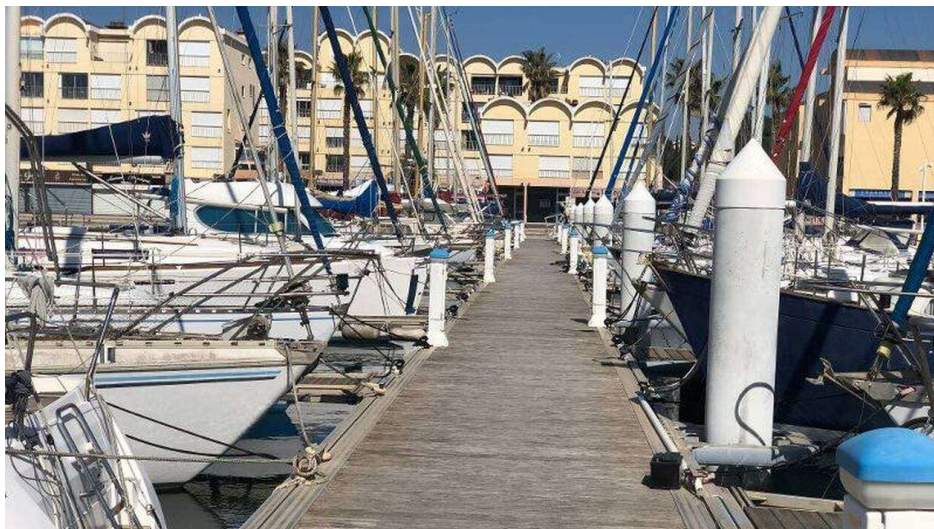


[Attribution des postes d'amarrage : les ports d'Occitanie veulent se débarrasser des bateaux ventouses](#)

# Attribution des postes d'amarrage : les ports d'Occitanie veulent se débarrasser des bateaux ventouses

Aujourd'hui, quelqu'un qui achète un bateau doit prouver que ce bateau est en état de naviguer et produire les factures récentes d'un carénage et d'une révision moteur, a minima. C'est le protocole imaginé par plusieurs capitaineries pour lutter contre le phénomène des bateaux ventouses qui ne sortent jamais du port.



Sur les pontons, la chasse aux bateaux ventouse est engagée. | MICHEL COLSON

Voiles et Voiliers

Michel COLSON

Modifié le 26/03/2026 à 18h22Publié le 25/03/2026 à 15h10

« La place au port de votre bateau est-elle transmissible ? » Voilà la première ou l'une des premières questions que pose un acquéreur

potentiel, étant bien évident que l'objectif n'est pas d'entreposer un quillard au jardin. Si l'achat d'un voilier est la plupart du temps un gage de nouvelles escapades au large, il faut avant toute chose être certain d'obtenir un poste d'amarrage. Or, depuis quelques saisons, une bonne partie des ports de plaisance d'Occitanie ont fait le choix de restreindre l'attribution des postes à l'année en mettant en place des procédures plus strictes, en obligeant les plaisanciers à prouver que leur bateau est en parfait état de naviguer. Les capitaineries demandent par exemple les factures du carénage ou de la révision du moteur effectués quelques mois plus tôt.

## Entretien son bateau devient une obligation

« L'idée, c'est de faire la chasse aux bateaux ventouses et aux épaves qui ne naviguent jamais ou presque jamais », explique-t-on à Gruissan, laissant entendre qu'un bateau épave représente un danger pour les autres embarcations et qu'il y a également une image de qualité à maintenir au sein d'un port de plaisance. À Gruissan, l'obligation d'entretenir régulièrement son bateau est inscrite dans le contrat de location d'un poste d'amarrage, mais le port réfléchit à un éventuel renforcement de cette obligation. Les clauses concernant cette question pourraient être modifiées en 2027 et, d'ores et déjà, l'attribution des postes est parfois soumise à une expertise du bateau. Les plaisanciers candidats à un poste sont inscrits sur une liste d'attente et leur dossier fait l'objet d'une attention particulière.



Le carénage est la preuve la plus visible que l'on entretient son bateau. | MICHEL COLSON

Même scénario à Port-Leucate, où l'entretien régulier du bateau est l'une des conditions d'attribution d'une place à l'année. Une expertise ou des photos permettent de vérifier l'état général des embarcations, mais cette pratique n'est pas récente. « *Cela fait une dizaine d'années que nous fonctionnons de cette façon-là* », mentionne une employée du port.

À Canet-en-Roussillon, « l'état de santé » des bateaux est aussi scruté avec une certaine vigilance. Pour avoir la possibilité d'être inscrit sur la liste d'attente, dans la perspective d'une demande de poste, il faut bien entendu produire un contrat d'assurance en cours de validité, mais également une fiche technique et des photos du bateau.

Ce qu'il faut dire, c'est que le renforcement du protocole d'attribution des places au port cible principalement les acquéreurs. C'est-à-dire ceux qui cherchent à acheter un bateau. Ce sont eux qui doivent engager des frais complémentaires et faire la preuve d'un entretien. Ce sont eux qui se trouvent en première ligne avec les capitaineries. La conséquence de tout cela, c'est la négociation des prix de vente. Il y a d'un côté, la valeur du bateau et de l'autre, le budget révision et remise en état. Une vidange, un remplacement de presse-étoupe ou de passe-coque, un changement de hauban ou une réparation sur le génois et c'est la facture globale qui flambe.

**LIRE AUSSI :** [Place de port, assurance, équipements, entretien... Quel budget annuel prévoir pour son voilier ?](#)

## La chasse aux locations à la nuitée

La responsable du service précise que si le bateau a besoin de travaux, un plan de rénovation est engagé et des vérifications sont effectuées pour s'assurer que les travaux nécessaires ont bien été réalisés. « On s'assure du refit du bateau », lance-t-elle, avant de préciser que le port fait la chasse aux bateaux ventouses, notamment à ceux utilisés comme chambres d'hôtel de type Airbnb, dont la pratique semble se développer. Et cette dernière d'ajouter : « *À Canet-en-Roussillon, il est strictement interdit de proposer son bateau à la location comme on le ferait avec une caravane. Cette interdiction est inscrite dans le règlement particulier de la police du port. Toute personne occupant un bateau doit être en capacité de le déplacer, c'est une question évidente de sécurité.* »

Évoquer la problématique de l'attribution des postes d'amarrage annuels impose de parler de la capacité d'accueil des ports d'Occitanie. Et il semble que le curseur se soit légèrement déplacé en faveur d'une éclaircie. Il est de nouveau possible de trouver une place dans un délai de trois à six mois,

ce qui représente un temps d'attente raisonnable comparé à la situation inextricable rencontrée dans les ports de la Côte d'Azur et même dans la plupart des ports situés à l'est des Bouches-du-Rhône.



Obtenir un poste d'amarrage c'est le premier challenge après l'achat de son bateau. | MICHEL COLSON

À Canet-en-Roussillon, ce sont les propriétaires de catamarans qui exercent la plus forte demande de postes. Des pontons hybrides ont d'ailleurs été aménagés pour être en mesure de recevoir de très grands bateaux — yachts à moteur, monocoques ou catamarans. Les tarifs sont désormais calculés en fonction de la surface réelle du bateau, ce qui équilibre un peu les choses.

Au nord-est du golfe du Lion, les mêmes procédures sont appliquées pour évacuer des ports les embarcations jugées inaptées à prendre la mer dans les meilleures conditions de sécurité. Mais il semble que la sélection visant les bateaux non opérationnels soit engagée depuis plus longtemps. À La Grande-Motte, on explique que le port a toujours appliqué cette politique et qu'il a également été décidé d'interdire de transformer son bateau en hôtel. *« Nous tolérons que certains plaisanciers aient choisi de vivre à l'année sur leur bateau et nous avons d'ailleurs mis en place des contrats adaptés à*

*cette situation, mais la location de nuitées n'est absolument pas autorisée* », précise-t-on à l'accueil de la capitainerie.

**LIRE AUSSI :** La taxe sur les bateaux de plaisance évolue en 2027 : « Une réforme injuste qui va peser sur les nouveaux entrants »

## Un bateau qui navigue, c'est un bateau qui reste en forme

Le port de La Grande-Motte est très prisé et les demandes de postes génèrent des listes d'attente qui s'étirent sur deux ans, voire un peu plus. La catégorie 4, correspondant à des bateaux mesurant de 8 à 11 mètres, est la plus sollicitée. Mais pour avoir une chance d'obtenir une place dans les meilleurs délais, il faut prendre le plus grand soin de son embarcation et avoir, avant toute chose, le projet de naviguer. Car un bateau qui navigue, c'est un bateau qui reste en forme.

La même vigilance est appliquée au port de Saint-Cyprien où la capitainerie s'efforce de rassembler les bateaux en mauvais état sur un ponton spécifique. Et au port d'Argelès-sur-Mer où la capitainerie effectue des contrôles visuels réguliers pour repérer les embarcations que les propriétaires n'entretiennent pas suffisamment. L'idée là aussi est que chaque bateau doit être en état parfait de navigation. Mais à Argelès-sur-Mer on mentionne que la chasse aux bateaux ventouses et en mauvais état est fonction de la configuration et de la capacité d'accueil des ports. Les ports qui disposent d'un nombre de places limité ont probablement tendance à être un peu plus strictes laisse-t-on entendre.