée, puisque la motivation normale de ses pratiquants est la recherche de la vitesse, source d'insécurité et de nuisances sonores.* »

- 29 juin 2006 : Considérant les avis exprimés par les groupes de travail relatifs au schéma de mise en valeur de la mer du Golfe du Morbihan, le préfet maritime prend alors un arrêté interdisant la pratique des planches nautiques tractées ainsi que des véhicules nautiques à moteur dans l'ensemble du golfe.

Article 2 : « la pratique du véhicule nautique à moteur (VNM ou scooter des mers) est interdite sur l'ensemble des eaux du golfe du Morbihan, telle que définie à l'article 1er ci-dessus. »

- 14 novembre 2006 : l'Article 2 est suspendu par ordonnance du juge des référés du tribunal administratif de Rennes, saisi par une société organisatrice de randonnées dans le Golfe du Morbihan.

Le juge considère alors que l'arrêté est « *une atteinte disproportionnée à une activité reconnue et encadrée par la loi* » ou encore qu'il s'agit d'une « *interdiction excessive qui porte une atteinte grave aux libertés publiques* »

- 5 juillet 2007 : Le tribunal administratif a rendu un avis définitif sur cette affaire, en prononçant l'annulation de l'interdiction.

« Il n'est pas établi par le préfet maritime que les VNM présenteraient des caractéristiques spécifiques justifiant une interdiction totale de leur circulation ».

3.2. *Baie de Somme*

- 1994 : Décret de création de la réserve naturelle nationale de la Baie de Somme. Celui-ci ne prévoyait que l'interdiction des véhicules nautiques à moteur. Les VNM ne présentant alors pas encore une menace avait été oubliés. En se développant dans les années suivantes, cette pratique est devenue un facteur de perturbation pour l'avifaune. Les associations de protection de l'environnement se sont alors rassemblées pour demander aux autorités d'interdire cette pratique dans les estuaires. La DIREN et la DDE ont ensuite appuyé ces structures.

- 12 mars 2001 : Les réunions préparatoires se sont succédées à partir de cette date afin de définir quelles étaient les modalités les plus pertinentes.

Un groupe de travail associant les différents services de l'état impliqués dans ce projet a été réunis par le directeur inter départemental des affaires maritimes (DIREN, DDE...).

La concertation a ensuite été élargie à l'ensemble des acteurs intéressés. Les clubs nautiques, professionnels et associations de protection de la nature ont ainsi été associés par l'intermédiaire d'une commission nautique locale en juin 2003. Le projet d'arrêté a été finalisé à la suite de cette réunion.

- 7 avril 2004 : Un arrêté préfectoral renforçant la sécurité et la tranquillité sur les plages est signé par le préfet de Picardie. La circulation des véhicules et engins à moteur est réglementée sur les dunes, le rivage de la mer et les plages.

- 16 mars 2004 : Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord signe un arrêté interdisant la pratique du VNM dans les estuaires de la Somme et de l'Authie.

Cette mesure intervient suite à des demandes émanant des collectivités littorales ainsi que des associations de protection de l'environnement afin de protéger les richesses écologiques des estuaires de la Somme et de l'Authie. Ces derniers s'appuyaient alors sur des études ayant démontré l'impact de l'intensification de la pratique du jet-ski sur la faune et l'avifaune des deux estuaires, et notamment sur la population de phoques.

Il est alors admis que les caractéristiques techniques des VNM, leur faible tirant d'eau et leur grande mobilité justifient une réglementation particulière en raison des risques et nuisances qui leur sont propres.

- 13 mai 2004 : La fédération française de motonautisme saisit le tribunal administratif de Caen au sujet de cet arrêté

- 27 septembre 2005, le commissaire du gouvernement rejette tous les arguments avancés par le requérant (la FFM).

- 11 octobre 2005 : Les juges du tribunal administratif vont dans le même sens en considérant que cet arrêté n'est pas entaché d'illégalité. La Fédération Française de Motonautisme fait alors appel de cette décision auprès de la cour administrative de Nantes.

- 5 décembre 2006 : Le jugement du tribunal administratif de Caen est confirmé par la cour administrative de Nantes, qui considère que :

« le préfet a pris cet arrêté afin d'assurer la préservation des sites exceptionnels que sont les estuaires de la Somme et de l'Authie, zone Ramsar intégrant la réserve naturelle de la baie de Somme et abritant une importante colonie de phoques veaux marins ».

- La FFM ne forme pas de pourvoi devant le Conseil d'Etat pour le moment.

3.3. Bilan sur ces jurisprudences :

Le préfet maritime peut donc bien interdire la circulation des véhicules nautiques à moteur sur certaines parties du littoral :

« Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'état en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites ».
(Décret n°2004-112 relatif à l'organisation de l'état en mer)

- Pour le Golfe du Morbihan, les objectifs relèvent davantage de la préservation de la sécurité et de la tranquillité publiques, mais les spécificités des VNM ne sont alors pas reconnues comme étant incompatibles et la mesure disproportionnée du fait de son caractère absolu. De plus, l'arrêté 2001/29 évoqué précédemment permet déjà de limiter l'évolution des VNM puisque la zone autorisée y est très restreinte (cf. annexe XIII).

- Pour la baie de Somme, l'arrêté attaqué a été motivé par « *le souci de concilier les activités de plaisance et objectifs de protection de l'environnement* » et la nécessité « *de préserver l'intégrité de l'écosystème estuarien de la Somme et de l'Authie* ». Les spécificités propres aux VNM sont alors admises comme incompatibles avec les objectifs poursuivis. Des dérogations sont envisagées. L'argumentaire complet de la cour d'appel de Nantes a été synthétisé en annexe (cf. annexe XII-2).

4. Bilan sur la réglementation

- Un dispositif existant qui englobe près de la moitié du littoral breton
- Des dispositions municipales difficilement identifiables
- Une jurisprudence qui va dans le sens de la préservation de l'environnement face à ces activités, même si peu de milieux identiques à la baie de Somme existent en Bretagne.
- Une autre jurisprudence qui va dans le sens de la défense des libertés publiques et de la libre circulation.

C – Composantes sociales, environnementales, et perception des différents partenaires

1. Interactions sociales recensées par l'enquête

Les conséquences de cette activité ne semblent pas se manifester de façon identique entre les différents lieux considérés. Dans la majorité des cas (60%), il n'y aurait pas de conflits d'usage avérés, ou du moins pas encore comme le précisent certaines municipalités en espérant que ça dure. En revanche, trois communes ont qualifié d'importante l'implication de cette pratique dans des conflits d'usage : « Dès qu'un jet-ski est mis à l'eau, la police municipale est contactée », ou « C'est peu dire qu'ils insupportent les usagers de la rivière ». Lors de la précision sur le type de conflits d'usage, nous avons relevé des réponses désignant les usagers impliqués, et d'autres évoquant plutôt les causes (cf. annexe XIV). Parmi les usagers impliqués, on retrouve les plagistes et baigneurs, les pêcheurs et les plaisanciers. Les principales raisons invoquées sont les nuisances sonores, le non-respect de la réglementation se traduisant par des vitesses excessives aux abords des plages et dans les zones de mouillage. L'incompatibilité de ce sport avec les autres activités du bord de mer est avancée pour motiver son interdiction dans cette zone. Un cas de pratique clandestine a été évoqué concernant un site Natura 2000 du Finistère. Il faut rappeler que cet échantillon de réponses est faible, et qu'il représente le constat des élus.

Malgré la large diffusion de l'enquête, environ deux tiers des communes consultées n'ont pas répondu. Il semble difficile de procéder par extrapolation, car plusieurs raisons peuvent expliquer l'absence de réponse. Nous pouvons malgré tout nous demander si le faible intérêt pour cette thématique n'est pas une des principales causes. Pourtant, nous ne pouvons en aucun cas admettre que les communes n'ayant pas répondu ne soient pas concernées par cette question de sports nautiques motorisés. Des témoignages ont pu mettre en évidence la présence de VNM dans des communes qui n'ont pas répondu.

Nous pouvons alors envisager l'idée que ces pratiques ne représentent pas une préoccupation majeure aux yeux des élus qui sont restés discrets.

Ce recensement des lieux de pratique reste donc très partiel, mais permet d'apporter certaines précisions. Nous retiendrons le contraste entre certains sites pour lesquels elle est impliquée dans des conflits sociaux de manière forte, et d'autres pour lesquels elle ne révèle pas de nuisance. Cela montre l'existence de facteurs propres à chaque site, et la nécessité de ne pas avoir une approche trop générale. L'absence de recensement global des cales est un point important qui devra attirer notre attention dans le cadre de ce travail.

2. Les secteurs protégés et le VNM

Le littoral breton et les archipels associés recèlent un patrimoine naturel remarquable. Ces aires de protection essentiellement terrestres sont cependant exposées aux différentes perturbations qui peuvent venir du milieu marin, et ainsi provoquer des nuisances pour la faune comme pour les usagers qui viennent y apprécier cet aspect « naturel ». La superposition des lieux de pratiques recensés par l'enquête avec ces zones protégées montre qu'il peut y avoir une confrontation entre ces deux facteurs (cf. fig. 9 page 35), bien que la précision des espaces de pratique soit faible. Afin de mieux savoir ce qu'il en est, différents gestionnaires opérateurs ont été consultés, vis-à-vis des zones Natura 2000 et des Réserves Naturelles Régionales.

Les principaux résultats ont été synthétisés dans les deux tableaux suivants (cf. Tableau II et III).

Tableau II. Bilan concernant l'activité VNM dans les réserves naturelles nationales

Réserves	Remarques
Marais de Séné	- Activités nautiques interdites dans le périmètre
Île de Groix	- La question peut se poser car la nidification des oiseaux marins a lieu en bord de falaise. Les colonies se fragilisent et le dérangement peut en être un des facteurs. - Aucune interdiction - Le VNM se développe beaucoup, tous les jours en période estivale (2 ou 3 viennent de l'île, les autres du continent).
Réserve des Sept Îles	- Présence rare car les conditions sont rarement favorables à cette pratique - Environ 5 à 10 par an en période estivale (15 Juillet – 15 Août) - Pratique de vitesse et saut de vagues provoquées par les vedettes à passagers, donc ils ne s'approchent pas trop des îles - Pas de constat de dérangement spécifique de la faune - Milieu contraignant car présence de cailloux, ils ne s'aventurent pas trop - 2003 : Année record en termes de fréquentation de VNM, car les conditions étaient favorables, mais sinon ils restent essentiellement sur la côte, et notamment dans la baie de Trébeurden - Ski nautique davantage répandu, dix fois plus important que le VNM en terme de pratique - Les gestionnaires restent vigilants vis-à-vis de ces pratiques et des projets
Baie de Saint Brioux	- Interdiction des activités nautiques motorisées
Saint Nicolas des Glénans	- Sans réponse
Iroise	- Sans réponse

Tableau III. Bilan concernant l'activité VNM dans les sites Natura 2000

Sites Natura 2000	Z S C	Z P S	Présence de VNM	Remarques
N°31 - Groix	x		Oui	<ul style="list-style-type: none"> - quelques jet ski mais surtout des pneumatiques semi-rigides - Incitation des pratiques soucieuses du développement durable et tentatives de maîtrise voire d'interdiction des autres - Activités motorisées impliquées dans des conflits usages
N°8 - Leguer	x		Non	- Non concerné
N°27 - Gâvres - Quiberon	x	x	Non	- Présence de surf, kite-surf, mais rien à signaler pour le VNM actuellement
N°11 - Cap d'Erquy – Fréhel	x	x	Non	- Rien à signaler
N°29 - Golfe du Morbihan	x	x	Oui	<ul style="list-style-type: none"> - Multi activités... - Quasi-saturation des loisirs nautiques en période estivale - VNM présents car l'arrêté préfectoral a été suspendu
N°23 - Glénan	x	x	Oui	<ul style="list-style-type: none"> - Problématique d'actualité - Pratiques individuels de plus en plus réguliers - Docob préconise l'encadrement de la pratique voir son interdiction - Demande d'organisation de randonnées encadrées auprès des Affaires Maritimes - Interdiction exclue après discussion, pour ne pas se retrouver dans le cas du Golfe du Morbihan - Autorisation soumise à conditions : respect d'une charte et itinéraires bien définis - Soumis à autorisation donc doit faire l'objet d'une évaluation d'incidence au titre Nat 2000 - Évaluation difficile, donc basée sur le respect des engagements
N°19 - Presqu'île de Crozon	x		Oui	<ul style="list-style-type: none"> - Présence régulière - La réglementation permet de limiter l'impact - Observation de jet ski acrobatique dans les vagues de plage... - Moyens de police : Crozon a un garde des espaces naturels et une police municipale, mais les 6 autres communes n'ont aucun moyen d'agir... - Conflits d'usage : engins motorisés = dérangement usagers et source de danger.
N°66 - Baie d'Yffiniac	x	x	Non	<ul style="list-style-type: none"> - Le domaine maritime est couvert par la réserve naturelle - Les sports nautiques motorisés sont interdits dans la réserve
N°5 - Forêt de Paimpont	x		Non	- Activités nautiques sur plan d'eau, mais non motorisées
N°10 - Estuaire du Trieux-Jaudy	x	x	Oui	<ul style="list-style-type: none"> - Quelques-uns vont jusqu'à Bréhat - Débarquement sur îlots interdits du 15 Juillet au 15 Août (modification des sternes)
N°45 - Pointe de Corsten, le Conquet	x		Oui	- Ponctuellement, quelques VNM partent du port du Conquet, mais c'est très rare

ZSC : Zone Spéciale de Conservation, Directive « Habitat » 1992

ZPS : Zone de Protection Spéciale, Directive « Oiseaux » 1979

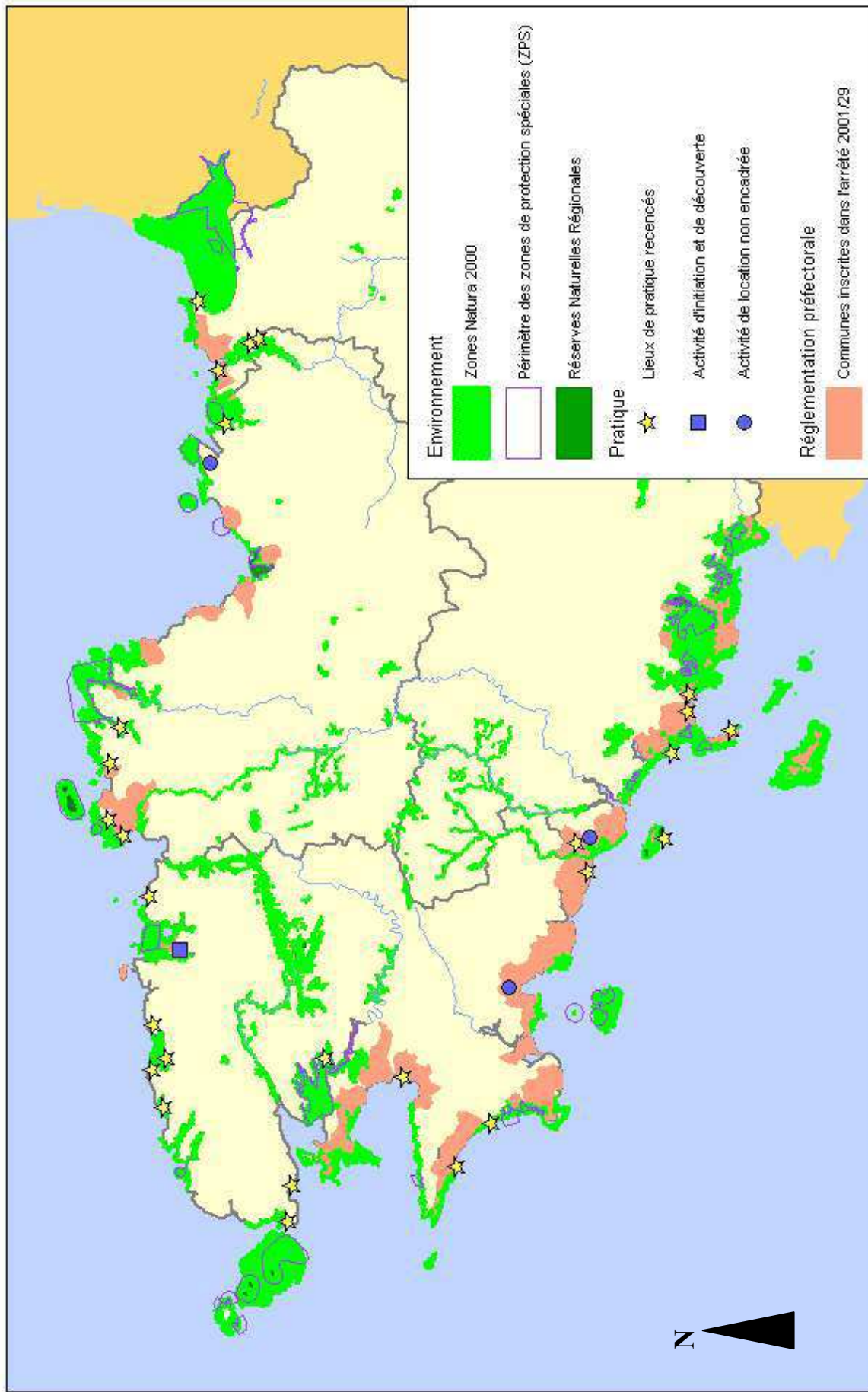
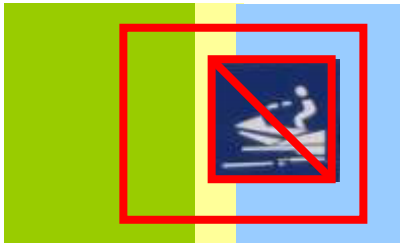
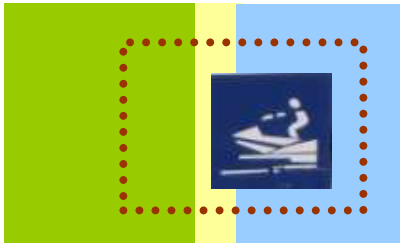



figure 9 : Répartition des lieux de pratiques recensés auprès des mairies par rapport aux secteurs Natura 2000 et aux réserves naturelles

➤ *Bilan sur l'activité VNM dans les espaces naturels*

La pratique du VNM en Bretagne s'exerce donc parfois à proximité ou même dans des espaces naturels bénéficiant d'un périmètre de protection. On peut distinguer plusieurs nuances dans ces interactions spatiales, très schématiquement évoquées dans le tableau suivant.

Tableau IV. Représentation schématique des différentes configurations possibles dans l'interaction de la pratique avec les secteurs bénéficiant de protections

Périmètre de protection		Réglementation des activités nautiques		Illustrations	Exemples
Terrestre	Maritime	Oui	Non		
X	X	X			Réserve naturelle de St Briec (1 140 Ha de DPM) (cf. annexe XV)
X	X		X		Baie du Mont Saint-Michel (ZPS)
X			X		Réserve naturelle de Groix (Colonies d'oiseaux nicheurs sur les falaises)

Bien que certains secteurs protégés soient davantage destinés à la protection des habitats qu'à celles des oiseaux sauvages, l'ensemble des opérateurs et gestionnaires semble rester vigilant quant à ce type de pratiques motorisées. Mais ces inquiétudes ne se limitent pas aux seuls VNM qui sont malgré tout encore considérés comme marginaux face à d'autres pratiques de masse comme les semi-rigides. En effet, ces derniers permettent aussi une exploration aisée du milieu naturel côtier. Le ski nautique est également évoqué comme étant une pratique répandue et potentiellement nuisible. Dans certains secteurs, une tendance à l'augmentation de la fréquentation du nombre de VNM est constatée. Les facteurs climatiques auraient dans certaines zones un rôle prépondérant sur ce flux d'engins.

Le cas du site des Glénans est intéressant, car il illustre bien le type de démarche qui doit s'engager dans ce contexte entre activité économique, touristique et environnementale. Face à la difficulté d'interdire, c'est une démarche de concertation qui s'établit entre les différents partenaires, aboutissant à une maîtrise du déroulement de l'activité renforcée par une charte de bonne pratique. Étant soumise à autorisation, l'activité fera l'objet d'une évaluation, sur la base du respect des conditions définies, à défaut d'être en mesure d'en quantifier les impacts. Mais ceci concerne encore une fois les activités qui s'exercent dans des structures.

Notons enfin que très peu d'éléments concernant les impacts de cette activité sur les milieux naturels ont été abordées. Il n'y a pas de véritables constats, et le peu de références scientifiques en ce domaine est souligné, tout comme la difficulté d'évaluer les impacts liés à cette pratique. Concernant la faune sous marine, aucun élément n'a été recueilli auprès des gestionnaires bretons.

3. Les Perceptions des différents partenaires

Nous avons jusque-là abordé la description de ce phénomène d'une façon relativement organique et descriptive. Il paraît donc primordial désormais d'enrichir ce premier état des lieux par une démarche permettant d'appréhender le phénomène de l'intérieur, en essayant à la fois de mieux savoir ce qui le caractérise, et ce qu'il représente auprès de différents partenaires. Cette phase d'investigation doit permettre d'éclairer les perspectives sur la façon d'envisager son devenir en Bretagne.

3.1. Identification des partenaires

Avec une forte vocation maritime et un patrimoine naturel riche, de nombreux partenaires peuvent potentiellement être concernés par les activités des VNM. Ils peuvent jouer un rôle actif ou passif dans les différentes composantes du phénomène que nous étudions, et s'inscrire dans des logiques distinctes. La liste des partenaires consultés est présentée en annexe (cf. annexe XVI-1 et XVI-2).

3.2. Méthode

À partir d'une grille d'entretien élaborée suite à la problématique (cf. annexe XVI-3), divers partenaires ont été sollicités afin de procéder à un entretien semi directif. Une fois retranscrits, ces entretiens ont pu être analysés de façon transversale, et ainsi mettre en avant certains traits qui composent la pratique des VNM et ses interactions en Bretagne. Cette méthode d'entretien présente l'avantage d'élargir les axes de réflexion, car elle favorise l'expression spontanée et large de l'interviewé, dans un cadre malgré tout finement guidé par l'enquêteur qui s'appuie sur sa grille d'entretien.

Cependant, elle a pour inconvénient d'être contraignante, car elle implique en général des déplacements sur l'ensemble du site d'étude, et un post-traitement lourd (retranscription et analyse). Étant donné l'échelle de travail, la nécessité de compléter ces investigations par la consultation de divers autres partenaires s'est présentée comme une démarche indispensable à la pertinence de ce travail.

3.3. Analyse

L'analyse est présentée sous forme d'un tableau synthétique en annexe (cf. annexe XVI-4), ces éléments étant largement repris dans la synthèse générale qui fait suite à cet état des lieux.

- ***Un développement modéré***

L'étude des fluctuations des premières immatriculations de VNM reflète en partie l'évolution du marché du neuf, et permet de mettre en évidence une certaine instabilité et une tendance à la baisse au niveau régional, confirmé dans une moindre mesure à l'échelle nationale. Nous pouvons alors écarter l'hypothèse d'un développement explosif intrinsèque à la Bretagne. Les témoignages des professionnels et le bilan effectué autour des concessionnaires concordent sur ce point : le marché n'est pas très dynamique en Bretagne. La présence de trois concessions dans l'agglomération rennaise, n'ayant pas une vocation maritime, témoigne de la demande d'une certaine clientèle urbaine, et aisée (10 000 euros pour du matériel neuf). Nous ne disposons pas d'éléments suffisants pour pousser l'analyse sur ce point, mais nous pouvons envisager le caractère « exutoire » de cette activité qui pourrait séduire certaines personnes.

- ***Une activité non structurée influencée par des valeurs urbaines***

En parallèle, l'étude des structures liées à cette activité souligne l'absence d'éléments fédérateurs susceptibles d'animer ce réseau. Les bases de location sont marginales, et le contexte n'est pas très favorable à leur développement. Certaines n'ont d'ailleurs pas pu se maintenir. Les autres associations sont absentes et par conséquent, les fédérations (FFM et UFOLEP) le sont également, en contraste avec d'autres régions. Effectivement, en Ile-de-France, une trentaine d'associations ont été créées entre 2002 et 2006, ce qui témoigne d'une toute autre intensité de la pratique et qui va dans le sens de l'hypothèse concernant une forte origine urbaine de cette pratique.

En revanche, nous pouvons envisager que ce constat témoigne d'une part très relative de pratiquants bretons et de leur répartition fragmentée sur le territoire, car une forte activité se traduirait par l'organisation de manifestations et la mise en place de structures. Dans un objectif de maîtrise de cette activité, ce constat se manifeste comme un point faible car il rend difficile l'identification d'interlocuteurs représentatifs.

- ***Le tourisme, « moteur » de cette activité***

Nous constatons que la pratique en Bretagne se fait massivement sur la période estivale, et par conséquent conjointement aux flux touristiques. Si l'indication des immatriculations aux Affaires Maritimes n'est pas un indicateur fiable pour identifier la provenance de pratiquants, celui des plaques minéralogiques s'avère plus pertinent, et illustre le caractère touristique de cette pratique, bien qu'elle ne soit pas exclusive. Les disparités dans l'expression de l'activité VNM entre régions peuvent laisser paraître un certain cloisonnement, mais le tourisme est un facteur qui va « délocaliser » ponctuellement cette activité et la promouvoir au-delà des régions d'origine des pratiquants. Nous pouvons alors noter qu'en 2001, les vacanciers provenant de l'Ile-de-France représentaient près de 29,5% du tourisme breton (CESR Bretagne, 2001). Ce flux est donc susceptible d'accroître le potentiel de jet-skieurs désireux de pratiquer en Bretagne durant leurs vacances. Un enjeu important se dessine ici dans la maîtrise de cette activité, qui peut dans certains cas être vecteur de nuisances pour les autres activités touristiques, et qui par ailleurs semble avoir un poids très marginal dans l'économie régionale.

Nous pouvons peut-être alors nuancer cette notion de « développement » pour qualifier ce phénomène en Bretagne, dans la mesure où il n'entraîne pas la mise en place de structures permettant de le promouvoir et de lui faire reconnaître une certaine forme de légitimité autre que son « bon droit ». Peut-être est-il plus approprié alors de parler d'un engouement à caractère touristique.

- ***Un engouement limité***

Le succès rencontré par les VNM sur les 10 dernières années est indéniable, même s'il est aujourd'hui modéré par un marché qui plafonne à quelques 3000 unités par an sur l'ensemble du territoire. Il s'est traduit par un développement inégal, notamment en Bretagne pour laquelle certains facteurs semblent influencer cette dynamique. Les conditions climatiques jouent en ce sens un rôle important, de même que la nature même du littoral breton qui offre peu de sites réellement favorables. Le développement explosif des autres formes de petits bateaux transportables a provoqué une saturation de nombreux points d'accès dont certains sont d'ailleurs interdits aux VNM. Les dispositions réglementaires municipales et préfectorales constituent un ensemble complexe et parfois ambigu, ne semblant pas favoriser pleinement cet engouement.

L'identité de la Bretagne s'est également construite autour de son patrimoine naturel, favorisant la prédominance des activités à caractère traditionnel comme la voile. En conséquence, on peut observer deux phénomènes. D'une part, les touristes recherchent cette identité et cette proximité du milieu naturel au travers leurs loisirs, et le VNM ne correspond pas forcément à cette image. La vente d'excursions en jet-ski sur des critères de découverte du milieu naturel et du patrimoine constitue alors une forme de stratégie d'adaptation à ce contexte (cf. annexe XVII).

D'autre part, la population locale, qui par le biais d'un tissu associatif très dense et actif en matière de préservation du patrimoine, entretient une certaine pression et hostilité à l'égard de cette pratique. La préfecture maritime de Méditerranée reconnaît que le niveau d'acceptabilité des VNM est plus important sur sa façade maritime, car les pratiques motorisées sont plus répandues. Mais qu'en sera-t-il pour la Bretagne dans le futur ? Comment la demande touristique évoluera-t-elle ? Une étude récente concernant les jeunes de 18-25 ans informe que 3% font du jet ski pendant les vacances, contre seulement 1% pour la voile (La Lettre de l'économie du sport, N°852). Ces variables sont des éléments qui pourraient bien influencer le phénomène qui nous intéresse. À titre d'illustration, on peut noter deux réactions spontanées de touristes devant une cale de mise à l'eau : « *Ca doit être marrant !* » et « *Ca devrait être interdit !* ».

- ***Une pratique encadrée marginale mais « maîtrisée », et soucieuse de s'intégrer***

Nous avons évoqué la pratique encadrée au sujet des bases de location. Peu nombreuses, elles s'exercent dans des conditions bien définies limitant au maximum les risques d'interactions négatives. Dans le contexte quelque peu hostile évoqué précédemment, les professionnels font preuve d'une grande responsabilité et vigilance quant à leur activité, soucieux de la pérenniser. Principalement estival, et bien encadré par la loi, ce type d'activité ne semble pas, tel qu'il est aujourd'hui, présenter une menace particulière. Au contraire, c'est un lieu d'instruction, même si les pratiquants vacanciers sont parfois peu soucieux des consignes qu'ils reçoivent. De telles structures impliquent une coordination entre les municipalités, les affaires maritimes et les partenaires environnementaux lorsque la question se pose, pouvant être suivi de procédure d'évaluation de l'activité et de ses impacts. La mise en place de charte de bonnes pratiques ou d'autres actions peuvent alors être envisagée, parfois même à l'initiative des professionnels eux-mêmes (cf. annexe XVIII). Pour s'instaurer sur le territoire, ce type de structure doit franchir un certain nombre « d'obstacle », dont les élus des communes littorales peuvent en

constituer le premier niveau. Les informations recueillies laissent penser que peu d'entre eux souhaitent voir ce type d'activité s'installer sur le territoire qu'ils administrent. Les professionnels devront ensuite se heurter à la faible demande touristique (évoquée dans le paragraphe précédent), ce qui semble laisser en l'état actuel des choses peu de perspectives pour ce type d'activité.

- ***Une pratique estivale libre, aux multiples facettes...***

Nous nous focalisons ici sur les formes de pratiques dites libres, individuelles, non fédérales ou encore non encadrées. Plusieurs nuances peuvent y être apportées. Elles peuvent être essentiellement sportives, ou davantage orientées vers des activités récréatives de ballades ou de randonnées dans des milieux présentant un intérêt paysager attrayant. Nous avons déjà mis en avant son caractère fortement touristique, et son pic d'intensité au mois d'août. Si ces pratiquants ne sont pas regroupés sous forme associative, ils se retrouvent néanmoins pour la plupart sur les forums de principaux sites Web, pour échanger de sujets divers. Cette voie s'avère donc être un outil de communication potentiellement propice à la diffusion d'informations. C'est essentiellement cette pratique estivale qui est impliquée dans des conflits, et qui devra faire l'objet d'une attention particulière. Toutefois, des comportements très différents ont pu être mis en évidence, confirmant la nécessité de ne pas aborder ce phénomène de façon unilatérale, sous peine de décourager ceux qui font preuve de respect à l'égard des autres usagers. Les nuisances qui en découlent sont donc également très variables, mais donnent lieu à une forte contestation qu'il convient tout de même de préciser.

- ***Les VNM : entre nuisances et dénigrement***

En effet, les interactions peuvent se manifester de façon ouverte, en donnant naissance à de réels conflits d'usage notamment aux abords des plages. Le comportement irresponsable de certains pratiquants est un fait réel et doit faire preuve d'une grande vigilance.

Aux couleurs vives et aux formes agressives, les constructeurs de VNM récents cultivent une image tapageuse, qui séduit certains pratiquants en quête d'exhibition. Par analogie à un slogan de la sécurité routière, la devise suivante pourrait se transposer à certains jet-skieurs, mais avec une finalité toute autre : « l'important en jet, c'est d'être vu ! ». Au large des plages, et parfois à proximité des zones de mouillage, ces engins puissants évoluent très rapidement dans des aires réduites.

On a alors une concentration des facteurs de nuisance et de danger dans ces zones où l'on a une concentration des divers usagers. Le bruit, très variable selon les générations de machines et les conditions climatiques est alors un paramètre important dans les tensions constatées. Les quelques observations effectuées ont montré que dans certains cas, ce bruit était imperceptible.

Mais il faut également souligner la part importante des revendications davantage fondées sur des divergences morales. Le jet-ski est une sorte de « bête noire », une image d'engin du diable qui s'est construite au fil de son apparition, et qui s'est cristallisée de cette façon dans l'esprit de beaucoup de gens, un peu selon le même processus que les motards. Pourtant, l'évolution de ces machines et de leur utilisation reflète tout le contraire de cette notion statique perçue. Les engins récents répondent à des normes exigeantes, et la comparaison des différents rejets annuels entre un VNM et un voilier risquerait de surprendre. Les carénages des voiliers sont en effet loin d'être neutres pour le milieu, et les vieux moteurs diesels ou deux temps qui équipent de nombreux bateaux de plaisance sont probablement plus polluants que les moteurs quatre temps fraîchement sortis d'usine. De plus, il faut prendre en considération la durée d'utilisation, qui est nettement inférieure pour les VNM. Le parc de jet-ski se renouvelle plus vite que celui des autres formes de plaisance et ceux qui sont massivement utilisés aujourd'hui sont donc de plus en plus performants sur ce point. L'industrie des VNM a réduit de 70% l'impact sonore des engins depuis 1998. Il y a donc à ce niveau un manque de reconnaissance certain dont souffre le monde de jet ski, alors que l'argument de pollueurs est le plus souvent annoncé pour désigner ces pratiquants.

- ***Une distinction délicate entre VNM et autres embarcations***

Ce contexte rend d'autant plus difficile la différenciation entre les VNM et les autres embarcations motorisées. Le cadre juridique sépare clairement ces différents supports, ce qui permet d'ailleurs de faciliter les démarches de restriction d'accès aux cales ou aux chenaux de mise à l'eau. Mais il en ressort un sentiment de discrimination très flagrant au sein de la sphère du motonautisme. Le VNM est considéré comme un engin sportif dont le but est la recherche de vitesse et de sensations, c'est du moins dans ce contexte qu'il est apparu. Mais au fil des années, la demande a évolué vers une certaine polyvalence de ces engins, et les constructeurs présentent aujourd'hui des gammes sportives, de loisirs, ou de performance. La majorité des machines sont des multiplaces, et elles sont utilisées dans divers contextes (cf. annexe XIX-1). Autrement dit, un VNM peut très bien être utilisé dans les mêmes conditions qu'un semi-rigide.

La situation observée dans le Golfe du Morbihan illustre parfaitement ce phénomène, car la vitesse étant réglementée pour tout le monde, il est bien difficile de démontrer qu'un VNM pourrait entraîner des nuisances spécifiques dès lors qu'il respecterait la réglementation. Mais c'est là que se situe le problème, car les pratiquants sont souvent montrés du doigt concernant ce domaine. Il est difficile de faire la part des choses, entre une « soi-disant » minorité qui ne respecterait rien, et les autres... De même, interdire à un VNM neuf d'aller là ou d'autres embarcations équipées de motorisations vétustes peuvent accéder soulève des aspects discutables et surtout incompris de la part des pratiquants qui s'estiment victimes du « politiquement correct » et de « l'écologie à pas cher » (cf. annexe XII-1 et XII-3). C'est un facteur qu'il sera important de prendre en compte dans les perspectives réglementaires, car pour être respecté, une réglementation doit être admise et comprise par le plus grand nombre. Derrière c'est aussi une divergence de perception du milieu qui se manifeste. Les jets-skieurs sont perçus comme ayant une approche très consumériste vis-à-vis du milieu davantage considéré comme un vaste terrain de jeu.

- ***Une empreinte écologique spécifique aux VNM ?***

Si le critère de pollution au sens où il a été abordé précédemment ne semble pas cohérent, cette approche d'impact écologique peut-être abordée avec plus d'attention concernant les aspects de perturbation du milieu. Les VNM sont avant tout des engins de vitesse, et malgré les progrès techniques remarquables, le bruit de fond créé a la particularité d'être davantage porteur et irrégulier du fait de l'immersion et de l'émersion successive de la turbine. Dans une optique de ballade ou de découverte du milieu, c'est aussi sur le dérangement potentiel dû à l'accessibilité de ces engins qu'il faut veiller. Il est évident qu'il manque encore des données pour présenter des résultats probants sur ce phénomène, mais la vigilance s'impose, à l'image d'une démarche de précaution.

Dans certains sites, on devra se poser la question de la cohérence, entre un domaine terrestre préservé et son interface maritime sur laquelle aucune mesure de prévention n'est adoptée. L'interdiction est toujours difficile, mais ce n'est qu'un ultime recours, et l'on doit pouvoir identifier des alternatives. Cet aspect réglementaire constitue un enjeu important pour la gestion de cette pratique, et l'on devra veiller à ne pas employer des arguments environnementaux comme moyen détourné pour résoudre d'autres problèmes.

Il serait souhaitable de veiller à motiver et expliquer scientifiquement chaque mesure, bien que le principe de précaution ne l'impose pas. Mais les méthodologies d'étude d'impact peuvent sembler difficilement envisageables dans certains milieux. Comment définir des notions de seuils, et isoler une catégorie de paramètres dans des espaces où s'exercent de nombreuses activités qui ne sont pas neutres non plus pour leur environnement ? Certaines études scientifiques mettent en avant un impact spécifique du VNM, d'autres nuancent très fortement ces aspects.

Les conclusions de la situation en Baie de Somme laissent entrevoir une ouverture pour certains milieux spécifiques, et permettent de penser que d'autres milieux similaires pourront bénéficier de ce régime. La mise en place des aires marines protégées dans les années à venir devrait également permettre de se rapprocher de cet objectif de cohérence, et pourra probablement bénéficier de l'appui réglementaire pour réguler les activités menaçantes

« La politique contractuelle mise en œuvre ne fait pas table rase du levier réglementaire. La puissance publique peut intervenir pour réglementer l'accès à certaines zones ou la pratique de certaines activités (sportives, industrielles, etc.). » (www.natura2000.fr)

Le type de milieu dans lequel s'exerce la pratique est prédominant dans la façon d'appréhender les choses, que ce soit sur des critères de cohabitation entre usagers ou de compatibilité environnementale. Les facteurs extérieurs comme l'orientation du vent ou la houle peuvent également induire une forte variabilité dans l'impact sonore de la pratique.

- ***Une question de responsabilité avant tout***

Arrêtons nous un instant sur la situation des pratiquants de « free ride » de la Torche. Que faire dans cette situation où une pratique s'exerce dans des conditions illégales, au vu et au su des administrations concernées. Il n'y a pas de vide juridique ici, mais on constate que ce contexte d'illégalité a développé une forme de responsabilité importante de la part des pratiquants. Cette notion de responsabilité est cruciale, car on constate que depuis plusieurs années, ils pratiquent ainsi dans un site remarquable de Bretagne, fréquenté par les surfeurs et les touristes, sans provoquer de conflits particuliers. On peut ainsi identifier une sorte de conscience collective de la part de ces sportifs, qui bien que n'étant pas réunis au sein d'une structure, pratiquent de façon collective.

La pratique en elle-même ne serait alors pas incompatible, d'un point de vue de la cohabitation entre usagers, avec le milieu dans lequel elle s'exerce pour peu que ses pratiquants fassent preuve de bon sens. Mais face au développement d'une pratique essentiellement individuelle, les vecteurs de responsabilisation sont faibles. Les compétences des pratiquants sont très variables, notamment concernant la maîtrise et la perception de l'environnement marin, et l'illégalité ou la tolérance ne seraient évidemment être des moyens de gestion adéquates.

- ***Un enjeu important dans la sensibilisation et la formation***

Le permis bateau requis dans sa forme actuelle n'est pas de nature à améliorer les choses. Il n'implique pas d'initiation sur VNM, ni d'approche théorique spécifique, et certains organismes proposent des sessions « express » en un week-end. Il fait actuellement l'objet d'une réforme, mais aucune réflexion ni disposition ne semble avoir été avancée concernant les VNM. Étant donné le contexte jurisprudentiel actuel qui implique ces engins, ainsi que les nombreuses tensions entre usagers, on peut regretter que le sujet n'ait été abordé au sein du groupe de travail. Il permettra néanmoins de mieux préparer les futurs candidats à l'appréhension du milieu marin, et peut-être d'anticiper sur ces questions de partage de l'espace en mer.

La sensibilisation des futurs pratiquants est sans doute un élément primordial. Les concessionnaires ont très probablement un rôle à jouer eux aussi, mais il y a encore du chemin à parcourir pour les impliquer dans cette démarche. Au niveau des fédérations, il y aura peu de chance de les voir s'implanter sur le territoire si l'aspect sportif et compétitif ne fait pas l'objet d'une demande croissante. L'UFOLEP (fédération multisports) a pourtant une réflexion rassurante à l'égard des conditions de développement de ce sport, laissant un bon présage concernant la prise de conscience des interactions de cette pratique avec son environnement (cf. annexe XX). Cependant, la situation décrite précédemment est marginale, et il serait souhaitable d'y apporter une réponse sous peine de décrédibiliser le dispositif existant en laissant place à des formes de tolérance.

- *Quelles perspectives pour le VNM en Bretagne ?*

Les véhicules nautiques à moteur ne semblent pas constituer une menace de premier ordre dans l'état actuel des choses. Ils rencontrent un succès important étant donné les progrès techniques et leur polyvalence, mais nous avons identifié certains freins à ce développement qui peuvent faire relativiser l'ampleur et surtout l'évolution de ce phénomène en Bretagne. Un sondage consulté sur un site de pratiquants va dans le même sens que ce constat (cf. [annexe XIX-2](#)).

Toutefois, dans certains milieux, elle est source de tensions fortes, et il faudra pouvoir répondre à ce type de conflits qui ne risque pas d'aller en s'atténuant. L'identification des lieux de pratique est un point préalable important afin de les faire reconnaître et de les intégrer dans la gestion de l'espace. Mais les caractéristiques de l'activité en Bretagne semblent s'y prêter difficilement comme nous avons pu le constater. Les pratiquants viennent y chercher de l'espace, et ne se cantonnent pas à une zone d'évolution restreinte. Envisager une délimitation des espaces de pratique comme espace de cantonnement paraît donc peu opportun et serait une atteinte aux libertés publiques tant que les VNM auront le même statut.

Malgré certaines faiblesses, la réglementation devrait pouvoir être abordée avec optimisme concernant la préservation des sites naturels, et trouver une certaine légitimité dans le renforcement de l'efficacité des mesures de protection actuelles. La désignation des aires marines protégées sera une étape importante en ce sens, et devrait pouvoir être suivie de mesures de restriction des activités menaçantes. Ces critères ne devront pas présenter de caractères généraux et absolus, et favoriser les restrictions temporelles. Toutefois, les pratiquants désireux de continuer à jouir de ce « dernier espace de liberté » devront probablement travailler sur leur image, et mobiliser des énergies susceptibles de les rassembler, et surtout de les intégrer. Bien que cela reste un sport, il y a une frontière difficilement repérable entre utilisation sportive, et utilisation récréative. Les interactions sociales et environnementales qui en découlent en sont pourtant très tributaires. Une distinction entre pratique encadrée et pratique libre pourrait s'avérer un critère de distinction dans une approche réglementaire, comme c'est le cas pour l'île de Porquerolles en Méditerranée (cf. [annexe XXI](#)).

- ***Dans un cadre un peu plus large...***

Globalement, le phénomène du jet-ski sur les côtes bretonnes ne paraît pas être une préoccupation majeure pour les élus. Beaucoup n'ont pas répondu à l'enquête, et la grande majorité de ceux qui ont répondu n'ont pas exprimé de remarque particulière dans le champ prévu à cet effet. Quelques-uns ont exprimé leur souhait de ne pas la voir se développer, et nous avons relevé de rares cas d'exaspération des élus face à ce phénomène. En revanche, les différents partenaires consultés ont pu aborder la question des loisirs nautiques motorisés dans un contexte plus large que celui des véhicules nautiques à moteur. Dans ce cadre, la pratique du ski nautique a été évoquée comme un loisir beaucoup plus présent que le VNM sur les côtes bretonnes. Ce constat n'est pas étonnant au regard du succès rencontré par les semi-rigides notamment. À une échelle plus large, c'est une distinction entre tourisme nautique et non nautique qui fait l'objet d'une attention particulière, notamment dans les sites insulaires. Ces différents aspects sont importants et permettent de rappeler que l'approche qu'il faudra avoir sur le terrain devra sans doute aborder la question de l'organisation des activités maritimes dans sa globalité. Ainsi, la figure suivante tente de modéliser très schématiquement différents niveaux de divergences qui peuvent se manifester.

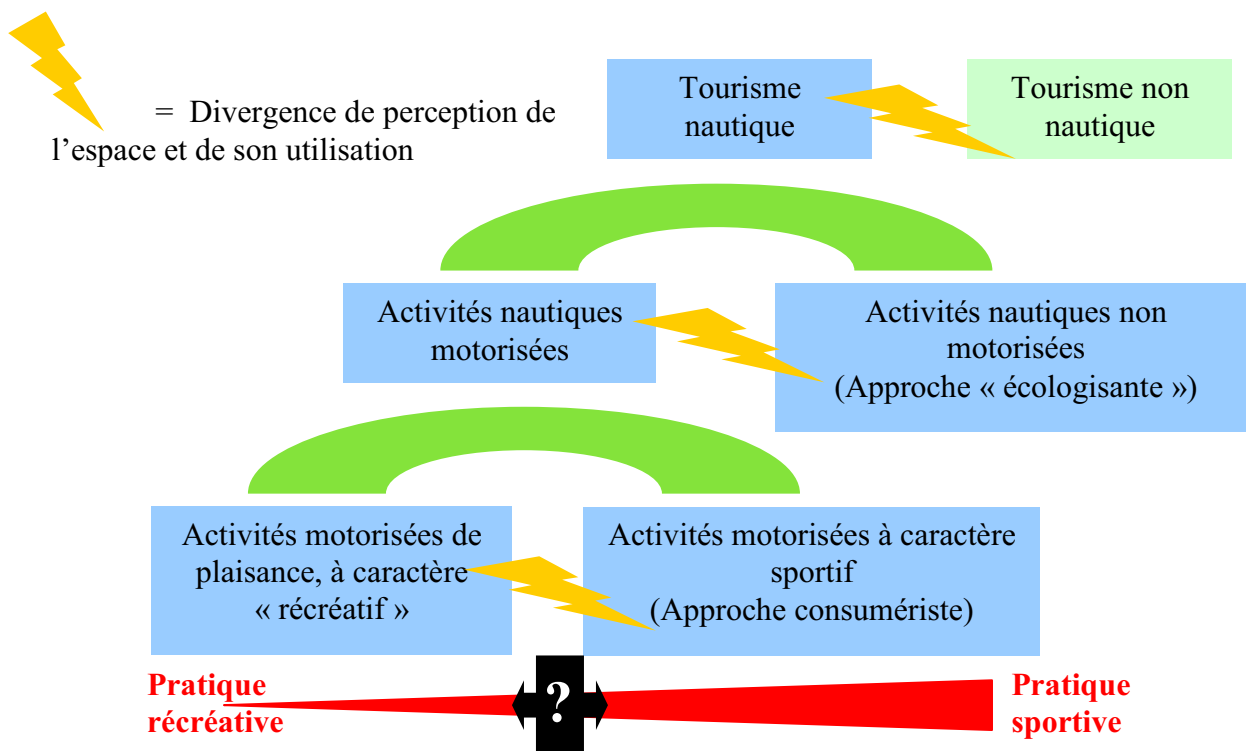


figure 10 : Représentation de différents niveaux de divergence de perception de l'espace et de son utilisation

1. Identification des enjeux

L'analyse précédente nous a permis de mettre en relation les différentes composantes relatives aux VNM qui ont été abordées au cours de cet état des lieux. Comme nous l'avons évoqué, le niveau d'acceptabilité de ces engins est encore faible en Bretagne, et leur présence n'est pas encore systématique sur les côtes bretonnes. Cependant, nous constatons qu'elle peut donner lieu à certaines formes d'antagonismes forts, notamment entre les modalités de la pratique et les spécificités de son environnement et des autres usages qui s'y déroulent. La présence d'antagonismes témoigne d'une certaine instabilité de la situation qui pourra se manifester par de fortes tensions. L'anticipation des pouvoirs publics sur l'expression de ces zones de divergence est un objectif primordial afin de garantir l'intégrité de son territoire et de sa population. C'est cette prise de conscience collective qui va permettre de traduire ces interactions sous forme d'enjeux. Ces enjeux doivent tenir compte du contexte global du territoire dans lequel ils s'inscrivent, ainsi que du contexte spécifique au phénomène étudié. Les notions d'atouts et de faiblesses ont pu être développées autour de quatre principaux axes (cf. Tableau V).

- **L'environnement** : Au cœur des préoccupations, car il contribue fortement à la qualité du cadre de vie et à l'économie de la région.
- **La responsabilisation** : Identifiée comme un vecteur indispensable à la pratique durable des sports de nature en général, et particulièrement de ceux qui entretiennent de fortes interactions avec leur milieu.
- **La réglementation** : Cadre indispensable permettant d'assurer la préservation de l'environnement, la sécurité et la tranquillité publique. Fortement liée au niveau de responsabilisation et de ses variations.
- **Intégration et développement** : Regroupe des aspects liés aux différentes perceptions qui influencent l'intégration, et donc les modalités de développement de cette activité.

Ainsi, le développement de la pratique du VNM respectueuse de l'environnement ne peut se faire sans passer par la responsabilisation des pratiquants soutenue par un cadre réglementaire. Ce contexte doit pouvoir favoriser l'intégration de ces engins dans le paysage nautique afin d'assurer une durabilité sociale. Une réflexion concernant la place de ces enjeux dans la future politique maritime régionale peut être consultée en annexe ([cf. annexe XXII](#)).

Tableau V. Atouts, faiblesses, et enjeux liés au développement des activités de VNM

Axe	Faiblesses	Atouts	Enjeux
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Exposition à des pratiques pouvant générer des nuisances - Manque de cohérence entre les mesures de protection terrestres et maritimes - Développement d'une pratique d'exploration du milieu sauvage 	<ul style="list-style-type: none"> - Patrimoine naturel riche - Nombreux sites bénéficiant de périmètres de protection - Sites Natura 2000 marins et Aires Marines Protégées à venir - Attrait touristique - Réseau associatif de protection de l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> * Préserver le patrimoine naturel du littoral breton et de ses eaux côtières des éventuelles agressions provoquées par les activités nautiques
Responsabilisation	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de structures relais - Manque d'investissement des concessionnaires - Manque de compétences et de connaissances du milieu de certains pratiquants - Comportements abusifs nuisibles aux autres pratiquants 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de professionnels souhaitant valoriser l'image du VNM - Présence de pratiquants respectueux et désireux de promouvoir une autre image - Démarche engagée par l'UFOLEP, potentiellement mobilisable - Sites Web et forum de discussions 	<ul style="list-style-type: none"> * Responsabiliser les pratiquants - Faire prendre conscience aux pratiquants des risques et impacts de leur pratique (sur le milieu et sur les autres usagers) - Fédérer les pratiquants locaux - Favoriser les réseaux de communication et impliquer les concessionnaires - Améliorer la formation des pilotes
Réglementation	<ul style="list-style-type: none"> - Contexte jurisprudentiel délicat - Sentiment de discrimination - Réglementation préfectorale et municipale mal connue des pratiquants - S'oppose à la notion d'espace de liberté - Difficulté et manque de moyens de contrôle 	<ul style="list-style-type: none"> - Peut s'appliquer spécifiquement aux VNM - Envisageable en cas de menace pour la faune, notamment dans les sites Natura 2000 - Permet de maîtriser les accès 	<ul style="list-style-type: none"> * Améliorer la lisibilité et la cohérence réglementaire afin d'en faire un moyen de gestion efficace et admis - Renforcer la cohérence entre les mesures terrestres et maritimes - Favoriser les alternatives aux interdictions absolues - Faciliter la connaissance de la réglementation, ainsi que sa motivation
Intégration et développement	<ul style="list-style-type: none"> - Pratique mal intégrée, mauvaise image - Développement non structuré - Difficulté de quantification - Implication dans des conflits d'usage - Absence de site d'entraînement reconnu - Danger potentiel (vitesse, maîtrise) 	<ul style="list-style-type: none"> - Reconnaissance du VNM comme engin de sauvetage - Considéré comme un sport de nature - Création d'emplois saisonniers et permanents (concessionnaires...) - Souhait de certains partenaires d'intégrer cette discipline au sein des autres activités nautiques - Contribue à l'offre touristique 	<ul style="list-style-type: none"> * Favoriser l'intégration maîtrisée des VNM dans le paysage nautique breton * Préserver la tranquillité, la sécurité et la cohabitation entre usagers - Instaurer un dialogue entre les différents partenaires - Encourager les démarches fédératives - Promouvoir une utilité sociale (sauvetage, personnes handicapées...) - Aménager des espaces de pratique sportive

2. Propositions pour un développement maîtrisé et cohérent des VNM en Bretagne

Nous avons pu mettre en avant à l'aide de ce diagnostic certains traits qui caractérisaient la pratique du jet-ski en Bretagne, et les enjeux auxquels ils pouvaient donner lieu. L'échelle de travail abordée pour cette étude ne permet pas d'apporter d'éléments pertinents pour répondre à des situations problématiques ponctuelles. En revanche, cette analyse nous permet d'envisager certaines orientations qu'il pourrait être souhaitable de prendre en compte dans cette étape charnière dans laquelle la politique maritime régionale et sa gouvernance annoncent certaines mutations.

Les principales propositions sont présentées dans le tableau VI.

3. L'importance des aires marines protégées

L'agence des aires marines protégées est un établissement qui a été créée par la loi du 14 Avril 2006 relative aux parcs nationaux et aux parcs naturels marins. Cet établissement public national à caractère administratif a vocation à appuyer l'Etat et les collectivités territoriales pour l'élaboration de stratégies de création et de gestion d'aires marines protégées. Ces aires marines comprennent au sens de la loi :

- Les parcs nationaux ayant une partie maritime
- Les réserves naturelles ayant une partie maritime
- Les arrêtés de biotope ayant une partie maritime
- Les parcs naturels marins
- Les sites Natura 2000 ayant une partie maritime
- Les parties maritimes du domaine relevant du conservatoire du littoral

Le comité national des aires marines protégées s'est réuni le 2 Juillet 2007. La stratégie de création des aires marines protégées et Natura 2000 en Mer étaient les deux sujets à l'ordre du jour. La création de ces espaces de protection maritime constitue un enjeu important pour assurer la cohérence de la protection des sites naturels remarquables face à l'emprise des activités nautiques sur les milieux.

Tableau VI. Propositions envisageables dans le cadre des objectifs de développement maîtrisé et cohérent de la pratique du VNM en Bretagne

Actions envisageables	Acteurs potentiels
<ul style="list-style-type: none"> • Procéder à un recensement global des cales de mise à l'eau et des réglementations applicables, pour l'ensemble des embarcations nautiques (y compris l'accès aux chenaux...) • Identifier celles qui sont les plus stratégiques pour réduire les risques de nuisances liées à la pratique des VNM (fréquentation de plages, autres usages...) • Appuyer cette démarche de mesures de police, et de la mise en place d'une signalétique standardisée 	<p>DDE, Conseils généraux, élus communaux gestionnaires d'ouvrages, préfecture maritime...</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Mener une réflexion sur l'extension à l'ensemble des communes littorales de l'arrêté n°2001/29 interdisant la pratique du VNM dans la bande des 300 mètres (Limiter les nuisances et assurer une cohérence régionale) 	<p>Préfecture maritime, ANEL et élus des communes concernées</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un portail multimédia à destination des pratiquants permettant de présenter clairement les points d'accès autorisés (ou préconisés) ainsi que la réglementation régionale et spécifique à certains sites (Support cartographique interactif). Des recommandations pourront également y figurer. • Proposer le lien vers ce portail dans les principaux sites Web de pratiquants (cf. annexe XIX-3). Un compteur de visite pourra permettre d'évaluer la fréquentation. • Diffuser un guide de la pratique en Bretagne auprès des concessionnaires afin qu'ils le transmettent à leurs clients 	<p>Préfecture maritime, DIREN, Conseil Régional, Concessionnaires, SNPAN, Sites d'information sur le jet-ski</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un dispositif de centralisation des plaintes liées à cette pratique • Recenser les infractions constatées par les affaires maritimes et la gendarmerie maritime. Cela permettrait de suivre l'évolution des conflits d'usage importants et de factueliser en vue de justifier d'éventuelles mesures ultérieures 	<p>Affaires Maritimes, gendarmerie maritime, police municipale...</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Étudier la faisabilité de création d'un stade nautique en concertation avec les partenaires environnementaux afin de permettre aux pratiquants de s'exercer dans un cadre légal. Ceci permettra également de crédibiliser la réglementation en mettant fin à la notion de tolérance. (Un système de pondération des différents critères requis pourra être envisagé afin d'aider à la désignation du ou des sites) 	<p>Affaires Maritimes, DIREN, Conservatoire du Littoral, municipalités concernées, Free Riders Bigoudens (Association)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer la sensibilisation aux spécificités des VNM dans le cadre de la réforme du permis bateau. Ceci permettrait de favoriser l'acceptabilité de certaines mesures réglementaires, et de responsabiliser les pratiquants. 	<p>Groupe de travail sur la réforme du permis, centres de formations</p>

4. *Un exemple de gestion locale des accès à Quiberon*

A Quiberon, plusieurs cales de mise à l'eau se succèdent, entre le port, l'école de voile et les plages. La mise à l'eau des VNM et des autres bateaux à moteur a été réservée à l'une d'entre elle présentant des caractéristiques favorables (stationnement, circulation, plage excentrée et moins fréquentée...). Une signalétique simple permet d'identifier très rapidement ces conditions de mise à l'eau.



figure 11 : Panneaux signalétiques mis en place à Quiberon pour organiser la mise à l'eau des embarcations nautiques

Il pourrait être souhaitable de généraliser ce type d'initiative de façon cohérente dans le cadre d'un recensement et d'une organisation globale des activités nautiques, car cela présente un double intérêt. Bien que les pratiquants soient libres d'évoluer dans la zone maritime de leur choix, cela permet malgré tout de rassembler les conditions les plus propices à la mise à l'eau et au départ du rivage. C'est également un moyen d'identifier clairement ces sites de mise à l'eau, ce qui facilitera la tâche dans les perspectives d'éventuelles mesures complémentaires. Des préconisations sur les zones d'évolution pourront également être envisagées à partir de ces points d'accès.

On peut émettre comme limite que cela concentre les activités à un endroit, et donc les nuisances. Cependant, la présence d'un seul jet-ski au bord d'une plage ou à proximité d'une zone naturelle remarquable peut avoir la capacité à lui seul d'en perturber la quiétude, et favoriser cette pratique à partir de secteurs présentant des facteurs de nature à diminuer ces désagréments pourrait être bénéfique, lorsque c'est possible.

Conclusion

La double approche constituée par l'état des lieux et par les différentes perceptions des partenaires a permis d'apporter des éléments spécifiques à l'expression du phénomène étudié en Bretagne. L'identification de ces spécificités témoigne d'ores et déjà des liens que peuvent entretenir de telles pratiques avec les territoires dans lesquels elles s'exercent.

Les diverses réponses – ou absence de réponses – témoignent d'une préoccupation qui reste très limitée vis-à-vis de la thématique qui a été présentée. L'emprise de ce sport motorisé en Bretagne reste effectivement limitée et ne permet pas de prédire une évolution explosive dans les prochaines années. Si elle est ponctuellement impliquée dans des conflits d'usage, c'est davantage dans son acceptabilité que la contestation se manifeste.

Sur les aspects environnementaux, les gestionnaires n'ont pas fait part d'une situation alarmante non plus, même si dans certains milieux la pratique peut sembler incompatible avec les objectifs de préservation poursuivis. L'évaluation d'impacts spécifiques à ce type d'activités est difficilement envisageable dans des milieux où se côtoient de multiples usages.

Dans cette approche anticipative, ces différents constats nous ont amené à souligner quelques orientations importantes qui s'insèrent dans des enjeux concernant l'environnement, la responsabilisation, la réglementation et l'intégration. Ces axes sont complémentaires, car au vue des politiques publiques, l'enjeu n'est pas de préserver la nature contre les activités sportives, mais plutôt de les intégrer avec leur économie dans le cadre des objectifs de développement durable définis dans ces mêmes politiques.

La maîtrise de ces activités est rendue difficile par leur caractère individuel et touristique ne favorisant pas l'identification d'interlocuteurs. Cependant, l'accès à l'espace de pratique par les cales constitue le principal moyen de contrôle. La préservation de l'environnement maritime et littoral était jusqu'à présent très marginale, mais la désignation prochaine des Aires Marines Protégées est une opportunité à ne pas manquer pour renforcer la cohérence environnementale. Cependant, les différents partenaires ont pu faire part d'une préoccupation plus importante vis-à-vis du développement des activités nautiques en général, allant même jusqu'à qualifier le jet-ski de « marginal » sur les côtes. L'absence de vision global sur l'organisation du nautisme « léger » a été constaté avec la difficulté d'identifier les structures de mise à l'eau. Il semble donc que l'enjeu majeur soit d'anticiper le développement de l'ensemble des activités nautiques, et de ne pas se focaliser sur une pratique en particulier. La frontière entre sport et loisir est également ambiguë, et renforce cette nécessité de ne pas cloisonner les actions. La gouvernance à la base de la future politique maritime régionale sera en ce sens décisive.

Bibliographie

BURGER, 1998, The Condor, Effect of motorboats and personal watercraft on flight behaviour over a colony of common terns, n°100 pp.528-53

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE, 2001. La mer et le littoral en Bretagne : pour une ambition régionale. Rennes, rapport Mai 2001, 221 pages

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE BRETAGNE, 2007. Pour une politique maritime en Bretagne. Rennes, rapport Mai 2001, 222 pages.

G DAVID, E MIRAULT, J-P QUOD, A THOMASSIN. Les concordances territoriales au coeur de la gestion intégrée des zones côtières : l'exemple de la Réunion. Interactions Nature-Société, analyses et modèles. UMR 6554 LETG, La Baule 2006, 6 pages.

LE NAUTISME, ACTEURS, PRATIQUES ET TERRITOIRE, sous la direction de Nicolas Bernard. Presses universitaires de rennes, 332 pages.

LES SPORTS DE PLAGE, LE SABLE, LA MER ET LE VENT...UNE FUSION HARMONIEUSE ! Fédération des Industries Nautiques. Dossier de presse 2003, 28 pages.

LES SPORTS DE NATURE EN RÉGIONS LITTORALES. Colloque « tourisme sportif et territoires ». Saint – Malo les 20 et 21 mars 2003, 89 pages.

LA PRATIQUE DU SPORT DURANT LES VACANCES D'ÉTÉ. Jeunesse, Sports et Vie Associative. Bulletin de statistiques et d'études. n° 07-01, janvier 2007, 2 pages.

BARTHES R.,1970. Mythologie. Editions du Seuil, 233 pages.

POCIELLO C. 1999. Les cultures sportives : pratiques, représentations et mythes sportifs. PUF (3ème édition), 288 pages.

RETIERE D., 2003.Les bassins de plaisance : structuration et dynamique d'un territoire : étude comparative Mor Bras (France) – Solent (Grande Bretagne)

SPORTS DE NATURE : ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE. Les Cahiers Espace, n° 81, mai 2004,173 pages.

TIMOTHY R. ASPLUND, 2000. The Effects of Motorized Watercraft on Aquatic Ecosystems, 21 pages

TOURISME ET LOISIRS SPORTIFS DE NATURE : DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DES TERRITOIRES ET SPORTS DE NATURE. Les cahiers de L'AFIT, n° 106, 125 pages.

HORYNIECKI V., 2006. Impact des gestion des sports de nature dans les espaces naturels protégés. Mémoire Master Professionnel – « Aménagement et Gestion Intégrée des Ressources Environnementales », Université de Caen, 46 pages.