

ECONOMIQUE

Mode d'emploi Le mouillage sur corps-mort à l'année

Face à la pénurie de places au ponton, et aussi pour payer beaucoup moins cher, il est tentant de mettre son bateau sur un corps-mort. Mais que doit-on alors payer, et à qui? Sur quels services peut-on compter? Peut-on installer son corps-mort soi-même et où l'on veut? Où y a-t-il de la place, à flot ou à l'échouage? On fait le point ici.

Beaucoup moins cher qu'une place au ponton... De quoi faire réfléchir, non? Laisser son bateau au mouillage sur un corps-mort est bien sûr une solution moins confortable du point de vue logistique, mais cela permet de contenir le budget dans des limites raisonnables. Cependant, quelle est au juste l'économie que l'on peut espérer? Est-il possible d'installer soi-même un corps-mort, sans rien demander à personne et sans rien payer? Dans quelles régions trouve-t-on des zones propices?

Il va de soi que pour de simples raisons géographiques, la solution du corps-mort n'est pas praticable partout... Entre Dunkerque et Cabourg, il n'y a rien! Il faut plutôt se tourner vers la Bretagne, la Normandie et dans une moindre mesure vers la côte atlantique. De la même façon, les corps-morts sont rares en Méditerranée. A l'inverse, dans certaines zones, ils sont très nombreux. Il s'agit bien sûr des grandes baies, des rades, des golfes: rade de Brest ou de Lorient et autres rias bretonnes, golfe du Morbihan, bassin

d'Arcachon... Ainsi la Compagnie des ports du Morbihan (société publique locale, auparavant connue sous le nom de Sagemor) propose-t-elle pas moins de 1652 places sur bouées. Mais comment ces zones de mouillage sont-elles gérées? Il existe de nombreux cas de figure. En règle générale, la gestion revient à la municipalité ou à la communauté de communes. La mission peut aussi être confiée à une association (club nautique ou autre), ou à une entreprise publique type SPL (société publique locale). Un décret récent, du 4 juin 2020, «relatif à l'utilisation du domaine public maritime naturel en dehors des limites administratives des ports» a mieux précisé les règles qui s'appliquent, en exigeant par exemple que les propriétaires des bateaux soient systématiquement assurés. Par ailleurs, dans certains cas, les corps-morts peuvent se trouver à l'intérieur des limites administratives des ports. Certaines zones de mouillage sont en eau pro-

fonde, d'autres sur l'estran (échouage nécessaire), d'autres encore dans des bassins à flot (comme dans le port de Ploumanac'h). Les différentes lignes de mouillage peuvent être reliées à une grosse chaîne-mère qui court sur le fond et les bateaux sont parfois amarrés à couple, deux par deux, sur des bouées doubles. En bref, on peut trouver toutes les configurations.

Combien ça coûte?

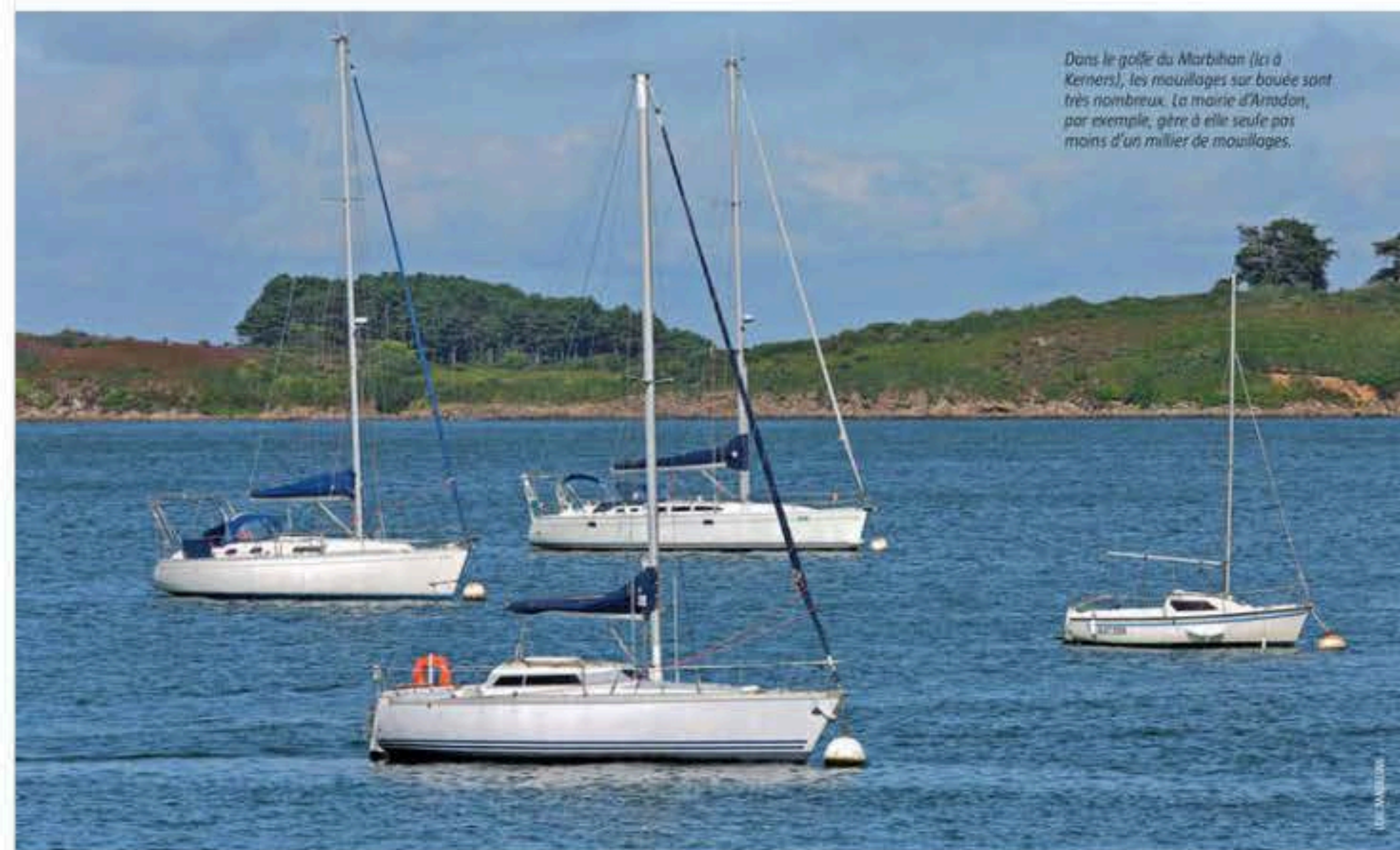
Dans les régions les plus attractives, telles que le golfe du Morbihan, la demande est un peu en baisse ces dernières années - comme pour les places au ponton. Ce qui fait que les listes d'attente sont moins longues, d'autant que les gens ont moins tendance à s'inscrire à plusieurs endroits différents. Mais pour autant, il n'est pas toujours facile de trouver une place. Dans le port de Ploumanac'h, comptez par exemple un à deux ans

d'attente pour une place à l'échouage, ou plus de deux ans pour une place à flot. C'est du même ordre dans le golfe du Morbihan, pour les zones de mouillage gérées par la Compagnie des ports du Morbihan, ou encore devant la charmante presqu'île de Conleau dans la banlieue de Vannes. Selon les lieux, selon les services disponibles, et selon le type de gestion, l'économie par rapport à une place au ponton peut s'avérer conséquente, ou au contraire modeste. Dans les mouillages de la Compagnie des ports du Morbihan, par exemple, on ne gagne guère plus de 30 ou 35% par rapport aux marinas gérées par la même société publique. Ce n'est pas rien, certes, et il est vrai que la palette de services offerts comprend pas mal

de choses, à commencer par des sanitaires, ou encore un service de rade. Oui, mais... D'une part, l'investissement est très différent: installer des bouées, ou construire des digues, faire fonctionner une diague, et installer des pontons sur des pieux, ce n'est pas la même chose! Et d'autre part, pour le client, ce n'est pas non plus pareil de marcher sur un ponton ou de faire les trajets en annexe. En dehors des bouées «haut de gamme», le service de rade n'est généralement pas disponible, mais certains gestionnaires de mouillage proposent alors des annexes collectives. Ou même, les imposent. «On n'a pas eu le choix, c'était une demande de la mairie, précise Alain Dupuis de l'association des Amis de Conleau.

Si non, cela commençait à faire trop d'annexes, et ça n'allait pas dans le paysage.» En tout cas, si l'on doit utiliser sa propre annexe, alors il faut la choisir avec soin (voir encadré). Evidemment, on peut être tenté d'aller poser soi-même un corps-mort

dans un endroit plus ou moins reculé et secret où il n'y a encore aucun autre bateau. Ou du moins, dans un endroit où le mouillage n'est pas déjà organisé par une mairie, une association locale ou une société publique. Dans certaines régions, en particu-

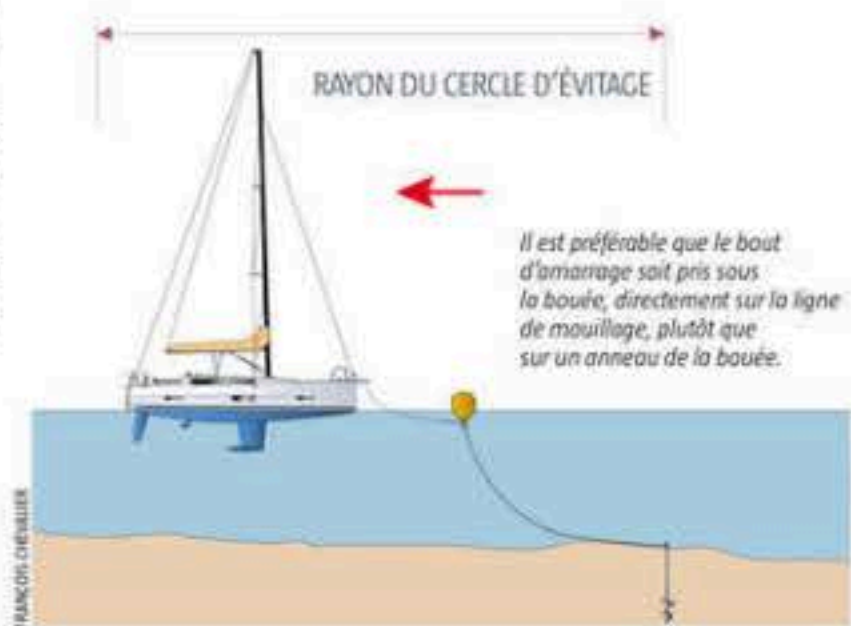


Dans le golfe du Morbihan (ici à Kerners), les mouillages sur bouée sont très nombreux. La mairie d'Arradon, par exemple, gère à elle seule pas moins d'un millier de mouillages.

QUELQUES EXEMPLES DE PRIX POUR UNE PLACE À L'ANNÉE, EN BRETAGNE

| PORT / LIEU | DÉPARTEMENT | TYPE GESTION | GESTIONNAIRE | ZONE | TARIF À L'ANNÉE MONO 7 M | TARIF À L'ANNÉE MONO 10 M |
|---|---------------|-------------------------------|--|---------------|--------------------------|---------------------------|
| Anse du Dellec (Plouzané, rade de Brest) | Finistère | association/club | Association des plaisanciers du Dellec | eau profonde | 171 € | 205 € |
| Baie Sainte-Anne (Trégastel) | Côtes-d'Armor | municipalité | mairie de Trégastel | échouage | 210 € | 300 € |
| Arradon (mairie) | Morbihan | municipalité | mairie d'Arradon | selon zone | 259,10 € | 356,70 € |
| Conleau | Morbihan | association/club | Amis de Conleau/Amigestion | eau profonde | 303,69 € | 427,64 € |
| Saint-Goustan | Morbihan | société publique locale (SPL) | Compagnie des ports du Morbihan | eau profonde | 565 € | 930 € |
| Ploumanac'h (à l'échouage) | Côtes-d'Armor | société publique locale (SPL) | mairie de Perros-Guirec | selon zone | 593 € | 847 € |
| Ploumanac'h (à flot) | Côtes-d'Armor | société publique locale (SPL) | mairie de Perros-Guirec | selon zone | 959 € | 1368 € |
| Arradon (Compagnie des ports du Morbihan) | Morbihan | société publique locale (SPL) | Compagnie des ports du Morbihan | eau profonde | 1273 € | 2025 € |
| Port Blanc - Ile-aux-Moines | Morbihan | société publique locale (SPL) | Compagnie des ports du Morbihan | eau profonde | 1273 € | 2025 € |
| Kerners (golfe du Morbihan) | Morbihan | municipalité | mairie d'Arzon | eau profonde | 385 € | 550 € |
| Port-Navalo | Morbihan | municipalité | mairie d'Arzon | eau profonde | 741 € | 1058,50 € |
| Trébeurden | Côtes-d'Armor | société anonyme (SA) | Port Trébeurden | bassin à flot | 1041 € | non disponible |
| Sainte-Marine | Finistère | municipalité | mairie de Combrit Sainte-Marine | eau profonde | 645,40 € | 983 € |

«DES PRIX TRÈS VARIABLES
D'UN MOUILLAGE À L'AUTRE...
TOUT EST POSSIBLE!»





Certaines zones de corps-morts se trouvent à l'intérieur d'un port, comme ici à Ploumanac'h (Côtes-d'Armor).

Installer un corps-mort soi-même

La solution «traditionnelle», si l'on peut dire, mais que nous ne recommandons pas, consistait à utiliser un peu n'importe quoi. Par exemple – solution assez courante – un vieux pneu dans lequel on coulait du béton. Pour faire les choses plus proprement, il existe deux méthodes. La première : poser une ancre et une chaîne franchement surdimensionnées, et le tour est joué. Autre possibilité : utiliser l'ancre à vis conçue par la société Skrew Anchor avec, là encore, un peu de chaîne (indispensable dans tous les cas). Le principe de cette ancre de forme hélicoïdale est très simple : on l'insère dans le sol comme une vis, en la faisant tourner sur elle-même. Le fabricant nous assure que jusqu'au modèle 1,40 mètre, on peut facilement installer l'ancre soi-même. Des bouteilles de plongée sont tout de même nécessaires si la zone ne découvre pas à marée basse. Dans tous les cas, il faut penser à limiter le rayon d'évitage en jouant sur la longueur de la ligne. Si le corps-mort et sa chaîne sont bien dimensionnés, on peut se contenter d'avoir seulement deux fois la hauteur d'eau maximale à pleine mer. Pour ce qui est de la bouée, on rappelle que les anneaux ne sont en principe pas conçus pour tenir le bateau (pas assez solides !) mais simplement pour attraper la bouée avec une gaffe. L'amarre qui vient sur le taquet du bateau doit être prise directement sur la ligne, sous la bouée. Notre conseil : utiliser un bout flottant, assez long, avec une grande boucle que l'on puisse attraper facilement avec une gaffe – il n'est alors même pas nécessaire que la bouée soit équipée d'un anneau.



lier en Bretagne (et surtout sur la côte Nord), les possibilités sont très vastes pour ne pas dire infinies, en tout cas si l'on peut échouer au fond des lagunes sableuses, des rivières, sur des estrans parfois immenses et parfaitement protégés de la houle comme de tous les vents.

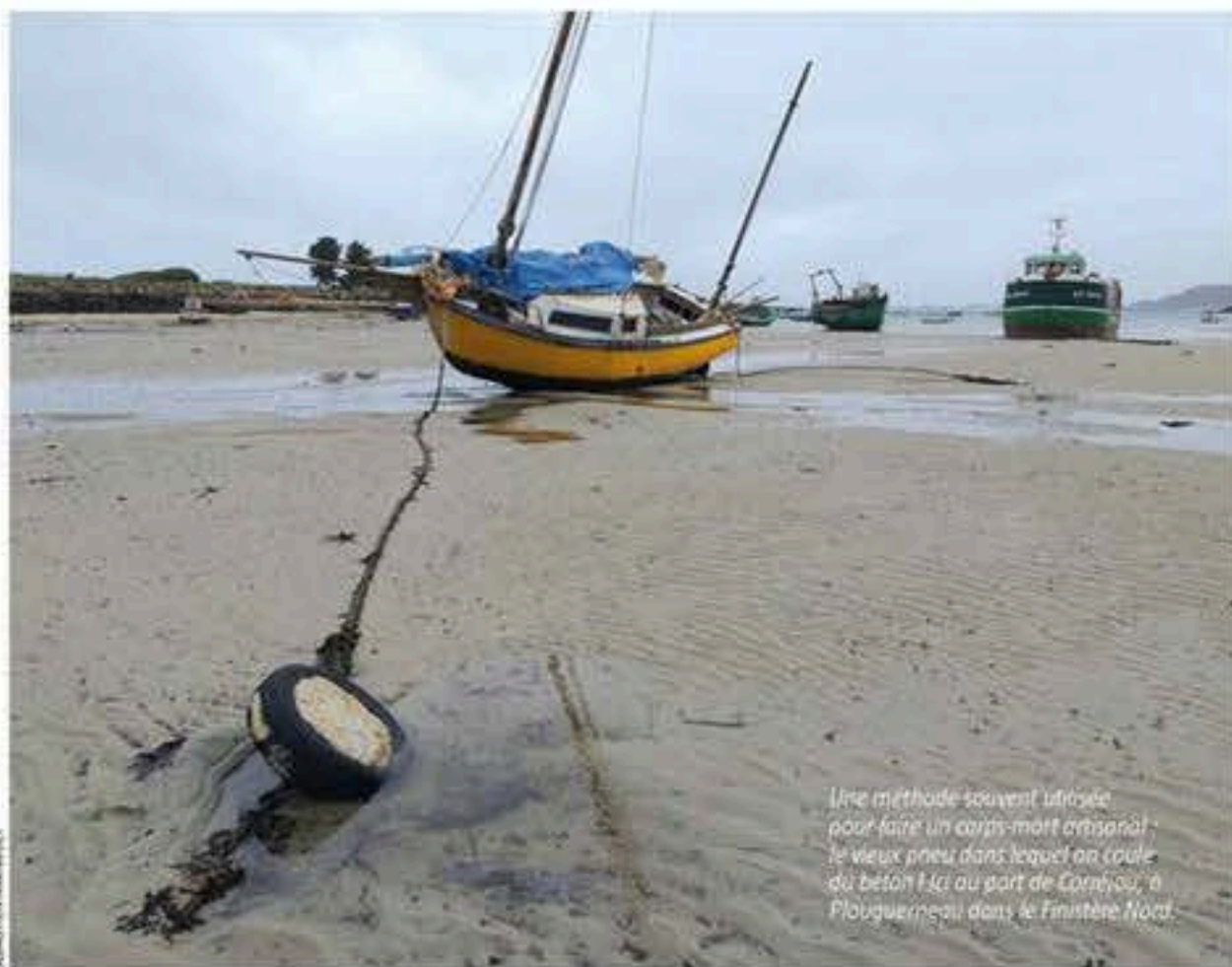
N'oubliez pas la demande administrative

On pourrait citer, au hasard et dans le désordre, l'anse de Kernic à Plouescat (Finistère Nord), les petites anses au fond de l'Odet et de ses affluents (Finistère Sud), le fond de la vaste baie qui s'étend entre l'île Grande et Landrelecc (Côtes-d'Armor), la baie

de Plouharnel au fond de la baie de Quiberon, la petite mer de Gâvres à l'entrée de la rade de Lorient, le fond des anses et des petites rivières de la rade de Brest (anses du Moulin Neuf, de Penfoul ou de Kérouillé, rivières de Daoulas, de L'Hôpital-Camfrout ou du Faou, fond de l'Elorn et de l'Aulne), ou encore l'anse de Penfoulic en face de Port-la-Forêt... ce ne sont pas les idées qui manquent ! Mais ne faut-il pas, en principe, demander une autorisation aux autorités administratives compétentes ? Eh bien si. Et dans ce cas, est-ce toujours gratuit ? Eh bien non. En fait, il faut s'adresser à la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), qui va instruire votre demande d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime. En fouillant sur les sites départementaux des services de l'Etat, on peut trouver un formulaire ad hoc. L'AOT est accordée pour une durée maximale de cinq ans, et renouvelable. Le tarif de la redevance est fixé par les services départementaux de la Direction de l'immobilier de l'Etat (DIE), anciennement France Domaine, autrement dit par la Direction générale des finances publiques. Concernant ces tarifs, on a toutefois eu du mal à obtenir davantage de précisions, après avoir contacté plusieurs directions départementales des finances publiques. A chaque fois, en arrivant dans le service concerné, on a récolté

Évitez le corps-mort installé en pirate

Et dans tous les cas il ne faut pas faire sa demande au dernier moment car le délai d'instruction peut atteindre deux mois. Et si vous préférez installer un corps-mort pirate, alors sachez qu'il peut y avoir des contrôles, et que vous vous exposez à une «contravention de grande voirie», avec à la clé l'amende prévue pour les contraventions de la 5^e classe, soit jusqu'à 1500 euros. Et il faudra alors tout enlever, cela va de soi. C'est dans le code général de la propriété des personnes publiques, article L2132-3 : «Nul ne peut bâtir sur le domaine public maritime ou y réaliser quelque aménagement ou quelque ouvrage que ce soit sous peine de leur démolition, de confiscation des



Une méthode souvent utilisée pour faire un corps-mort original : le vieux pneu dans lequel on coule du béton. Ici au port de Cornjau, à Plouguerneau dans le Finistère Nord.

matériaux et d'amende.» On vous suggère de faire plutôt les choses dans les règles, même si le prix n'est pas connu à l'avance et même si la démarche peut prendre un certain temps. D'un autre côté, il serait bon que les tarifs départementaux de la redevance des AOT soient publics et publiés sur un site Internet du type service-public.fr. N'empêche, installer un corps-mort et une bouée à sa convenance, dans un endroit désert, de manière légale et sans trop dépen-

ser, c'est possible. Voilà qui est bon à savoir. Evidemment, il faut accepter de laisser son bateau sans aucune surveillance, à moins de résider juste à côté.

Attention aux fonds

Par ailleurs, dans les fonds de rivière, il faut quand même éviter de s'installer sur l'estran sur de la vase trop molle. Le mouillage devient alors inaccessible à marée basse, ou du moins c'est très

salissant... et cela peut s'avérer très dangereux. On doit donc s'assurer que les fonds sous le bateau sont suffisamment fermes... ainsi que les fonds sur lesquels on doit marcher pour arriver jusque-là. Et puis bien sûr, si l'on se met tout en haut de l'estran, il faut accepter que les horaires de sortie en mer soient très contraints par la marée. Voir que le bateau soit inutilisable pendant quelques jours toutes les deux semaines, au moment du premier quartier et du dernier quartier de lune.



L'anneau est pratique pour attraper la bouée avec une gaffe.

Choisir une annexe rigide

Les marques d'annexe rigide distribuées sur le marché nautique ne sont pas légion. Tout le monde connaît bien sûr Bic Sport. Tenez-vous bien, le fameux Sportyak 213, cette petite annexe toute ronde, présentée pour la première fois en 1974, est toujours au catalogue ! Et elle conserve quelques atouts ! On trouve aussi des annexes rigides chez Plastimo, Fun Yak, ou encore Armor Aviron, un fabricant des Côtes-d'Armor qui propose une vaste gamme (voir le tableau). Pour commencer, on évitera les modèles à simple coque, qui peuvent couler à pic et très rapidement. Optez nécessairement pour une annexe à double coque. Deuxième chose très importante : la stabilité, qui laisse souvent à désirer. Une carène de type catamaran est bien meilleure de ce point de vue. Il va de soi que le poids est un critère essentiel, et que des roulettes intégrées sont très pratiques (elles sont parfois proposées en option). Le banc de nage est aussi utile (il a encore il peut faire partie des options), de même que le bouchon de nable. Nous conseillons en tout cas d'éviter les modèles trop petits, à moins de naviguer uniquement en solitaire. Des lors que l'on veut embarquer plus d'une personne, il faut viser 2,50 mètres plutôt que 2 mètres, même si le poids est nettement plus important – de toute façon la plupart des modèles intègrent des roulettes, a fortiori quand il s'agit des plus gros. Enfin, utiliser un moteur hors-bord peut être compliqué en termes de logistique. La godille fonctionne très bien mais il est préférable de pouvoir aussi utiliser deux avirons. C'est l'un des intérêts du banc de nage, bien sûr, mais celui-ci permet également de s'asseoir plus confortablement – et au milieu, de façon à mieux répartir les poids ce qui est préférable pour l'assiette et la



Beaucoup d'annexes rigides sont très instables et trop petites !

stabilité. Compte tenu de ces différents critères, une annexe sort clairement du lot : le Sportyak 245 de Bic Sport. La Palourde de Fun Yak est aussi un modèle intéressant, concurrent du Sportyak 213. Bref, il ne faut pas se tromper d'annexe. Il peut donc être gênant de se voir imposer par le gestionnaire du mouillage l'utilisation d'annexes collectives.

Celles-ci sont parfois un peu basiques. Or les accidents d'annexe, avec parfois hélas une noyade à la clé, sont paraît-il assez fréquents. Peut-être aussi parce que de nombreux modèles d'annexe rigide sont très instables pour ne pas dire dangereux ? Toujours est-il qu'on recommande une certaine prudence et le port du gilet.

EN UN COUP D'ŒIL : SIMPLE OU DOUBLE COQUE, AVEC OU SANS ROULETTES INTÉGRÉES...

| MODÈLE | PALOURDE | TELLINE | CORALLINE | PRS 210 | PRS 245 | SPORTYAK 213 | SPORTYAK 245 | MARSOUIN | BOSCO | NEPTEA 220 | NEPTEA 250 | ZÉFF |
|------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Fabricant | Fun Yak | Fun Yak | Fun Yak | Plastimo | Plastimo | Bic Sport | Bic Sport | Armor Aviron | Armor Aviron | Armor Aviron | Armor Aviron | Armor Aviron |
| Longueur (m) | 2,00 | 2,15 | 2,49 | 2,10 | 2,45 | 2,13 | 2,45 | 2,15 | 2,35 | 2,25 | 2,49 | 2,49 |
| Largeur (m) | 1,00 | 1,20 | 1,30 | 1,30 | 1,50 | 1,15 | 1,20 | 1,24 | 1,35 | 1,33 | 1,35 | 1,27 |
| Coque | double | double | double | simple | simple | double | double | simple | simple | double | double | double |
| Carène cata | non | non | non | non | non | non | oui | non | non | non | non | non |
| Poids (kg) | 18 | 35 | 45 | 30 | 41 | 23 | 39 | 28 | 33 | 35 | 45 | 42 |
| Charge maxi (kg) | 150 | 225 | 325 | 200 | 250 | 170 | 290 | nc | nc | nc | nc | nc |
| Roulettes | oui | oui | oui | oui | oui | non | oui | oui | oui | oui | oui | oui |
| Banc central | option | oui | oui | oui | oui | non | oui | oui | oui | oui | oui | oui |
| Matériau | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène thermofonné | polyéthylène thermofonné | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé | polyéthylène rotomoulé |
| Prix | 309 € | 369 € | 499 € | 488 € | 665 € | 399 € | 699 € | nc | nc | nc | nc | nc |

Textile sur acier

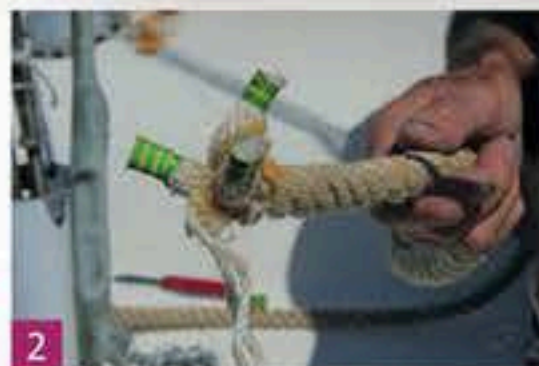


Réussir l'épissure câblot-chaîne

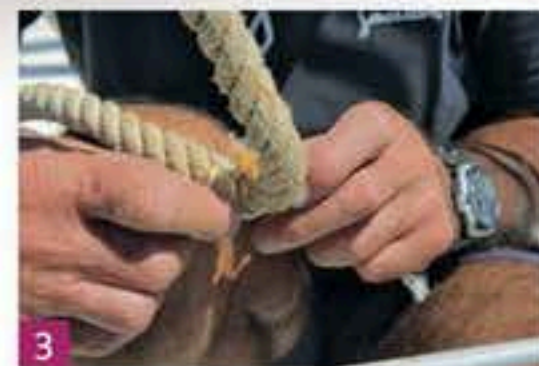
Une bonne liaison entre la chaîne et la partie textile de votre mouillage est un facteur de sécurité. Cette épissure doit aussi être discrète pour rejoindre sans heurt la balle à mouillage via davier et guindeau. Voici la technique que nous propose Dominique.



1 Il est indispensable de travailler avec des extrémités de toron bien nettes. Ici, Dominique les entoure d'adhésif avant de les couper proprement.



2 Les trois torons présentent maintenant une finition propre et seront plus faciles à insérer pour réaliser l'épissure.



3 On bloque le cordage là où l'on va commencer l'épissure. On détorse sur cinq ou six tours, soit environ 40 centimètres pour un cordage de 20.



4 C'est le tout début. On commence par passer deux brins dans le dernier maillon de la chaîne. Ces deux brins sont passés dans le même sens.



5 Le troisième brin est lui passé dans le sens contraire des deux premiers. A ce stade, il est logique que ça coince un peu. Insistez!



6 Une fois les trois brins passés dans le maillon, mettez les en tension pour récupérer le mou. La ligature prévient le détorsement.



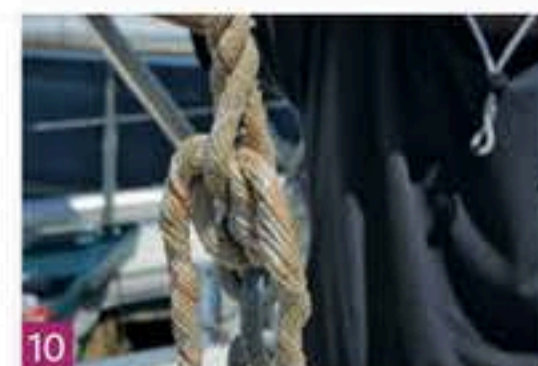
7 La première passe du premier brin n'est pas la plus facile, on utilise ici un épissoir auquel on aura recours à plusieurs reprises.



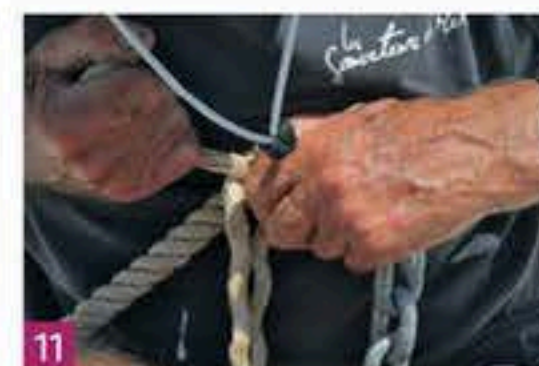
8 On fait passer le brin en le faisant glisser dans la gorge de l'épissoir. Et on répète l'opération avec les trois brins.



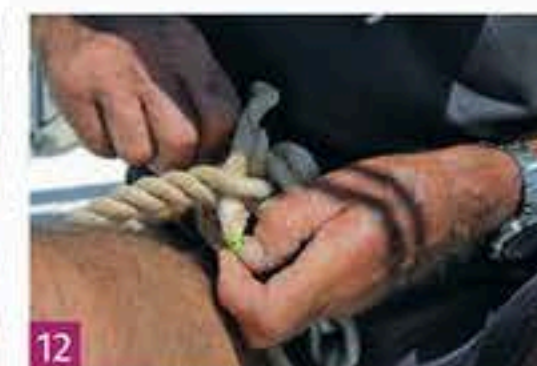
9 Chaque brin inséré est décalé (d'un brin) par rapport au brin précédent. Il croise à la perpendiculaire le brin sous lequel il passe.



10 Et voici à quoi ressemble la future épissure après ce premier passage des trois brins. On a pu ôter la ligature.



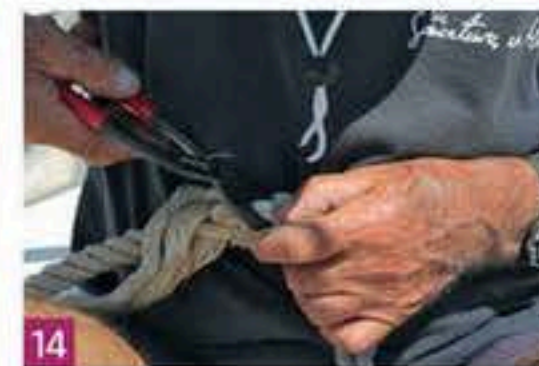
11 Avant le deuxième passage, on reprend la tension des trois brins, un par un: ne pas hésiter à souquer fort. L'opération sera répétée.



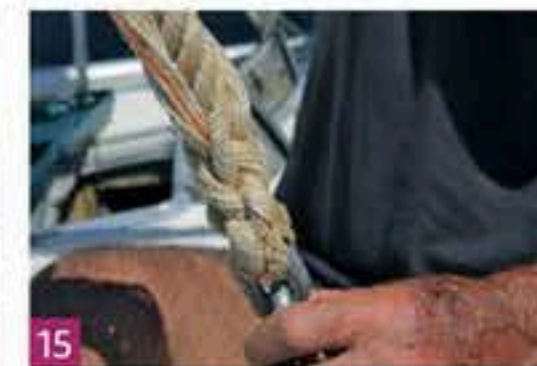
12 C'est parti pour un deuxième passage des trois brins, il est presque plus facile que le premier, car les torons du câblot sont un peu détendus.



13 L'épissure prend forme: voilà à quoi elle ressemble une fois que le deuxième passage a été effectué. Mais il y a encore du mou à rattraper.



14 C'est le moment pour rattraper le mou qui peut subsister encore dans les torons. On s'aide d'une pince pour être sûr que le maillon est bien serré.



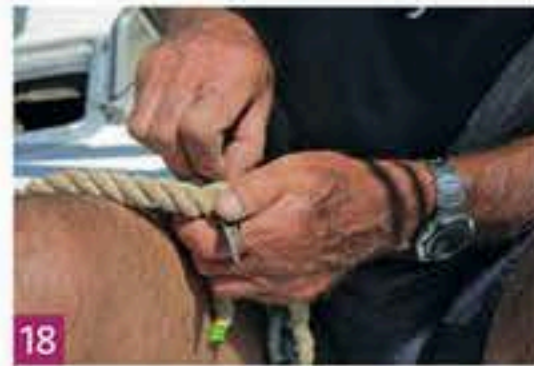
15 Et voilà notre épissure après rattrapage du mou à l'aide de la pince multiprise. Il est important que le maillon pris n'ait aucun jeu dans le cordage.



16 On commence le troisième passage de nos brins, toujours les uns après les autres et toujours en prenant soin de bien les tendre.



17 Plutôt joli! Avec trois passages, notre épissure est maintenant rassurante: ce n'est pas près de lâcher. Mais il reste encore à la finir proprement.



18 Pour une finition dégressive, Dominique a un truc: il laisse de côté un brin, fait un quatrième passage avec deux brins et un cinquième avec un seul brin.



19 On voit clairement le résultat: un brin a fait trois passages, un autre quatre et le dernier, cinq. On obtient ainsi une épaisseur dégressive de l'épissure.



20 Avant de couper les brins, on fixe la chaîne sur un taquet et on envoie le câblot sur un winch. Et on souque, on souque au maximum.



21 Après la petite séance de torture sur le winch, l'épissure ne bougera plus. On peut maintenant couper les brins qui dépassent.



21 L'épissure est pratiquement terminée, ne reste plus qu'un peu de finition pour qu'elle puisse bien vieillir.



22 Dominique utilise ici un allume-gaz à flamme pour faire fondre les extrémités des brins afin de prévenir leur effilochage.



23 On utilise tout de suite un couteau pour lisser les finitions et éviter toute surépaisseur qui serait demain source de fragilité.

La liaison entre le câblot textile et la chaîne est maintenant terminée. Avec cette technique, la dégressivité est assurée.

Dominique Laurans est l'heureux propriétaire d'un Sun Fizz au port du Croesty. Il s'est formé au matelotage en travaillant chez Tonnerre il y a quelques dizaines d'années. Une bonne école!

L'APPLI VOILES

Redécouvrez Voiles et Voiliers sur votre tablette ou smartphone

Maquette et navigation **totale**ment **repensée** pour tablettes et smartphones

Contenu enrichi, vidéos intégrées associées aux articles, aux essais, accessibles tout au long de la navigation



Lecture **plus agréable et fluide**, pour une navigation optimisée

Zooms dynamiques sur les photos, cartes marines, infographies, visuels, plans de bateaux...



Sommaire accessible en permanence



Contenu adapté au format de l'écran



Vidéos intégrées associées...



Zooms dynamiques sur les visuels...

Avec l'appli Voiles et Voiliers, restez connectés à l'actualité de la voile

Vous êtes abonné :

GRATUIT

- Téléchargez notre application "Voiles et Voiliers" sur votre tablette ou smartphone

- Créez votre compte abonné en indiquant votre N° d'abonné et votre mot de passe (rubrique «mon compte»).

- Accédez au contenu rédactionnel du magazine et à nos archives depuis 2008.

Vous n'êtes pas abonné à Voiles et Voiliers :

3,49 €

SEULEMENT

- Téléchargez notre application "Voiles et Voiliers" sur votre tablette ou smartphone

- Payez en ligne sur l'Appstore ou l'Android Store

- Accédez immédiatement au magazine.

