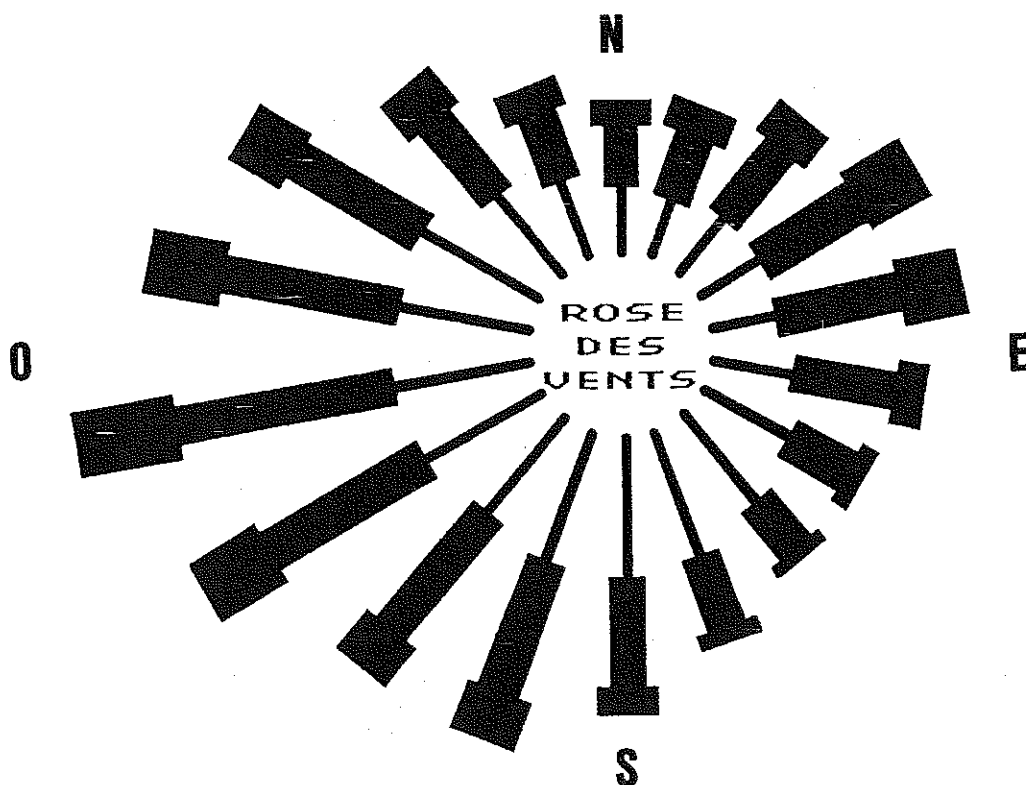


REGION BASSE - NORMANDIE

RAPPORT

COMITE
ECONOMIQUE
ET
SOCIAL

Le VENT
et le DEVELOPPEMENT
des ACTIVITES SPORTIVES
et de LOISIRS sur
le LITTORAL BAS-NORMAND



Rapporteur : M. C. DARQUES

Novembre 1991

REMERCIEMENTS

Le rapporteur de ce travail, réalisé au sein du Comité Economique et Social, sur le développement des Activités Liées Au Vent (ALAV) en Basse-Normandie, remercie particulièrement :

- **Madame MISERY**, étudiante en D.E.S.S. "Administration locale - option aménagement du territoire", pour les nombreuses recherches et les multiples contacts qu'elle a entrepris au cours de la réalisation du rapport dont elle est le rédacteur ;

- **Monsieur Christian LESAGE** pratiquant, tout comme Madame MISERY, de sports liés au vent, pour sa collaboration active et permanente et pour ses précieux conseils dans les parties techniques et novatrices du document ;

- **Le Secrétariat du Comité** pour sa contribution à la bonne réalisation du travail ;

- Tous les organismes cités dans le présent rapport, pour les informations qu'ils ont bien voulu communiquer.

M. Carlos DARQUES,
Président du Comité Régional
Olympique et Sportif
Représentant cet organisme
au Comité Economique et Social

SOMMAIRE

INTRODUCTION

I LE TOURISME LITTORAL : UNE ACTIVITE ECONOMIQUE QUI N'A PAS TOUJOURS SU PRENDRE LE VENT	9
A- ATOUTS ET HANDICAPS MAJEURS DU LITTORAL BAS-NORMAND EN MATIERE DE MARCHE TOURISTIQUE	11
1- Des conditions largement favorables	11
2- Un littoral desservi par une image de marque climatique négative	15
3- Une sous-utilisation du milieu littoral	19
B- UN ATOUT CLIMATIQUE INATTENDU MAIS ENCORE PEU VALORISE : LE VENT	20
1- Le gisement anémométrique	24
a) Méthodologie	24
b) Les vents en Basse-Normandie : situation exceptionnelle pour pratiquer les ALAV	31
c) Les variations locales du vent : une connaissance utile pour une meilleure utilisation	38
2- Le mariage du vent et des autres éléments naturels, support d'activités	45
a) Le vent et l'eau, support d'activités nautiques	45
b) Le vent et le sable, support d'activités terrestres	54
c) Le vent et l'air, support d'activités aériennes	58
3- La sous-valorisation actuelle de cet atout climatique	66
a) Des équipements en quantité et en qualité variables selon les activités	66
b) Et pourtant une forte demande associée à des conditions exceptionnelles	75
c) Comment expliquer ce paradoxe ?	77

/...

INTRODUCTION

Le tourisme est devenu l'une des activités les plus marquantes du monde contemporain. C'est à la fois un puissant phénomène de société et une des expressions les plus achevées de notre civilisation de consommation. 1,7 milliard de déplacements dans le monde par an, 600 milliards de dollars de dépenses... les chiffres sont significatifs. La France n'échappe pas à ce phénomène. Déjà notre pays est le premier pays d'accueil européen et le deuxième dans le monde après les Etats-Unis. Même si les français, eux aussi, partent davantage à l'étranger, la balance commerciale du tourisme reste en notre faveur. Certains prévoient même que le tourisme sera à la fin du siècle la première industrie mondiale.

Toutes nos régions, sans exception, ont une vocation touristique et une réserve d'espaces à exploiter. La Basse-Normandie de toute évidence plus qu'aucune autre région.

Forte de ses 470 km. de côtes, proche de "réservoirs humains" et de flux touristiques, la BASSE-NORMANDIE A CETTE CARTE A JOUER, celle du tourisme et en particulier d'un tourisme spécifique : le TOURISME SPORTIF directement lié aux conditions naturelles de la région : à savoir les ACTIVITES SPORTIVES ET DE LOISIRS LIEES AU VENT (ALAV).

En ces temps où le corps est adonisé, au centre des préoccupations, où les rythmes de vie exigent une dépense physique et une décontraction morale, où les touristes ont de moins en moins envie de "bronzer oisifs" mais préfèrent être actifs et créatifs, ce TYPE DE TOURISME PEUT REpondre A CETTE NOUVELLE DEMANDE.

Tourisme sportif ne signifie en aucun cas tourisme exclusivement pour athlètes. Un sport n'est pas systématiquement l'apanage d'une élite. Si les conditions du milieu et de pratiques sont adéquates, un sport SE PRATIQUE A TOUT AGE, A TOUT NIVEAU, A TOUT MOMENT.

Et si notre région offre un cadre propice (cf. la 1ère partie), les conditions naturelles ne sont qu'un préalable. Ce type de tourisme doit être soutenu par des VOLONTES LOCALES D'ACCUEIL ET D'EQUIPEMENTS.

UN CONSTAT : L'INEGALE REPARTITION SPATIO-TEMPORELLE DE LA POPULATION TOURISTIQUE

Lorsque l'on observe la répartition spatio-temporelle des flux de vacanciers et des foyers touristiques, quelle que soit l'échelle, celle-ci apparaît très inégale. Il y a, de toute évidence, des régions attractives et d'autres qui le sont moins ou pas du tout. Des saisons qui semblent favorables alternent presque toujours avec des périodes répulsives. Parmi les multiples éléments de la combinaison géographique susceptible d'expliquer les localisations touristiques ainsi que les rythmes de fréquentation, il ne fait guère de doute que le climat constitue l'un des plus décisifs. Il est indéniable que l'appréciation de chacun sur la qualité

L'ETUDE DES CONDITIONS NATURELLES : UNE ETUDE INDISPENSABLE A TOUT DEVELOPPEMENT LOCAL ET EN PARTICULIER DU TOURISME SPORTIF

Développer une activité sportive et de loisirs ne peut se concevoir :

- sans une étude préalable des conditions naturelles et en particulier climatiques requises pour pratiquer l'activité envisagée,
- et sans la détermination des potentialités de la région, afin de cerner les atouts et les handicaps naturels de la région.

En effet, les conditions naturelles conditionnent la pratique des activités sportives et de loisirs. L'étude permet de dégager des activités spécifiques à une région : comme le ski dans les montagnes enneigées et pourquoi pas les ALAV sur les plages ventées de Basse-Normandie ?

Pourquoi ne pas tirer profit au maximum des "spécificités" naturelles de la région ?

UN CLIMAT TOURISTIQUE EN BASSE-NORMANDIE A REHABILITER

Le climat touristique de notre région "victime" de la publicité et des effets de mode.

Les activités touristiques sont aujourd'hui très largement orchestrées "par la référence à un élément commun, qui domine et les anime : le soleil" (A. Laurent, 1967). Les résultats des études faites par le Centre d'Etudes des Communications de masse sont éloquentes : 80 % des brochures, dépliants ou prospectus faisaient appel à l'évocation verbale ou à la représentation iconique du soleil, sinon (40 % des cas) aux deux à la fois ; ce qui représenterait, d'après J. GINIER, 14 à 18 % de tout le volume de ce matériel de propagande sans compter les connotations ludiques qui y sont attachées.

Or, les cartes d'ensoleillement ne font pas apparaître la Basse-Normandie comme une région bien placée dans les critères de référence. L'idée que les touristes se font des loisirs et des vacances est souvent celle des stéréotypes véhiculés par les médias ou les agences de voyage. Or le touriste, prétendant de nombreux auteurs, ne va pas vers les choses mais vers les images des choses qu'il capte à travers des prismes déformants. C'est la théorie du "sight-seeing".

On peut se demander ce qui s'avère en fin de compte le plus attractif du climat tel qu'il est ou de l'image qu'en donnent les brochures des Syndicats d'Initiatives et les catalogues des agences de voyages.

C'est s'appuyer sur LA TENDANCE EVOLUTIVE ACTUELLE

* qui tout en reconnaissant les bienfaits du soleil est consciente du danger

Si l'analyse de A. Laurent comme quoi : "être bronzé c'est déjà... participer à la beauté physique selon les canons de l'esthétique moderne,... c'est signaler son appartenance à ce qu'on pourrait appeler une secte, celle de l'Aristocratie hédoniste-naturiste, c'est manifester sa supériorité dans le domaine de la séduction,... arme érotique sur les plages,... moyen d'affirmation sociale dès le retour des vacances... " s'avère toujours vérifiable, la mise en garde par le corps médical considérant le bronzage comme une pratique parfois aberrante ou risquée, a amené certains touristes à prendre du recul par rapport à cet idéal touristique. Les effets négatifs sont connus : risques de cancer, vieillissement prématuré de la peau, des images que l'on refoule parfois de façon à privilégier ce dont on s'est senti le plus frustré tout au long de l'année. La peur de la maladie et le souci de rester "beau et jeune" le plus longtemps possible, dans une civilisation qui recule sans cesse les limites de l'espérance de vie, ont tendance à modifier les comportements.

* qui manifeste un réel attrait pour l'aventure, l'évasion, l'originalité

Le touriste d'aujourd'hui, même s'il est toujours "lézard" à ses moments perdus ou si les conditions s'y prêtent, est en quête de vacances plus actives. Les images de rêve et d'évasion des séquences "passion", frisson"... des reportages type USHUIA incitent les touristes à rechercher "autre chose" pour échapper au quotidien, ou pour se "prouver des choses" ; nombreux sont ceux qui sont à la recherche de sensations nouvelles... éléments qui ne se calquent plus forcément sur les images stéréotypées, traditionnelles. La clientèle touristique exprime de nouvelles exigences et se fixera de nouvelles priorités, le soleil sera un plus mais sa parcimonie ou son intermittence ne seront plus forcément des handicaps irrémédiables, à condition que le touriste puisse pratiquer son activité habituelle dans de bonnes conditions voire découvrir des activités qui ne lui sont pas encore familières. Le développement touristique local devra intégrer cette nouvelle tendance.

L'aménageur soucieux du développement bas-normand devra tenir le plus grand compte des qualités intrinsèques du milieu, sans oublier les innombrables images et symboles véhiculés qui l'accompagnent ni les mythes qui imprègnent l'inconscient collectif des hommes ; il se devra aussi d'appréhender les nouvelles données du comportement social.

Cette réflexion paraît être un préalable indispensable à l'étude sur LE VENT, EN TEMPS QUE FACTEUR DE DEVELOPPEMENT LOCAL. Ceci pouvait paraître a priori paradoxal et nécessitait donc ces quelques remarques.

**I - Le TOURISME LITTORAL : une ACTIVITE
ECONOMIQUE QUI N'A PAS TOUJOURS SU
PRENDRE le VENT**

A- ATOUTS et HANDICAPS majeurs du littoral bas-normand en matière de marché touristique

1- Des conditions largement favorables

La Normandie est une des plus anciennes régions touristiques françaises. Bien que fortement concurrencée dans les années 60 par les régions plus méridionales, elle reste, grâce à ses atouts, au 4ème ou au 5ème rang des régions françaises.

Contrairement à de nombreuses régions de France, l'activité touristique de la Normandie est continue. Elle est liée à la conjonction de quatre flux générateurs de chiffres d'affaires, que l'on peut analyser de la façon suivante :

- 25 % de son chiffre d'affaires proviennent de ce que l'on appelle traditionnellement la saison, c'est-à-dire des personnes qui restent en général plus de 15 jours entre le 15 juin et le 15 septembre.

- 25 % proviennent de résidences secondaires, avec 135 354 résidences secondaires représentant 676 770 lits. L'impact de cette clientèle se traduit au niveau des commerces locaux et de l'utilisation des équipements d'animation et de loisirs.

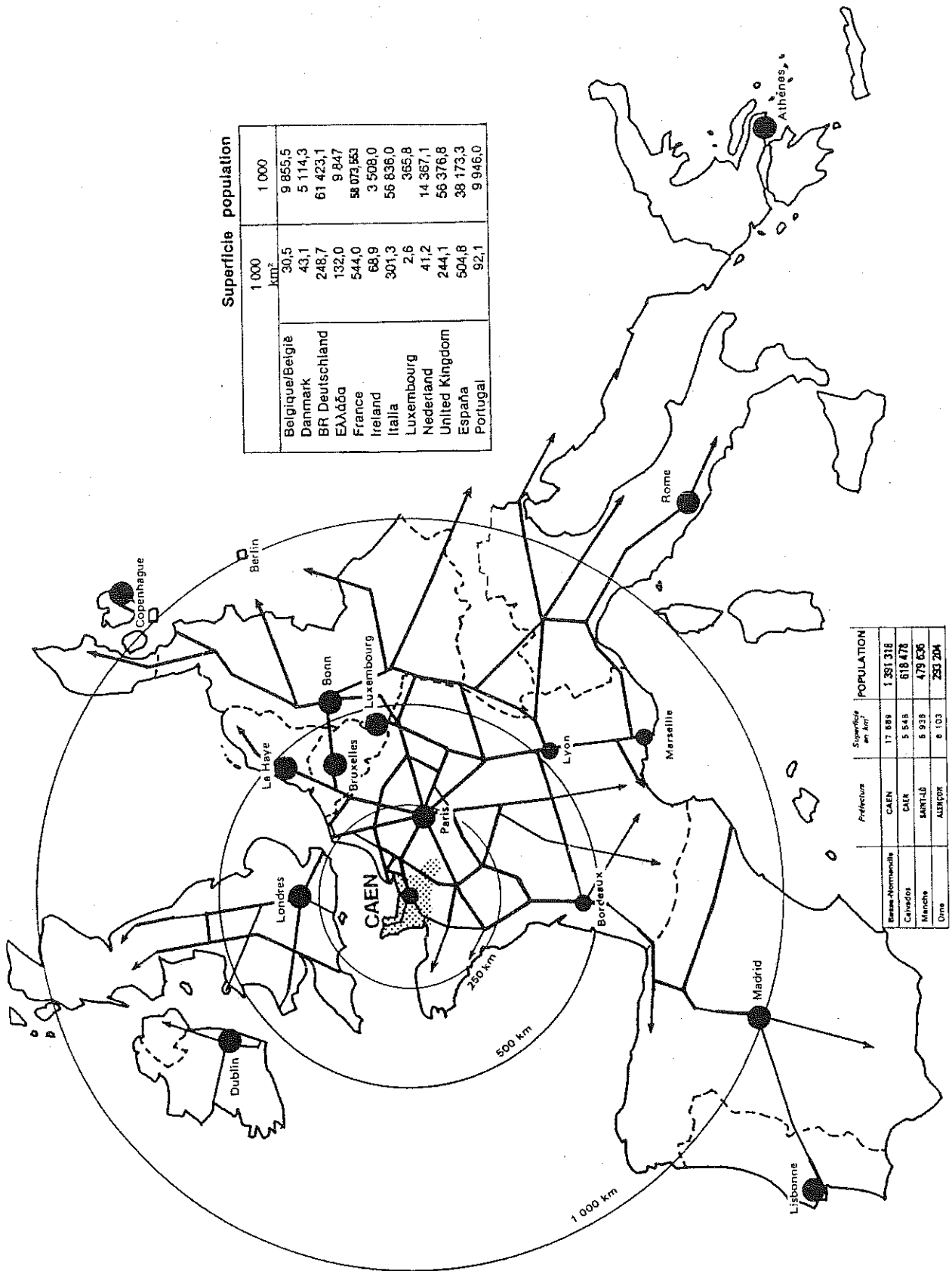
- 25 % de personnes en week-end ou en court séjour (une semaine au maximum). Il s'agit d'une clientèle de proximité (rouennaise, havraise, régions parisienne et bas-normande...), relativement bien étalée sur l'ensemble de l'année.

- 25 % de touristes de passage. Près de 3 400 000 personnes transitent par les ports normands de Dieppe, du Havre, de Cherbourg et de Ouistreham. Viennent s'ajouter à ces personnes celles qui arrivent du nord de l'Europe, soit les Anglais qui ont traversé la Manche par Boulogne et Calais, soit les Belges, les Hollandais et les Allemands qui veulent éviter la région parisienne et qui vont en vacances dans l'ouest de la France, voire plus au sud. Une partie de ces personnes passe en général une ou deux nuits dans notre région.

Même si la fréquentation demeure encore trois fois plus importante en été, les touristes fréquentent notre région de plus en plus l'hiver. L'étalement dans le temps réduit ainsi les à-coups (Chiffres clés du Tourisme Normand, 1990, Délégation Régionale du Tourisme).

Les sites de prédilection s'échelonnent le long du littoral dont la fréquentation ne cesse de croître. La Normandie est la région littorale de France dont la progression est la plus forte entre 1973 et 1985 (soit 44,5 %). La progression a eu lieu surtout entre 1979 et 1985 (+ 25,6 % entre 1979-1985 contre + 9 % entre 1973 et 1979).

Doc. 2 : La Basse-Normandie dans l'Europe



2- Un littoral desservi par une image de marque climatique négative

a- Les totaux de précipitations du littoral bas-normand :

- Le littoral bas-normand est desservi par une image climatique négative. Pourtant, sur le littoral, les totaux de précipitations sont inférieurs ou identiques à ceux de bien des stations littorales atlantiques ou méditerranéennes.

Le choix des stations d'observation s'est porté sur des stations présentant des similitudes et de localisation significative pour des activités littorales. C'est ainsi que toutes les stations retenues sont situées le long du littoral et à une altitude proche de 0m.

COTES	DEPARTEMENTS	STATIONS	PRECIPITATIONS (en cm)				
			Total	Saisons			
				H	P	E	A
Manche	Pas-de-Calais	Le Touquet	83	21	15	20	27
		Longues-sur-Mer	77				
	Manche	Barfleur	57				
		Cap de la Hague	69	22	13	12	22
		Granville	61	18	13	12	18
Atlantique	Vendée	Ile d'Yeu	77	23	16	14	24
	Charente Maritime	Pte de Chassiron	71	22	13	13	23
Méditerranée	Pyrénées orientales	Cap Béar	59	12	10	12	25
	Var	Cap Camarat	72	24	15	5	28
	Var	Fréjus	81	24	16	9	32
	Alpes Maritimes	Antibes	78	23	16	7	32
		Cap Ferrat	71	20	16	8	27

Doc. 4 : Tableau - Précipitations littorales en France
Sources : J. KESSLER "Tous les climats de la France localité par localité"

Comme le montre le tableau précédent, les totaux de précipitations des trois stations du département de la Manche sont tous les trois inférieurs à ceux

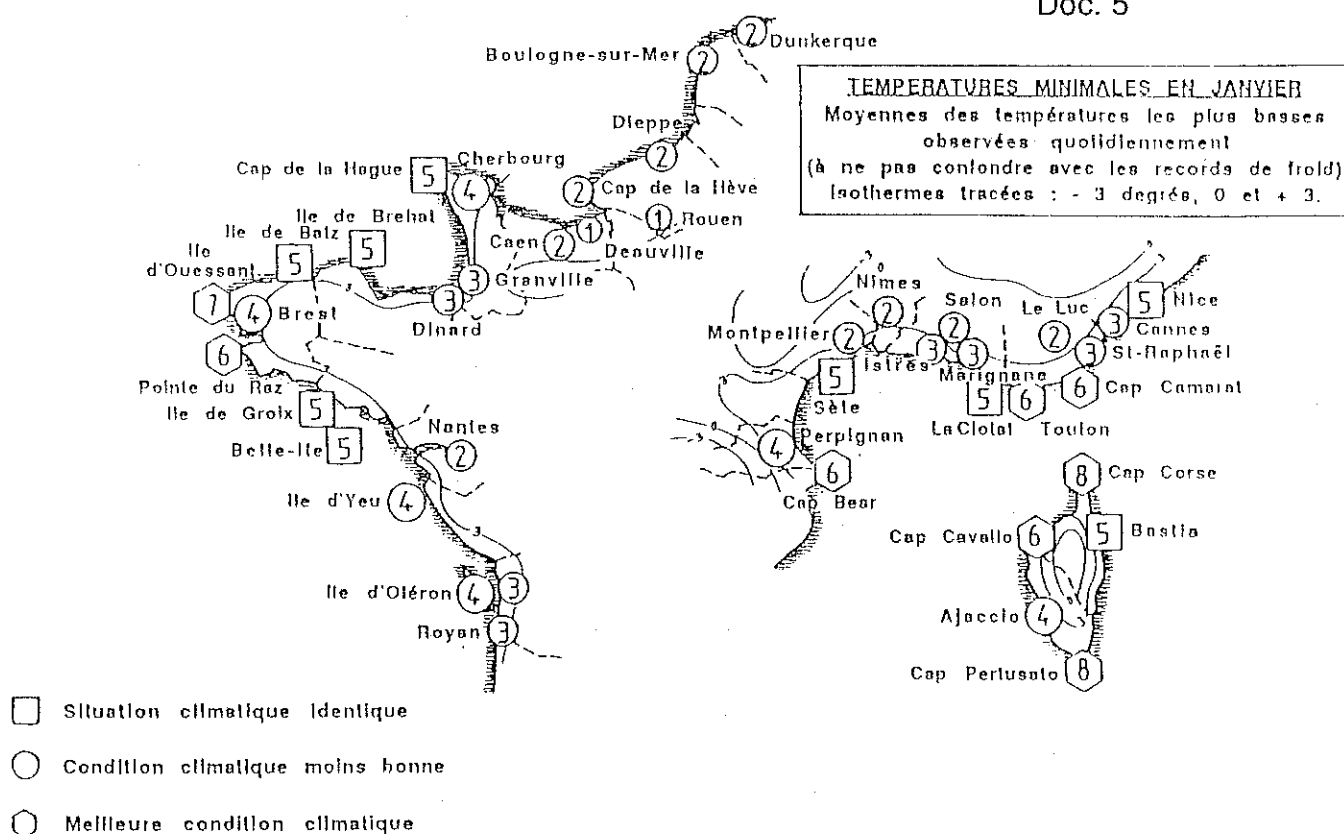
nos plages que sur les plages atlantiques et méditerranéennes en dehors de la saison estivale où il pleut moins sur les côtes méditerranéennes. Mais de toute façon, compte-tenu de la direction des vents, de l'absence d'estran en Méditerranée, de la fréquentation estivale, les activités terrestres liées aux vents, sans être exclues du littoral méditerranéen, ne peuvent constituer que des activités exceptionnelles et dont le développement est d'emblée limité.

c- Des températures hivernales proches de celles des régions méditerranéennes

Quatre données extraites de l'ouvrage de J. KESSLER ont été retenues pour en faire la démonstration : les températures minimales et maximales en janvier (voir Doc. 5 et 6), le nombre de jours par an avec gelée et sans gelée (Doc. 7 et 8).

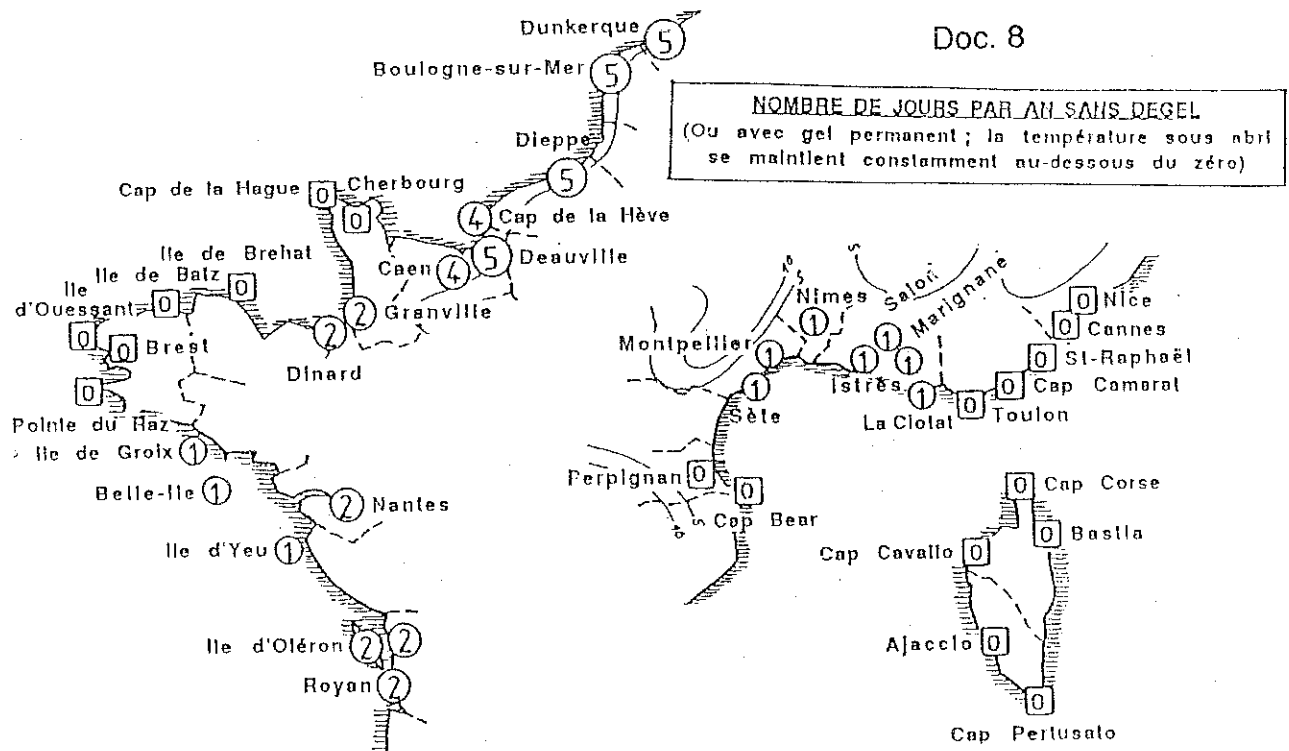
CONDITIONS CLIMATIQUES THERMIQUES sur le LITTORAL FRANÇAIS

Doc. 5



Les températures minimales de janvier, sur la côte ouest du département de la Manche sont identiques, voire supérieures à de nombreuses stations méditerranéennes.

Doc. 8



Le littoral du Cotentin ne connaît aucun jour par an sans dégel, alors que le littoral du Languedoc a un jour par an sans dégel.

Ces quelques exemples sont pour le moins significatifs.

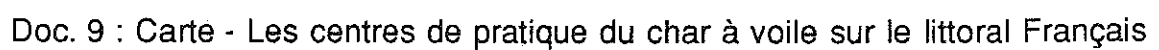
3- Une sous-utilisation du milieu littoral

a- De nombreux sites côtiers bas-normands restent à l'écart de la fréquentation et de la mise en valeur touristique

Si certaines stations balnéaires normandes comme Deauville, Ouistreham ou même Urville-Nacqueville dans le Nord-Cotentin, connaissent une fréquentation relativement soutenue toute l'année, d'autres sont fort peu fréquentées. De Jullouville à Siouville, de Quinéville à Sainte-Marie-du-Mont, même en plein été, il est rare que les plages soient "saturées". On est loin de ces embouteillages méditerranéens pour accéder aux sites. Il n'est pas nécessaire d'arriver de bonne heure pour se réserver un espace de sable.

Et entre ces stations balnéaires, surtout le long du littoral du département de la Manche, s'étendent des kilomètres et des kilomètres d'espaces vides et qui pourtant pourraient constituer des espaces d'évolution pour des activités touristiques sportives et de loisirs, sans pour autant porter atteinte à la qualité des sites. Déjà, la réalisation du parc des Marais, dans la Baie des Veys, est une réalisation concrète allant dans ce sens.

/...



LIEUX DE PRATIQUE EN AQUITAINE

Presque tout le littoral (immense plage depuis Soulac s/Gironde jusqu'à Hossegor)
est praticable pour le char à voile (200 km)

Description	Longueur	Communes d'accès	Clubs, centres de char à voile
Plage de Montalivet	4,5 km	Montalivet	L'avant-garde de Vendays-Montalivet
Plage de la Teste La Saïle Nord	20 km	La Teste	Club des dauphins
Biscarosse-Plage	15 km	Biscarosse	Alysé speed B.O.
Plage sud de Mimizan	3,5 km	Mimizan	Club de char à voile
Plage d'Hendaye	3 km	Hendaye	Centre Nautique d'Hendaye

LIEUX DE PRATIQUE EN PAYS DE LOIRE-POITOU CHARENTES

Description	Longueur	Communes d'accès	Clubs, centres de char à voile
Plage de Traict-Le Croisic	3 km	Le Croisic	
Plage de la Baule	6 km	La Baule	
Île de Noirmoutier-Barbatre	4 km	Barbatre	
Plage de Notre-Dame-de-Monts-St-Jean de Monts	14 km	Notre-Dame-de-Monts St-Jean-de-Monts	Centre de char à voile Club Nautique
Plage de St-Gilles-Grande plage	3 km	St-Gilles-Croix-de-Vie	Les Lumas
Plage de Longeville, de St-Vincent à La Tranche	7 km	Longeville, St-Vincent	Vent du large Côte de Lumière
La Faute s/Mer - Arçay	4 km	La Faute	
Île-de-Ré-Bois Plage	5 km	Bois Plage	Vent du Large Île de Ré
Île d'Oléron - La grande plage	6 km	Le Grand Village	
Côte sauvage de Ronce-Les-Bains à la Pointe de la Courbe	10 km		
St-Georges de Didonne	3 km	St-Georges-de-Didonne	Voile et Loisir

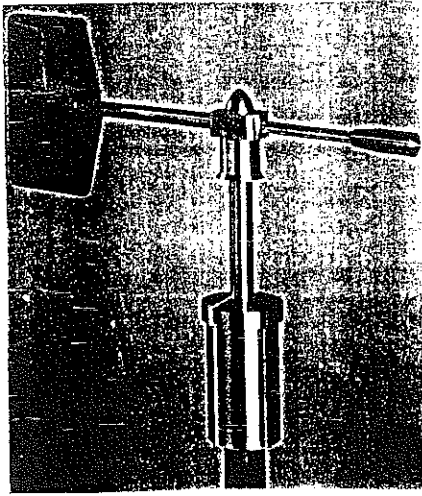
LIEUX DE PRATIQUE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

Nombreux sites possibles sur sol dur en bordure des étangs et lagunes.

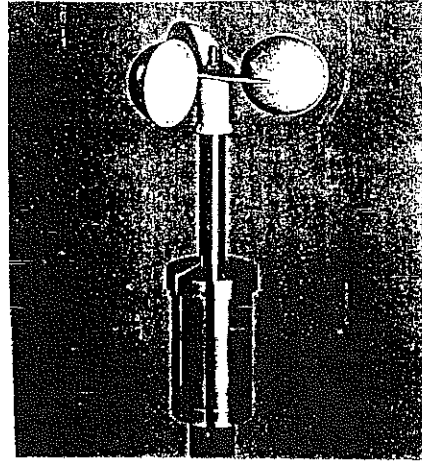
Description	Longueur	Communes d'accès	Clubs, centres de char à voile
Plage des Coussoules, de la Franqui à Port-La-Nouvelle	14 km	La Franqui, Leucate	R. Cabret
Plage de Mateille-Gruissan	3 km	Gruissan	Vent du Large
Plage de la Grande Motte			
Port Camargue			
Port St-Louis du Rhône			

Sources : SEATL (Service d'Etude et d' Aménagement Touristique du Littoral) "Le char à voile, loisir en France".
Oct.88.

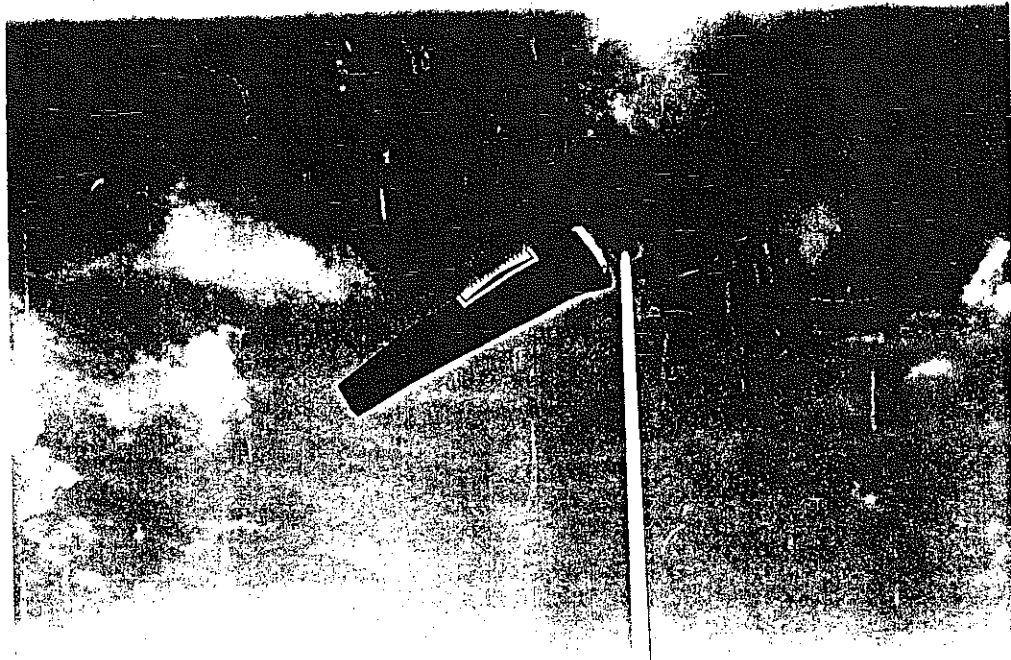
Remarque : Le repérage des lieux de pratique du char à voile a été grandement sous estimé dans le département de la Manche. La plage du Hâvre de Portbail au Hâvre de Lessay n'y figure pas, par exemple, soit plus de 6 km d'une rare qualité. Par contre, le nombre modeste de clubs est une réalité.



11a : Girouette



11b : Anémomètre



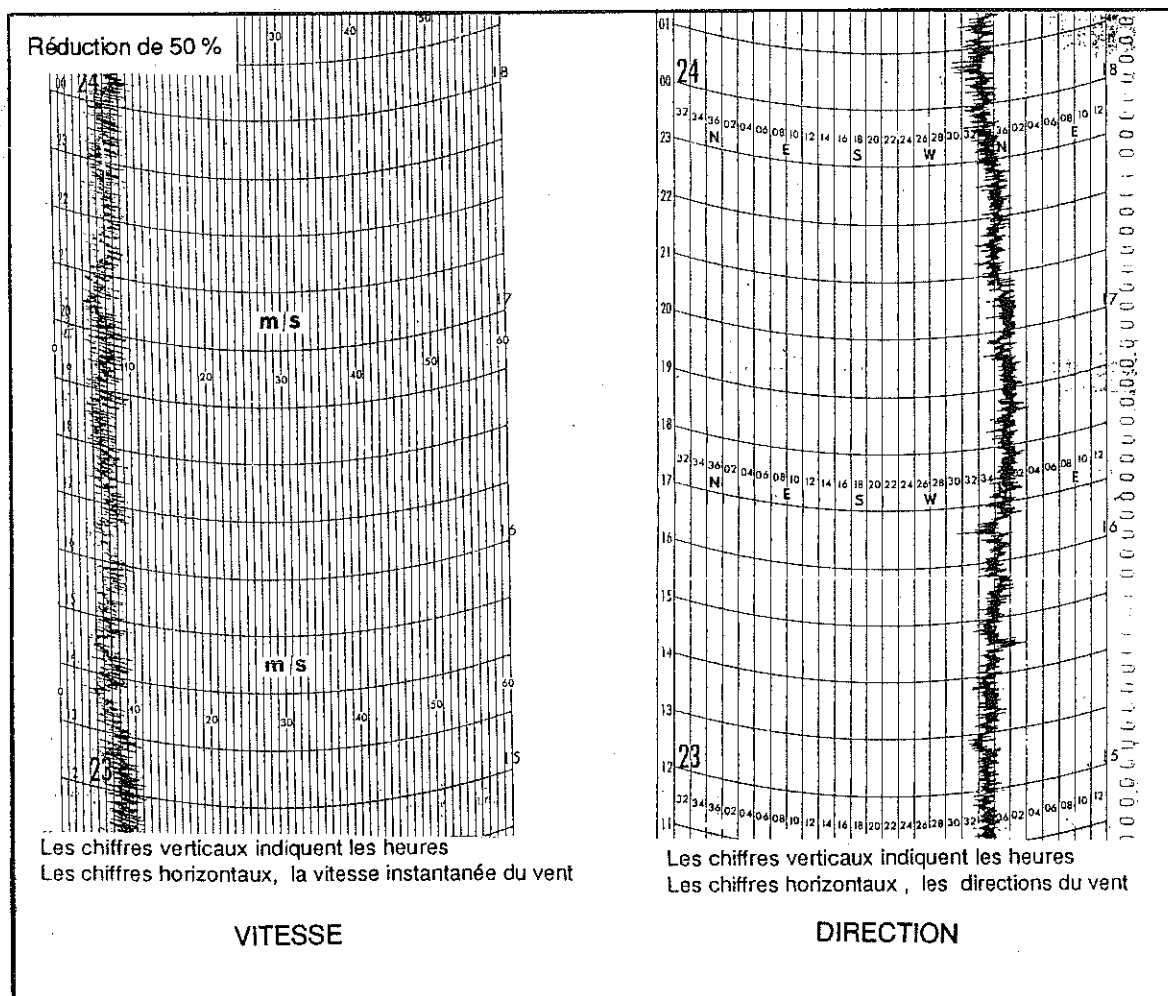
11c : Manche à air

Doc. 11 : Photos - Girouettes et anémomètres

- Collecte des informations

Lectures et relevés

La lecture se fait d'ordinaire visuellement sur un cadran où les relevés peuvent être enregistrés sur rouleau-papier (voir Doc. 12 et 13).



Doc. 12 : Graphique - Enregistrements de vitesse et de direction du vent

Les graphiques indiquent le vent moyen obtenu par la moyenne des relevés périodiques établis sur dix minutes. Huit relevés ont lieu chaque jour, toutes les trois heures. Des moyennes journalières, mensuelles et annuelles sont faites à partir de ces relevés quotidiens et permettent ainsi la réalisation de roses de vents.

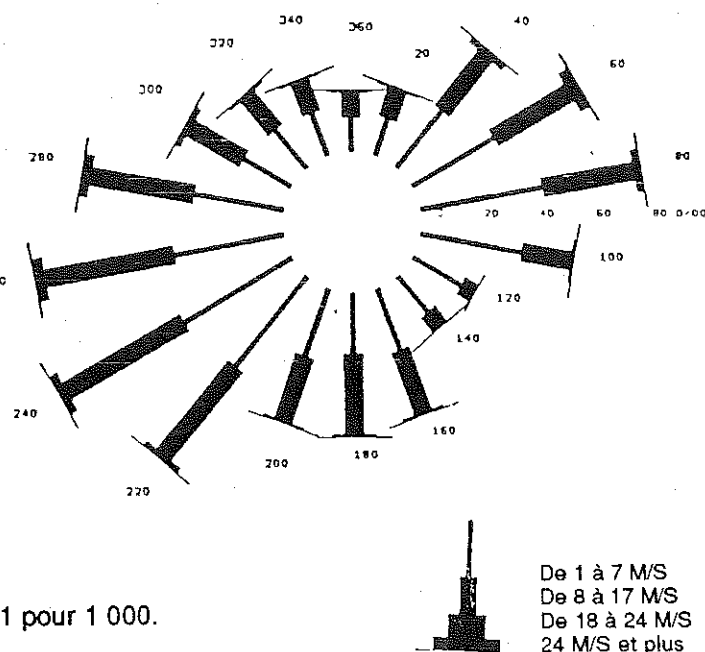
Doc. 14 : Graphique - Roses des vents

Altitude : 135 m
Latitude : 49°39 N
Longitude : 01°28 W

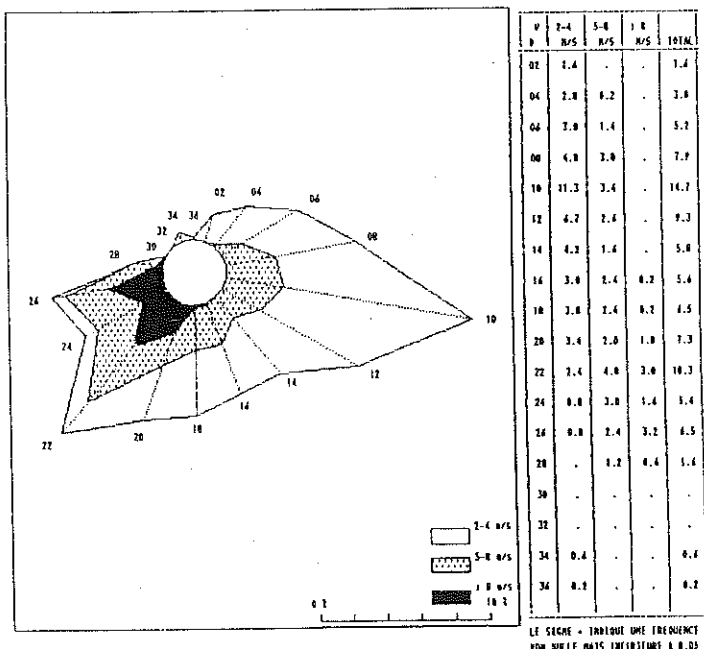
U D	1/7 M/S	8/17 M/S	18/24 M/S	>24 M/S	Total
20	14	11	-	-	25
40	26	25	3	-	53
60	34	32	4	-	70
80	45	33	2	-	80
100	37	18	-	-	56
120	20	5	-	0	26
140	17	7	-	-	24
160	23	23	1	-	48
180	22	28	1	-	51
200	25	24	-	-	51
220	42	40	2	-	84
240	45	49	3	-	97
260	40	47	3	-	91
280	33	37	3	-	73
300	20	22	2	-	44
320	17	16	1	-	34
340	16	12	-	-	29
360	17	9	-	-	22

U : 1 M/S

Le - indique une fréquence non nulle inférieure à 1 pour 1 000.
Fréquences moyennes des directions du vent.
Période 1991-1980.
Année



Doc. 14a : La Hague



Doc. 14b : CAEN

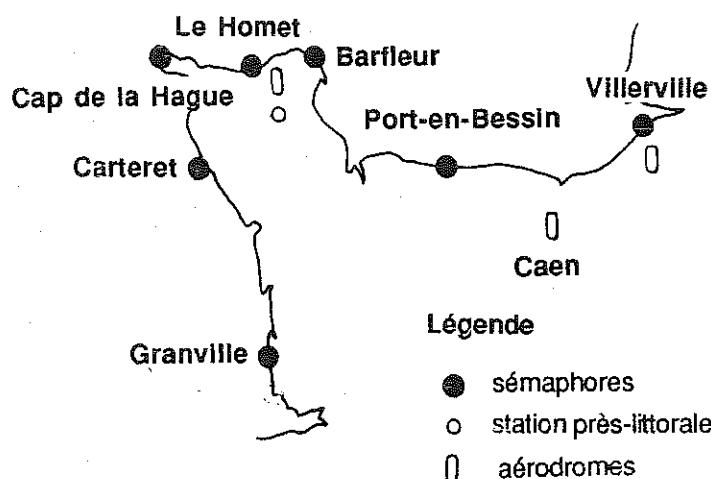
Sources : Ministère des Transports - Direction de la Météorologie

FREQUENCES MOYENNES DES DIRECTIONS DU VENT
PAR GROUPES DE VITESSES : 2 - 4 m/s, 5 8 m/s et SUP. A 8 m/s
Nombre de cas observés : 248
Fréquence des vents inf. 2 m/s : 8,47 %

/...

Les stations d'observations

En Basse-Normandie, les relevés sont effectués dans les stations météorologiques de Maupertus, Valognes, Carpiquet et Deauville-Saint-Gatien et dans les cinq sémaphores manchois de Granville, Carteret, la Hague, le Homet, Barfleur, et les deux sémaphores du Calvados de Port-en-Bessin et de Villerville.



Doc. 16 : Carte des sites des relevés anémométriques littoraux ou près-littoraux

b- Les VENTS en Basse-Normandie : situation exceptionnelle pour pratiquer les ALAV

* Des vents d'Ouest dominants

- Etude des roses annuelles : les vents bas-normands bénéficient des orientations dominantes des vents littoraux (voir Doc. 17).

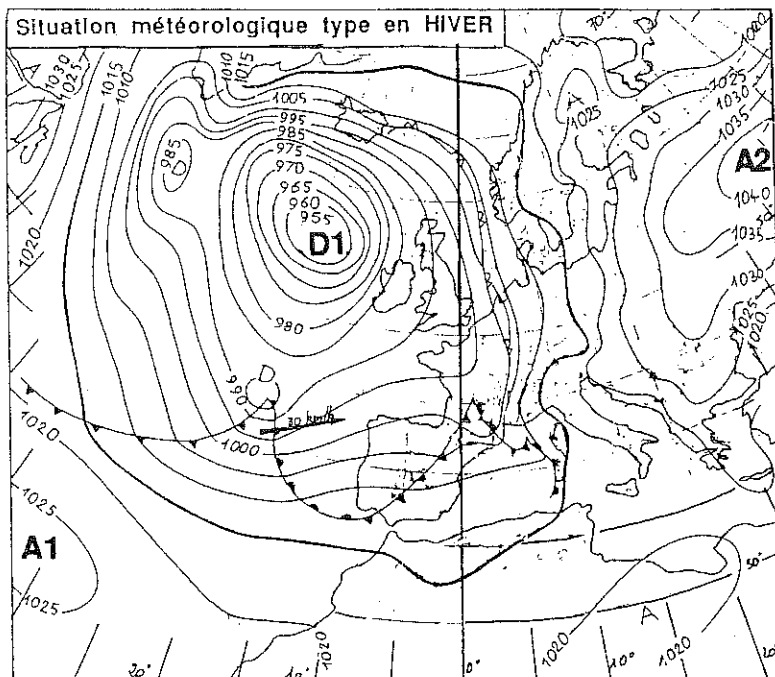
A la différence de bon nombre des stations "intérieures" de la France, les vents dominants des climats littoraux sont de secteur W, les vents d'E sont relativement fréquents, la présence des vents du N et du S rare mais variable d'une station à l'autre, celle des vents du SE demeure le plus souvent négligeable (cf. ANNEXES I, II et III).

Explications : de par sa position géographique, le climat de la France subit la double influence :

- de l'Anticyclone des Açores,
- de la Dépression d'Islande,

ainsi que des Dépressions frontales nées du conflit entre les masses d'air polaire du nord et tropicale du sud ; ce qui explique la fréquence des vents d'W (voir Doc.18).

Doc.18 - Carte - SITUATIONS METEOROLOGIQUES -



Légende

A Anticyclone

A1 des Açores

A2 de Sibérie

D Dépression

D1 d'Islande

D2 de Sibérie

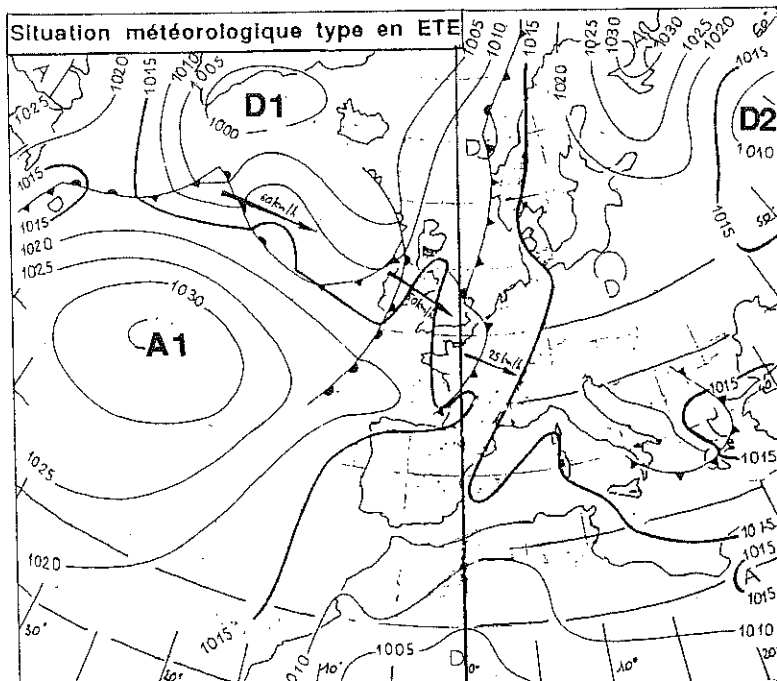
isobare des pressions normales

isobare en hectopascal

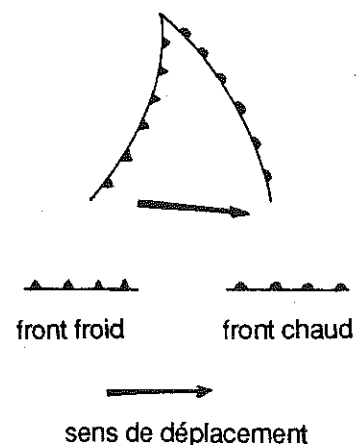
Commentaire :

Situation fréquente en fin d'hiver, rare en été. Une dépression est centrée au Nw des îles britanniques. Une vaste zone de basses pressions s'étend sur toute l'Europe et la méditerranée.

A l'est de l'Europe, l'anticyclone de Sibérie est bien marqué (1040 hp). Celui-ci peut être amené à se déplacer à l'Est ; dans ce cas, il rejettera les dépressions sur l'Atlantique. Une telle situation engendrera des vents d'Est.



Perturbation

Commentaire :

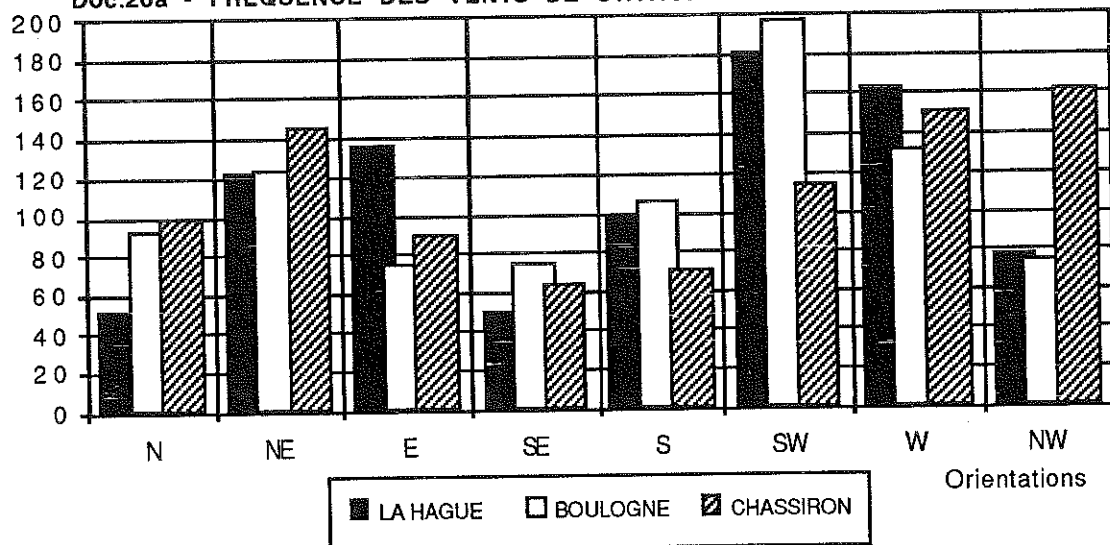
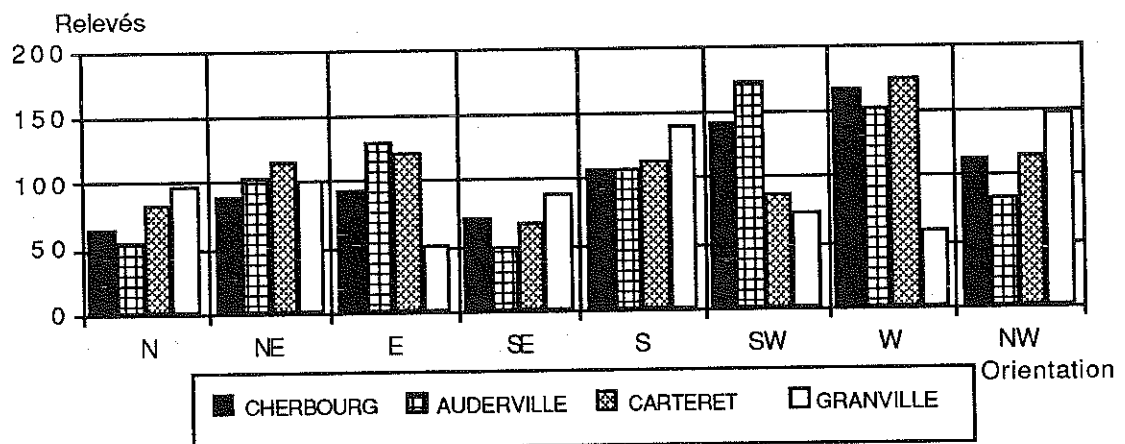
Situation fréquente en été, surtout au mois de juillet. L'anticyclone des Açores s'étend au large de golfe de Gascogne. Un courant de perturbations circule au nord de cet anticyclone.

Les vents en Basse-Normandie sont de NW.

/...

Relevés annuels

Doc.20a - FREQUENCE DES VENTS DE STATIONS LITTORALES FRANCAISES

Doc.20b - FREQUENCE DES VENTS DE STATIONS LITTORALES
BAS-NORMANDES

Doc. 20 : Fréquence des vents de stations littorales

En effet, en hiver, et notre pays n'y échappe pas, la France peut subir plus fréquemment qu'en toute autre saison les vents issus de l'Anticyclone centré sur la mer du Nord, la Scandinavie, voire sur l'Europe Orientale (Anticyclone appelé parfois abusivement "Anticyclone de Sibérie"), anticyclone thermique né des basses températures hivernales. Seuls les littoraux exposés à l'est ou dont les vents marins n'auront traversé qu'une étroite bande terrestre pourront l'exploiter efficacement.

supporter une charge qu'à condition d'être propulsé par le vent), de même certaines activités aériennes deviennent dangereuses au-dessus d'un certain seuil, voire même impossible pour un débutant en planche à voile (Doc. 22).

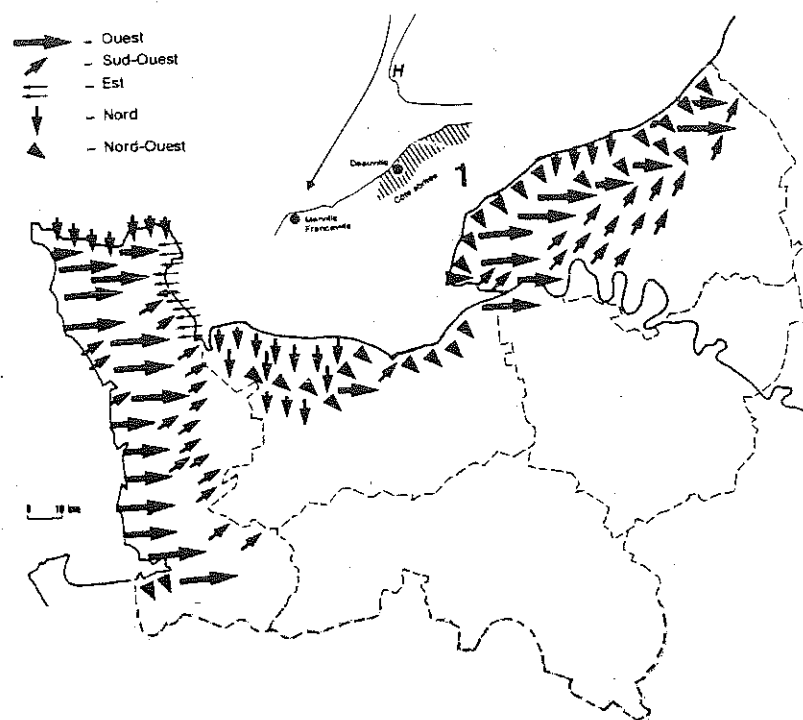
		0 m/s FORCE 0	0 à 2 m/s FORCE 0 à 2	2 à 4 m/s FORCE 2 à 3	5 à 8 m/s FORCE 4	8 à FORCE 5 à 6	> FORCE 7 et +
VOILE TERRESTRE	CHAR A VOILE						
	SPEED SAIL						
	BIRD SAIL						
VOILE AERIENNE	PARAPENTE REMORQUE						
	PARAPENTE POINT FIXE						
	AILE DELTA						

Doc. 22 : Tableau - Nature des activités praticables en fonction de la force du vent

Si l'on étudie les intensités des vents selon leur direction (voir Doc. 21), on observe que les vents bas-normands offrent, au cours de l'année, un bon pannel d'intensités susceptible à tous de trouver :

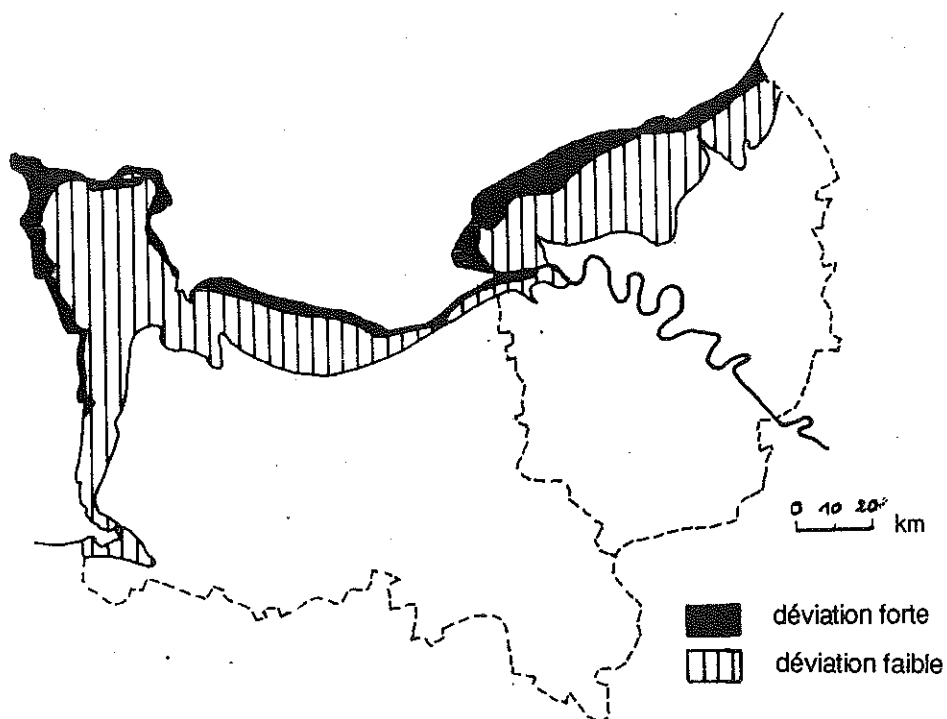
- * soit une activité à sa convenance
- * soit une activité de remplacement.

Si ces observations faites sur le littoral français nous ont permis de comparer le régime des vents bas-normands à celui des autres régions françaises, les roses de vents ne laissent pas apparaître les données de vent précises qui seront celles observées et subies par les pratiquants des ALAV lorsqu'ils évoluent sur la plage, sur l'eau, dans l'air le long des falaises ou des dunes.



Doc. 24a : Carte - Direction de la déviation des arbres

Source : La Manche du Havre à Avranches
Guides naturalistes des côtes de France



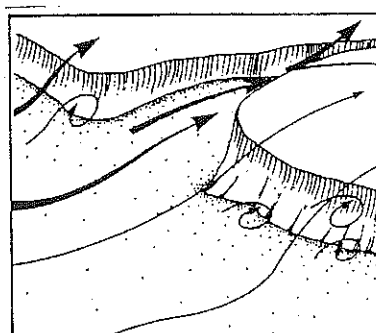
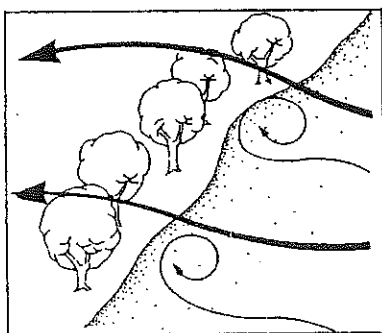
Doc. 24b : Carte - Intensité de la déviation des vents

Source : Thèse de G. ESCOURROU - Le climat normand

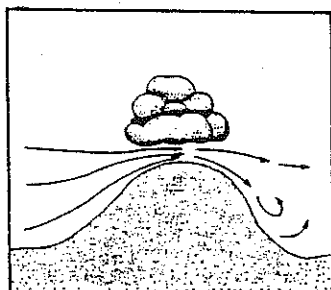
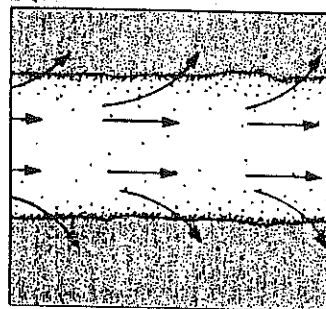
* Influence des obstacles

- dans la direction du vent

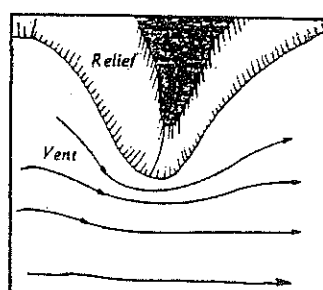
En l'absence d'obstacles, les vents dans l'hémisphère nord se déplacent des anticyclones vers les dépressions, en subissant une déviation vers la droite dans l'hémisphère nord. Cette déviation due à la rotation de la terre (force de Coriolis) peut être contrariée ou accentuée en présence d'un obstacle. L'air s'élèvera en partie pour franchir un obstacle, tandis que des filets d'air tenteront de contourner l'obstacle. Le vent ainsi canalisé ne sera pas forcément celui enregistré soit au niveau des sémaphores, soit au niveau de la station la plus proche. Or tout pratiquant doit en tenir compte pour la pratique de son activité. Sa déviation sera fonction de l'angle d'incidence par rapport au trait du littoral.



Lorsqu'un relief existe au voisinage du littoral, le vent est renforcé au vent du relief. Sous le vent, les variations sont importantes et le vent est moins fort.



Ascendances du vent



Contournement d'un relief par le vent

Doc. 26 : Croquis - Les déviations du vent dues à la présence d'un relief littoral

La présence de reliefs n'est qu'une des causes de la variation du vent littoral. Les différences de températures entre la mer et la terre engendrent aussi des modifications.

* l'influence des brises thermiques en Basse-Normandie

En l'absence de grand vent dominant, l'inégale vitesse d'échauffement (et de refroidissement) de la terre et de l'eau détermine l'alternance bien connue de la "brise de mer" (en fin d'après-midi, le continent étant plus chaud) et de la "brise de terre" (le matin, pour la raison inverse) celle-ci moins forte par suite de la "rugosité" du continent.

Les brises prennent naissance environ trois heures après le lever et le coucher du soleil. Elles sont précédées d'une période calme, le vent mollissant nettement dès que le soleil baisse sur l'horizon ou tout au début du jour.

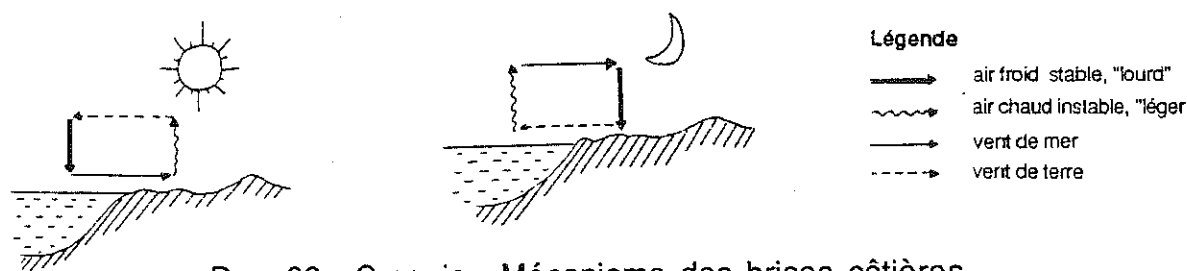
Ces vents sont plus accusés en été et encore assez marqués au printemps et en automne. Leur intensité et leur extension varient :

- avec l'état du ciel (la vitesse du vent est plus forte lorsque le ciel est clair),
- avec la végétation du littoral,
- avec la topographie des côtes dont les changements importants d'orientation peuvent contrarier les effets thermiques locaux.

Les brises thermiques peuvent engendrer des effets de vents inversés avec des vents plus forts sur la côte sous le vent et des vents plus modérés sur la côte au vent. Ce phénomène est perçu à Jonville, par exemple, sur la côte Est du Nord-Cotentin.

Les côtes sableuses ou rocheuses facilitent l'établissement des brises en raison de leur pouvoir d'absorption et de déperdition de chaleur.

La brise de mer, à l'état pur, débute assez faiblement, sa vitesse augmente ensuite jusqu'à une dizaine de noeuds au maximum le plus souvent. Ces phénomènes sont assez limités dans l'espace, leur influence ne dépasse guère, en mer une quinzaine de milles le jour, environ dix la nuit. Ces vents de brise viennent seulement s'additionner ou retrancher leur propre vitesse à celle du courant général et ainsi en augmenter ou en atténuer les effets en cas de force moyenne de vent d'un courant général bien établi.



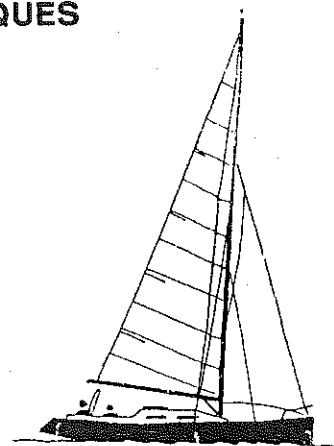
Doc. 28 : Croquis - Mécanisme des brises côtières

2- Le MARIAGE du VENT et des autres éléments naturels, support d'ACTIVITES

a- Le VENT et l'EAU, support d'ACTIVITES NAUTIQUES

CROISEURS COTIERS

Ils sont nombreux et de taille variable. Certains sont des quillards et d'autres ont des dérives fixes ou relevables. Ces derniers peuvent s'échouer à l'intérieur de havres ou sur une plage, tandis que les bateaux à quille, ayant un certain tirant d'eau, nécessitent des équipements plus élaborés s'ils souhaitent s'approcher du littoral.



Equipements annexes

Ces croiseurs côtiers, de par leur taille et leur poids, nécessitent des équipements portuaires : mouillages ou appontements ainsi que des grues élévatrices et un parking et une cale pour caréner.

LES COUTS

Les coûts de pratique de cette activité

Ils sont variables en fonction de la taille du bateau, du programme de navigation, donc du matériel de sécurité et de navigation.

Il faut compter : le prix de la licence-assurance, de la cotisation de club quand on adhère à un club, du matériel de navigation, de sécurité, le prix de vêtements chauds et imperméables, le prix de la place de port...

Le prix de la place de port varie selon la longueur du bateau ou de la surface de plan d'eau occupée.

A titre d'exemple, les prix 1991 à Cherbourg sont les suivants :

BAREME DES TAXES D'USAGE ET DES AMODIATIONS (Année 1990)				ABONNEMENTS				
Catégorie	Longueur hors tout (en m.)	Largeur (en m.)	Taxe à la journée	SAISON		HORS SAISON		Annuel
				Hebdomadaire	Mensuel	Hebdomadaire	Mensuel	
A	- 5,00	2,00	26	126	408	89	244	1 615
F	7 à 7,49	2,70	51	275	889	195	534	3 963
I	8,50 à 8,99	3,10	71	365	1 184	260	711	5 412
L	10 à 10,49	3,55	93	479	1 552	339	931	7 394
Q	13 à 13,49	4,60	164	833	2 697	589	1 618	13 520

La saison s'étend du 1er avril au 30 septembre.
Pour les catamarans et trimarans, les taxes sont majorées de 50 %.

Doc. 30 : Tableau - Prix des places de port à Cherbourg (1991)
(cf. ANNEXE IV)

/...

Nature de la promotion

Un domaine largement sponsorisé.

De nombreuses courses très médiatisées : Course du figaro, Tour de France à la voile, course du Rhum....

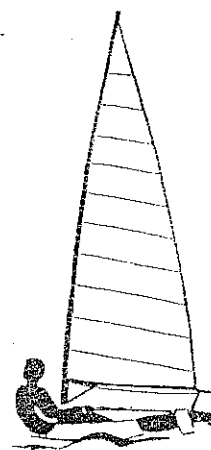
DERIVEURS

Dès 7 ans la pratique du dériveur est possible sur "optimist". Selon son poids, ses aptitudes ou ses goûts, tout un choix de dériveurs s'offre au pratiquant : du laser (dériveur solitaire, sportif) au catamaran (dériveur bicoque, tout aussi sportif) en passant par le 4,20, le 5,70 ou la caravelle (ce dernier étant parfois utilisé en dériveur-école pour l'apprentissage de la voile).

Le dériveur se pratique le plus souvent au sein d'une école de voile ce qui n'en exclue pas la pratique individuelle.

Les compétitions sont nombreuses tant au niveau départemental qu'au niveau régional ou national.

Le coût des licences voile est le même que celui des licences planches à voile (cf. p. 51), ces deux activités sont affiliées à la Fédération Française de voile.



Budget d'achat du matériel

Le prix d'une coque varie énormément en fonction de la taille du bateau et surtout de son état.

Exemple pour une vaquelotte : de 0 F pour une coque-épave à 35 000 F pour un bateau avec son gréement de 6 à 8 m.

Le coût du gréement est de l'ordre de 15 000 F.

Il faut compter le prix d'une remorque pour les unités pouvant être tractées par une automobile.

Les coûts d'entretien

Ils sont difficiles à estimer. Ils peuvent être onéreux lorsqu'ils sont réalisés par des professionnels. Le plus souvent, l'entretien est fait par le propriétaire lui-même.

Les coûts de pratique

Le budget peut être très modeste, de l'ordre de 100 F par an (à condition de faire soi-même l'entretien).

La cotisation à une association est de l'ordre de 40 F à 200 F environ.

Le poste important de dépense est la place de port (3 000-4 000 F/an), variable selon le port. Il peut être extrêmement réduit pour un mouillage ou un port géré par une association de plaisanciers : 200 à 300 F par an (exemples locaux : Querqueville, port des Flamands à Tourlaville...).

PROMOTION-COMMERCIALISATION**Profil de la clientèle actuelle**

Tout âge, toute origine socio-professionnelle, mais souvent des propriétaires ayant des moyens financiers limités (ouvriers, employés, agriculteurs, enseignants...).

Nature de la promotion

aucune.

Les manifestations

Essentiellement des rassemblements.

Evolution et perspectives d'évolution

L'attrait pour ces bateaux traditionnels est indéniable. Cette activité est à la fois un agrément pour celui qui pratique, mais aussi pour le spectateur. De nombreuses municipalités en ont déjà conscience et attendent de ces rassemblements des effets médiatiques et touristiques.

Des perspectives positives, à condition que ces "amoureux de vieux gréements" puissent bénéficier d'aides financières ou matérielles quand il s'agit, pour le plaisir de tous, de se rendre sur les lieux de manifestations. En effet, bien souvent, et c'est le cas des vaquelottes en particulier, ces embarcations sont trop petites pour s'y rendre par la mer et trop lourdes pour être remorquées par une voiture.

Matériel nécessaire

Planche traditionnelle : planche dont le flotteur mesure environ 3,50 m, pèse dans les 15 à 18 kg et supporte donc des charges même à l'arrêt.
Ces planches sont munies de dérives pour remonter au vent.

Fun board : le matériel varie en fonction des épreuves :

- * la Course Racing et la Longue distance nécessitent des planches assez longues (3,50 m environ) avec une dérive pour remonter au vent.
- * les épreuves Slaloms et Expressions dans les vagues exigent, en revanche, une planche courte (2,60 m - 2,80 m) sans dérive.

Les conditions requises pour pratiquer ce sport

- **Physiquement**, la planche à voile ne requiert pas de conditions physiques particulières ; cependant, lorsque l'on débute, il est préférable de ne pas avoir de lombalgies.
- **Techniquement**, l'acquisition des automatismes vient assez rapidement.

LE SUPPORT DE L'ACTIVITE**Equipements annexes**

Pratique individuelle par excellence, le Fun board ne nécessite aucun équipement d'infrastructures.

Compétences requises pour développer l'activité

- Enseignement bénévole au sein d'un club affilié à la F.F.V. mandat fédéral, planche à voile.
- Enseignement rémunéré : Brevet d'Etat d'Educateur sportif 1er et 2ème degrés.

Réglementation-Sécurité

- Interdiction de s'éloigner à plus d'un mille nautique (1 852 m) d'un abri. Par ailleurs, dans les 300 m, nécessité de naviguer à moins de 5 noeuds.
- la liaison entre gréement et flotteur est obligatoire,
- la flottabilité doit être de 100 litres minimum.

LES COUTS**Les coûts d'assurance-licence**

Licence jeune : 80 F
Licence adulte : 160 F

Le prix de l'adhésion à un club varie d'un club à l'autre.

Les réseaux de commercialisation

Ce sont essentiellement des revendeurs indépendants et chaînes de magasins : Quai 34, GO Sport, Matos, Archipel Sud, Trigano... qui vendent des planches de séries ou des planches de shapers (de fabrication artisanale).

Evolution de la production en France

1973 : 150	1980 : 120 000	1990 : - de 60 000
1976 : 2 000	1987 : 106 282	
1977 : 4 000	1988 : 114 240	

Source : tableau Fédération des Industries Nautiques (1990)

Les manifestations nautiques

Il s'agit d'épreuves sportives dont les médias peuvent se faire l'écho, permettant ainsi d'assurer la promotion de l'activité.

- * championnat de France Fun board
- * Critérium National Jeunes Fun board
- * Etape Française de la World Cup, plus les autres étapes du Circuit Mondial à l'étranger

* Championnat du monde de Planche de production et le circuit Peter STUYVESANT Naval Fun Cup, dont les épreuves sont qualificatives pour ce Championnat du Monde, etc....

Les perspectives d'évolution

La planche à voile est retenue discipline olympique depuis 1984.

Il semble qu'actuellement l'évolution du nombre se soit "tassée" au profit de la compétence des pratiquants.

*** Classe II : 11,35 m² de voilure**

Ils pèsent 200 kg et sont très agréables en biplace et pour la compétition. Ils se raréfient à cause de leur prix élevé ; et pourtant ils sont bien adaptés pour l'école et le baptême.

*** Classe III : 7,35 m² de voilure**

Ils pèsent entre 110 et 120 kg. Ces chars sont répandus, rapides, agréables à piloter tant en promenade qu'en compétition. Ce sont des monoplaces. Ce sont les chars les plus prisés, ils procurent la griserie de pouvoir filer à 90 km./h.

*** Classe IV : 5,48 m² de voilure**

Ils pèsent de 45 à 55 kg. Cette classe est peu prisée, car elle se situe entre deux classes très développées, avec l'inconvénient majeur d'avoir le prix de revient de la classe III sans en avoir les avantages, notamment leur vitesse. Il n'y a aucune construction en série. C'est une classe de recherche.

*** Classe V : 5 m² de voilure**

C'est la classe la plus jeune qui date du début des années 80. Ce sont des machines mono ou biplaces, construites en série pour la promenade ou commencer en compétition. C'est une classe qui monte.

*** Le speed-sail (ou micro-char, classe VII)**

Le milieu du char à voile n'a pas été épargné par le "phénomène planche".

Le speed-sail est un grand skate-board à voile. Le gréement est celui de la planche à voile nautique.

La "planche" du speed-sail peut être en bois ou en fibre. Elle repose sur quatre pneumatiques munis de "trucks" pour pouvoir la diriger.

Les conditions requises pour pratiquer ce sport

Physiquement : aucune.

Techniquement : l'acquisition des automatismes vient assez rapidement.

Une activité qui se pratique à TOUT AGE, à TOUT NIVEAU.

Un apprentissage plus rapide et plus sécurisant que la voile nautique, surtout pour ceux qui savent peu ou ne savent pas nager ou qui appréhendent l'eau.

SUPPORT DE L'ACTIVITE

Nature du support

Une plage de sable dur.

Exigences propres à l'activité

Un minimum de vent dont la force requise sera fonction :

* du matériel retenu

* du niveau du pratiquant

cf. tableau des seuils pour la pratique des activités (voir Doc. 22)

Le personnel

Un moniteur pour 6 à 10 stagiaires (selon le niveau).

Les saisons

En TOUTES SAISONS sur LES COTES BAS-NORMANDES.

PROMOTION-COMMERCIALISATION**Profil de la clientèle actuelle**

La clientèle se compose de nombreux jeunes surtout pour le speed-sail, mais âgés de plus de 18 ans, car le matériel volumineux nécessite une voiture -donc le permis- sauf pour ceux habitant en bord de mer ou pouvant entreposer leur matériel à proximité.

L'âge va de 12 à 50 ans. La majorité des pratiquants a 25 ans.

Profil de la clientèle potentielle

TOUT AGE. Il y a souvent un a priori sur la difficulté de ce sport.

Evaluation de la clientèle et évolution

L'importance de la clientèle est difficile à estimer dans la mesure où la pratique du char et du speed-sail se fait souvent en dehors des structures fédérales. Pour le speed-sail, il est possible d'estimer le nombre de pratiquant par rapprochement avec le chiffre de la production (bien que parfois le matériel serve à plusieurs personnes). Pour le char à voile, le nombre est encore plus difficile à estimer car de nombreux chars sont de construction amateur.

D'après les constructeurs, le parc de char à voile serait de l'ordre de 3 500 avec une bonne moitié de chars de construction amateur.

Nature de la promotion

Peu de promotion.

Les réseaux de commercialisation

Le seul fabricant en France de speed-sail : NORBLANC à Paris.

Le seul fabricant de char à voile classe III est belge : Ameele à Ostende.

On compte en France trois fabricants de chars à voile de classe V.

De nombreux chars sont de construction amateur.

Evolution et perspectives d'évolution

Les perspectives d'évolution sont très importantes à qui saura créer les structures d'accueil et d'animations utiles. La demande est très forte. Un créneau sportif et touristique à saisir.

Réglementation-Sécurité

Avoir 15 ans minimum et 16 ans pour passer le brevet.
 Se soumettre à une visite médicale annuelle par un médecin agréé.
 S'inscrire dans un aéro-club agréé.

LES COUTS**Les coûts d'assurance-licence**

Licence-jeune (moins de 25 ans) : 400 F
 Licence-adulte : 540 F.

Le coût d'un brevet est de l'ordre de 6 500 F, l'obtention de subventions peut en réduire le coût à 5 000 F.

Budget d'investissement et d'achat du matériel

Il est de 150 F pour l'achat de livres. Le budget d'investissement est celui du club. Rares sont ceux qui achètent leur propre matériel en raison des prix élevés. Le prix d'un planeur monoplace est de l'ordre de 300 000 à 500 000 F, un biplace de 500 000 à 1 000 000 F.

Budget de l'équipement utile

Un parachute : 8 000 F.
 Une remorque de planeur, un avion remorqueur, une radio par planeur et une radio sol.
 Un Fax : 8 000 F.

Le personnel

Un moniteur rémunéré et 3 moniteurs stagiaires bénévoles pour 10 planeurs et 15 stagiaires.

Les saisons

du 15 avril au 30 octobre.

PROMOTION-COMMERCIALISATION**Profil de la clientèle actuelle**

Toutes catégories socio-professionnelles avec cependant davantage de cadres et de jeunes étudiants.

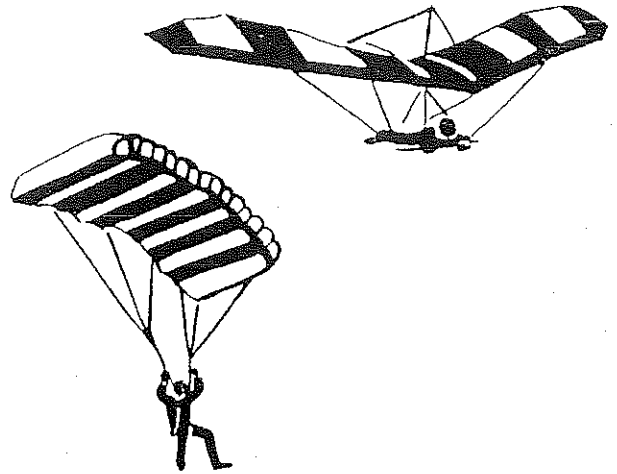
Evaluation de la clientèle et évolution

40 000 planeurs, dans 110 clubs en France, parcourent 1,5 million de km. (voir Doc. 33).

Vol libre : AILE DELTA ET PARAPENTE

Le VOL LIBRE est un sport récent. Ce sport consiste :

- à descendre d'un obstacle à l'aide d'une voile de forme triangulaire ou rectangulaire (vol de pente),
- ou à s'élever en tractant ou en remorquant l'aile ou le parapente pour pouvoir ensuite redescendre en profitant des conditions aérologiques locales (vols tractés ou treuillés).



Ce sport a pu se développer grâce aux matériaux modernes qui ont permis de concevoir des appareils ultra-légers. Il est possible ainsi de faire des vols individuels à des vitesses suffisamment basses pour que le décollage et l'atterrissage se fassent sur les jambes du pilote.

Il existe deux types de matériel :

- * l'AILE DELTA qui se rapprocherait du planeur et dont la forme de l'aile est triangulaire (d'où son nom AILE DELTA),
- * le PARAPENTE qui se rapprocherait du parachutisme. La forme de l'aile est rectangulaire.

Historique

En 1948, Francis ROGALLO, un ingénieur américain, brevetait une AILE DELTA à voilure souple sur une armature triangulaire, à laquelle les énormes moyens scientifiques et financiers de la NASA et de l'US Air-Force ne parvinrent jamais à trouver une quelconque utilité. Il faudra attendre 1960 pour en trouver une. La Fédération Française de Vol Libre (F.F.V.L.) est née en 1974, 500 pilotes y étaient inscrits.

Quant au PARAPENTE, il est né en 1978, dans les alpages de Mieussy, en Haute-Savoie, lorsque deux parachutistes, Jean Claude BETEMPS et André BOHN accomplirent avec succès leur premier décollage au départ d'une montagne, avec un parachute préalablement ouvert.

Caractéristiques et matériel

Issu du parachutisme, le parapente s'en éloigne de plus en plus pour rejoindre l'aile-delta, dont il partage les objectifs, dans la mesure où il augmente la durée de vol, et où les distances parcourues sont les mêmes.

Si ces sports se pratiquent surtout en montagne, on utilise également en bord de mer les ascendances du vent sur les falaises ou les dunes de sable (cf. la liste et la localisation des clubs).

Réglementation-Sécurité

- Réglementation relative à la pratique

Comme tout objet volant, l'aile libre est soumise à la réglementation de la Direction générale de l'aviation civile, ce qui implique le respect des règles suivantes :

- * le pilote doit avoir souscrit à une assurance "responsabilité civile" (les trois fédérations en proposent à leurs adhérents) ;

- * il doit avoir l'autorisation des propriétaires -ou de la commune, s'il s'agit de terrains communaux- pour utiliser leur terrain à l'atterrissage et au décollage.

Le survol des aéroports, terrains militaires et centrales électriques est formellement interdit.

- Réglementation relative à l'implantation d'une école d'Aile Libre

Il n'existe pas de réglementation particulière concernant l'ouverture d'une école de vol libre. Il faut rappeler toutefois que les cadres techniques rémunérés doivent être titulaires du Brevet d'Etat.

La F.F.V.L. organise, dans ses écoles agréées, la formation des pilotes et délivre un Brevet fédéral de vol libre. Elle met en place, avec les constructeurs, un cahier des charges pour la sécurité du matériel.

Actuellement, toutes les écoles de Parapente ont un fonctionnement associatif et sont affiliées à une des trois fédérations sportives gérant l'activité. Les conditions d'affiliation, ainsi que les avantages qui s'y rapportent, sont propres à chaque fédération.

LES COUTS

Budget d'investissement

Exemple : pour une capacité d'accueil de 12 stagiaires :

Matériel technique et pédagogique (156 000 F).

- * voile : 8 000 à 15 000 F pour un Parapente.

- * radio et casque.

- * harnais et sac : 500 à 1 500 F.

Transport : une navette, si l'on ne dispose pas de remontées mécaniques.

Les amortissements

Le matériel technique et pédagogique est amortissable sur trois ans.

Les coûts d'entretien du matériel

Le matériel technique et pédagogique coûte environ 36 000 F/an.

Le personnel

Encadrement : 2 moniteurs + secrétariat.

Les saisons

Peut se pratiquer en toutes saisons.

Evolution et perspectives d'évolution

Une activité qui dispose d'un large potentiel de développement, notamment le long du littoral.

*
* *
*

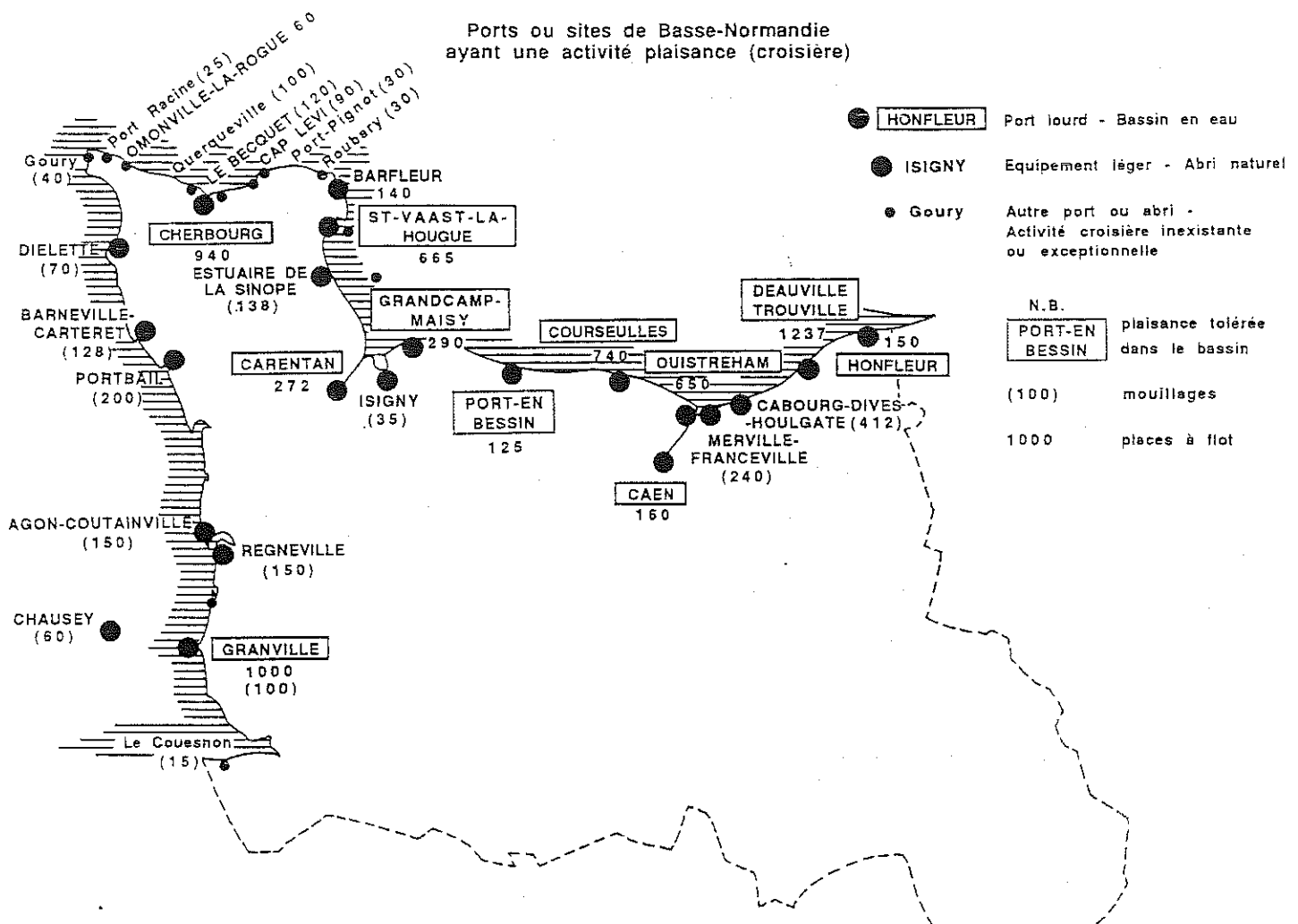
CONCLUSION :

L'association du vent et des autres éléments naturels que sont l'eau, le sable et l'air offre un choix important d'activités.

La Basse-Normandie est une région offrant d'excellentes conditions à la pratique de ces activités.

Remarque : Alors que le département de la Manche dispose de trois fois plus de côtes que le département du Calvados, celui-ci est moins bien doté en capacité d'accueil des bateaux de plaisance.

La mise en service du port de Dives-sur-mer en juin 1991, port de 600 anneaux, ne fait qu'accentuer les contrastes d'équipements des deux départements littoraux bas-normands, portant le nombre d'anneaux-pontons du Calvados à une moyenne de 30, contre 8 pour la Manche.



Doc. 37 : Carte - Localisation et capacité d'accueil des ports en Basse-Normandie

(25 clubs)

		LICENCES			
		Ecole	Jeunes	Adultes	Total
ANH	Association Nautique Hautaise	188	11	47	246
ASSUN	Association Sportive d'Urville-Nacqueville	33	1	24	58
CCC	Croiseurs Côtiers de Carentan	0	14	21	35
CMPB	Club Marine de Plaisance de Barfleur	0	12	22	34
CNC	Club Nautique de Coutainville	0	0	8	8
CNC	Cercle Nautique Cherbourgeois	0	0	69	69
CNCB	Cercle Nautique de Carteret-Barneville	0	0	10	10
CNEMC	Club Nautique des Equipages Marine Cherbourg	0	49	55	104
CNH	Cercle Nautique de la Hougue	217	8	27	252
CNMC	Club Nautique Officiers Marine	0	4	17	21
CNPB	Club Nautique de Port-Bail	567	18	35	620
CNPS	Club Nautique de la Pointe de Saire	0	3	20	23
CNR	Club Nautique Régnévillais	0	0	1	1
CNS	Cercle Nautique de la Sinope	150	0	12	162
CRNG	Centre Régional de Nautisme de Granville	1 093	82	84	1 259
CVJ	Cercle de Voile de Jullouville	0	0	5	5
EVB	Espace Voile de Bréhal	0	0	1	1
EVB	Ecole de Voile de Barfleur	193	0	2	195
EVBC	Ecole de Voile de Barneville-Carteret	0	0	0	0
EVC	Ecole de Voile de Cherbourg	358	56	105	519
YCB	Yacht Club de Carolles	0	0	5	5
YCC	Yacht Club de Cherbourg	0	5	160	165
YCD	Yacht Club de Diélette	69	1	10	80
YCG	Yacht Club de Granville	0	5	151	156
YCOR	Yacht Club d'Omonville la Rogue	60	0	28	88
		2 928	269	919	4 116

Doc. 38b : Tableau - Clubs littoraux affiliés de la Manche à F.F.V.
par ordre alphabétique

Source : Annuaire officiel 1990-1991 de la Ligue de Basse-Normandie F.F.V.

/...

MANCHE	Licenciés	Activités
UTAH Club (Sainte-Marie-du-Mont)	12 (propriétaires)	Char à voile
ACCH (Vauville)	14	Char à voile
ASVV (Association Sportive Vent et Voile) Barneville-Carteret	23	Speed-sail
LA RAFALE (Donville-les-Bains)	10	Char à voile
ASSUN (Association Sportive Speed-sail) Urville-Nacqueville	80	Speed-sail
LES MANCHOTS (Bretteville-sur-Ay)	25	21 chars + 4 speed
Club de LINDBERG (Saint-Lô d'Ourville)	nc	nc

Doc. 40b : Tableau - Clubs de chars à voile et de speed-sail
dans la MANCHE

Analyse

Huit clubs de chars à voile et de speed-sail proposent leur activité en Basse-Normandie, trois dans le calvados et cinq dans la Manche.

Il est à noter :

- le faible nombre de licenciés char à voile par rapport au nombre de licenciés voile et aux possibilités du littoral bas-normand,
- le déséquilibre en nombre des licenciés char à voile (40) dans le Calvados par rapport à celui de la Manche (164).

Parmi les clubs de char à voile - speed-sail, certains sont de création très récente comme celui des Manchots à Bretteville-sur-Ay (novembre 1990). D'autres pourraient disparaître si des bonnes volontés ne viennent pas renforcer l'équipe de bénévoles existante. Préparer les compétitions, organiser et encadrer des stages demandent temps et argent et dans certains clubs comme celui de l'ASSUN par exemple, malgré son local et son dynamisme, les volontés s'essouffent....

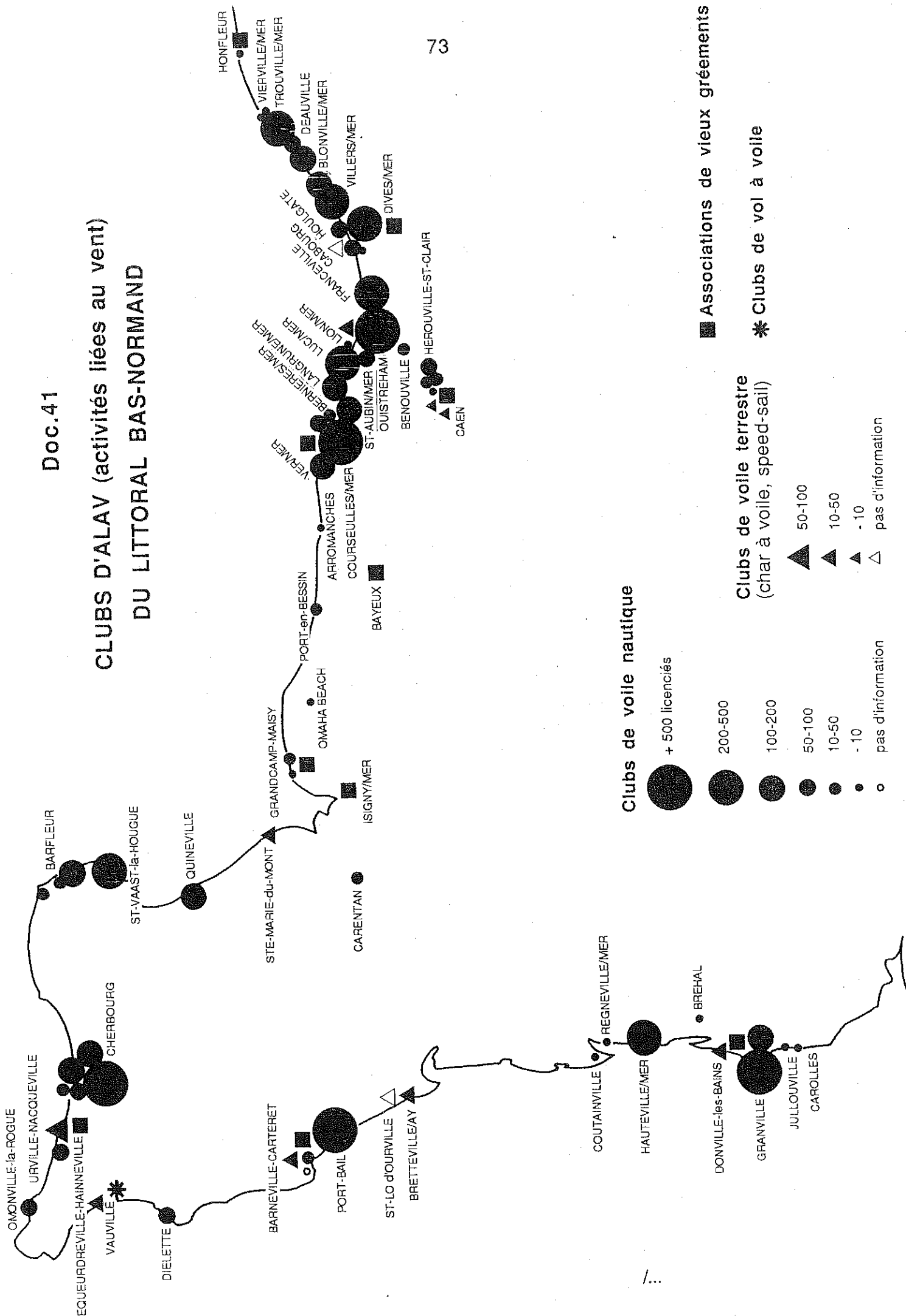
D'autres enfin sont en "sommeil" comme celui de la RAFALE à Donville par manque de local ou dans l'expectative en attendant la nomination d'un nouveau président comme à L'ASVV.

- les clubs de voile aérienne

le vol à voile

Le vol à voile en Basse-Normandie se pratique sur quatre aérodromes : celui de Falaise (Calvados), d'Alençon (Orne), de Lessay (Manche) et un seul sur le littoral, celui de Vauville sur la côte ouest du Cotentin (Manche).

CLUBS D'ALAV (activités liées au vent) DU LITTORAL BAS-NORMAND



b- Et pourtant une FORTE DEMANDE associée à des conditions exceptionnelles

*** Les licenciés bas-normands**

	Licenciés 1983	Hommes %	Femmes %	Licenciés 1990	Hommes %	Femmes %
Voile	4 283	78	22	10 020	66	34
Char à voile	105	83	17	154	<i>nc</i>	<i>nc</i>
Vol à voile	89	61	39	194	95	5
Vol libre	111	60	40	95	93	7

Doc.42a : Tableau - Les licenciés d'ALAV bas-normands en 1983 et 1990.

	Evolution 83-90	Evolution 83-90 %	Evolution hommes %	Evolution femmes %	Part de la B-N en 1983	Part de la B-N en 1990
Voile	+ 5 737	134	99	257	4,51	5,73
Char à voile	+ 49	47	<i>nc</i>	<i>nc</i>	17,70	5,33
Vol à voile	+ 105	118	243	- 74	0,99	0,86
Vol libre	- 16	- 14	31	- 84	<i>nc</i>	<i>nc</i>

Doc.42b : Tableau - Evolution des licenciés d'ALAV en 1983 et 1990
en Basse-Normandie et en France

Sources : Comité Economique et Social de Basse-Normandie

Le nombre de pratiquants effectifs d'ALAV terrestre et nautique est difficile à cerner dans la mesure où la licence n'est obligatoire que pour faire des compétitions. Nombreux sont ceux qui font de ces activités un loisir et ne se rattachent pas à un club ou pratiquent cette activité au sein du club du comité d'entreprise de leur établissement, dans le cadre de séjours de vacances ou dans le cadre d'activités scolaires ou universitaires. Un moyen pour approcher le nombre de pratiquant aurait consisté à s'en remettre au chiffre du commerce, mais celui-ci, à moins de contacter tous les vendeurs locaux, est un chiffre national. Même le chiffre du commerce local n'est pas nécessairement significatif dans la mesure où des revendeurs de matériel comptent dans leur clientèle des pratiquants d'autres régions et inversement.

c- Comment expliquer ce paradoxe ?

* Ces activités sportives et de loisirs liées au vent sont toutes liées au **tissu associatif**. Et si, bien souvent, les personnes qui dirigent ces associations ne sont pas regardantes de leur temps et font preuve, le plus souvent, d'enthousiasme et de dynamisme, il est à regretter que le manque de moyens financiers et techniques, d'aides aux conseils, parfois aussi l'insuffisance de compétences, par carence de formation, perturbent le plein éclatement de ces activités dans une région où pourtant toutes les conditions naturelles sont réunies. L'extrême difficulté, dans certains cas, pour obtenir les informations utiles sur ces activités sont significatives. Soit que les demandes ne sont pas compatibles avec le temps disponible des responsables bénévoles, soit que leurs moyens de collecte d'information sont insuffisants pour y répondre.

Mais comment, pour une personne bénévole, être à la fois : compétente sur le plan technique, bon gestionnaire, et suffisamment disponible ?

Ce manque de formation, le Comité Régional Olympique et Sportif (C.R.O.S.) et les Comités Départementaux Olympiques et Sportifs (C.D.O.S.) tentent d'y remédier en proposant aux responsables de ces associations des journées et des cycles de formation : de gestion, communication, sponsoring....

Le système associatif apporte diversement une réponse à la demande de pratique des ALAV. Parmi les ALAV, la voile nautique est la mieux structurée, le dynamisme des responsables et l'assiduité des pratiquants, font de cette activité une des activités la mieux représentée dans notre région. Elle se situe au 4ème rang des sports (de fédérations olympiques) pratiqués en Basse-Normandie en 1989 (6ème rang en 1983) et au 7ème rang en France en 1989 (le 11ème en 1983).

Il n'en est pas de même de la voile terrestre. Alors que cette activité est plus accessible à tous, elle stagne à l'exception du micro-char ou speed-sail. L'absence de dynamisme ou de motivation des responsables et/ou des pratiquants n'en serait-il pas une cause ? Le char à voile est un sport individuel et l'on ne retrouve pas au sein de la F.F.C.V la politique d'"école" de la F.F.V. Les licenciés sont avant tout des propriétaires de char à voile qui pratiquent à titre individuel en compétition ou loisir.

Bien des associations sportives, si elles n'avaient pas recours au bénévolat, seraient destinées à disparaître : les subventions locales ou les prix modiques pratiqués n'y suffiraient pas. (Exemple de prix modique pratiqué par l'ASSUN d'Urville-Naqueville : 85 F par an pour l'utilisation d'un speed-sail). Grâce à cette pratique, un nombre important de sportifs, de tous âges, de tous milieux peuvent ainsi pratiquer leur activité. Pour les activités qui nous intéressent, des démarches ont été entreprises conjointement par des écoles de voile et des municipalités pour intéresser un large public de jeunes en proposant des stages de voile à des classes du primaire.

tout particulièrement pour les activités sportives et de loisirs liées au vent. Il faut être à même de proposer des activités pour tous les membres de la famille, quels que soient leur âge, leur degré de sportivité, les conditions de vent et faire en sorte que le site soit convivial (cf. projet proposé du "WINDCENTER").

L'organisation actuelle des activités sportives et de loisirs en milieu littoral limite donc le développement des activités liées au vent.

Pourquoi ne pas retenir le principe d'organisation et d'exploitation des activités sportives et de loisirs du milieu montagnard ? Ne pourrait-on pas envisager le développement des ALAV sur les mêmes bases que le ski ?

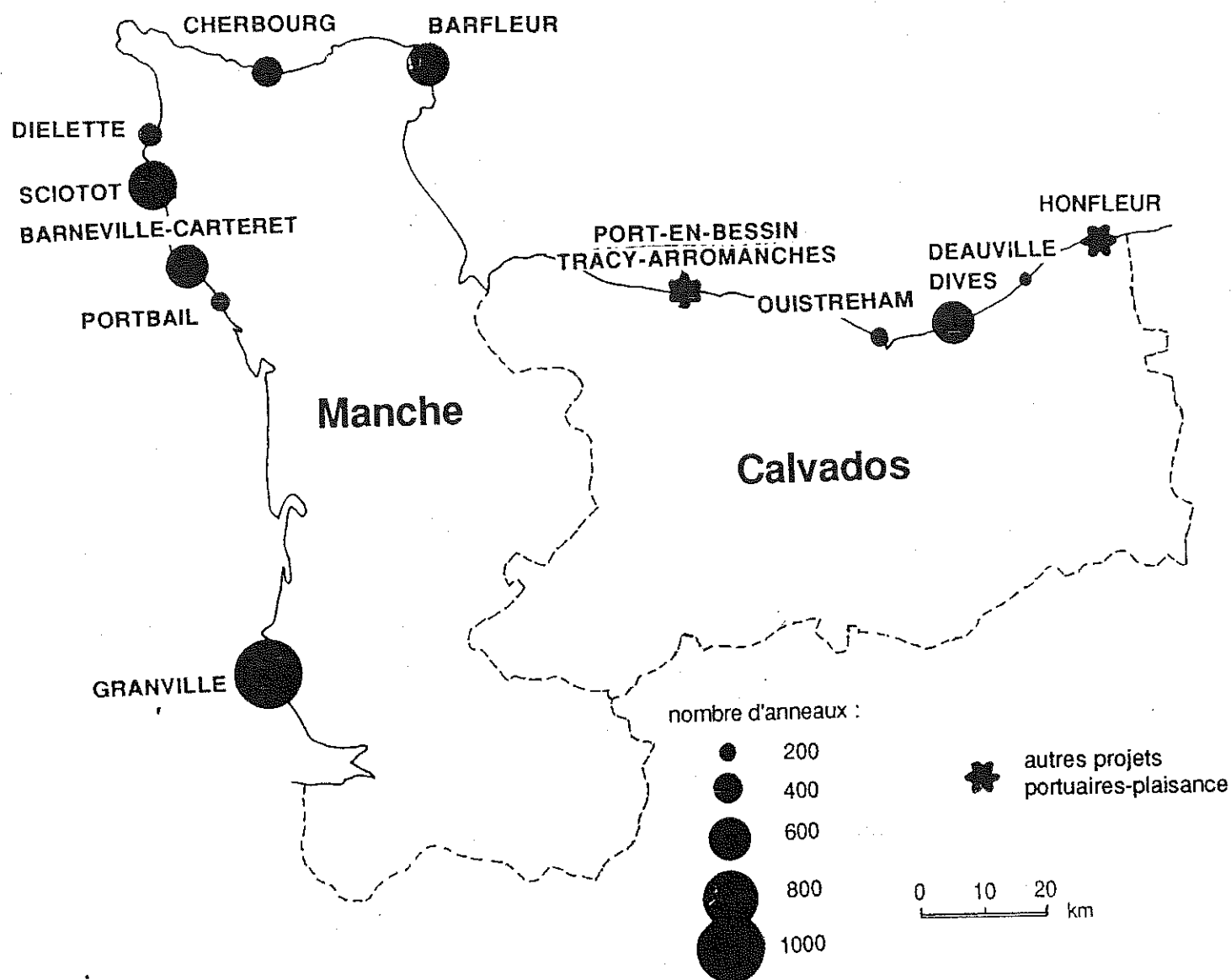
Pour M. GRAVIER, du Département Développement à la F.F.V., Fédération Française de Voile, **"il faut davantage de professionnalisme et gérer les centres nautiques comme de véritables entreprises"**.

**II - Avec le VENT : DEVELOPPER et PROMOUVOIR
DEVELOPPER des FORMES de TOURISME
déjà EXISTANTES et PROMOUVOIR
de NOUVELLES FORMES de TOURISME**

A- Les MOYENS à mettre en oeuvre : Aménager et développer des installations nécessaires aux ALAV et plus généralement au tourisme

1- Les PROJETS en cours

a- Extensions et créations de nouveaux PORTS



Doc. 43 : Carte - Localisation des projets portuaires-plaisance en Basse-Normandie (constructions ou extensions)

- l'autre se situe sur le domaine appartenant actuellement à la marine.

Le coût de l'opération, qui devrait débuter en fin d'année 1991 et durer un an, s'élèvera à 34,3 millions de francs. La ville en empruntera la moitié (17,55 millions), le FEDER octroie une subvention de 5,75 millions et la C.U.C (Communauté Urbaine de Cherbourg) investit 1 million. Le montage financier inclut en outre une participation de 10 millions de francs des collectivités régionale et départementale pour boucler le budget.

GRANVILLE (Manche)

Quatre projets sur une vingtaine de scénarios sont avancés pour doubler la capacité du port de Granville. Il deviendrait alors, grâce à ses 2 000 anneaux, un des trois grands ports de France après Marseille (3 600) et La Rochelle (3 000).

Ces projets se proposent :

- soit de transformer le bassin du commerce, mais cette solution s'avère peu pratique,
- soit d'utiliser l'avant-port, solution délicate,
- soit de prolonger l'actuel port de plaisance, mais cela compromettrait l'existence du bassin d'évolution du CNRG (Centre Nautique Régional de Granville),
- soit de construire ce nouveau port en vive-eau.

La Sogreah, bureau d'étude grenoblois, a étudié les différentes possibilités. Le projet qui semble le mieux répondre serait situé à l'Ouest du port existant et mitoyen avec celui-ci, sous la pointe du Roc. Une sorte de compromis entre les différentes solutions possibles et qui offre les meilleures conditions d'utilisation : pratiquement permanente en période de morte-eau, correcte en vive-eau.

Ce projet d'extension portuaire concerne la plaisance, mais aussi la pêche et le trafic passagers. Il n'y a pas actuellement de projets immobiliers-logements en cours. Les autres projets concernant des activités économiques restent à préciser. Des activités commerciales liées au nautisme et un centre technique de réparation et d'entretien des bateaux de pêche et de plaisance (activités complémentaires qui permettraient une meilleure utilisation des services, étalée dans le temps) sont envisagées.

Etat actuel du projet :

Seule la première phase du projet est faite, à savoir l'étude technique par le bureau grenoblois. L'étude d'impact sur miniaturisation et l'établissement du plan de financement sont à réaliser, ce qui laisse un délai minimum de trois ans avant les débuts des travaux.

Ce projet serait bien relancé avec la signature de la convention d'études préalables. (Presse de la Manche des 30.01.91 et 31.04.91).

Le bassin prévu serait un bassin classique, de conception moins ambitieuse qu'elle ne fût. Le futur port pourrait ressembler aux autres ports de la région, celui de Saint-Vaast-la-Hougue, par exemple. Le mode d'accès n'est pas encore arrêté : double porte qui permettrait un accès très prolongé ou simple porte à flot.

PORTBAIL (Manche)

Depuis plusieurs décennies, des ébauches de projets plus ou moins sérieux, se proposaient d'aménager le havre de Portbail. Or Portbail vient de présenter un dossier séduisant : la mise en eau de son havre grâce à un ouvrage de retenue permettant de développer l'accueil maritime. Un avant-projet, proposé par le bureau grenoblois Act-Ouest, envisage la réalisation de 200 places, en créant cette retenue d'eau. Un espace de 7 à 8 ha d'herbu recouvert par les grandes marées pourrait être mis en eau grâce à la construction d'une digue-barrage d'une centaine de mètres avec une porte écluse. Ce projet évalué dans un premier temps entre 65 et 80 millions de francs aurait pour but de valoriser les atouts de cette commune de la Côte des Isles, et de rapprocher le potentiel anglo-normand. Le souci de l'équipe municipale est de créer un plan d'eau protégé qui s'intègre dans l'environnement en le préservant. Les bateaux devraient accoster aux abords du bourg grâce à des quais (existants par le passé). Ainsi l'activité serait au coeur de la cité.

Pour rentabiliser le coût, il est probable que des capitaux privés soient sollicités. L'idée de créer un village style pêcheur n'est pas écartée, en formule surtout accueil-location.

Outre les aspects économiques et attractifs, cela pourrait être un moyen de sauver un site qui s'envase irrémédiablement.

Le report au prochain exercice d'une subvention départementale reconduit le projet d'autant.

BARNEVILLE-CARTERET (Manche)

Les études sur la création d'un port de plaisance à Barneville ont bénéficié du soutien du Syndicat Mixte de l'AGC (Après Grand Chantier) qui a su débloquent des fonds européens pour le financement de l'étude. Cette démarche peut laisser supposer une évolution favorable dans le projet de construction de ce port d'autant que le Conseil Général de la Manche avait retenu cette commune dans son programme d'équipements en ports du littoral manchois. Barneville-Carteret bénéficie d'un site privilégié, face aux Iles anglo-normandes situées à 28 km, et dispose d'un port de pêche important, le troisième du département, ayant une bonne pratique des liaisons commerciales avec ces îles.

concurrencer le projet de Barneville-Carteret qui a la priorité du Conseil Général, ce projet se veut complémentaire de ce dernier. Le district se prépare : le partenaire privé est retenu, le P.O.S de Tréauville, commune d'accueil d'une grande part du port, est en cours de révision, les pêcheurs, riverains, écologistes ont été consultés.

Contrairement aux projets précédents, le port ne serait pas implanté à l'intérieur des terres mais sur le littoral. Une digue serait construite dans la partie nord-est, dans le prolongement de la petite jetée actuelle, pour abriter 350 bateaux. L'ensemble serait fermé par une écluse. Au nord du port de plaisance serait implantée une gare maritime pour les navettes vers les îles. L'idée de creuser un plan d'eau à l'embouchure de la vallée de la Diélette est maintenue ; il serait bordé d'un complexe immobilier de 10 ha pouvant accueillir 250 logements pieds dans l'eau. Ce projet est en cours, mais des objections furent avancées comme quoi le projet n'offrait pas de marnage suffisant pour jouer un rôle d'accueil efficace. L'accessibilité se devra d'être de 24 h sur 24 pour être attractif auprès des anglais. Un financement aussi lourd se devra de trouver une rentabilité et une fiabilité à toute épreuve.

SCIOTOT (Manche)

Un projet de port de plaisance géant en eau profonde pouvant accueillir 700 bateaux a vu le jour dans ce site qui exige d'énormes protections et où tout est à faire. Ce projet serait quatre fois plus cher que celui de Diélette. En ce sens, ce "vaste projet d'aménagement touristique" est perçu "comme un peu délirant".

GEFFOSSES (Manche)

Il est envisagé de construire un port de plaisance entre le Havre de Regnéville et Saint-Germain-sur-Ay.

*** sur le littoral du département du CALVADOS**

DIVES-sur-MER (Calvados)

Réalisé sur le site de l'usine Tréfinmétaux qui a fermé ses portes en 1986, sur 25 ha bordant l'estuaire de la Dives, "Port Guillaume, le nouveau port de Dives est opérationnel depuis juin 1991. Conçu par la Sogea, qui en a obtenu la concession pour quarante ans, il a été réalisé sur le concept "d'un port dans la ville".

Port-Guillaume, qui a coûté 110 millions de francs, se veut résolument moderne. Il s'est doté d'un système de surveillance vidéo de cinq caméras fonctionnant 24 heures sur 24. Port à flot de 600 anneaux avec porte, dont 220 places sont déjà réservées, il offre un tirant d'eau de 2,50 m et sera

OUISTREHAM (Calvados)

Un projet de création d'un port de plaisance est à l'étude au Nord (face à la gare maritime, mais dans la baie de Salenelles) s'inscrivant dans le cadre d'un aménagement global de la pointe du Siège.

Ce bassin à flot d'attente avec seuil, de 150 places, permettrait de réduire les contraintes engendrées par le sas : contraintes horaires, de temps et d'encombrement des écluses.

LANGRUNE-sur-MER (Calvados)

Projet de port de plaisance avec immobilier par Marceau Immobilier, à la limite de Langrune et de Luc-sur-Mer, sur le ruisseau "la Capricieuse". De gros problèmes techniques sont prévisibles.

- par l'activité maritime :

Certaines peintures antisalissures à base de Cu_2O et de TBT qui agissent par leur toxicité sur les organismes fixés (algues, mollusques, crustacés). Tant qu'il n'y aura pas une harmonisation de la réglementation de ces productions à l'échelle européenne, les risques demeureront.

- par les activités dérivées :

La création d'un port s'accompagne d'un développement de l'urbanisme (hôtellerie, commerces...) et peut induire une activité permanente (réparation navale, artisanat pour la plaisance). Certaines de ces activités peuvent être très polluantes.

Il existe différents moyens de prévoir les modifications induites par la création d'un port, soit par méthode analogique par extrapolation de cas similaires, soit par simulation sur modèles réduits ou à partir de modèles numériques par traitement informatique de paramètres enregistrés.

La décision de construire un port est une décision grave, la construction d'un port consomme irréversiblement du littoral, engage l'avenir et nécessite des capitaux importants. Dans tous les cas, il s'agit d'un compromis entre le développement économique et la préservation de l'environnement. Il convient donc de ne pas économiser les études : plus on intègre de données et de disciplines au départ, plus on réduit les risques à l'arrivée.

- Les effets financiers et économiques

Les ports représentent une charge lourde pour les collectivités locales, elles ont pris conscience des problèmes qui se posent lors du montage et du financement des nouveaux investissements d'autant qu'un port n'est pas assuré de rentabilité financière (trop d'exemples le prouve).

Dans une étude réalisée pour le compte du Ministère du Tourisme, ACT, un bureau d'étude spécialisé dans le développement économique local, estime que la moitié des ports de plaisance n'atteint pas l'équilibre financier et que 20 % connaissent une situation difficile. Et, selon la Caisse des Dépôts, 75 % des ports ne peuvent plus aujourd'hui, avec leurs recettes d'exploitation, financer les grosses réparations.

"Un port devient un investissement lourd ; il doit être **intégré dans une stratégie commerciale globale**" explique Philippe DUCHENE, d'ACT et confirmé par le responsable des ports de plaisance en France, au Ministère du Tourisme.

Les effets financiers positifs existent aussi : le "débarquement" régulier d'une clientèle sportive et parfois fortunée vient gonfler le chiffre d'affaires des commerçants et par là même les recettes fiscales de la commune.

- le nombre d'anneaux dans chacun des ports et l'actualisation des projets en cours,
- le nombre de lits en hôtel, gîtes, camping, etc....

Ce centre d'information donnerait des outils de réflexion aussi bien aux professionnels du tourisme, éventuellement aux particuliers, qu'aux collectivités locales soucieuses ou de préserver leur commune de toutes formes d'agressions (par la mer, la pollution...) ou d'élaborer des projets intégrés dans une politique régionale. Cela permettrait une meilleure utilisation des subventions, assurerait une meilleure chance de réussite économique en limitant les risques pernicioeux de la concurrence et offrirait ainsi à l'extérieur une image régionale cohérente ayant donc plus d'impact.

EN RESUME

LE TRAVAIL DE CET OBSERVATOIRE CONSISTERAIT A :

- 1- Etablir un contact avec toutes les personnes intéressées par le développement de sa commune, son département, sa région et détentrice soit d'informations, soit jouant un rôle dans le développement local : Collectivités Locales (ex. : SMEL, CDT), DDA, DDE, CCI....
- 2- Collecter, trier, analyser les données statistiques.
- 3- Proposer et /ou donner son avis en cas de consultations.
- 4- Etre un centre d'informations :
 - pour les collectivités locales,
 - les professionnels économiques et associations d'usagers,
 - les particuliers.

L'INTERET de cet observatoire :

- serait celui d'être un INTERLOCUTEUR UNIQUE et ACTIF pour tous ceux qui ont un intérêt sur le milieu littoral ;
- serait de mener une POLITIQUE GLOBALE D'AMENAGEMENT dans un souci d'équilibre et d'harmonie et assurerait une meilleure INTEGRATION des projets.

LE PROFIL de compétences :

- une connaissance du milieu physique, une formation de biogéographe,
- un cartographe ayant des connaissances élémentaires en informatique,
- une formation d'aménageur en développement local et des connaissances sur l'administration locale.

Où pourrait se SITUER CET OBSERVATOIRE ?

- au Conseil Régional pour les raisons précédemment évoquées et dans la mesure où cet observatoire serait d'utilités régionale et collective s'inscrivant parfaitement dans le cadre des attributions régionales.

Ouistreham offre, notamment, aux vacanciers deux produits :

- le "**visa voile**", soit six jours de voile-passion (avec accueil et hébergement). La voile peut se pratiquer à tous niveaux, tout comme la planche à voile ;
- la "**formule station**", soit six jours d'activités à la carte : char à voile, speed-sail, équitation, swin-golf, découverte de la nature, etc... avec hébergement comme pour le "visa voile".

Ouistreham projette de créer une **MAISON DE LA VOILE**

Dans le cadre d'un aménagement global de la Pointe du Siège qui comprend notamment la création d'un bassin de plaisance, une maison de la voile doit être construite. Elle regrouperait l'école de voile, un centre d'entraînement de haut niveau, les structures d'accueil de la Station-voile et un centre d'hébergement (classes de mer, stages sportifs).

Ce projet est d'initiative communale, l'élargissement à toutes les associations présentant un caractère de loisir est indispensable au développement local.

* **Les BASES de LOISIRS**

- à TOURLAVILLE

Une base nautique vient d'être construite à proximité d'Intechmer, à Tourlaville. La voile (optimists et planches à voile) n'est qu'une des activités. Ce centre propose un hébergement et de la restauration. La gestion de ce centre est confiée à la Fédération des Oeuvres Laïques. Le coût s'est élevé à 9 millions de francs, dont 70 % furent pris en charge par le Conseil Général.

Sur ce site, d'autres activités viendront s'y greffer (jeux de l'esprit, centre de remise en forme, thalasso, hôtel...), mais qui ne sont pas des activités liées au vent.

- à AGON-COUTAINVILLE

La pratique de la voile est une des principales activités d'une station balnéaire comme Agon-Coutainville, et c'est la raison pour laquelle un Club Nautique s'y est créé voilà 60 ans. Depuis, une école de voile fut créée. Mais des handicaps liés à l'emplacement et aux contraintes dues aux marées et à l'état de la mer perturbent le développement de cette activité. Ces handicaps seraient levés par la création d'un plan d'eau proche du centre de la station, accessible à tout moment de la journée et toute l'année.

Ce projet préconise l'aménagement du Havre de Blainville dans sa partie sud (territoires d'Agon-Coutainville et de Blainville) sur une superficie de 18 hectares, de façon à y constituer une surface navigable pour dériveurs et

Il suffit de se référer à la fréquentation des grands rassemblements comme celui des "voiles de la Liberté" à Rouen pour fêter le bicentenaire de la Révolution, ou ceux de Douarnenez, ou celui de Cherbourg en 1989, en juillet 1991, ou même à plus petite échelle à Saint-Vaast-la-Hougue en 1988, pour prendre la mesure de l'intérêt qu'offre ce spectacle de bateaux traditionnels, "toutes voiles dehors"....

Certains de ces rassemblements attirent au-delà des frontières et même des ressortissants de pays terriens, enclavés au coeur des montagnes comme la Suisse. Certains de ces touristes ont été amenés à connaître et à fréquenter Douarnenez et la Bretagne grâce à cet événement.

Comme il est dit dans un journal spécialisé, en conclusion d'un article sur le retour de la tradition maritime, **"faire revivre les bateaux et les rendre à la mer est une oeuvre d'utilité publique. A chaque rendez-vous, les Français ne s'y trompent pas et la marine en bois fait recette. Le mieux que l'on puisse souhaiter à tous ces fiers galions est de connaître le même succès que la bisquine de Granville"** (Revue Bateaux mai 1991).

Un projet en trois volets vient d'être proposé à la municipalité de Cherbourg. Il porte sur : un **port** existant déjà qui serait consacré aux vieux gréements, une **activité** et une **animation**.

- un port

Si 150 vaquelottes représentent un patrimoine important et même exceptionnel, elles passent souvent inaperçues tant elles sont dispersées. D'où l'idée de les regrouper dans un seul site pour que l'effet soit plus sensible.

Il faudrait un site en plein centre-ville. Aussi le spectacle de ces vaquelottes évoluant à la voile ou à l'aviron aurait un charme indéniable et constituerait un élément attractif du port.

- une activité

A ce projet soumis à la mairie de Cherbourg, y est adjointe l'idée d'y créer une activité de restauration et de réparation de ces bateaux en maintenant l'outillage et les techniques traditionnelles. Le matériel de menuiserie charpente marine serait conservé dans un abri, lui-même de construction traditionnelle, intégré dans le site. Cet ensemble constituerait un lieu vivant et culturel, très attractif pour qui aime à flâner sur les ports.

Il était fascinant de regarder la construction de la bisquine de Cancale : les anciens donnaient leur avis, les enfants étaient très admiratifs de l'adresse des charpentiers.... Un atelier est un endroit privilégié pour établir des contacts soit avec les anciens, soit avec les jeunes. Cela constitue un but de

2- Un projet touristique innovant. Une activité sportive et de loisirs "clef en main". Création de l'EUROPEEN WINDCENTER sur la Côte Ouest du Cotentin (Concepteur et promoteur : Christian LESAGE)

Il y a encore une cinquantaine d'années la neige en montagne était synonyme d'isolement, de ralentissement des activités agricoles et industrielles. Ce phénomène climatique avait des effets néfastes sur l'économie de la région.

Depuis les années 70, la pratique du ski a explosé par le biais d'un sport. La neige est devenue l'or blanc. Le renversement de tendance d'un handicap climatique en un atout économique peut-il s'appliquer totalement ou partiellement à d'autres cas ?

Le concept du WINDCENTER est né de cette réflexion : Le vent qui a un impact négatif sur le développement touristique de notre région ne peut-il pas devenir un élément valorisant et déboucher sur un produit touristique innovant ? Ce produit est la combinaison d'activités sportives et de loisirs liées au vent et organisées dans un même centre. De plus, le caractère écologique de ces sports s'inscrit parfaitement dans le cadre authentique du site. La conception de ce centre respecte les préoccupations gouvernementales actuelles : celles de trouver un équilibre entre la protection de l'environnement, la mise en valeur économique du littoral et son aménagement.

La côte Ouest du département de la Manche a des atouts particuliers : le régime et l'orientation des vents, ainsi que la qualité des plages (cf. la partie I de l'étude). Ce sont là des conditions singulièrement adaptées à la pratique d'activités sportives ou de loisirs liées au vent.

A l'instar du ski, il faut que les pratiquants puissent exercer une activité quelles que soient les conditions météorologiques. La combinaison des deux milieux, terrestre et aérien, permet d'évoluer dans un large spectre de conditions de vent allant de la force 0 à la force 8, voire plus pour des sportifs performants (cf. tableau des Seuils, doc.21). Les conditions climatiques très tempérées de la côte Ouest du Cotentin placent cette région en période hivernale dans la même situation que la côte méditerranéenne. De ce fait, on peut envisager de pratiquer l'activité toute l'année.

a- Le PRODUIT

Des activités sportives ou de loisirs liées au vent regroupées dans un même centre et proposées "clef en main"

La nouveauté du produit proposé réside dans le fait que l'activité sportive ou de loisir liée à la condition météorologique naturelle "VENT" doit être négociable toute l'année.

Actuellement, à notre connaissance, il n'existe aucun centre regroupant les activités proposées ci-après.

/...

En organisant l'activité de manière à réduire les temps de préparation au bénéfice du temps de pratique, ceci permet de vendre l'activité "clef en main". En effet, tel que ce sport est pratiqué actuellement, le temps de mise en oeuvre du matériel (montage - démontage) représente environ 30 % de la durée de l'activité. Avec des moyens adaptés, on peut réduire à zéro ce temps de préparation. Cela constitue donc un "plus" sur les activités nautiques.

Par expérience, dans l'approche des sports liés au vent, le fait de rester sur terre rassure considérablement le pratiquant. Evoluer dans le milieu terrien est plus sécurisant que le milieu nautique qui, lui, apparaît plus hostile à l'homme.

Ce domaine sécurisant favorise l'acquisition rapide d'un bon niveau de pratique permettant d'accéder à des sensations fortes. Par ailleurs, il facilite l'apprentissage du nautisme.

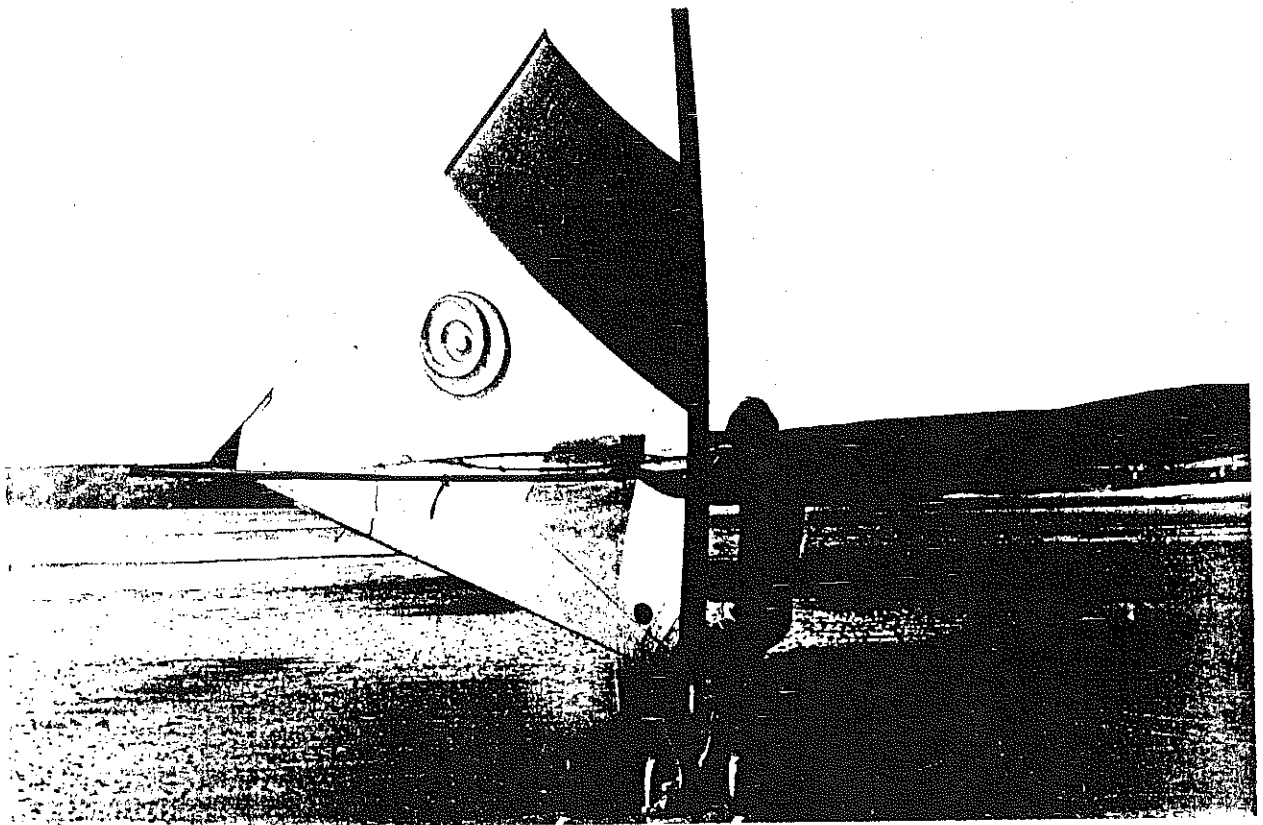


Photo. 2 : Le speed-sail

* Les activités aériennes liées au vent (photos 4 et 5)

Les PARAPENTES :

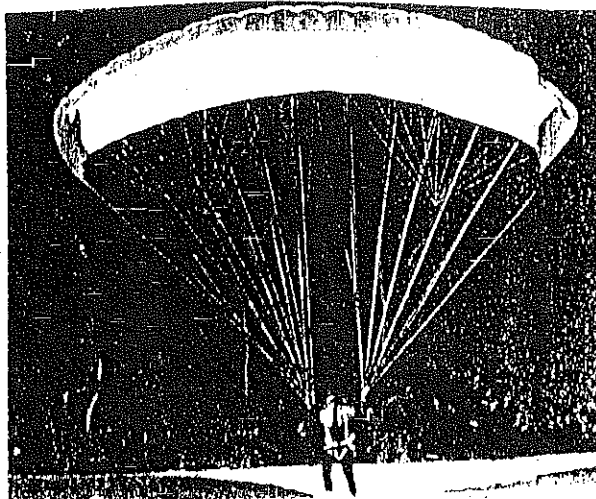


Photo. 4 : parapente libre et à point fixe

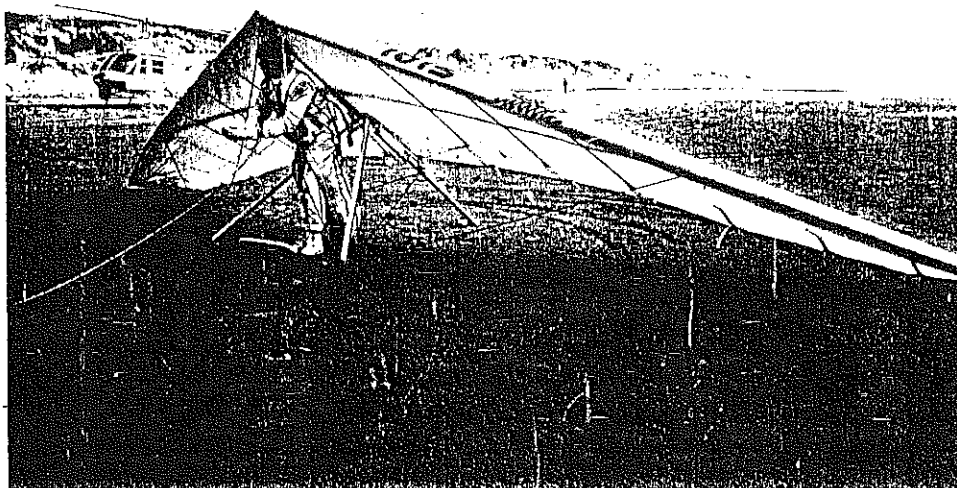


Photo. 5 : aile delta

Les sites dunaires de la côte Ouest de la Manche permettraient la pratique d'activités aériennes d'école et bénéficient de la proximité de sites existants très favorables qui pourraient devenir des hauts-lieux de la voile aérienne.

* L'infrastructure

Pour l'activité sportive

Pour atteindre les objectifs liés au produit, il est indispensable que l'infrastructure soit :

- parfaitement intégrée dans le site
- en bordure de la plage.

Pour l'accueil et l'hébergement

Il est envisagé de proposer une structure d'accueil hôtelière adaptée et des services annexes : relaxation, ressourçage... Ce WINDCENTER peut devenir un centre de remise en forme "participatif", contrairement à la thalassothérapie qui propose une remise en forme assistée.

* La gestion

En cours d'étude.

Remarque : De toute évidence, les contacts pris, auprès d'un certain nombre de personnes à différents échelons de la structure associative, mettent à l'évidence une prise de conscience d'une nécessaire évolution de la pratique sportive. Mais tant que les Fédérations n'ont pas trouvé les consensus indispensables à leur regroupement, les activités du centre doivent se développer en dehors de celles-ci.

* Le site

Celui-ci est déjà prévu sur la côte Ouest du Cotentin. Le choix du site est déterminé par les atouts exceptionnels de plage-sable-vent pour la pratique de ces activités.

b- Atouts de ce projet et conditions de réussite

Le projet de WINDCENTER s'inscrit parfaitement dans l'évolution des pratiques touristiques de la clientèle actuelle et de ses préoccupations.

Les statistiques montrent qu'aujourd'hui les séjours touristiques sont à la fois de plus courte durée et plus actifs. Or ce centre se propose d'offrir des forfaits semaine et week-end, et des activités sportives, intensives ou de loisirs. Les touristes semblent s'orienter vers des activités et des sites plus authentiques.

meilleures conditions de pratique des ALAV. La demande existe, elle émane de particuliers, de comités d'entreprises, de nombreuses associations (et en particulier d'associations ayant en charge des handicapés ou gérant la réinsertion sociale). Comme quoi ces activités vont au-delà d'un banal loisir mais sont perçues comme une thérapie physique, morale, sociale....

Une enquête de 46 questions, réalisée par des étudiants de l'IUT "techniques de commercialisation" de Caen, auprès de 1 044 personnes réparties le long du littoral bas-normand, a été menée pour cerner au plus près cette demande (cf. ANNEXES VIII, IX, X et XI).

Cette enquête permet :

- d'avoir une idée de l'attrait exercé par ce projet de WINDCENTER
- de dresser le profil des personnes susceptibles d'être intéressées par un tel centre
- de connaître les souhaits de cette clientèle potentielle concernant les **équipements et les animations du WINDCENTER.**

*** Le WINDCENTER correspond-il à une demande ?**

La question suivante fut posée à 1 044 personnes prêtes à pratiquer des ALAV :

S'il existait dans la région (sur la côte ouest du département de la Manche par exemple) un centre vous permettant de vous initier ou de pratiquer individuellement le char à voile, le speed-sail, le parapente... avec ou sans encadrement et proposant éventuellement d'autres activités : pensez-vous que vous le fréquenteriez ?

	Pensez-vous que vous fréquenteriez ce centre ?	
	Nombre observé	Fréquence
Oui	400	38 %
Peut-être	369	35 %
Non	275	26 %
Total observé	1 044	100 %

Doc. 44 : Tableau - L'intention de fréquenter le WINDCENTER

Cette première réponse est significative : trois personnes sur quatre seraient susceptibles de le fréquenter.

Et parmi les personnes non intéressées, 41 % pensent qu'un membre de leur famille le fréquenterait et 21 % peut-être. Il n'y a donc que 72 personnes sur 1 044 (soit 10 %) qui ne sont pas intéressées pour eux ou leur famille et 33 (soit 3 %) qui ne savent pas (voir Doc. 45).

La faible demande en semaine peut provenir du nombre restreint de retraités ou d'inactifs interrogés.

En semaine, ce centre serait ouvert aux comités d'entreprise ou à des groupes du troisième âge.

Ce centre viserait à faire une promotion :

- auprès du 3ème âge : ces activités s'y prêtent dans la mesure où il est possible de pratiquer les ALAV à tout âge en adaptant le matériel ;

- auprès des comités d'entreprises : les ALAV, proposées dans le cadre d'un séminaire, assurent une "décompression" utile et ne peuvent qu'être bénéfiques à la qualité de concentration lors des séances de travail qui alternent avec ces activités.

Les week-ends et les vacances scolaires pourraient être réservés aux familles et aux individuels.

Pour assurer l'équilibre financier de ce centre et pour qu'il remplisse sa fonction, l'Europeen WINDCENTER sera ouvert toute l'année et tous les jours.

- **Le mode de pratique** (voir Doc. 47)

	Comment fréquenteriez-vous ce centre ?		
	Nombre cité	Fréquence par rapport au total observé	Fréquence par rapport au total cité
En individuel	353	46 %	46 %
Avec moniteurs	495	64 %	64 %
Non réponse	1	0 %	0 %
Ne sait pas	1	0 %	0 %
Total observé	769	100 %	
Total cité	850		100 %

Doc. 47 : Tableau - Le mode de pratique des ALAV envisagé au sein du Centre

Remarque : la somme des citations est supérieure au total observé du fait des réponses multiples (2 au maximum).

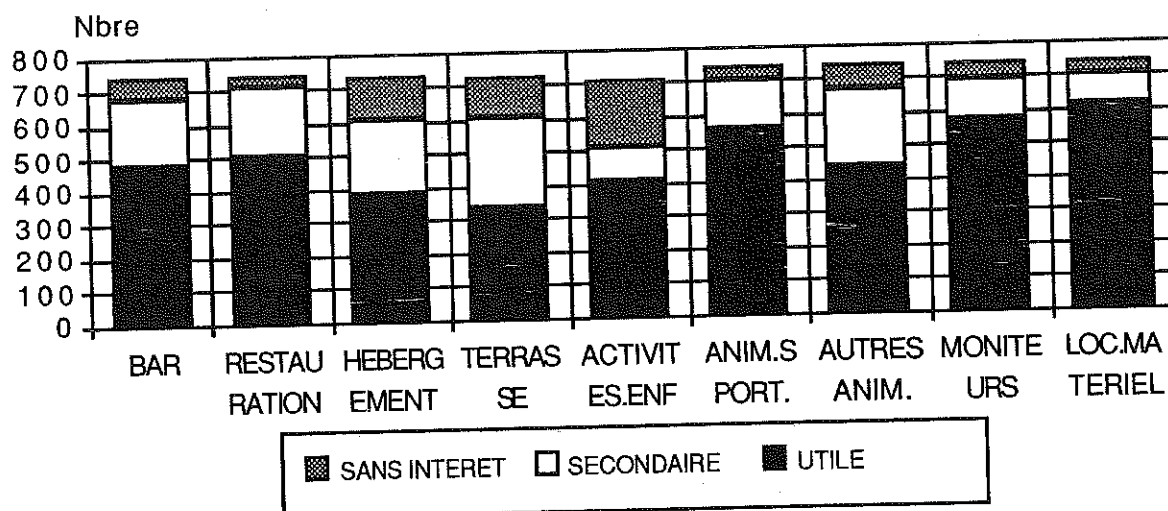
Deux personnes sur trois ayant l'intention de fréquenter ce centre souhaiteraient pratiquer avec des moniteurs.

d'accueil et d'hébergement (cf. le questionnaire d'enquête, ANNEXES VIII et IX).
Les résultats sont les suivants :

	Utile	Secondaire	Sans intérêt	Sans opinion	Non réponse
Bar	476	200	70	2	21
Restauration	500	210	35	2	22
Hébergement	382	221	135	10	21
Terrasse	330	273	123	22	21
Activités enfants	409	104	198	36	22
Animat. sportives	561	142	41	4	21
Autres animations	438	236	68	6	21
Moniteurs	570	122	54	2	21
Location matériel	611	88	45	4	21

Doc. 49a : Tableau - Structures d'accueil et hébergement

Doc. 49b : STRUCTURES D'ACCUEIL ET D'HEBERGEMENT



Hébergement

Une personne sur deux estime utile l'hébergement. 30 % des personnes favorables au centre souhaiteraient être hébergées et 28 % éventuellement.

Conclusion sur le projet de WINDCENTER

S'il n'y a pas une prise de conscience, par tous, des ATOUTS de notre région la plaçant dans la situation la plus favorable pour développer les activités liées au vent, "d'autres" sauront exploiter ce projet au risque de le voir se réaliser dans de moins bonnes conditions dans d'autres régions et d'en perdre ainsi les retombées économiques.

Soutenir le projet d'un WINDCENTER ferait preuve, à la fois :

- **d'anticipation.** Les contacts extra-régionaux confirment l'attrait de ce type de produit ;
- **d'originalité.** La création de ce centre pourrait être exemplaire, puisque unique en son genre et comme étant une solution à apporter à une région agricole touchée par une conjoncture économique préoccupante dans ce secteur d'activité.

Il est entendu que la réalisation d'un tel projet doit être conçue dans une politique globale de développement local en étroite collaboration avec les collectivités locales, les professionnels du tourisme, les hôteliers, commerçants et la participation active de la population locale.

sportive. La réalisation d'un équipement de portée européenne créera un effet d'incitation entre les clubs proposant des ALAV et renforcera l'image de la région au-delà de ses limites régionales.

Plus que dans toute autre région littorale, de par l'importance de ses côtes et ses sites exceptionnels encore largement préservés, s'impose une politique globale de développement de ces activités. Certains sites sont plus propices que d'autres et en fonction de critères géographiques, socio-économiques... il serait souhaitable :

- de dresser les grands axes de cette politique,
- d'élaborer des plans d'ensemble à plus ou moins longs termes (les échéances à cinq ans étant des échéances réalistes et raisonnables),
- que les acteurs de l'application de cette politique soutiennent des actions spécifiques et se fixent des priorités,
- enfin, que tout projet d'équipement, que cela soit un projet de port ou de centre nautique, s'appuie sur une stratégie. Trop d'énergie, mais aussi trop d'argent sont parfois "engloutis" dans des études dont les projets ne verront jamais le jour ou se réaliseront dans de mauvaises conditions. A l'heure de l'ouverture des frontières, l'esprit de clocher doit laisser place à l'esprit départemental ou régional. La condition préalable est celle d'études sérieuses et de réelles négociations permettant d'aboutir à un consensus sur les meilleurs choix d'intérêt collectif.

Les aménagements locaux sont du ressort des collectivités de base, les communes. Ces communes n'ont pas toujours les moyens financiers, stratégiques, techniques... de leur politique de développement touristique. Sur la côte ouest du département de la Manche, les communes, très rurales, à faible pression démographique et aux modestes budgets ne peuvent soutenir une politique ambitieuse de développement touristique. Aussi, ce sont les communes les plus dynamiques, celles qui anticiperont sur l'avenir qui infléchiront les choix départementaux et régionaux grâce au soutien de ces collectivités locales, dans la mesure où leurs initiatives s'inscriront dans la politique générale de valorisation du littoral. Il y aura effet d'entraînement.

Pour valoriser le littoral, il faut donc une REFLEXION GLOBALE CONCERTEE et NEGOCIEE, une DYNAMIQUE LOCALE et un SOUTIEN FINANCIER et LOGISTIQUE des départements et régions.

2- Les principes fondamentaux d'efficacité en matière d'aménagement du littoral à des fins touristique et de loisir

a- La concertation pour une meilleure INTEGRATION

Les projets ne peuvent plus fleurir sans un minimum de concertation. Du jour où l'on prend conscience que la région offre une combinaison exceptionnelle **-vent, plage, sable-** en Europe pour pratiquer des activités fortement demandées et génératrices d'effets touristiques, pour que la région

décentralisation : il associe directement l'Etat et les collectivités territoriales à la fois dans le principe de son lancement, dans son financement et dans son élaboration.

Il serait envisageable d'augmenter en Basse-Normandie le nombre de ces documents par une meilleure valorisation des activités en général et des ALAV en particulier.

Des **schémas de secteurs** élaborés de dates plus ou moins récentes sont aussi d'excellents outils d'aménagement du littoral (tel celui du secteur de La Hague).

*** Concertation au niveau de la complémentarité des ALAV**

Actuellement, ces activités se développent au sein d'associations rattachées à leur fédération et l'implantation de clubs naît d'initiatives individuelles locales.

C'est le cas, par exemple, des clubs de char à voile de la côte ouest du Cotentin. Quelques personnes désireuses de pratiquer cette activité sollicitent des aides, mêmes modestes auprès de la commune, du département, afin d'acheter du matériel et dans le meilleur des cas d'obtenir un local.

Dans de telles conditions, le développement se fait en l'absence de politique globale, au coup par coup. Des projets modestes, souvent précaires, naissent soumis à la concurrence. C'est ainsi qu'en certaines portions du littoral se côtoient plusieurs clubs. Ne serait-il pas préférable qu'il n'y en ait qu'un, mais plus structuré ? En d'autres lieux, par carence d'initiative, on note un vide. La dilution des aides aux clubs proposant des ALAV les rend moins à même de satisfaire la demande. Perte d'efficacité, voire même précarité.

*** Concertation au niveau de la complémentarité des activités sportives et/ou de loisirs sur un même site**

Les collectivités locales ont tout intérêt à jouer la carte de l'INTEGRATION. C'est d'ailleurs le credo de nombreuses collectivités locales et investisseurs privés.

L'investissement en équipements (port, marina...) n'est qu'un outil nécessitant l'articulation d'interventions très diverses sur le logement, l'accueil, les activités associatives et professionnelles privées.

La commune doit s'impliquer dans l'animation et la promotion de la ville. Les montages classiques font place à des schémas nouveaux, associant des partenaires privés et publics, ou encore à des conventions de réalisation avec des opérateurs privés mixant financements publics, privés et opération immobilière assortie de conventions de gestion.

Un projet de port doit non seulement s'intégrer économiquement dans la région où il s'implante, mais il doit aussi prévoir son intégration économique dans le site retenu. Cela ne doit pas être un "projet plaqué" et attendre avec optimisme la suite heureuse des événements. Tout projet doit faire l'objet au préalable d'une étude de structure et de marketing. Quel type de port ? Pour quelle clientèle ? Comment sera-t-il commercialisé ? Comment avoir accès aux marchés régionaux, nationaux, étrangers ? A quels grands constructeurs fera-t-on appel ? Quelle sera la nature et le contenu des conventions... ?

Sur 80 idées de projets, 15 en France seulement sont de véritables projets (de l'avis du responsable des ports du Ministère du Tourisme).

De même, le projet de WINDCENTER pourrait être intégré dans un environnement proposant des activités sportives et de loisirs, indépendamment de ce centre, et devra tenir compte des possibilités locales de logement et d'accueil et proposer des animations de nature à satisfaire une clientèle ciblée, clairement définie mais non exclusive.

b- La promotion des ALAV

*** Qui peut promouvoir ces ALAV ? Qui a intérêt à les promouvoir ?**

- Tous ceux qui ont un intérêt à cette promotion, à savoir, les collectivités locales, les associations sportives et de loisirs, le syndicat d'initiative, les chambres consulaires, les partenaires économiques (hôteliers, commerçants...).

- Les associations sportives proposant des ALAV

Plus le nombre des licenciés sera élevé dans les clubs proposant ces ALAV, plus le montant total des cotisations sera élevé, plus les subventions allouées sont importantes (cf. les subventions du Fonds National pour le Développement du Sport -F.N.D.S.- qui tiennent compte du nombre de licenciés). Aussi ces moyens financiers permettront d'acheter et d'entretenir du matériel, monter des animations, voire organiser des baptêmes qui eux-mêmes susciteront des inscriptions (cf ANNEXE XIII).

- Les partenaires économiques

Ces ALAV peuvent influencer sur le choix de la destination de vacances et particulièrement de courts séjours et ceci quelle que soit la période de l'année. Autant l'hôtellerie au mois ou à la quinzaine peut représenter une dépense inabordable pour beaucoup, autant pour un week-end ou une semaine, ce choix peut être retenu comme une solution de confort et d'agrément. Il est rare que des achats utiles (alimentaires, pharmacie...) ou de consommation pure n'aient pas lieu en vacances quand on dispose de temps libre. Et ceci représente une part du chiffre d'affaires des commerçants locaux.

- **Les industriels** ont eux aussi tout intérêt à ce que se développent ces activités.

c- COMMUNICATION ou comment faire du VENT une IMAGE POSITIVE de la BASSE-NORMANDIE ?

L'image de la Basse-Normandie est souvent associée à ses parapluies.... Si la récente campagne publicitaire de l'hypermarché LECLERC de l'agglomération de Cherbourg a retenu ce message visuel, c'est que depuis la sortie en 1963 du film des "parapluies de Cherbourg", nous entretenons cette image. Des parapluies cherbourgeois sont même offerts par la municipalité par convivialité aux hôtes de marque de ce lieu.

Et pourtant, il ne pleut pas plus sur le littoral ouest bas-normand que sur le littoral méditerranéen (cf. première partie). Cette image reste un atout pour repérer géographiquement le Nord-Cotentin, mais un handicap touristique.

L'image de la Basse-Normandie, et surtout plus encore du Nord-Cotentin, est celle d'un bout du monde. Pourtant, cette région doit être perçue comme une "porte ouverte" vers l'Angleterre et l'Europe du Nord, vers le Japon et l'Amérique. Les bateaux qui régulièrement accostent le long des quais de France ou de Normandie, à Cherbourg, transportant des "Toyota" ou des conteneurs étrangers, ou bien encore le paquebot Queen Elisabeth lors de ses escales, sont des éléments tangibles d'appréciation de ces relations outre-Atlantique et même Pacifique.

Si le département de la Manche et peut-être encore plus le Nord-Cotentin est ainsi perçu comme un bout du monde, n'est-ce pas parce que le charme de ses paysages évoquant l'Irlande ou la Cornouailles le rend "mystérieux" ? Le Nord-Cotentin demeure encore une terre d'aventures, n'est-ce pas là la quête de nombreux touristes ? Nombreux sont les anglais, les hollandais... à se laisser prendre au charme de cet environnement naturel, et parmi les mieux sauvegardés du littoral.

Maintenons cet état naturel. Les ALAV sont le type même d'activités respectueuses de l'environnement tout en assurant son entretien et évite la désertification ou la dégradation d'une occupation anarchique ou mal maîtrisée.

Et pourquoi ne pas faire du département de la Manche, un département dont l'image authentique serait associée au VENT, non pas un vent destructeur mais un vent "porteur" d'activités.

Ce n'est sans doute pas un hasard si le site de Saint-Rémy-des-Landes, dans le canton de La Haye-du-Puits dans le département de la Manche, fut retenu comme site expérimental d'une éolienne qui fonctionna en 1963. Il reste aujourd'hui une pale, vestige de son activité (photo 6).

Le vent est une source primaire d'énergie renouvelable et "propre". E.D.F. est bien implanté dans le Nord-Cotentin de par le Centre de La Hague et la Centrale de Flamanville. Toute activité développée autour de la nature donnerait une nouvelle dimension au tourisme de cette région.

Autant d'éléments qui font que des pratiquants existants ou potentiels, se tournent vers d'autres activités ou retiennent d'autres sites mieux organisés, mieux équipés, même s'ils n'offrent pas d'aussi bonnes conditions de plage, de sable et de vent.

*** Si le local est une condition nécessaire au développement des ALAV, ce n'est pas une condition suffisante**

Le local n'est pas la panacée, il faut aussi qu'au niveau de la gestion et de l'organisation du club, un encadrement disponible et compétent puisse gérer le centre, entretenir le matériel et s'acquitter des tâches de secrétariat.

L'un des clubs de char à voile stagne en Basse-Normandie, non pas par manque de local et de matériel, mais par non entretien du matériel mis à la disposition des adhérents. Quoi de plus dissuasif que de se rendre sur le lieu d'évolution de son activité après avoir parcouru parfois plus de 30 à 50 km et de ne pouvoir pratiquer son activité. Dans le projet du WINDCENTER, la disponibilité à toute heure d'un matériel entretenu supprimerait donc les "contraintes" techniques du transport, du montage/démontage et de l'entretien du matériel. Ce service constitue un produit tout à fait nouveau. C'est une assurance de pouvoir pratiquer son activité à tout moment et dans des conditions optimales.

*** Les équipements utiles**

C'est aux communes ou groupements de communes de "penser" les équipements de base utiles à la pratique des ALAV. Une cale d'accès pour les chars à voile, un point d'eau en bordure de plage pour rincer le matériel, voire une douche et des sanitaires entretenus.

Les ALAV sont des activités peu exigeantes en infrastructures et en superstructures : un hangar pour entreposer le matériel, non loin du lieu d'évolution. Lors de l'enquête auprès de 1 044 personnes, sur 769 personnes ayant répondu à la question, 62 % des personnes seraient intéressées par l'entrepôt du matériel.

La politique de développement des ALAV passe inévitablement par l'inventaire des éléments existants tant en équipements existants qu'en possibilités d'hébergement.

*** Hébergement et accueil**

L'hébergement doit être pris en considération du jour où la région joue de ses effets attractifs au-delà des limites départementales, voire régionales ou nationales. Il sera à adapter en fonction de l'origine (géographique, socio-professionnelle) de la clientèle. Les hébergements seront fonction de la clientèle ciblée et de la demande existante. Différents hébergements sont envisageables

- L'hôtellerie

L'hôtellerie a toujours eu la préférence des catégories socio-professionnelles de haut niveau et des personnes à partir d'un certain âge.

Sur les côtes de la Manche, l'hôtellerie, d'initiative privée, n'est encore que peu développée en quantité, en qualité, et ne fonctionne que rarement toute l'année. Jusqu'à présent, le type de fréquentation du littoral souvent familiale et/ou de conditions modestes ou moyennes n'incitait pas au développement de l'hôtellerie en dehors des centres historiques, comme le Mont-Saint-Michel ou des villes. Si de nouvelles activités se développent grâce à des démarches incitatrices des collectivités locales, d'autres initiatives privées pourraient prendre le relais.

Par ailleurs, le Président du Conseil Général, dans le cadre de la politique départementale d'échanges et de coopération avec les îles anglo-normandes "mise sur la création de complexes hôteliers modernes" (notamment à Portbail). La pratique d'ALAV pourrait être un élément incitatif à la fréquentation de ces hôtels et inversement ces hôtels pourraient offrir un hébergement à ceux qui pratiquent les ALAV (cf. ANNEXE XIII).

Quel que soit le mode de logement, il sera à développer en fonction de la clientèle ciblée, de la politique touristique retenue.

Ces hébergements devront fournir un confort de base indispensable et les équipements utiles aux pratiquants, surtout en dehors du WINDCENTER lui-même : un hangar à matériel, une pièce pour faire sécher les cirés combinaisons, vêtements humides, une douche facile d'accès à l'extérieur ou à l'entrée même du logement.

*** Quelles aides les collectivités locales peuvent-elles apporter pour fidéliser des populations en favorisant le développement des ALAV ?**

- par des aides directes sous forme de subventions

Les clubs sportifs naissent le plus souvent d'un petit noyau de passionnés soucieux de pratiquer leur activité et de le faire partager. Très vite se ressent le besoin de se "mesurer" dans des compétitions ou d'organiser des rassemblements (c'est le cas pour les associations de vieux gréements) ou des raids (en speed-sail, en planche à voile, en char) : c'est alors que se posent les problèmes matériels et financiers.

Souvent jeunes, ils ne possèdent pas de véhicules pour transporter leur matériel ou se rendre sur les lieux d'évolution. La création associative leur permet d'aller à la "pêche" aux subventions publiques ou privées. Sollicités de toutes parts, les collectivités locales ou les sponsors privés essaient leurs aides et pourtant ces aides sont essentielles. Il faudrait cependant envisager qu'elles soient attribuées en fonction d'une politique clairement définie née d'une concertation (cf. Les principes fondamentaux d'efficacité en matière de politique des ALAV p. 117).

Ces propositions porteraient sur les formes que pourraient prendre les aides des collectivités locales : achat de terrain, construction puis location du bâtiment, structure de gestion....

Les services annexes : hôtellerie, restauration... seraient le fait de professionnels.

La réussite d'un tel projet ne peut se concevoir sans un budget publicitaire qui sera soit inclus dans la gestion du centre ou pris en charge partiellement ou totalement dans le cadre d'une promotion touristique plus vaste engagée par le C.D.T. de la Manche ou même le C.R.T. de Normandie.

Pour que ce centre ait un attrait dépassant les limites de nos frontières, une animation spécifique doit être proposée comme la "semaine de vitesse" qui aurait lieu chaque année, aidée par les collectivités locales ou sponsorisée par des entreprises locales leur permettant "d'exporter" leur image à l'étranger.

*
* *
*

CONCLUSION

Ce qui paraissait être un handicap climatique pour notre région, LE VENT, combiné à la longueur des plages et la qualité du sable, s'avère être un ATOUT possible. De nombreux produits touristiques peuvent être proposés à condition de savoir les utiliser. Il serait dommage de ne pas profiter de cet atout -VENT, PLAGE, SABLE- **unique** en France et en Europe pour susciter un développement économique et touristique.

Si la voile nautique connaît un bon développement dans notre région, il demeure un vide à combler dans le secteur des activités terrestres, vide facile à combler dans une région propice à la voile sur sable. Quant à la voile aérienne, son développement peut être envisagé en complément des voiles terrestre et nautique, des sites y sont propices.

Développer et promouvoir les ALAV présentent un intérêt indéniable sur le plan économique, comme le montre l'étude effectuée par l'Université de CAEN pour la D.R.E. sur "les retombées économiques de la navigation de plaisance en Basse-Normandie" -1988-.

Outre cet intérêt économique et touristique, l'existence d'activités liées au vent est facteur de fidélisation de la population et offre une image régionale jeune et dynamique. Un projet tel que celui du WINDCENTER, associé aux activités proposées, est de nature à promouvoir notre région au-delà de nos frontières. Si le concept de ce "centre du vent" semble séduisant, une étude préalable est nécessaire afin d'optimiser le produit. Cette étude aurait pour objet de définir avec précision la nature des infrastructures et la population appelée à le fréquenter ainsi que la structure juridique à retenir.

Ces propositions générales de valorisation de littoral à partir du vent et la création du centre peuvent difficilement se concevoir sans une forte volonté politique locale et/ou départementale et régionale, ne serait-ce qu'au niveau de la réglementation de la police de la plage.

Du jour où le VENT ne serait plus perçu comme un handicap et que nous serions capable d'exploiter cette donnée naturelle, notre région bénéficierait ainsi d'un atout économique original.

Pourquoi ne pas substituer l'image du **VENT** générateur de retombées économiques à celle des parapluies de Cherbourg ?

BIBLIOGRAPHIE

METEOROLOGIE-CLIMATOLOGIE

- ESCOURROU Gisèle.
"Climat et types de temps en Normandie".
Editeur : Service de reproduction des thèses de Lille III.
Paris - Diffusion Honoré Champion 1978.
3 volumes, 1 083 pages - 649 pages (cartes et graphiques).
Thèses de Lettres. Paris IV 1975.
- Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire.
Direction de la Météorologie Nationale - 77, rue de Sèvres - 92106
Boulogne-Billancourt Cedex.
Éléments climatologiques concernant les côtes de la France Métropolitaine.
Fascicule II, de La Hague à Bréhat (décembre 1986), n° 8, Données et
Statistiques.
- TRZPIT Jean-Paul.
Climat, extrait de Normandie. Caen : Association pour l'Atlas de Normandie,
1966. B4 : cartes, diagrammes et textes de présentation.
- Atlas climatique de la France.
Edition réduite. Réédition Paris 1987 - Ministère des Transports, Direction de
la Météo. Préparé et publié sous la direction de Jean Bessemoulin, Directeur
de la Météorologie.
- FREMONT Armand.
Atlas et Géographie de la Normandie.
. Paris : Flammarion, 1977, pp. 26-31.
. Atlas et géographie de la France Moderne, 1984, 289 pages.
- LANTIER Maurice.
Esquisse climatologique. Extrait de : Tout sur le département de la Manche.
Coutances : Manche-Tourisme, 1987, pp. 186-194, cartes, diagrammes.
- BESANCENOT Jean-Pierre.
Climat et Tourisme. Masson. Collection géographie, novembre 1989.
- Direction de la Météorologie Nationale.
Service Central d'Exploitation Météorologique. Carte : précipitations en
France, 2ème édition.
- BOURNERIAS Marcel, POMEROL Charles et TURQUIER Yves.
La Manche du Havre à Avranches - Basse-Normandie. Guides naturalistes
des côtes de France. Guide II, 1984, collection Delachaux et Niestlé. Le
climat du littoral, chapitre III, pp. 69-75.

ACTIVITES SPORTIVES

- Comité Economique et Social de Basse-Normandie.
Avis de la Commission n° 2 "Démographie - Emploi - Niveau de vie - Affaires sanitaires et sociales - Action culturelle, jeunesse, sports et loisirs" sur "le développement de la pratique sportive en Basse-Normandie et sur les conditions de son développement", séance du 27 juin 1991.
- S.E.A.T.L. (Service d'Etude et d'Aménagement Touristique du Littoral) - 2, rue Linois - 75740 Paris Cedex - 13, octobre 1988.
Le char à voile, Loisir en France.
- DEBRIX Gilles.
"Informations météorologiques et activités nautiques de proximité".
Mémoire de maîtrise STAPS, mention administration, gestion et animation des Institutions sportives et socio-culturelles.
UFR STAPS. Université de Caen - 1989-1990.
- Ministère du Tourisme.
Perspectives de développement du char à voile. Notes de travail 1 et 3.
Ministère du Tourisme - 2, rue Linois - 75740 PARIS Cedex
- PLANCHE MAG.
N° 117, août 1990, pp. 36 à 43.
- CHAZAUD Pierre.
Le sport dans la commune, le département et la région. Berger LEVRAULT.
Administration locale.
- La plaisance et les industries nautiques, novembre/décembre 1987.
La nouvelle revue maritime, n° 407.
- Annuaire officiel 1990-1991 de la ligue de Basse-Normandie.
Fédération Française de Voile (F.F.V.).
- Rapport annuel d'activité de la Fédération Française de Vol à Voile et de ses Commissions, 1990.
- Rapport Fédération Française de Vol Libre, 1990.
- LESAGE Christian et MISERY Suzanne. Un produit touristique innovant, une activité sportive clef en main. Note confidentielle - Stade 0 - Février 1991.

LISTE des ANNEXES

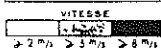
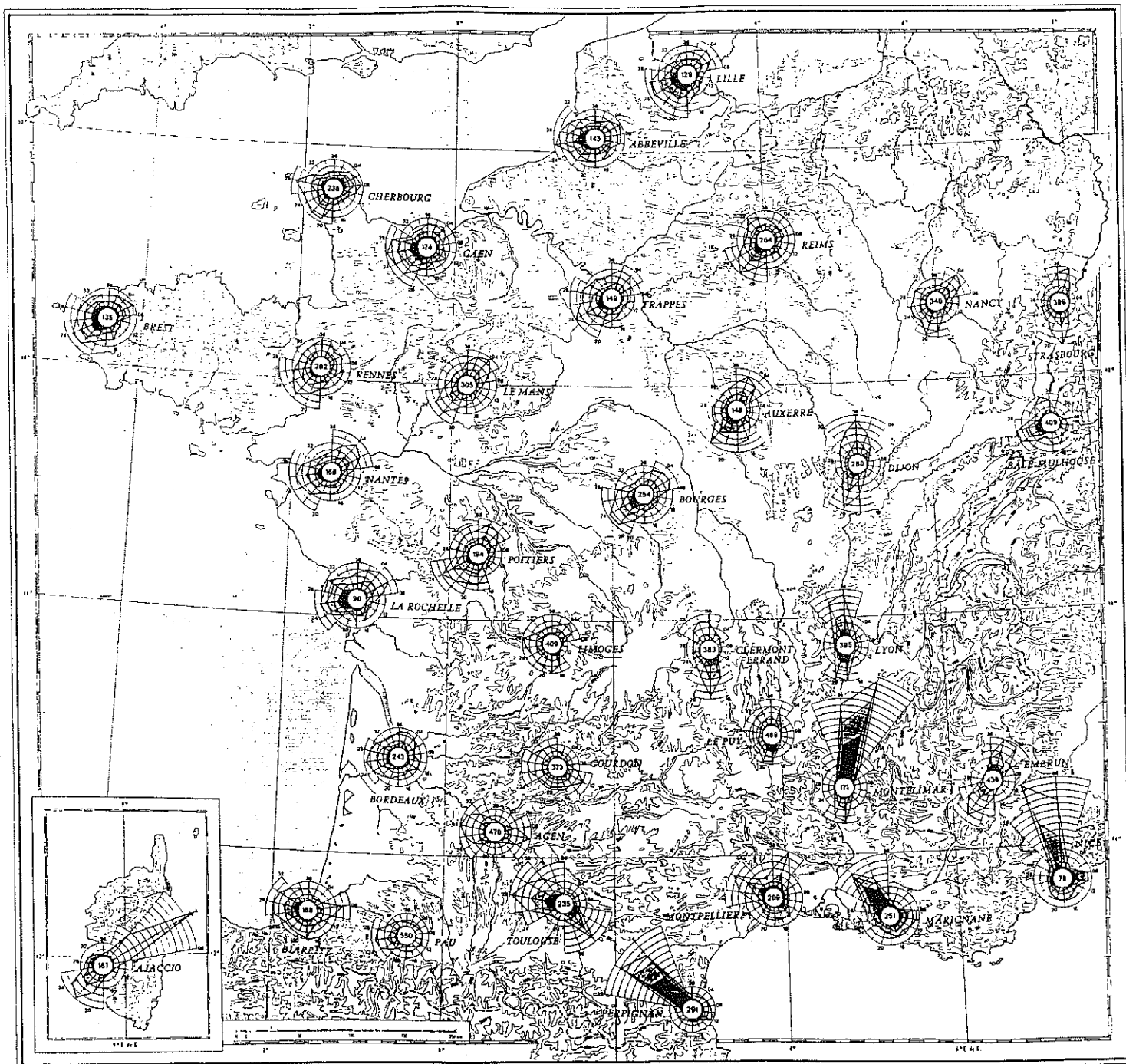
- ANNEXE I : Roses des vents en France - Année.
- ANNEXE II : Roses des vents en France - Janvier.
- ANNEXE III : Roses des vents en France - Juillet.
- ANNEXE IV : Barème des taxes d'usage et des amodiations - Port de plaisance de Cherbourg - Année 1990.
- ANNEXE V : Des régimes de vents favorables à des spots de tous les caractères, du plus tranquille au plus radical.
- ANNEXE VI : Les spots d'ALAV bas-normands.
- ANNEXE VII : Les nouveaux spots.
- ANNEXE VIII : Article de presse - Vieux gréements - Publication politique.
- ANNEXES IX-X : Enquête réalisée auprès de 1 044 personnes sur la pratique des ALAV.
- ANNEXES XI-XII : Planches photos accompagnant l'enquête.
- ANNEXE XIII : Article de presse - Vol à voile - Ouest-France, 31 mai 1991.
- ANNEXE XIV : Article de presse - Echange et Coopération "La Manche s'amarré à Jersey" - La Manche Libre, 30 juin 1991.

ANNEXES

ANNEXE I : Roses de vents en France

VENT

ANNÉE



A chaque station, le nombre inscrit dans le cercle central représente la fréquence moyenne relative, pour 1000 observations, des vents calmes (vitesse inférieure à 2 m/s). Sur les demi-droites correspondant à chacune des directions d'une rose de 18 secteurs, on a porté des longueurs proportionnelles respectivement à la fréquence moyenne relative, pour 1000 observations, des vents de vitesse supérieure ou égale à 2 m/s, 5 m/s et 8 m/s. Les longueurs sont comptées à partir du bord de la circonférence qui limite le cercle des vents calmes. Le polygone extérieur joint les extrémités des segments relatifs aux fréquences des vents supérieurs ou égaux à 2 m/s, le polygone intermédiaire est associé aux vents de vitesse supérieure ou égale à 5 m/s et le polygone intérieur aux vents de vitesse supérieure ou égale à 8 m/s.

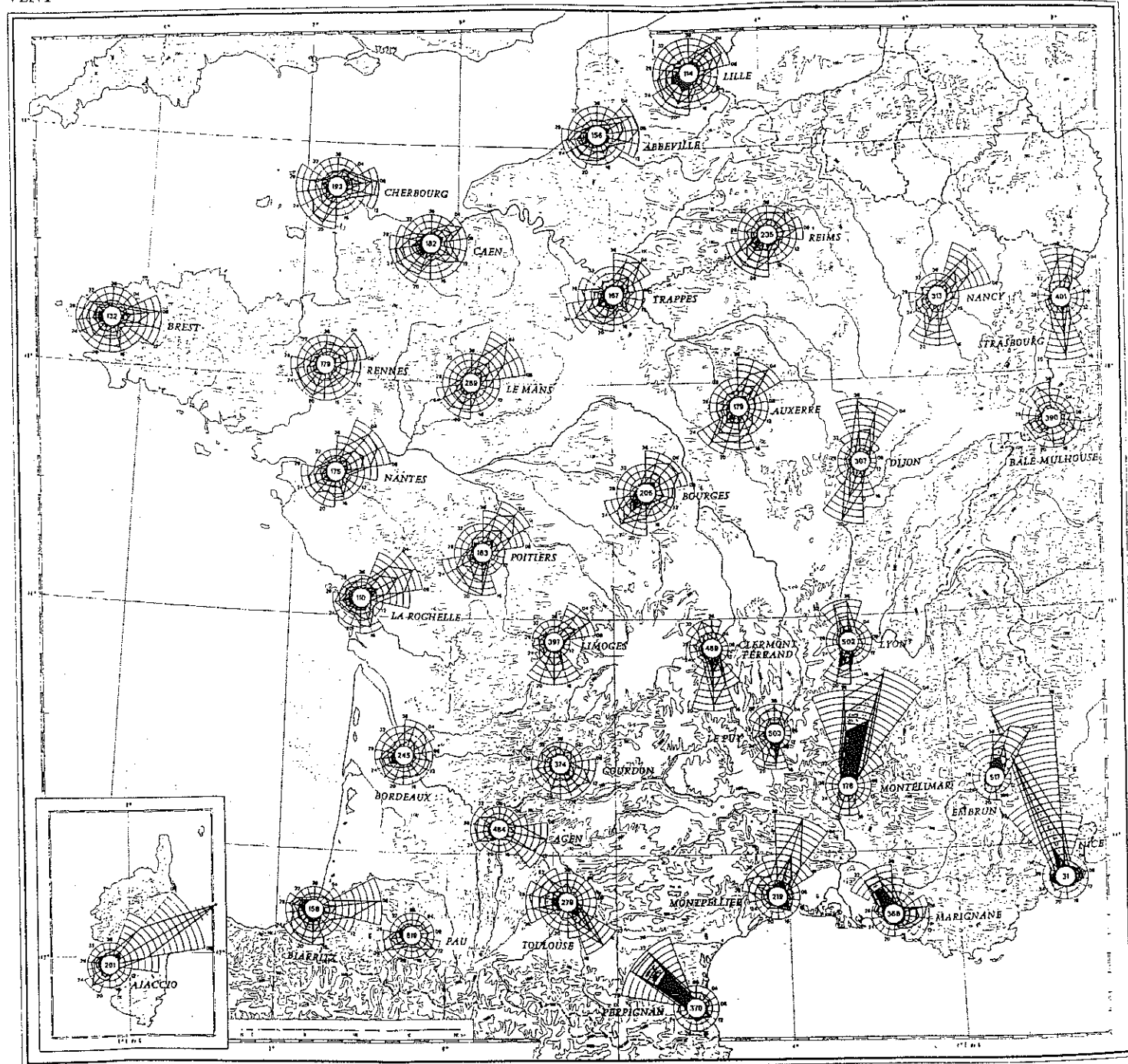
Planche 27

Source : Atlas climatique de la France (5 ans 1962-1966)
Edition réduite - Réédition Paris 1987
Ministère des Transports - Direction de la Météorologie
Préparé et publié sous la direction de Jean BESSEMOULIN
Directeur de la Météorologie

ANNEXE II : Roses de vents en France

VENT

JANVIER



A chaque station, le nombre inscrit dans le cercle central représente la fréquence moyenne relative, pour 1000 observations, des vents calmes (vitesse inférieure à 2 m/s). Sur les demi-droites correspondant à chacune des directions d'une rose de 16 secteurs, on a porté des longueurs proportionnelles respectivement à la fréquence moyenne relative, pour 1000 observations, des vents de vitesse supérieure ou égale à 2 m/s , 5 m/s et 8 m/s . Les longueurs sont comptées à partir du bord de la circonférence qui limite le cercle des vents calmes. Le polygone extérieur joint les extrémités des segments relatifs aux fréquences des vents supérieurs ou égaux à 2 m/s , le polygone intermédiaire est associé aux vents de vitesse supérieure ou égale à 5 m/s et le polygone intérieur aux vents de vitesse supérieure ou égale à 8 m/s .

Planche 28

ANNEXE III : Roses de vents en France

VENT

JUILLET

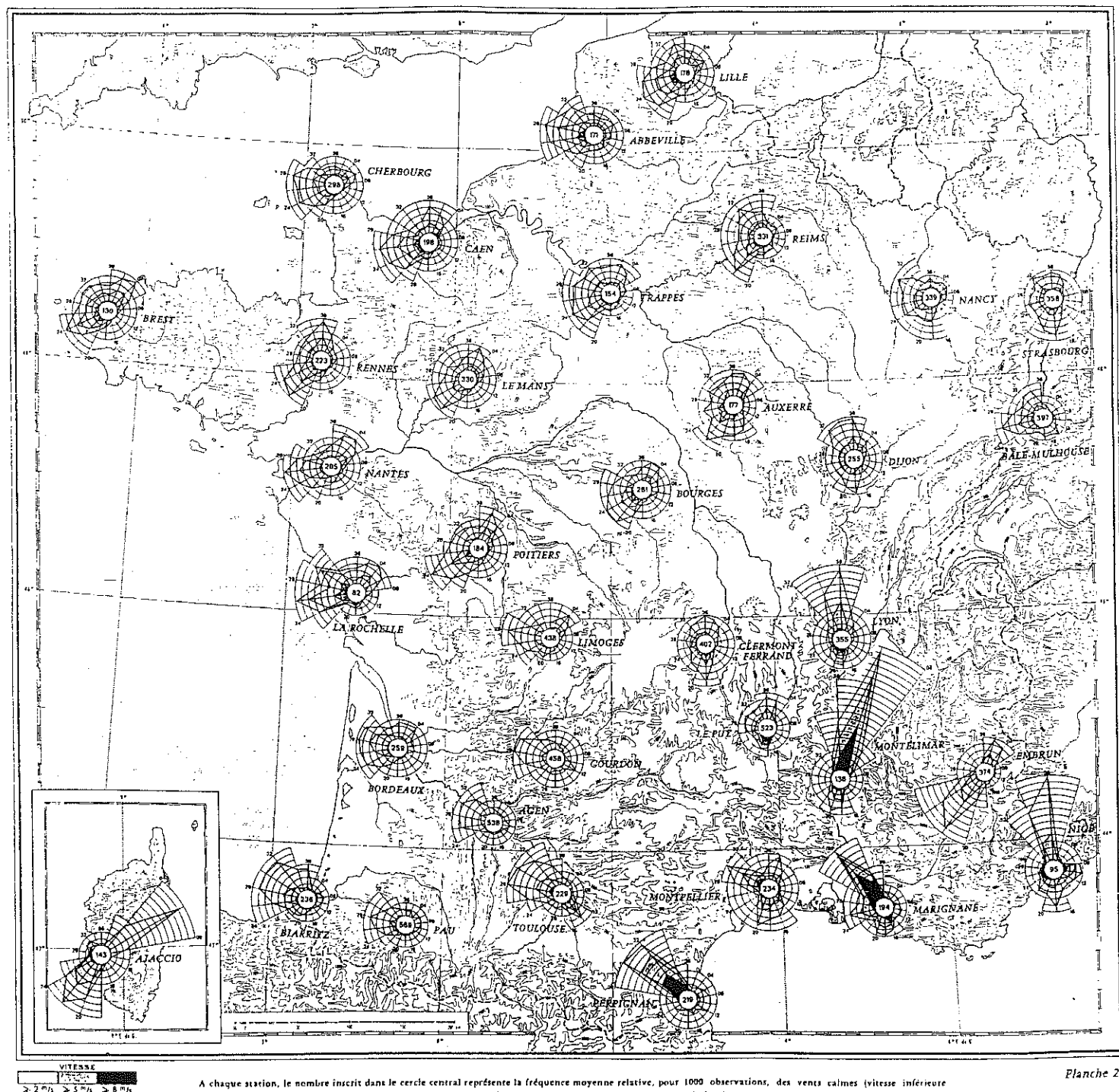


Planche 29

ANNEXE IV

PORT DE PLAISANCE DE CHERBOURG =====

BAREME DES TAXES D'USAGE ET DES AMODIATIONS - ANNEE 1990

1 - STATIONNEMENT SUR LE PLAN D'EAU

a) Port Chantereyne

ABONNEMENTS								
CATEGORIE	Longueur hors tout (en m)	Largeur (en m)	Taxe à la journée	SAISON		HORS SAISON		ANNUEL
				hebdo- madaire	mensuel	hebdo- madaire	mensuel	
A	: - 5.00	: 2.00	: 26.00	: 126.00	: 408.00	: 89.00	: 244.00	: 1 615.00
B	: 5.00 à 5.49	: 2.15	: 29.00	: 160.00	: 428.00	: 113.00	: 310.00	: 2 101.00
C	: 5.50 à 5.99	: 2.30	: 36.00	: 184.00	: 600.00	: 131.00	: 360.00	: 2 494.00
D	: 6.00 à 6.49	: 2.45	: 38.00	: 213.00	: 689.00	: 151.00	: 413.00	: 2 933.00
E	: 6.50 à 6.99	: 2.60	: 46.00	: 243.00	: 785.00	: 172.00	: 472.00	: 3 422.00
F	: 7.00 à 7.49	: 2.70	: 51.00	: 275.00	: 889.00	: 195.00	: 534.00	: 3 963.00
G	: 7.50 à 7.99	: 2.80	: 57.00	: 308.00	: 999.00	: 218.00	: 600.00	: 4 554.00
H	: 8.00 à 8.49	: 2.95	: 65.00	: 346.00	: 1 118.00	: 245.00	: 671.00	: 5 203.00
I	: 8.50 à 8.99	: 3.10	: 71.00	: 365.00	: 1 184.00	: 260.00	: 711.00	: 5 412.00
J	: 9.00 à 9.49	: 3.25	: 78.00	: 396.00	: 1 284.00	: 281.00	: 770.00	: 5 879.00
K	: 9.50 à 9.99	: 3.40	: 86.00	: 437.00	: 1 415.00	: 308.00	: 849.00	: 6 610.00
L	: 10.00 à 10.49	: 3.55	: 93.00	: 479.00	: 1 552.00	: 339.00	: 931.00	: 7 394.00
M	: 10.50 à 10.99	: 3.70	: 104.00	: 523.00	: 1 695.00	: 371.00	: 1 018.00	: 8 236.00
N	: 11.00 à 11.49	: 3.85	: 111.00	: 570.00	: 1 845.00	: 404.00	: 1 107.00	: 9 137.00
O	: 11.50 à 11.99	: 4.00	: 120.00	: 618.00	: 2 003.00	: 438.00	: 1 202.00	: 10 104.00
P	: 12.00 à 12.99	: 4.30	: 141.00	: 722.00	: 2 336.00	: 511.00	: 1 402.00	: 12 224.00
Q	: 13.00 à 13.99	: 4.60	: 164.00	: 833.00	: 2 697.00	: 589.00	: 1 618.00	: 13 520.00
R	: 14.00 à 15.99	: 4.90	: 213.00	: 1 080.00	: 3 498.00	: 765.00	: 2 098.00	:
S	: 16.00 à 17.99	: 5.20	: 227.00	: 1 222.00	: 3 957.00	: 866.00	: 2 374.00	:
T	: 18.00 et plus	: 6.00	: 241.00	: 1 301.00	: 4 213.00	: 921.00	: 2 528.00	:

La saison s'étend du 1er avril au 30 septembre.

Pour les catamarans et trimarans, les taxes sont majorées de 50 %.

ANNEXE V

II **D**épression 990 hectopascals centrée sur le proche Atlantique se déplace rapidement vers le nord-est. Avis de coup de vent de force 7 à 8 prévu pour une durée de 24 heures sur Manche est, Manche ouest, ouest Bretagne...", ce type de bulletin de la météo marine, on l'entend des dizaines de fois par an, car les côtes de Bretagne et de Normandie se trouvent juste au-dessous du terrain d'affrontement des grandes masses d'air de l'hémisphère Nord. Des familles entières de dépressions passent sur la Manche pour le meilleur (le vent) et pour le pire (la pluie). Ces perturbations qui naissent au milieu de l'Atlantique mettent en mouvement la houle qui parcourt des centaines de miles avant d'arriver sur nos côtes. Au bout du voyage, le swell se transforme en vagues, pour le plus grand plaisir des surfers, planchistes et autres amoureux de la vague.

Dépression ou anticyclone, chaque régime produit ses vents plus ou moins forts, mais quelle que soit la saison, vous trouverez toujours (en bougeant un peu) le spot qui vous conviendra. La planche à voile, c'est le plaisir de naviguer, mais aussi de découvrir les centaines de kilomètres de côtes magnifiques qui bordent la région.

Quand nous avons décidé de vous présenter les meilleurs spots, le choix n'a pas toujours été facile. Nous décrivons rapidement ceux que nous avons sélectionnés et nous classons ensuite selon le vent. Chaque direction dépend de la progression des dépressions et engendre un état de la mer bien spécifique. Il y a les bonnes et mauvaises expositions selon le programme de navigation qu'on s'est fixé. A vous de choisir, après avoir écouté le bulletin météo.

EN REGIME DEPRESSIONNAIRE SUD-OUEST. En automne et surtout en hiver, l'anticyclone est relé très au sud, laissant place aux dépressions qui se succèdent sur l'Angleterre. Résultat, un courant perturbé de sud/sud-ouest s'installe. Le ciel est couvert d'altostratus et de nimbostratus amenant souvent un crachin continu. Les vents peuvent être très forts et entraîner avec eux une forte houle d'ouest/sud-ouest. Les spots les mieux exposés se situent bien entendu sur les côtes ouest du Cotentin et de la pointe de Bretagne. Siouville et La Torche en sont les plus dignes représentants.

OUEST. Avec le précédent, c'est le vent qui souffle près de la moitié du temps au cours d'une dépression. Il peut durer des semaines entières lorsque les dépressions se suivent ; le vent passe du sud/sud-ouest à l'ouest, puis rebascule sud-ouest. Cet hiver, on a dépassé le force 10 au cours de trois perturbations sur dix. En été, le baromètre descend moins bas et on se contente d'un bon force 6. La mer donne sa mesure et la hauteur de houle peut atteindre les 10 m en Manche. Sous ce régime, il faut suivre les indications des services météo qui vous aideront à anticiper les variations du vent et vous vous trouverez ainsi sur le meilleur spot au meilleur moment.

NORD-OUEST. Le nord-ouest succède aux coups de vent d'ouest. Il annonce la fin de la dépression. Le temps est variable, la mer est plutôt belle et la lumière très vive entre les gros cumulonimbus sous lesquels le vent peut monter à force 8 et tomber d'un seul coup une fois qu'il est passé. Les côtes de Bretagne situées le plus à l'ouest gardent ce régime plus longtemps que les côtes situées à l'est du Cotentin sur lesquelles les dépressions perdent en général de leur force... et le vent aussi.

NORD-EST. Normalement, à la fin d'une perturbation, le vent monte au nord et le beau temps s'installe si une autre ne suit pas. Il arrive aussi que la dépression en question se bloque sur l'Europe de l'Est et renvoie un retour d'est/nord-est qui se traduit par un vent fort et un temps très couvert malgré un baromètre qui remonte. Un vent assez fréquent au printemps et qui dure souvent plusieurs jours.

L'ouest de la France est aux premières loges pour se prendre de face les dépressions qui percutent l'Europe. Une situation qui lui a forgé un tempérament bien trempé et lui a donné des spots de tous les caractères, du plus tranquille au plus radical. Tour d'horizon.

EN REGIME ANTICYCLONIQUE

NORD-EST. C'est en été que l'anticyclone s'installe vraiment sur la France, mais il n'est pas rare que les hautes pressions se développent aussi en automne et au printemps. Pas ou peu de vent, du beau temps légèrement brumeux, bref, la pétote. Seul un vent de nord-est ou une brise thermique peut vous sauver. Le premier se lève quand on se situe en bordure est des hautes pressions et le second quand il fait chaud, mais pas orageux. Le thermique s'établit du large vers la côte et il peut monter à force 4-5 sur les spots les mieux exposés.

ANNEXE VI : Spots d'ALAV Bas-Normands

BASSE-NORMANDIE

Excepté la côte ouest du Cotentin, la Basse-Normandie est moins extrême que la Bretagne dans les coups de baston, et les vagues y sont moins "atlantiques". Un bon point pour ceux qui veulent naviguer toute l'année sur des flotteurs de slalom. En plus, les rochers sont plutôt rares et les plages immenses, sans grand danger. En revanche, il faudra tenir compte des marées, de leur effet sur l'état des spots et surtout sur les courants qui s'inversent.

CALVADOS

C'est la côte Fleurie qui est la mieux exposée par vent de sud-ouest (et ce sont les vents dominants), alors que l'on préfère la côte de Nacre quand ça souffle de nord-ouest ou de nord-est.

TROUVILLE

Sans doute le meilleur spot du Calvados par vent de sud. La mer se lève bien, mais attention, le courant est assez fort et des rochers vous attendent à terre à marée haute.

CABOURG

Un bon spot par vent d'ouest et sud-ouest. Les vagues de la côte Fleurie sont les plus belles du Calvados et Cabourg en bénéficie largement.

FRANCEVILLE

Le vent de sud-ouest/ouest rentre bien et une belle vague se forme à marée descendante ou-dessus d'un banc de sable, surtout lorsque le vent est contre le courant. Gaffe, la mer se retire très loin et mieux vaut tenir compte des horaires de marée.

OUISTREHAM/COLLEVILLE

On y trouve la plus forte concentration de planchistes de toute la Normandie. Un avantage pour la sécurité et pour se confronter aux meilleurs mais attention aux jibes sans clignolant ! C'est pourtant le meilleur spot local par nord-ouest. Pour apprendre et se perfectionner, la baie de Sallenelles est le seul plan d'eau abrité de la région. On y navigue trois heures avant la pleine mer jusqu'à trois heures après. Ensuite, elle se vide totalement. Le banc des Oiseaux permet d'avoir pied tout le temps. C'est aussi un bon refuge dans les coups de baston de sud où le vent n'y est pratiquement pas perturbé.

SAINT-AUBIN/LUC/LANGRUNE

Par régime de nord-est, on a souvent un effet thermique plus fort à Saint-Aubin, Luc et Langrune qu'à Colleville. L'état de la mer est assez particulier car, au large des plages situées entre Vers et Groye, et entre Bernières et Lion-sur-Mer, le plateau rocheux du Calvados forme un haut-fond qui modifie la houle. À marée haute, les rochers brisent les plus hautes vagues, et à marée basse, la bande d'eau située entre le plateau et la plage est toute plate. Attention, dès que le coefficient de marée dépasse 75, les rochers commencent à découvrir (même très loin !). Notez un bon spot de vagues au large de Luc-sur-Mer.

BERNIERES/COURSEULLES

Grâce à une légère courbe de la côte, le vent de sud-ouest n'est pratiquement pas perturbé sur ces deux spots (ce sont les seuls de la côte). À Bernières, l'état de la mer est le même qu'à Saint-Aubin, mais à Courseulles, le plateau rocheux s'arrête et la houle rentre beaucoup mieux. Par fort coefficient, il n'y a donc pas de rochers qui découvrent.

ASNELLES

Juste avant Arromanches, Asnelles devient un spot sympa par nord-est où les restes du port artificiel donnent des effets de vagues parfois inattendus.

GRANDCAMP

Du côté de Grandcamp, il existe aussi de bons spots de vagues par nord-est ; on saute tribord sur une barre qui se forme sur un haut-fond à 300 m du large. N'oubliez pas vos chaussons pour passer les cailloux à marée haute. Un peu après Grandcamp, l'embouchure de la Vire offre un super plan d'eau slalom par sud-ouest ; le vent est frais, mais méfiance, des poteaux peuvent devenir redoutables lorsqu'ils sont entre deux eaux.

COTENTIN

Le Cotentin s'enfonce à une cinquantaine de kilomètres dans la mer. Résultat, c'est lui qui reçoit le meilleur vent et les plus belles vagues de l'Atlantique. Tout en haut, Cherbourg bénéficie d'une situation géographique super privilégiée : à chaque orientation de vent correspond un bon spot de vagues dans un périmètre d'une trentaine de kilomètres. Siouville (par sud-ouest), Urville (nord-ouest) et Mondrée (nord-est) sont les trois principaux lieux de rendez-vous.

JONVILLE

Située à côté de Saint-Vaast-la-Hougue dans le Val de Soire, cette anse constitue à marée basse un super bassin pour apprendre le fun. Par coefficient moyen, on a de l'eau à mi-cuisse sur plusieurs centaines de mètres : les jibes et waterstarts deviennent plus faciles ! Les brises thermiques peuvent monter assez fort en été quand elles s'ajoutent au vent de nord-est.

ANSE DE MONDREE

De Cherbourg, par vent de nord-est, on fait route au 90 pour franchir le cap Lévy et arriver dans une petite baie où le vent et les vagues entrent directement. C'est un bon spot de saut tribord amure, mais un bon niveau est recommandé pour s'éclater sur l'eau... et non sur les rochers de la pointe du cap !

COIGNON

Les rades de Cherbourg forment un excellent barrage au clapot. La meilleure mise à l'eau se situe à l'extrémité orientale de la grande rade. Au programme, initiation, slalom ou course racing. À l'extérieur de la rade, le clapot devient haché. En raison du dessin de la côte, la brise thermique peut monter à force 4-5 les après-midi d'été bien ensoleillés.

URVILLE

C'est le spot le plus fréquenté et aussi le plus proche de Cherbourg. Par vent de nord-ouest, on saute et on surfe les vagues qui sont parfois très belles mais de taille raisonnable. C'est également un bon spot de slalom par vent d'ouest et on y trouve toujours du monde pour évaluer ses nouveaux réglages.

SIOUVILLE

De Vauville à Siouville, l'anse de sable blanc mesure une bonne dizaine de kilomètres de long et ce n'est pas la place qui manque. Pourtant, par sud-ouest, le meilleur "peak" est à Siouville et des planchistes de tous horizons débarquent ici : c'est un des meilleurs spots de vagues français. Par vent de sud-ouest (très fréquent), on saute bâbord amure et les vagues parfaites de l'Atlantique permettent les surfs les plus radicaux. Par vent faible, on peut même s'organiser des sessions de surf fantastiques avec une voile de 5 m². Avis aux passionnés ! Mais attention, Siouville est un spot extrême, on casse vite un mât ou un wishbone et les forts courants par vive-eau portent au large.

SCIOTOT

Les plages de Sciotot et du Rozel sont surtout exploitées par les surfers et leur accès discret les réserve aux connaisseurs. Pourtant, par vent de sud, cette baie peut devenir aussi un excellent spot de lunboard.

CARTERET

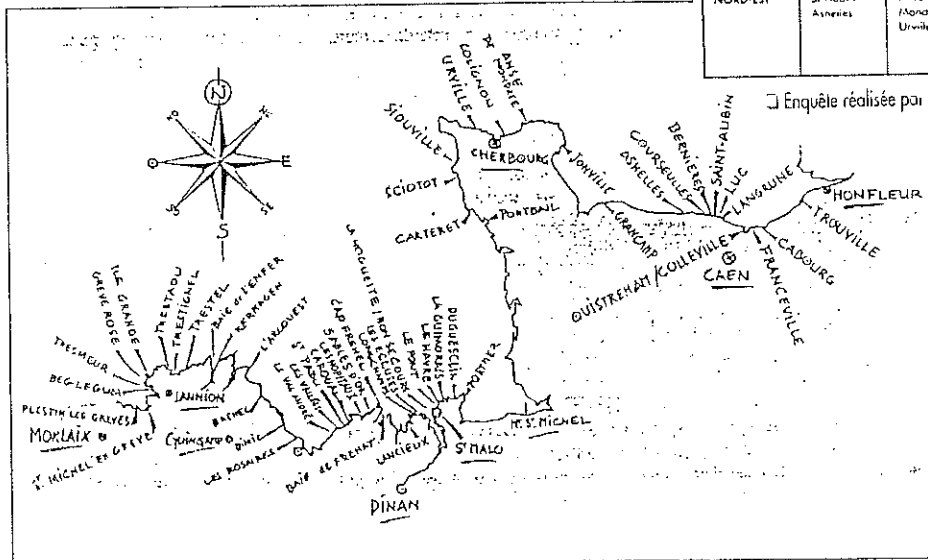
Méconnaissable d'une marée sur l'autre, la plage de Carteret bouge énormément et ses fonds lèvent parfois une belle droite qui déroule au pied de la falaise. Par vent d'ouest, on s'éclate à fond dans un décor et une ambiance des plus agréables.

PORTBAIL

Malgré la présence d'un fort courant, vous pourrez vous entraîner sur un plan d'eau très calme et pas trop déventé en vous rendant dans le havre de Portbail, derrière le port. Par vent plus fort, on peut sortir le gun de vitesse. Au sud de Portbail, on trouve encore des dizaines de kilomètres de sable fin. Orientées nord-sud, ces boulevards de sable bien lisses sont superbes pour le Speed Sail car la mer se retire très loin à marée basse.

REGIONS	CALVADOS	COTENTIN
VENT		
NORD	Baie de Sallenelles	Jonville
NORD-OUEST	Siouville Colleville Bernières	Urville Carteret Coutanville
OUEST	Siouville Franceville	Urville Carteret
SUD-OUEST	Cabourg Franceville Longchamps	Siouville Coutanville
SUD		Sciotot Vauville
SUD-EST		Jonville
EST		
NORD-EST	Saint-Aubin Asnelles	Anse de Mondrée Urville

Enquête réalisée par Erwan Kersaudy et Antoine Bulot



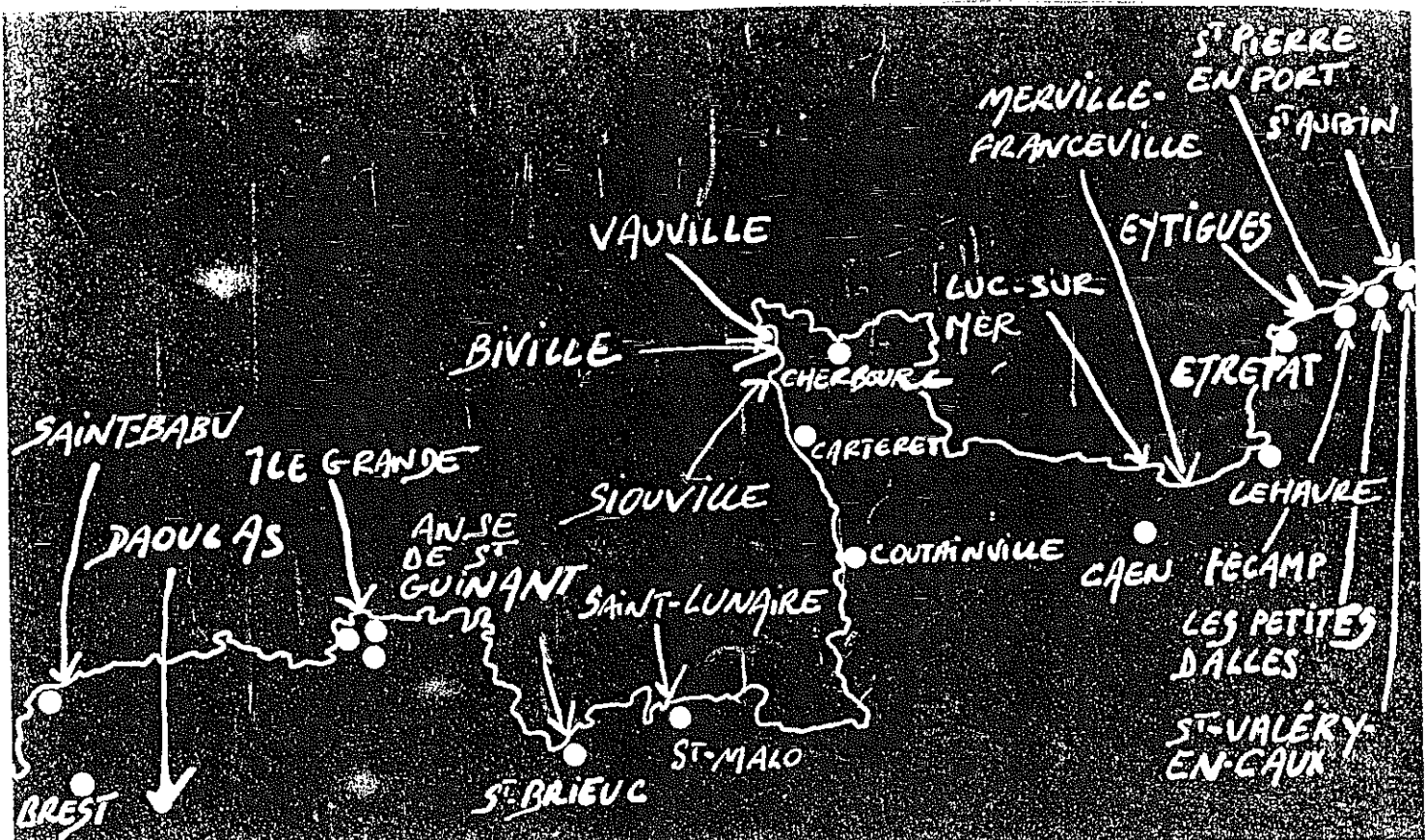
ANNEXE VII : Spots nouveaux et pas bondés

une région tabuleuse, qu'on compare souvent aux Landes pour ses dunes, le Cotentin et ses désormais célèbres plages de Carteret ou de Siouville. Mais peu connaissent les plages de **Biville** et de **Vauville**, situées au nord de Siouville et qui profitent de conditions météo similaires. L'accès à Biville est loin d'être facile : la petite route goudronnée qui démarre depuis la chapelle se transforme en chemin caillouteux et s'arrête à trois cents mètres du rivage. Là encore, les gros bras sont les bienvenus. Par vent de sud, on bénéficie d'une orientation parfaitement side shore idéale pour taquiner les vagues qui sont presque toujours présentes sur la côte ouest du Cotentin. Vauville est du même calibre, mais attention à la marée haute : un bon niveau est exigé.

De l'autre côté de la presqu'île, Patrice Gascoin a noté dans son agenda les spots de **Merville-Franceville** ainsi que celui de **Luc-sur-Mer**. Pour les adeptes de la vitesse et des plans d'eau plats, Luc, situé à 20 kilomètres à l'ouest de Caen, est particulièrement conseillé. Très moyen à marée basse, la plage est en fait valable à mi-marée/marée haute, et principalement par vent de nord est : tous les funboarders du cru, et parmi eux Nicolas Granier, ont constaté qu'à Luc on profitait d'une force Beaufort supplémentaire. Merville Franceville jouxte, à l'ouest, la ville de Cabourg et présente des conditions de navigation opposées. Ici, on navigue sous régime dépressionnaire (du sud ouest au nord ouest) sur des terrains houleux (vagues). Précision : ce spot n'est pas situé en face du parking (là où se déroulent généra-

lement les régates de ligue), mais un peu plus à gauche, à la pointe de Franceville.

PIERRE BIGORNE AVEC TOUT LE STAFF DES CORRESPONDANTS DE WIND : JEAN-LUC LACOSTE, PATRICE GASCOIN, GILDAS LAGADEC, JEAN-FRANÇOIS JEGU, FLORENCE DUFOUR, SERGE CERCLERON, MICHEL BUSSE, ELISABETH PIERSON ET YVON BASTON.



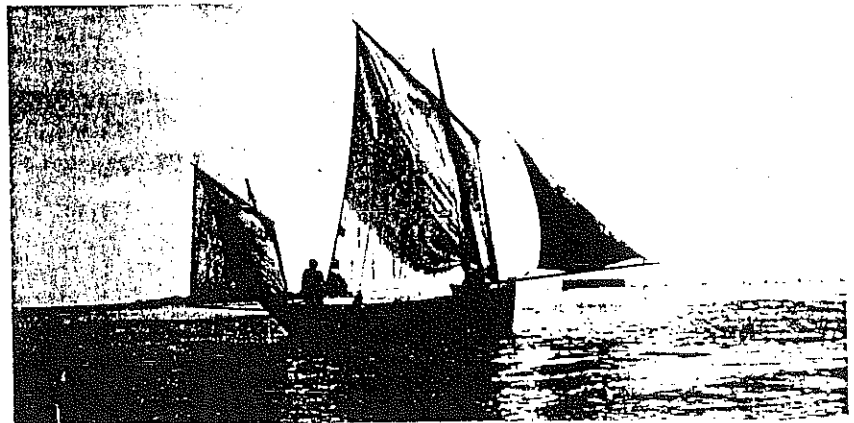
Les spots « bons mais tranquilles » deviennent une denrée rare - wind

Coup de Cœur...

HARDIS VIEUX GRÉEMENTS !

Dans tous les ports du Cotentin dorment de vieilles coques multicolores, qui rêvent de chevaucher à nouveau les vagues de la grande bleue. Une poignée d'amoureux de la mer tentent depuis cinq ans de préserver ce superbe patrimoine maritime. Ils ont commencé par remettre en état quelques canots de Barfleur pour leur propre plaisir. Ils se retrouvaient, en famille, chaque été, pour tirer des bords autour de Tatihou. Puis ils ont voulu communiquer leur passion. Ce fut le premier rassemblement de vieux gréements du Cotentin, en mai 1988, à Saint-Vaast-La-Hougue. Un énorme succès.

Depuis, sans faire de bruit, et sans aucuns moyens financiers, ils ont maintenu le cap. C'est une flotte de vingt navires aux voiles lourdes et



"Normandie", construit à Barfleur en 1946 - Propriétaire : Michel CRESTEY

puissantes qui viendra donner un grand coup de charme à l'opération "Toutes Voiles Dehors". Nous qui aimons tant notre pays, nous irons les encourager sur les quais de Cherbourg, et nous battons le rappel pour que

chacun, à sa manière, suive cet exemple. La mise en valeur de nos richesses oubliées fera notre trésor touristique de demain.

(Contact avec l'Association Verguillon : François Pochon - Tél. 33.03.27.69).

La lettre de Bernard CAUVIN
2, rue Grande Rue - B.P. 447
50104 CHERBOURG Cedex

ENQUETES sur les ACTIVITES LIEES au VENT1 Enquêteur :

Date :

2 Lieu :

N° du quest :

Bonjour, je réalise pour le Comité Economique et Social de Basse-Normandie une étude sur les activités sportives et de loisirs liées au vent en Basse-Normandie. Auriez-vous cinq minutes à m'accorder ?

PRATIQUE des ACTIVITES LIEES au VENT3 **Avez-vous déjà pratiqué l'une des activités suivantes ? ☐ Oui ?**4 **Si Oui, laquelle de ces activités ?**

Planche à voile ☐	Vieux gréements ☐	Aile delta ☐
Dériveur ☐	Char à voile ☐	Parapente ☐
Croiseur ☐	Speed-sail ☐	Autre ☐

(aller à la question 7)

5 **Si Non, pensez-vous pratiquer éventuellement l'une de ces activités dans l'avenir ?**
☐ Oui ☐ Peut-être ☐ Non
 (arrêt du questionnaire)

6 **Pratiqueriez-vous plutôt une activité ?**

- ☐ sur le sable (char à voile, speed-sail...)
- ☐ sur l'eau (planche à voile, dériveur...)
- ☐ dans l'air (parapente, aile delta...)
- ☐ indifféremment l'une ou l'autre
- ☐ aucune

7 **Pour pratiquer ces activités, quel est le milieu naturel qui vous paraît le plus sécurisant ?**

- ☐ le sable ☐ l'air
- ☐ l'eau ☐ autre réponse

STRUCTURE ENVISAGEABLE

S'il existait dans la région (sur la côte Ouest de la Manche par exemple) un centre vous permettant de vous initier ou de pratiquer individuellement le char à voile, le speed-sail, le parapente... avec ou sans encadrement et proposant éventuellement d'autres activités :

8 **Pensez-vous que vous le fréquenteriez ?**

- ☐ Oui ☐ Peut-être ☐ Non

(se rendre à la question 35)

9 **Vous le fréquenteriez :**

- ☐ occasionnellement ☐ régulièrement ☐ sans opinion

RESTAURATION

Quel type de restauration souhaiteriez-vous y voir ?

30 Midi

- | | | |
|---|---------------------------------------|---------------------------------|
| ☐ Traditionnelle | ☐ à emporter | ☐ Aucune |
| ☐ rapide | ☐ sans opinion | |

31 Soir

- | | | |
|---|---------------------------------------|---------------------------------|
| ☐ Traditionnelle | ☐ à emporter | ☐ Aucune |
| ☐ rapide | ☐ sans opinion | |

HEBERGEMENT**32** *Souhaiteriez-vous être hébergé ?*

- | | | |
|--------------------------------------|------------------------------|---|
| ☐ Oui | ☐ Non | ☐ éventuellement |
| ☐ ne sait pas | | |

33 *Quel mode d'hébergement ?*

- | | | |
|----------------------------------|--|---|
| ☐ camping | ☐ chambre individuelle | ☐ autre (à préciser) |
| ☐ hôtel | (dans le centre) | |
| ☐ gîte | ☐ chambre collective (dans le centre) | |

34 *Pour vous, est-ce important de loger sur place ?*

- | | | |
|------------------------------|------------------------------|--|
| ☐ Oui | ☐ Non | ☐ autre réponse |
|------------------------------|------------------------------|--|

SINON, SI VOUS N'ÊTES PAS INTERESSE PAR CE TYPE DE CENTRE :**35** *Pourquoi n'êtes-vous pas intéressé ? (préciser pourquoi)***36** *Pensez-vous qu'il faille des qualités ou aptitudes particulières pour pratiquer ces activités ? Lesquelles ? (à préciser)***37** *Ces activités seraient-elles susceptibles d'intéresser un membre de votre famille (directe) ?*

- | | | | |
|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| ☐ Oui | ☐ Non | ☐ peut-être | ☐ ne sait pas |
|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|

Voile nautique

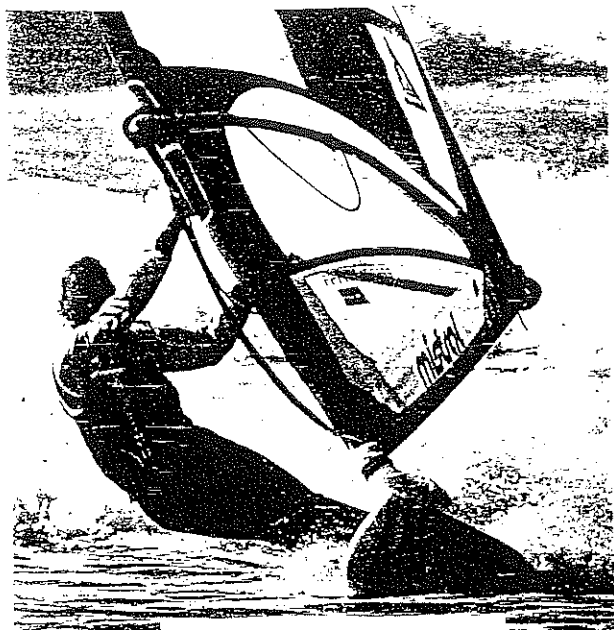
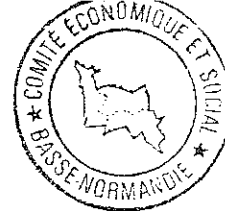


Planche à voile

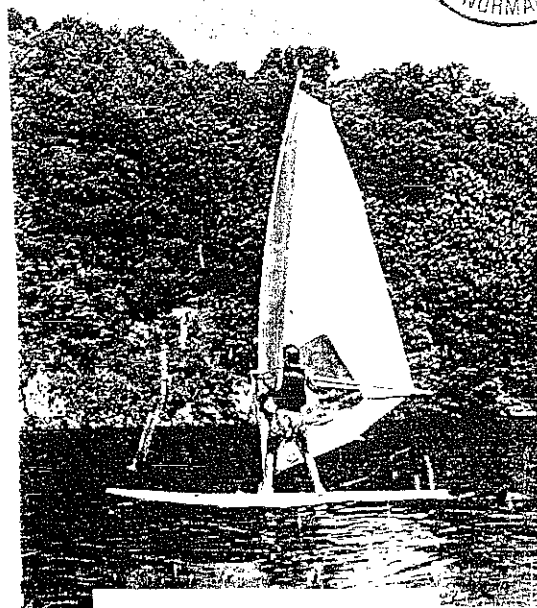
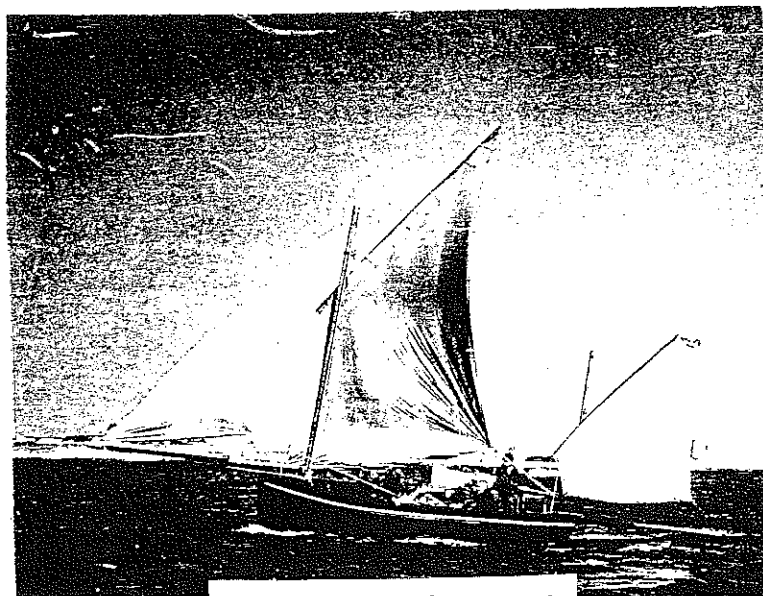
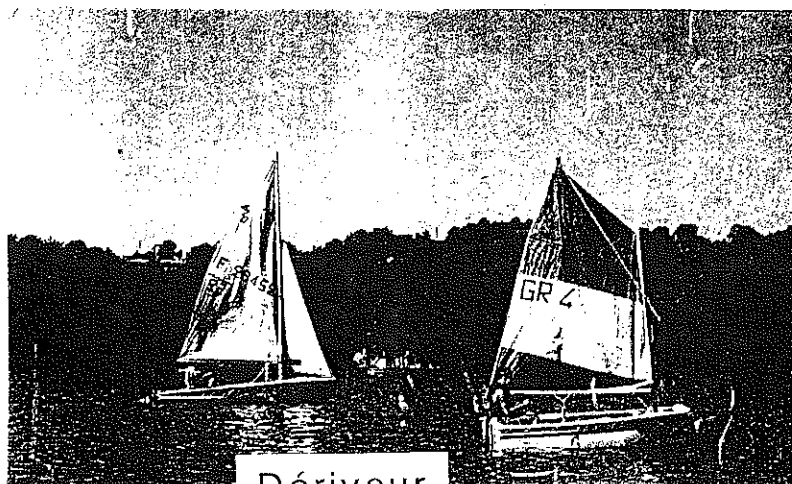


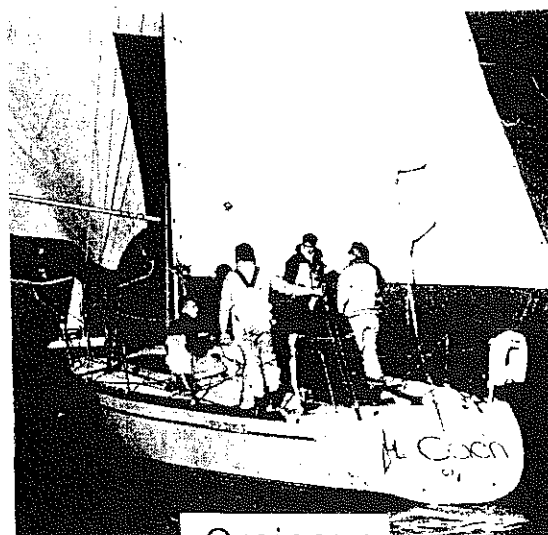
Planche à voile



Vieux gréement

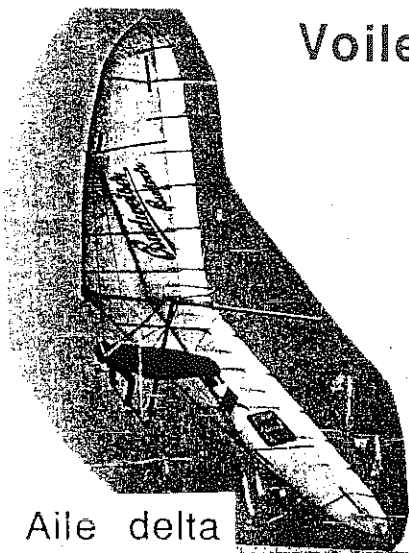


Dériveur

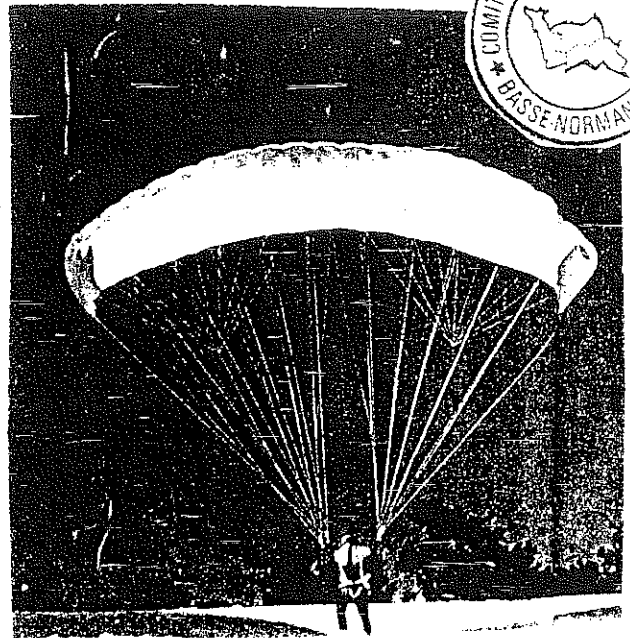


Croiseur

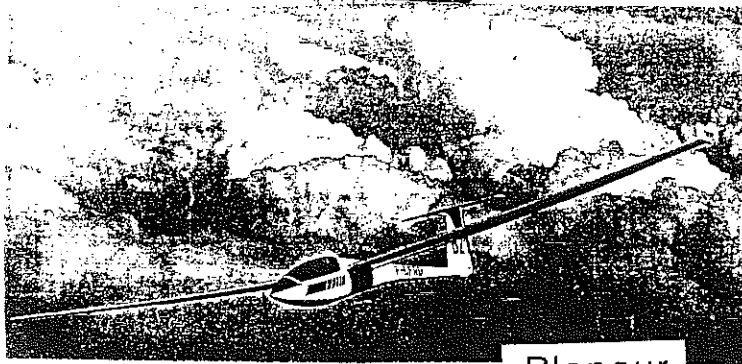
Voile aérienne



Aile delta

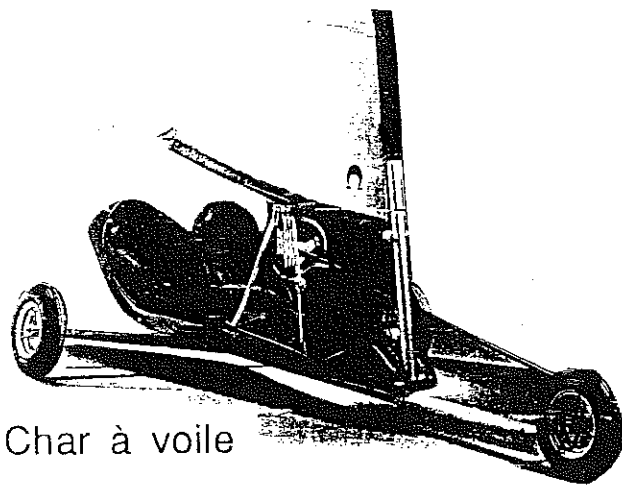


Parapente

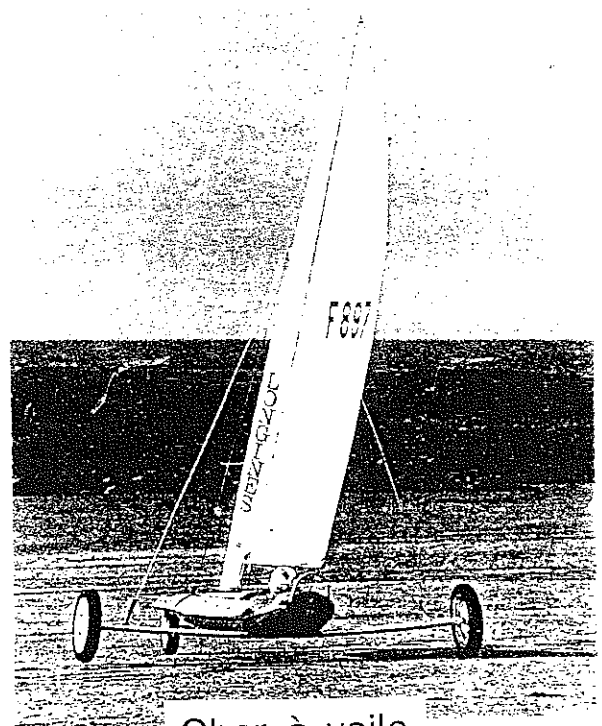


Planeur

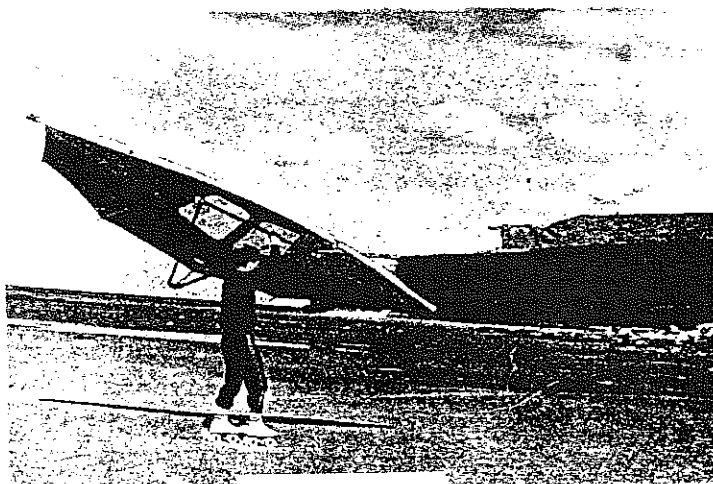
Voile terrestre



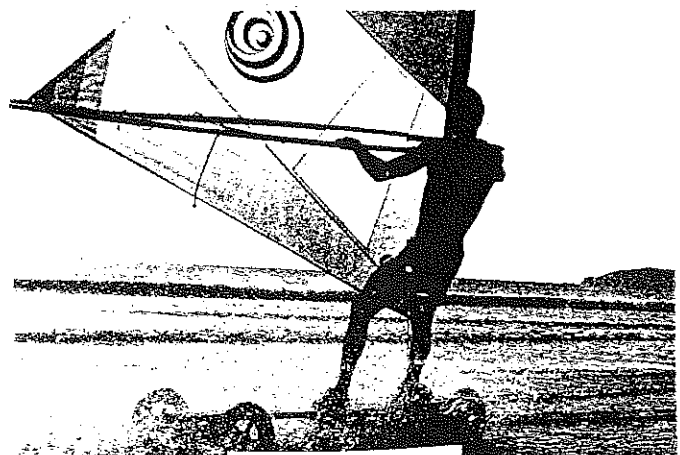
Char à voile



Char à voile



Bird-sail



Speed-sail

Beaumont-Hague

Promouvoir le tourisme dans La Hague

Une idée : le vol à voile

Depuis le temps qu'ils étaient ignorés les vélivoles ont trouvé dimanche une excellente occasion de mieux se faire connaître des maires de La Hague, en réservant cette journée pour leur faire découvrir leur commune vue du ciel. Ils ont répondu nombreux, une dizaine et se sont déclarés enchantés à leur descente d'avion.

Au moment d'inaugurer le moto-planeur, la dernière acquisition du club, grâce au concours de plusieurs sponsors, le président du club, Joseph Lecoq, un véritable haguard d'origine s'est fait fort de

démontrer que cette activité n'est pas réservée à une élite. « Notre but est d'accueillir davantage de monde, en particulier de La Hague et surtout des jeunes en les faisant voler au moindre coût. Nous pensons également que le planeur peut contribuer à mieux mettre en valeur La Hague sur le plan touristique ».

Les maires s'en sont dits convaincus en découvrant la plaquette éditée gratuitement par l'imprimerie artistique Lecoq. « Voler en planeur dans La Hague c'est possible ! ».



Les maires invités ont découvert La Hague en planeur.

échanges et coopération la Manche s'amarre à Jersey

Neuf heures, un samedi matin ordinaire : la vedette vient de quitter Portbail et file vers le large. A son bord, une impressionnante délégation de conseillers généraux de la Manche regarde la côte normande s'effacer parmi les bancs de brume.

Bientôt, c'est l'accostage dans le charmant petit port de Gorey, sur la côte est de l'île de Jersey, le but de ce voyage d'étude et de découverte. Une fois le pied mis à terre, le dépaysement est assuré. Autre climat, autre ambiance, autres sensations...

A nouveau, 9 h sonnent au carillon du beffroi. Le temps se serait-il arrêté ? Non. Mais à l'instar de tous les pays anglo-saxons, on considère ici le décalage sur l'horaire d'été comme une fantaisie supplémentaire propre aux gens du continent.

des liens ancestraux

Derrière l'anecdote se dessine une formidable différence de comportement et de manière de vivre entre nos cousins anglophiles et nous. Ainsi, Jersey revendique à part entière son affiliation à la couronne britannique, donc au Commonwealth. Les côtes françaises ? Bien que situées à seulement 17 kilomètres de distance, elles semblent lointaines et insaisissables.

Pourtant, aussi protectionniste que soit cette île anglo-normande de 80.000 habitants où l'impôt sur le revenu n'existe pas et que beaucoup considèrent comme l'un des derniers paradis fiscaux de la planète, le souffle des traditions parvient parfois à remonter en surface



Un objectif pour le président Pierre Aguiton aux côtés du bailli des Etats de Jersey : associer la Manche à l'essor économique de l'île.

en faveur de la France. On y perpétue ainsi sans le savoir les liens séculaires tissés avec la Normandie depuis l'épopée de Guillaume le Conquérant.

Pour preuve, les promoteurs immobiliers rédigent toujours leurs contrats en langue française et leur droit est directement issu du droit normand. De même, les offices religieux d'obédience catholique sont célébrés dans un patois coutançais coloré et surprenant. Cette recon-

naissance culturelle n'a qu'un défaut : ne pas générer dans son sillage un essor économique similaire.

une manne d'idées

Pierre Aguiton, à la tête de la délégation du conseil général venue rejoindre 250 autres Manchois, le reconnaît sans ambage : "Nous venons ici en tant que demandeurs". La frilosité des Jersiais devrait pourtant vite fondre devant les

aéroport du Royaume-Uni après Londres. Quel formidable enjeu ! D'où l'idée développée par Pierre Aguiton, qui se base sur la rée continue dans l'île, en période estivale, de 800.000 touristes anglosaxons : "Tentons de récupérer cette manne avec l'espoir que les Anglais viennent aussi passer quelques jours sur les côtes manchoises". Le président du conseil général mise parallèlement sur la création de complexes hôteliers modernes (notamment à Portbail) et de restaurants gastronomiques haut de gamme pour que le flux des étrangers dérive vers le continent français.

Dans ses entretiens avec le bailli des Etats de Jersey, Pierre Aguiton ne cesse d'exhorter nos amis anglo-normands à développer une coopération efficace avec les bas-normands qu'il représente. Car là-bas, des promoteurs frustrés par une emprise des sols contraignante ne cessent de logner vers le Cotentin. Alors, pourquoi ne pas créer conjointement des sociétés soumises au droit français mais bénéficiant de capitaux jersiais ?

L'idée suit son chemin et tient économiquement la route. Elle se prolonge par un projet touristique d'envergure : la Manche, espace vert par excellence, serait de nature à accueillir un terrain de golf 18 trous sur Pirou ou La Haye-du-Puits. Le plus tôt possible, cela va sans dire. Au-delà de la parfaite organisation des relations amicales avec Jersey, le conseil général exprime ainsi sa volonté de faire plus et de faire mieux. Reste à savoir comment tout cela se concrétisera dans les actes.

Jean-Louis PETIT