

Cahiers de géographie du Québec

Bernard, Nicolas (2000) *L es ports de plaisance. Équipements structurants de l'espace littoral*. Paris, L'Harmattan (Coll. « Maritimes »), 126 p. (ISBN 2-7384-9716-0)

Françoise Perron

Volume 45, numéro 125, 2001

URI : id.erudit.org/iderudit/022979ar

DOI : [10.7202/022979ar](https://doi.org/10.7202/022979ar)

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN 0007-9766 (imprimé)
1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Perron, F. (2001). Bernard, Nicolas (2000) *L es ports de plaisance. Équipements structurants de l'espace littoral*. Paris, L'Harmattan (Coll. « Maritimes »), 126 p. (ISBN 2-7384-9716-0). *Cahiers de géographie du Québec*, 45(125), 295–296. doi:10.7202/022979ar

Tous droits réservés © Cahiers de géographie du Québec, 2001

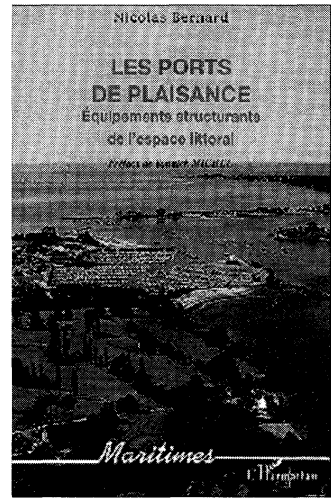
Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>]

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. www.erudit.org

BERNARD, Nicolas (2000) *Les ports de plaisance. Équipements structurants de l'espace littoral*. Paris, L'Harmattan (Coll. « Maritimes »), 126 p. (ISBN 2-7384-9716-0)



Jusqu'à maintenant, les géographes se sont peu intéressés aux ports de plaisance. Pourtant, avec le développement des activités de loisirs liés au maritime, ces derniers constituent des équipements de première importance qui contribuent à la structuration des littoraux des pays les plus riches de la planète, au même titre que les autres types de ports (ports de pêche, ports de commerce, ports militaires). Nicolas Bernard, dont la thèse de doctorat, en 1993, a été consacrée aux ports de plaisance du littoral finistérien, rétablit cette injustice. Il livre aujourd'hui le premier ouvrage de synthèse sur la question des ports de plaisance envisagée du point de vue du géographe, l'objectif que se fixe ici l'auteur étant de cerner le rôle et la place des ports de plaisance au sein des activités littorales et de l'aménagement des espaces côtiers.

En une bonne centaine de pages rédigées en un style clair et illustrées de graphiques et de cartes (réalisées tant à l'échelle mondiale que françaises, régionales et locales), les ports de plaisance sont présentés sous tous leurs aspects, si bien que c'est à un véritable tour d'horizon de cette question toujours controversée de l'implantation et du développement d'espaces portuaires consacrés à l'activité de plaisance (stationnement des bateaux, fonction d'escale et plate-forme professionnelle) que cet ouvrage invite.

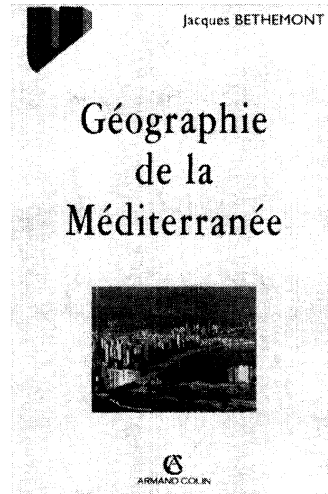
Le premier chapitre décrit l'émergence, le développement relativement récent (après 1960) et la diversification des structures d'accueil réalisées spécifiquement pour les navires de plaisance. Le chapitre suivant traite de la délicate intégration dans les sites littoraux de ces équipements portuaires dont le caractère souvent monumental entraîne de profondes transformations physiques des sites concernés et des milieux côtiers environnants. Le troisième chapitre, à partir de l'exemple français essentiellement, souligne à quel point le déroulement de la procédure pour la création ou l'extension d'un port de plaisance est complexe, combien diverses sont les formes de gestion possibles de ces infrastructures (qu'elles soient publiques, privées ou le plus souvent mixtes), si bien qu'au final les coûts de réalisation, d'exploitation et, en conséquence, de location, d'une place pour un bateau de plaisance, varient considérablement d'un port à l'autre. Quant aux retombées socio-économiques d'un port de plaisance pour les communes et les régions littorales touristiques qui les abritent, elles sont difficiles à évaluer, mais des pistes sont ouvertes pour engager des recherches plus sectorisées. L'ouvrage se poursuit par une brève présentation du concept géographique de « bassin de navigation » (dont on comprend qu'il mériterait lui aussi approfondissement), même si, comme le rappelle à bon escient Nicolas Bernard lorsqu'il analyse la flottille de plaisance française et son

utilisation, deux plaisanciers sur trois ne naviguent pratiquement jamais. L'ouvrage se termine par une réflexion sur les évolutions récentes qui tendent à faire des ports de plaisance des espaces touristiques polyvalents s'adressant de plus en plus à une clientèle élargie de non-plaisanciers.

Cet ouvrage, véritable manuel de base pour une approche géographique de la plaisance et de ses implications portuaires, ouvre également des perspectives neuves de recherche pour les littoralistes qui souhaiteraient enfin conjuguer concrètement la terre et la mer, le ludique et l'économique à partir de nouveaux objets géographiques : ports de plaisance et bassins de navigation. Nous souhaitons bon vent à cet ouvrage.

Françoise Péron
Université de Bretagne Occidentale

BETHEMONT, Jacques (2000) *Géographie de la Méditerranée*. Paris, Armand Colin (Coll. « U Géographie »), 313 p. (ISBN 2-200-25125-4)



La Méditerranée est sûrement l'une des régions du monde les mieux documentées : vestiges préhistoriques, témoignages anciens, monuments, documents, cartes, livres, rapports, thèses et innombrables articles en plusieurs langues. Unique, diverse et compartimentée, mer et terre à la fois, à la jonction des trois « anciens » continents, la Méditerranée a été et demeure largement un creuset de civilisations, un terrain d'échanges, de conquêtes, de rivalités et de conflits. Empires et royaumes successifs établis sur son pourtour se sont effondrés à tour de rôle, non sans laisser des traces profondément enracinées dont témoignent toujours la fragmentation des États, continentaux et insulaires, l'instabilité de plusieurs frontières, les nationalismes appuyés sur des héritages religieux et linguistiques, la survivance de coutumes et de modes de vie contrastant avec la modernité des communications, des établissements touristiques, de l'industrie, de la consommation des biens et services.

La maîtrise de l'eau, la sécheresse toujours menaçante, les reliefs heurtés, certains cataclysmes, les difficultés de l'agriculture et la pauvreté de plusieurs populations sont au cœur traditionnel des problèmes méditerranéens. Spécialiste de la gestion des ressources en eau, Jacques Bethemont connaît à fond les pays qui composent le monde méditerranéen. Son ouvrage expose tous les grands thèmes qui permettent d'en expliquer les paysages, les cadres de vie et l'organisation spatiale. À une science très sûre, il allie une vaste culture historique. Comme il l'écrit d'ailleurs : « La référence à l'histoire s'impose [...] de façon constante à qui veut saisir les enjeux actuels de