

# LES PORTS

Lieux de rencontre et d'échange, les ports de la Manche et de la mer du Nord offrent une diversité d'escales séduisant plaisanciers français ou étrangers. L'occasion de s'immerger dans une culture singulière et de découvrir des services de qualité en prise avec les préoccupations contemporaines.

**Protégées de la houle.** Les 760 places sur pontons du port de Saint-Vaast-la-Hougue et sa longue jetée.

# DE LA MANCHE

**46** Anneaux en Manche  
et en mer du Nord  
**BASES DE DÉPART POUR  
CROISIÈRES DE RÊVE**

**50** Interview  
**MICHAËL QUERNEZ**

**52** Dieppe  
**UN PORT HISTORIQUE  
EN CENTRE-VILLE**

**54** Ouistreham  
**LA PROXIMITÉ DU LARGE,  
LE CALME DE LA CAMPAGNE**

**56** Cherbourg  
**ESCALE CITADINE  
OU BUCOLIQUE,  
AU CŒUR DE LA MANCHE**

**58** Saint-Malo  
**TISSER DES LIENS  
ENTRE LE PORT ET LA VILLE**

**60** Saint-Quay  
**UN PIONNIER QUI CHERCHE  
À SE RENOUVELER**

**62** Roscoff  
**BLOSCON LE DERNIER-NÉ**



BENOIT STICHEBAUT

**Trébeurden.** Grâce à son seuil basculant, le bassin à flot est souvent accessible. Et il reste de la place!

## DES ANNEAUX ATTACHANTS

# BASES DE DÉPART POUR CROISIÈRES DE RÊVE

**C'est varié, c'est beau, et c'est pas cher! Enfin, disons, c'est moins cher... notamment car les ports sont moins pleins qu'ailleurs, autant à l'escale qu'à l'année. Voici une raison supplémentaire d'aller glisser sa quille (ou sa dérive) le long des littoraux de la Manche et de la mer du Nord. Tour d'horizon des disponibilités et des tarifs.**

D'accord, la navigation en Manche et en mer du Nord présente quelques inconvénients. D'abord le climat n'est pas le même qu'à Porquerolles, ensuite il y a de forts courants à cause des grands marnages, des cailloux (et même beaucoup de cailloux surtout au large de la Bretagne Nord), des bancs de sable, une eau un peu fraîche pour la baignade, des cargos (20 % du trafic maritime mondial est en Manche!), parfois de la brume, et de la pluie... Mais en contrepartie, on y trouve aussi des paysages merveilleux et variés, de nombreuses îles (Batz, Bréhat, les Anglo-Normandes), des archipels fabuleux (Chausey, les Minquiers...), sans oublier la très grande île de l'autre côté de la Manche (la Grande-Bretagne!), l'île de Wight, les Cornouailles, l'archipel des Scilly, et même l'Irlande qui n'est pas trop loin. Et pour revenir au climat, on profite ici d'une douceur relative qui va devenir de plus en plus appréciable et même précieuse, alors que, malheureusement, le changement climatique rend parfois le séjour en Méditerranée assez pénible en été (eau à 30 °C, air à 40 °C...). On peut ajouter que si le Finistère Nord reste loin de Paris, les Côtes-d'Armor, Saint-Malo, ou encore le Cotentin, sont déjà plus accessibles, que ce soit en train ou en voiture. Et c'est encore plus vrai pour les ports de la baie de Seine. Dunkerque n'est qu'à 2 ou 3 heures en train ou en voiture de la capitale, et de là, on peut facilement aller folâtrer sur les côtes belges

## Navigation ardue, mais satisfactions immenses

ou néerlandaises. Amsterdam est à moins de 150 milles de Dunkerque, les Scilly sont à 100 milles de L'Aber-Wrach, et l'île de Wight est à seulement 60 milles de Cherbourg – c'est une journée, ou une nuit, de traversée. Alors bien sûr, la navigation est parfois un peu rude, mais les satisfactions sont à la hauteur, et on peut faire chaque année une croisière complètement différente de la précédente.

Et puis, dans cette zone de navigation, se trouve une denrée assez rare : des places de port souvent disponibles tout de suite, sans liste d'attente et à des prix nettement plus raisonnables qu'ailleurs. On est en moyenne 5 à 10 % moins cher que sur la façade atlantique, et par rapport à la Méditerranée, 40 à 45 % moins cher. À ce propos, comment ont évolué les prix depuis notre dernière enquête il y a trois ans (*voir VV n° 600, février 2021*)? En fait, dans bien des cas, c'est surtout le tarif de l'escale qui a augmenté, tandis que le tarif annuel est resté plus stable – malgré une petite augmentation tout de même... On constate souvent des hausses de moins de 10 % pour les tarifs annuels (soit un taux autour de 2,5 % par an), et de près de 20 % pour les nuitées, soit autour de 6 % par an. Cela correspond d'ailleurs à peu près à l'évolution de l'indice des prix à la consommation (IPC) en France pour 2022 et 2023 (en revanche, en 2021, l'inflation en France n'a été que de 1,6 %). Quant à la disponibilité des places, nous faisons déjà le constat il y a trois ans, que cette notion était toute relative. Et ce, pour deux raisons. La première : il arrive souvent que les gestionnaires de

port puissent caser encore quelques petites unités, mais plus du tout de grandes. Ou parfois l'inverse, même si c'est plus rare. La seconde raison : à défaut d'une véritable place à flot à l'année, qui reste la plus recherchée, on peut souvent vous proposer une place à flot pendant quelques semaines l'été, combinée par exemple avec une place sur terre-plein pour l'hivernage. En fait, tout est possible... Dans les ports qui disposent de plusieurs plans d'eau, il peut arriver que la zone en eau profonde soit saturée tandis qu'il reste des places dans le bassin à flot.

## Beaucoup de bassins à flot, peu de ports en eau profonde

On peut ainsi trouver des solutions qui semblent un peu baroques, avec par exemple un forfait hivernage à terre ou en bassin à flot, combiné à un forfait été dans une zone en eau profonde. Ces solutions ne sont pas à négliger d'ailleurs, car ce n'est pas forcément plus cher. Et avoir son bateau à terre pour l'hivernage présente quelques solides avantages : la coque vieillit moins, l'entretien est facilité.

Toujours est-il qu'en Manche et en mer du Nord d'une manière générale, on trouve plus facilement de la place qu'en Atlantique ou en Méditerranée. À Saint-Valery-en-Caux par exemple, le petit port dispose bien d'une soixantaine de places vacantes à l'année dans son bassin à flot (pour des bateaux jusqu'à 13 mètres). Et à des tarifs raisonnables (*voir notre tableau*). Mais attention, dans certains ports, même en Manche et en mer du Nord, il faut toujours en passer par la liste d'attente, et cela peut être long, jusqu'à plusieurs années. Mais là encore, le délai peut dépendre des tailles de

bateau, et/ou des plans d'eau lorsqu'il y en a plusieurs. Dans ce dernier cas, le tarif est lui aussi variable: au Havre, le bassin à flot Vauban est moins cher que l'anse des régates (port en eau profonde), et c'est le même principe à Cherbourg ou à Lézardrieux. On n'est pas tellement surpris d'apprendre que Port Chantereyne, le port de plaisance de Cherbourg, est plein, de même que Saint-Quay-Portrieux.

Voici l'occasion d'évoquer un sujet important concernant ces contrées où l'onde de marée prend une ampleur exceptionnelle en raison de la faible profondeur de la Manche, et de la configuration de son trait de côte (en «entonnoir»): Cherbourg et Saint-Quay-Portrieux font partie des rares ports à être accessibles dans toutes les conditions de marée. Ce sont des ports «en eau profonde».

### Encore plus de 10 ans d'attente pour Saint-Malo

Dans cette catégorie «reine» en quelque sorte, on peut citer à nouveau Le Havre (anse des régates) et Lézardrieux, mais aussi Saint-Cast, Bloscon à Roscoff ou encore L'Aber-Wrach. En Bretagne Nord comme en Normandie, beaucoup de ports de plaisance sont plutôt de type «bassin à flot». Avec un seuil fixe comme aux Sablons à Saint-Malo (port qui est malgré tout très couru avec plus de 10 ans d'attente!), un seuil basculant comme à Trébeurden, ou encore une écluse comme à Ouistreham ou à Saint-Valery-en-Caux. Selon les cas, les horaires d'accès peuvent être plus ou moins limités, avec parfois des contraintes vraiment sévères. Ainsi à Perros-Guirec, en période de quadrature, il faut se méfier: si les coefficients descendent en dessous de 50, il se peut que l'écluse n'ouvre pas du tout! En définitive, des ports tels que Cherbourg ou Saint-Quay-Portrieux ont des atouts évidents qui expliquent leur succès... et leur saturation persistante! Jean-François Riat, le directeur de Saint-Quay-Portrieux, nous précise quand même que le temps d'attente tend à diminuer un peu. Une tendance de fond depuis quelques années, et pas seulement en Manche et en mer du Nord – même si tous les ports ne sont pas concernés (à Saint-Malo ce serait plutôt le contraire...).

Un mot enfin concernant les multicoques. Ne rêvons pas, c'est de toute façon beaucoup plus cher pour eux, et il y a beaucoup moins de places. Le coefficient généralement appliqué, que ce soit pour l'escale ou pour les places à l'année, est de 1,5, à longueur égale, par rapport au tarif monocoque (mais à Port Chantereyne, c'est 1,3). ■

## Les ports français en Manche et en mer

PORT	Type de port (principal)	Nb total places à flot	Poste à carburant	Places à flot (ou à l'échouage) vacantes disponibles
BARNEVILLE-CARTERET	bassin à flot à seuil bascul.	700	oui, 24/24	non - inscription gratuite en liste d'attente - délai moyen: environ 2 ans
BOULOGNE-SUR-MER	bassin à flot à écluse	590	oui, 24/24	non - inscription gratuite en liste d'attente - délai moyen: quelques mois
CHERBOURG - PORT CHANTEREYNE	port en eau profonde	1800	oui, 24/24	non - inscription gratuite en liste d'attente - délai moyen: 1 à 2 ans
COURSEULLES-SUR-MER	bassin à flot	750	oui, 24/24	selon les tailles de bateaux - inscription gratuite en liste d'attente
DAHOUËT (PLÉNEUF-VAL-ANDRÉ)	bassin à flot à seuil fixe	160	non	non - liste d'attente - délai moyen: plus de 10 ans
DEAUVILLE - PORT MUNICIPAL	bassin à flot	400	oui, 24/24	non - inscription gratuite en liste d'attente
DEAUVILLE - PORT DEAUVILLE	bassin à flot	700	oui, 24/24	oui, places disponibles
DIEPPE (BASSIN ANGO)	port en eau profonde	363	oui, 24/24	selon tailles de bateaux - inscription payante en liste d'attente (20 €, une seule fois) - délai selon tailles
DIVES-SUR-MER (PORT GUILLAUME)	bassin à flot à écluse	nc	oui, 24/24	selon les tailles de bateaux - inscription gratuite en liste d'attente
DIÉLETTE	bassin à flot	420	oui, 24/24	selon tailles de bateaux - pas de liste
DUNKERQUE - PORT DU GRAND LARGE	port en eau profonde	250	oui, 24/24	oui, places disponibles
FÉCAMP	port en eau profonde	680	oui, 24/24	non - inscription payante en liste d'attente (16 €/an) - délai moyen: au moins 2 ans
GRANVILLE - PORT DE HÉREL	bassin à flot à seuil fixe	1000	oui, 24/24	non - inscription payante en liste d'attente (25 € tous les 2 ans) - délai moyen: environ 20 ans
GRAVELINES	bassin à flot	200	non	places disponibles mais inscription néanmoins nécessaire en liste d'attente
HONFLEUR	bassin à flot	nc	nc	oui mais plutôt dans le bassin Carnot, pas trop dans le Vieux-Bassin...
LE HAVRE - PORT PRINCIPAL	port en eau profonde	1150	oui, 24/24	selon tailles et types de bateau - inscription gratuite en liste d'attente - délai moyen: 1 à 2 ans
LE HAVRE - PORT VAUBAN	bassin à flot	200	oui, 24/24	selon tailles et types de bateau - inscription gratuite en liste d'attente - délai moyen: 1 à 2 ans
LÉZARDRIEUX	port en eau profonde	542	oui, 24/24	non, pas de places
MORLAIX	bassin à flot à écluse	200	oui, 24/24	non, pas de places
OUISTREHAM	bassin à flot à écluse	650	oui, 24/24	selon tailles de bateaux (plus facile en dessous de 10 m - pas de liste d'attente)
PERROS-GUIREC	bassin à flot à écluse	615	oui, 24/24	nc
PLOUMANAC'H	bassin à flot (bouées)	350	non	nc
PORT-BAIL	échouage sur pontons	280	non	selon tailles de bateaux - places disponibles pour des moins de 9/10 m
ROSCOFF - BLOSCON	port en eau profonde	nc	oui, 24/24	selon tailles de bateaux (plus facile pour les très petits ou très grands) - inscription payante en liste d'attente (23 €/an)
SAINT-CAST PORT D'ARMOR	port en eau profonde	nc	oui, 24/24	non - inscription payante en liste d'attente (20 €/an) - délai moyen: plus de 10 ans
SAINT-MALO LES SABLONS	bassin à flot à seuil fixe	1400	oui, 24/24	non - inscription payante en liste d'attente (20 €/an) - délai moyen: plus de 10 ans
SAINT-QUAY PORT D'ARMOR	port en eau profonde	1030	oui, 24/24	non - inscription payante en liste d'attente (15 €) - délai moyen: 5 ans
SAINT-VAAST-LA-HOUGUE	bassin à flot à écluse	760	oui, 24/24	non - inscription gratuite en liste d'attente - délai moyen: 2 à 5 ans
SAINT-VALÉRY-EN-CAUX	bassin à flot à écluse	556	non	oui (environ 60 places) - pas de liste d'attente
TRÉBEURDEN	bassin à flot à seuil basculant	660	oui, horaires limités	oui (environ 50 places) - pas de liste d'attente

## du Nord : où sont les places et à quel prix ?

Places à sec disponibles (pour voilier mâté), gérées par le port	Tarif annuel place à flot OCEANIS 31	Tarif annuel place à flot SUN ODYSSEY 389	Tarif annuel place à flot LAGOON 40	Tarif nuitée haute saison OCEANIS 31	Tarif nuitée haute saison SUN ODYSSEY 389	Tarif nuitée haute saison LAGOON 40	Place à flot à l'année HAUSSE MOYENNE DEPUIS 2021	Nuitée HAUSSE MOYENNE DEPUIS 2021
pas de port à sec	2701 €	3429 €	4351 €	34 €	42 €	54 €	nc	nc
pas de port à sec	1953 €	2492 €	4812 €	28 €	37 €	42 €	5,35%	14,85%
oui, toute l'année, tous types de bateaux	2280 €	2748 €	4135 €	34 €	42 €	72 €	8,93%	23,51%
pas de port à sec	2608 €	3053 €	4770 €	36 €	42 €	66 €	-7,31%	22%
places disponibles à l'année sur zone stockage	1825 €	2069 €	3346 €	30 €	34 €	55 €	0%	0%
pas de port à sec	2809 €	3233 €	4007 €	36 €	42 €	66 €	nc	nc
pas de port à sec	3210 €	3830 €	6000 €	36 €	42 €	66 €	nc	nc
quelques places, mais à tarif élevé	3312 €	4269 €	nc	35 €	42 €	63 €	14,60%	12,10%
projet de port à sec pour 2025	2962 €	3669 €	5885 €	36 €	42 €	66 €	6,18%	16,12%
non	2368 €	2821 €	4440 €	34 €	40 €	63 €	nc	nc
nc	1940 €	2419 €	nc	28 €	35 €	nc	6,78%	20,83%
zone de stockage à sec, mais pas de place	3066 €	4059 €	6089 €	35 €	43 €	65 €	10,72%	11,14%
pas de port à sec	2619 €	3248 €	4191 €	33 €	41 €	62 €	nc	12,90%
projet de port à sec pour le printemps 2024	1050 €	1492 €	2311 €	21 €	26 €	32 €	nc	nc
pas de port à sec	2014 €	2597 €	4134 €	36 €	42 €	66 €	nc	nc
oui, pour des voiliers entre 8 et 15 m (déplacement limité à 28 t)	2673 €	3288 €	6284 € (ou 3491 € sur linéaire)	32 €	39 €	74 € (ou 41 € sur linéaire)	29,78%	28,41%
oui, pour des voiliers entre 8 et 15 m (déplacement limité à 28 t)	1677 €	2062 €	3940 € (ou 2189 € sur lin.)	pas de places visiteur	pas de places visiteur	pas de places visiteur	nc	pas de places visiteur
nc	1923 €	2199 €	nc	32 €	35 €	nc	1,39%	-7,32%
pas de port à sec	1683 €	2011 €	3017 €	30 €	35 €	53 €	12,21%	16,24%
pas de port à sec	2524 €	2946 €	4628 €	38 €	45 €	70 €	11,32%	31,90%
nc	2135 €	2431 €	3889 €	33 €	42 €	71 €	17,55%	18,81%
pas de port à sec	1594 €	1815 €	1935 €	30 €	37 €	41 €	nc	nc
places disponibles à l'année sur zone stockage	1093 €	1232 €	1929 €	nc	nc	nc	nc	nc
pas de port à sec	2700 €	3019 €	4685 €	37 €	41 €	63 €	10,93%	18,83%
pas de port à sec	2529 €	3417 €	4100 €	32 €	39 €	47 €	2,55%	1,78%
pas de port à sec	2927 €	3678 €	3969 €	36 €	45 €	46 €	8,52%	10,31%
pas de port à sec	2841 €	3366 €	nc	32 €	39 €	nc	4,86%	2,93%
pas de port à sec	2277 €	2815 €	4637 €	35 €	43 €	69 €	8%	10,47%
pas de port à sec	2317 €	2586 €	nc	31 €	34 €	nc	0,19%	18,17%
pas de port à sec	2593 €	3290 €	4935 €	35 €	40 €	60 €	8,22%	2,98%

A man with short dark hair, wearing a dark blue quilted puffer jacket and dark trousers, stands on a balcony of a stone lighthouse. He is leaning his left arm on a dark metal railing. The lighthouse is made of grey stone blocks and has a small window with white bars above him. In the background, there is a large body of blue water under a clear sky. The text 'INTERVIEW' is in a teal box, and 'MICHAËL QUERNEZ' is in large white letters. A quote in a teal box is at the bottom right.

INTERVIEW

# MICHAËL QUERNEZ

“ Les ports de plaisance sont des lieux de promenade et des espaces de vie. ”

**Président de la Fédération française des ports de plaisance (FFPP), vice-président à la région Bretagne en charge du climat et des mobilités, mais aussi maire de Quimperlé (Finistère), Michaël Quernez doit avoir le don d'ubiquité. Au milieu de dossiers souvent convergents, il nous dresse le portrait de ce que sera la plaisance du futur. Une évolution qui marche avec celle de la société.**

### Voiles et Voiliers: Comment évolue la plaisance aujourd'hui ?

**Michaël Quernez:** Le défi qui se dresse face à nous est majeur, puisque 50 % des plaisanciers ne le seront plus dans les dix ans à venir. Cela veut dire qu'il faut être attractif pour les plaisanciers de demain, mais aussi pour celles et ceux qui hésitent encore à l'être. Donc toutes les initiatives qui peuvent aider à ce choix, comme les «boat clubs» [concept de bateau partagé, entre propriété et location, ndlr], sont évidemment les bienvenues. Parce que l'on voit bien que, face à la difficulté d'obtenir une place de port, il y a des formules qui existent pour naviguer ou apprendre à naviguer sans avoir son propre bateau.

### VV : Est-ce plus compliqué d'avoir une place de port aujourd'hui ?

**M. Q.:** C'est très différent d'une façade maritime à une autre. Sur certaines façades, on a des ports où il y a des places. Sur d'autres, les listes d'attente restent importantes. Remédier à ce problème demande donc de la souplesse, mais aussi une capacité à investir. Ce qui nous renvoie aux investissements nécessaires pour que les ports participent activement aux transitions environnementales ou énergétiques. Mais il faut aussi que ce soit lié à l'usage et donc aux tarifs. En période d'inflation, on ne peut pas avoir des tarifs qui seraient eux-mêmes inflationnistes. Cela conduirait à une forme de ségrégation sociale et ce n'est pas du tout souhaité, ni souhaitable. La plaisance est populaire et doit le rester. Aujourd'hui, il y a 4 millions de plaisanciers. Ça veut dire que parmi eux, beaucoup ont des moyens limités. Il faut donc être attentifs à ce que les tarifs pratiqués soient corrélés à la qualité du service. Qui doit embrasser les sujets comme les économies d'eau et d'énergie. Il faut que le plaisancier paye le juste prix, donc un tarif en rapport avec sa consommation.

### VV : Qu'est-ce qui a été fait ces dernières années pour remédier au problème des listes d'attente ? Certaines sont devenues payantes...

**M. Q.:** Oui et il ne faut pas se méprendre sur le sujet. On estime qu'aujourd'hui, avant qu'un plaisancier accepte une proposition, il faut aller chercher au 5<sup>e</sup>, voire au 10<sup>e</sup> rang d'une liste d'attente. Les listes ne sont donc pas tout à fait le reflet exact de l'attente. J'avais fait ce travail en Bretagne, en croisant les listes. Ce que l'on voit, c'est qu'une même personne peut être inscrite plusieurs fois, à l'échelle d'un bassin, donc dans un périmètre de 30 à 40 kilomètres. Il y a eu aussi, à un moment, une politique tarifaire avec des sommes modiques, de l'ordre de 10 ou 20 euros. Sauf que les listes ont été divisées par deux. La liste d'attente est donc un sujet que j'évoque, en tant que président de la Fédération, avec beaucoup de précautions.

### VV : D'autres solutions émergent ?

**M. Q.:** Une des solutions peut être d'avoir à la fois des places sur le plan d'eau et à terre. Aujourd'hui, beaucoup de ports travaillent sur ce produit mixte. Si vous naviguez onze jours par an, il n'est peut-être pas utile que votre bateau reste 365 jours sur le plan d'eau. Et encore, selon les façades maritimes, on est plutôt entre quatre et onze jours de sortie par an. Il y a donc toute une problématique concernant le foncier et les services à mettre en place, pour que le jour où le plaisancier veut naviguer, il puisse le faire.

### VV : Qu'en est-il des projets d'extensions ou de créations de nouveaux ports ?

**M. Q.:** Aujourd'hui, à ma connaissance, il n'y a pas ou plus de projet de création de port de plaisance. En revanche, il y a quelques beaux projets d'extensions. C'est le cas du port de Concarneau, par exemple, où un projet d'aménagement de l'arrière-port est porté depuis de nombreuses années. L'idée n'est pas de faire une extension majeure (100 places environ), mais bien de développer une manière différente de concevoir la plaisance. Derrière, il y a un enjeu de recettes financières aussi, en s'adaptant à la nouvelle taille des bateaux. À côté de ça, nous avons aussi de beaux projets d'amélioration dans la gestion des zones de mouillage. Il ne s'agit pas uniquement de places de ponton. À Saint-Malo, il y a notamment un programme porté par le nouveau gestionnaire unique. Une réflexion à l'échelle du bassin de navigation, jusque dans la Rance. C'est ce genre de vision que l'on recherche et cela passe



THIBAUD VAERMAN

**Nouvelle plaisance. Boat club, location... Il existe aujourd'hui de solides alternatives à l'achat d'un voilier.**

aussi par une certaine rationalisation : aujourd'hui, de nombreux mouillages sont encore gérés par l'État. Mais ils sont très demandeurs d'acteurs dont c'est le métier.

### VV : À quoi pourrait ressembler le port du futur ?

**M. Q.:** Au travers de l'étude «Ports 2050», nous avons participé à une réflexion nationale en cours, pour savoir comment aller vers des économies d'énergie ou d'eau notamment. Mais il y a aussi des enjeux d'économie circulaire, de construction bas carbone, de diminution d'émissions de gaz à effet de serre. Tous ces sujets-là sont sur la feuille de route bas carbone pour les ports en France. Le fait que dans un an, on ait une norme ISO internationale «Ports propres» sera aussi un pas gigantesque. Parce que cela dit beaucoup de ce que sont nos ports aujourd'hui : des lieux qui sont aussi d'une grande richesse et hébergent une vraie biodiversité. Même si c'est assez méconnu. À la fois dans la qualité des eaux et de l'environnement. Mais aussi dans la reconnaissance et l'acceptabilité vis-à-vis de la population. Les ports de plaisance ne sont pas uniquement dédiés aux usagers du port, ils sont aussi un lieu de promenade et un espace de vie. Aujourd'hui, les ports dans la ville sont des pépites d'attractivité pour elles. Ce sont des lieux de partage et ils appartiennent à tous. ■