



Entrée du port d'échouage, le mardi 27 avril 2021 à 11 :50 (coeff. 110)

Valérie FRAUX, conseillère municipale

Communiqué :

La majorité Pelleteur vous « mène en bateau ».

Lors du conseil municipal du 10 mars dernier, la majorité Pelleteur a pris la décision de confier la gestion des deux ports à un futur concessionnaire privé. Comme lu dans la Presse, lundi 3 mai, ce choix **est loin de convenir à un grand nombre de plaisanciers inquiets** qui se demandent à quelle sauce ils vont être mangés ou coulés...

C'est le flou total : **transparence zéro...**

Afin d'obtenir des éléments, Valérie Fraux, conseillère municipale de la minorité, représentante de « **Pornichet c'est vous** », a tenté d'en savoir plus. Le vendredi 30 mars, elle a rencontré Romain Siguier, élu en charge des ports. Un moment d'échange cordial, mais hélas, sur base d'un plan d'ARTELIA **datant de 2017** et d'un croquis : bien maigre support pour un tel projet, engageant les Pornichétins et usagers des ports pour les 40 années à venir...

A ses questions sur le cahier des charges comme :

- quel type de porte à seuil ?
- quelle amplitude d'accès au port d'échouage par rapport à aujourd'hui ?
- quel cubage de vases résiduelles à draguer ?
- comment sera traitée la digue Ouest et son étanchéité ?
- quelle profondeur de dragage envisagée pour le chenal d'accès et sur quelle longueur ?
- quel temps d'ouverture-fermeture de la passerelle dans la journée, etc. ?

Toujours la même réponse, il faut attendre le travail du ou des concessionnaires qui seront retenus...

Seule information concrète obtenue lors de ce rendez-vous : l'objet du courrier adressé le soir même aux usagers des ports les informant d'une priorité qui leur serait réservée dans ce projet, tentant de rattraper l'erreur initiale de la réponse à la question (voir site internet de la ville) : « *Les plaisanciers*

Communiqué de Pornichet c'est Vous (PCV)

actuels du port de Pornichet sont-ils prioritaires ? ». Réponse : « Il n'y a pas de priorité pour les garanties d'usage. Dans un souci d'égal accès au domaine public portuaire... » !

Quant aux **mystérieuses 7 pré-études environnementales**, elles semblent être « **top secret** »... Il nous est demandé d'attendre la commission de Délégation de Services publiques (DSP) pour en savoir plus. Que cachent les pré-études environnementales que la ville ne daigne pas mettre à disposition des élus, des plaisanciers, des administrés ? Y a-t-il un « loup » salé ?

A quand la transparence dans la gestion de Pornichet ?

Valérie Fraux s'inquiète à double titre :

- la faisabilité financière et technique et les risques correspondants pour la ville,
- les garanties et les conditions financières pour les plaisanciers candidats

Les prix d'acquisition des « garanties d'usage » sont déjà fixés, mais les coûts des travaux ne sont pas plus connus que le futur concessionnaire. L'expérience de l'arrêt du dragage (35 000m³) du port d'échouage en 2014 par le Tribunal Administratif appelle à la prudence : au vu du volume de sable, vase (polluée ?) et rochers à évacuer, le projet devra être soumis à Enquête Publique et validé.

Enfin, quelle est la nature du versement de garantie demandé aux candidats plaisanciers, d'un montant égal à 10% du montant total de la redevance sur la durée de la convention (de 10 à 240 K€ suivant la taille du bateau) ? Risque de perdre cette somme ? Pas d'intérêts pendant 5 ans ?

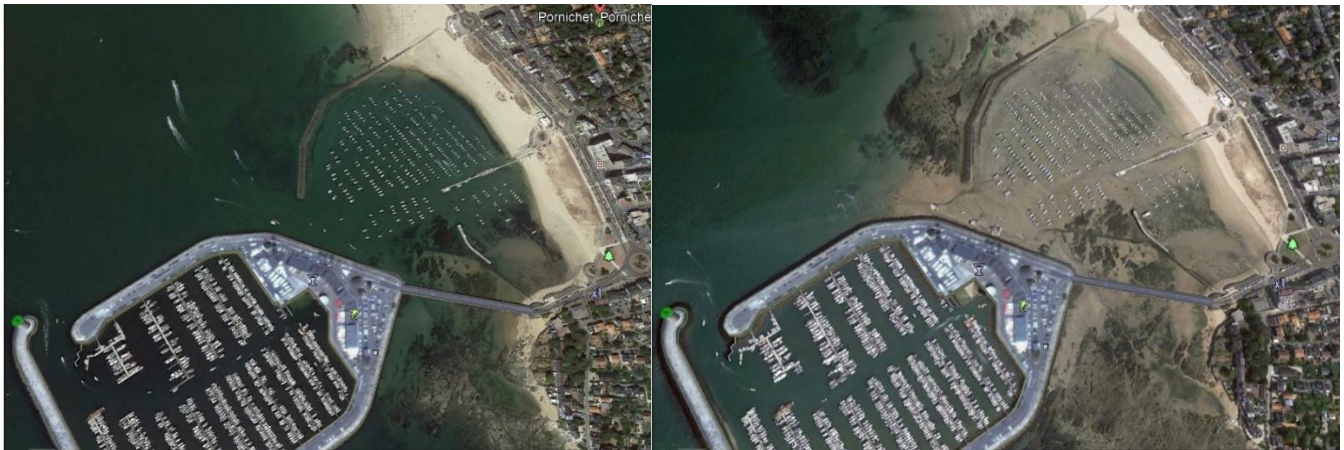
Un projet précipité et mal maîtrisé malgré l'anticipation

Contact presse : Valérie Fraux,
vfraux@pornichet-c-vous.fr
06 20 16 89 62

Dossier PCV des ports en Annexe

Voir aussi PCV : www.pornichet-c-vous.fr

ANNEXE au Communiqué du 4 Mai 2021



1- Concessions du port en eau profonde, et du port d'échouage: Objectif 2027

Par un contrat de concession approuvé par arrêté préfectoral du 20 septembre 1976, l'Etat -auquel s'est substituée la Ville de Pornichet- a confié à la SA du Port de Plaisance de Pornichet-La Baule, l'établissement et l'exploitation du port à flot. Le terme normal du contrat de concession est fixé au 31 décembre 2026.

La gestion du port d'échouage a été confiée par la Ville à la Chambre[*] de Commerce et d'Industrie de Nantes St-Nazaire, dans le cadre d'une convention de délégation de service public, signée le 27 mai 2013 et dont le terme arrive également à échéance le 31 décembre 2026.

[*] Substitution de la CCI Nantes / Saint-Nazaire au profit de la SAS Loire-Atlantique Plaisance (CM 16.12 2020).

Le 10.03.2021, le Conseil Municipal a décidé de mettre fin de manière anticipée aux contrats de concession en cours à compter du 31 décembre 2021 ou au plus tard à la date de prise d'effet du nouveau contrat unique de concession. La période 2022-2026 doit maintenir les droits d'usage en cours des plaisanciers (actionnaires ou locataires).

Cette anticipation doit permettre de conduire à une nouvelle situation maîtrisée au 1^{er} janvier 2027.

2- Historique et Environnement

La construction du port à flot a suscité des études environnementales (courantologie, ensablement...) à la fin des années 1970 qui ont conclu à la faisabilité sans impact notable sur les courants et l'ensablement. Toutefois, *«d'après les études faites il y a cinquante ans, à la création du port, il y avait obligation pour le viaduc de laisser passer l'eau, pour limiter d'une part l'envasement, et d'autre part l'ensablement de la baie... »*. Quarante ans après, on voit ce qu'il en est : l'ensablement de l'est de la plage des libraires est aussi dû à la digue du port d'échouage, et la baie est encombrée par le Banc des Chiens, du Pouliguen à La Baule.

Lorsque l'homme modifie la nature, il ne contrôle vraiment plus rien, et les études par simulation numérique ne garantissent leurs résultats que si elles sont validées a posteriori par des mesures *in situ*.





Banc des Chiens

3- Les conditions du dragage des ports

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) démarra le dragage du port d'échouage le 20 octobre 2014 via un procédé rustique de rejet des sédiments aux Fromentières face à la plage de Bonne Source, par une conduite commune aux deux ports. Le cubage prévu était de 215 000 m³ pour l'ensemble des ports. Créé en 1990, le port d'échouage avait été frappé par « l'Erika » et « le Prestige » et aucun barrage anti-pollution n'avait été mis en place à l'époque.

Soucieux de l'Environnement, fin septembre 2014, l'association « Robin des Bois » s'était alors inquiétée de cette opération, trouvant l'Etat bien complaisant dans ce dossier. Au-delà de 50 000 m³ à traiter, une enquête publique aurait dû avoir lieu ainsi qu'une étude d'impact. Conclusion : le Tribunal Administratif fit stopper les travaux le 8 décembre de cette même année. Depuis, la situation n'a pas évolué. Combien de m³ devront être évacués, avec quelle méthode de rejet en mer ou de valorisation à terre ? Les coûts ne seront pas les mêmes...

Dans le Mor Braz, le dragage ne rejette plus les produits en mer (ex : Port Haliguen). A contrario, le dragage du port du Pouliguen-La Baule utilise une conduite qui évacue au-delà de la Pointe de Penchateau, lorsqu'elle n'est pas endommagée...

La réglementation devient plus contraignante et **l'envasement / ensablement sera un paramètre essentiel dans la faisabilité technique et financière**, parce que le dragage correspond à des frais d'entretien (aujourd'hui des charges d'actionnaires au port à flot) qui n'ont pas à être affectés aux charges variables ne couvrant a priori que les consommations et prestations de service.

4 – Port à seuil et ensablement

Transformer le port d'échouage en port à seuil, c'est creuser une souille derrière une barrière au droit du vieux môle, et **creuser un chenal d'accès à l'entrée avant la porte à seuil.**

Pas besoin d'études environnementales coûteuses pour comprendre que la marée montante viendra ensabler le chenal d'accès extérieur (côté baie) et que le courant de la marée descendante viendra déverser ses matières en suspension dans la souille du port... Du dragage en perspective !

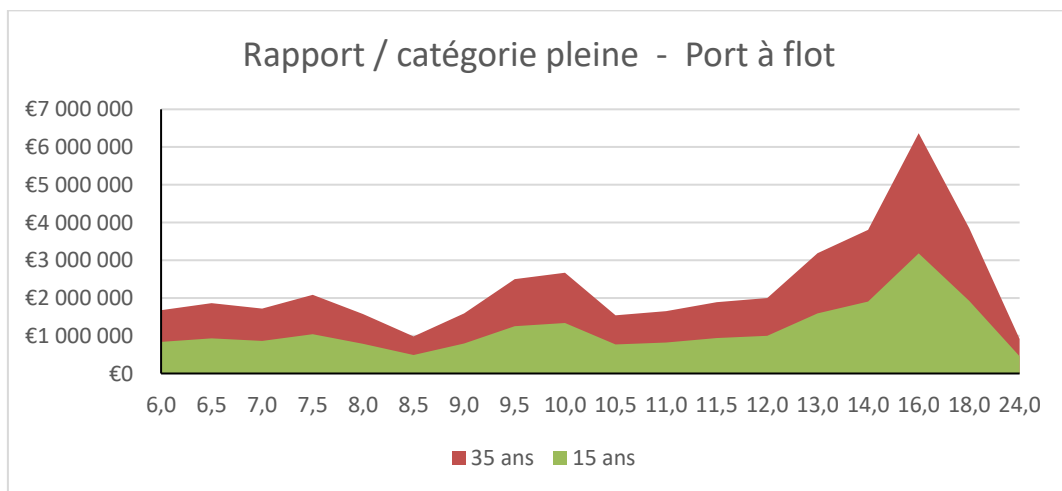
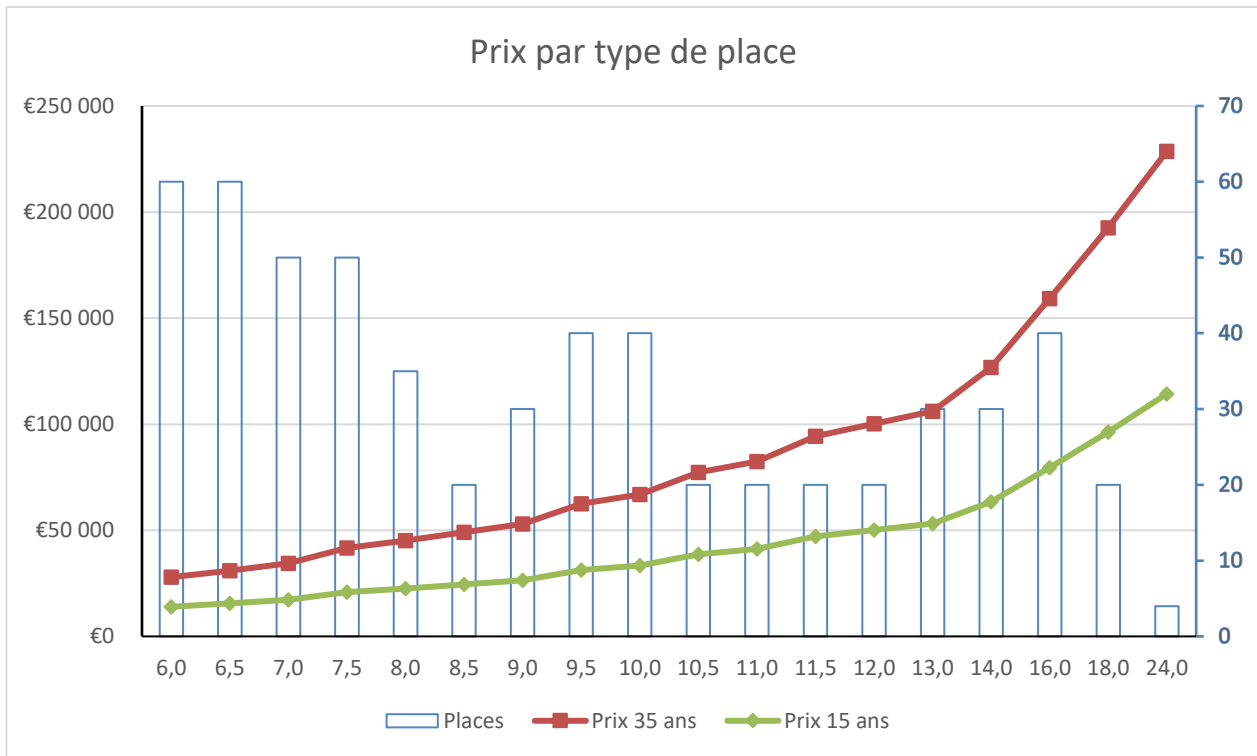


5 - Financement Global

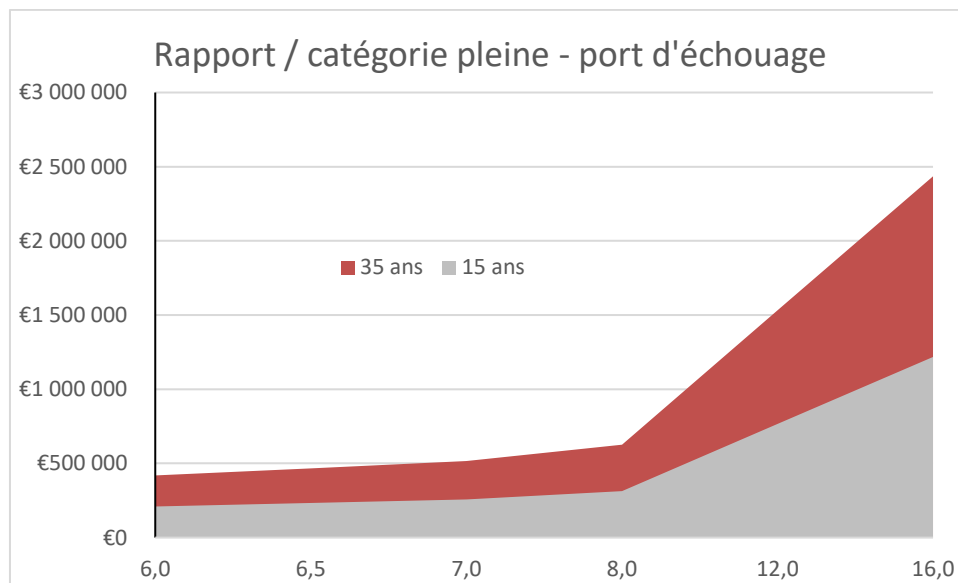
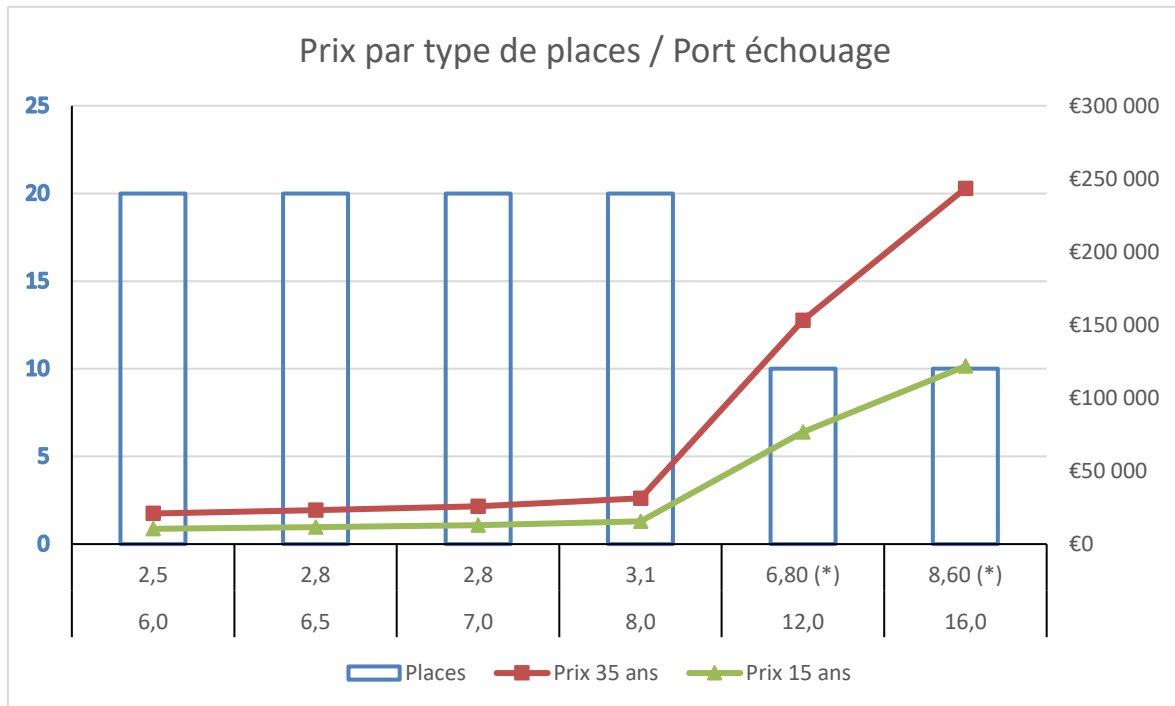
5.1 – droits d'usage

Les ports sont donnés pour 1500 à 1700 places, dont il est prévu d'en affecter 689 à titre individuel, et le reste (800 à 1000) pour l'activité économique et commerciale du délégataire et de ses sous-délégataires.

Pour ce qui concerne les DU individuels, le graphique suivant en donne le potentiel au regard des prix déjà fixés.



Le rapport/catégorie pleine est égal au prix individuel multiplié par le nombre de places disponible pour cette catégorie.



Globalement, le montant des GU de 35 ans est de 48 M€ (47 868 512 €) et celui des GU de 15 ans est de 24 M€ (23 934 236 €). **Les ports privilégient les emplacements pour grands bateaux (business as usual);** mais l'accès des grands multicoques n'est-il pas aujourd'hui limité par l'entrée du port à flot, et le sera aussi dans le port à seuil si la réalisation est telle que parfois représentée, avec une chicane.



Aucune information sur le rapport des 800-1000 places restantes utilisées commercialement : on peut donc estimer que la recette des ports sera à largement plus de 100 M€ sur 35 ans, pour un projet évalué à 40-42 M€

5.2 Pré-financement

Les AMI devraient rapporter entre 2,4 et 4,8 M€, à verser au 31/07/2021, à valoir sur le dû au 1^{er} janvier 2027. Une trésorerie annoncée sans intérêt pendant 5 ans, alors qu'en cas de cession après 2027, le prix sera calculé *pro-rata temporis* en tenant compte de l'inflation : un déséquilibre de traitement suivant qu'on est acheteur ou vendeur....

« Après la signature de la convention, vous ne pourrez pas y mettre un terme de votre propre initiative. Si vous renoncez à votre droit de réservation avant l'entrée en vigueur de la convention, vous perdrez le montant du dépôt de garantie que vous aurez versé au moment de la signature de la convention (juillet 2021). »

5.3 Charges

Connaît-on le montant des charges annuelles demandées au futur plaisancier ?

Non. Cependant, ces charges seront la refacturation de services et dépenses réelles (alimentation en eau et électricité, gestion des déchets, etc.). La Ville sera vigilante au montant de ces charges, qu'elle approuvera annuellement.

4- Les objectifs du projet

« Le projet vise à la fois à répondre aux nouveaux besoins des plaisanciers (lesquels ?), à ancrer davantage le port dans la ville (comment ?), et à le rendre exemplaire sur le plan environnemental (dragage compris ?). Dans cette perspective, le projet consiste, entre autres :

- *A transformer le port d'échouage en port à seuil pour limiter les effets de la marée et améliorer l'accessibilité du port, (quel temps d'accès par jour en fonction de la marée ?)*
- *A aménager une promenade piétonne sur la digue nord du port d'échouage pour rejoindre le port en eaux profondes, (quel temps d'ouverture par jour pour les piétons ?)*
- *A rénover les bâtiments sur le port en eaux profondes et à optimiser les surfaces disponibles, en ne dépassant pas la hauteur des bâtiments actuels*
- *A améliorer l'offre de stationnement sur le port en eaux profondes, (avec un parking à étage qu'on n'a pas su faire au parking du 8 mai en entrée de ville)*
- *A redimensionner les accès aux espaces techniques pour les plaisanciers, (quel accès libre à la mer par une cale de mise à l'eau gratuite pour les « petites » embarcations (type zodiac, voilier-dériveur de pêche ou promenade ?)*
- *A proposer un bassin ludique d'évolution entre le vieux môle et le square Hervo. (???) »*

L'objectif semble d'abord de promouvoir un pôle à vocation économique, avant d'être marin à disposition des habitants : **quel est l'intérêt pour les Pornichétins s'ils ne disposent pas d'une priorité d'utilisation ?**

L'accès en promenade via une passerelle utilisable au maximum trois heures par jour et à des horaires variables selon les marées ne peut être considéré comme une *« ambition économique, touristique et urbaine »*.



Quel est l'intérêt urbain et touristique, voir commercial, si le port reste aussi éloigné de la ville qu'il l'est aujourd'hui ?

Dossier à suivre sur [www.pornichet-c-vous.fr /actualites.html](http://www.pornichet-c-vous.fr/actualites.html)

