

**SCHEMA DE DEVELOPPEMENT
DES PORTS DU CAP D'AGDE
ET DE SOUTIEN A LA FILIERE NAUTIQUE
2010-2012**



Annexes au dossier non fournies, consultables à la SODEAL

I – Création de postes dédiés aux professionnels

- 1- Extension secteur de Luna
- 2 – Affectation des aménagements « fleurs de mouillage »
- 3 – Extension ponton multicoque

II – Optimisation – requalification des places de port

- 1 – Secteur Canal
- 2 – Secteur Digue
- 3 – Remplacement ponton L – Ponton accueil Centre Nautique
- 4 – Affectation sur mesure

III – Diversification et innovation des solutions d’accueils

- 1 – Mise en service d’un port à sec
- 2 – Gestion des Berges de l’Hérault
- 3 – Mise en place filière de déconstruction

IV – Modernisation des équipements portuaires

- 1 – Aménagement du service grutage : grue 50 t.- aménagement local accueil
- 2 – Logiciel de gestion des places des Ports : Alizée
- 3 – Aménagement parking « Bannières »
- 4 – Mise en œuvre télésurveillance
- 5 – NTIC : Nouvelles Technologies Information et Communication
- 6 – Sites internet : Sodéal – Port – Centre Nautique – Campings

V – Soutien actif à la politique d’animations événementielles de la station

- 1 – Odyssea : Cap d’Agde – ville pilote
- 2 – Evénements et animations
- 3 – Le Salon Nautique

VI – le Centre Nautique pour fédérer et dynamiser le nautisme au Cap d’Agde

- 1- Modernisation des équipements
- 2- Accueil des associations nautiques et aménagement des locaux
- 3- Nouveaux défis sportifs

LE MOT DU PRESIDENT

La SODEAL, Société de Développement Economique d'Agde et du Littoral, que j'ai l'honneur de présider depuis 2008, est une entreprise publique locale de droit privé dont l'actionnaire majoritaire est la Ville d'Agde pour 70% des parts sociales.

Les missions qui lui sont confiées dans le cadre de procédure d'appels d'offres (Délégation de Service Public) lui permettent de gérer de grands équipements touristiques de la station : les ports, le centre nautique, les campings de la Tamarissière et de la Clape...

Avec un effectif de 120 équivalents temps pleins et un chiffre d'affaire annuel de plus de 10 millions d'euros, c'est une société de services organisée en pôle d'activités assurant l'exploitation, l'entretien, la modernisation, la mise en sécurité, l'animation, la commercialisation ... de nos sites.

*J'ai souhaité avec mes collègues membres du Conseil d'Administration définir les enjeux de développement de la SODEAL en tant que **structure performante agissant dans le cadre de l'intérêt général.***

En effet, les territoires touristiques sont en compétition et il y a lieu de rechercher aujourd'hui toutes les mesures de progrès pour fédérer les énergies autour de projets structurants et participer ainsi à la promotion de la plus grande station touristique de France.

C'est là la mission principale qu'entend conduire la SODEAL pour développer l'un des plus grands ports de plaisance de Méditerranée. Il s'agit conformément au schéma de développement portuaire ci-après de soutenir la filière nautique et d'améliorer l'offre de services aux plaisanciers pour préparer le Cap d'Agde aux mutations économiques, sociales et environnementales d'un secteur devenu stratégique pour l'économie locale, départementale et régionale.

En 2010, la SODEAL a décidé de doubler ses crédits d'investissement. Demain, elle devra encore mobiliser ses ressources pour augmenter les capacités d'accueil et répondre aux demandes des professionnels, des associations et des usagers. Afin de relever ces défis majeurs tous les acteurs publics et privés de la station devront être engagés ensemble et solidairement.

Au nom de sa mission d'intérêt général, la SODEAL participera à porter des projets. La SODEAL contribuera à préparer l'avenir.

SEBASTIEN FREY

PRESIDENT DE LA SODEAL

PREAMBULE

Le port du Cap d'Agde a 40 ans. Il est né de la volonté de la DATAR, sous l'impulsion du Général de Gaulle, de créer de toutes pièces des stations touristiques le long du littoral languedocien afin de capter une partie des flux touristiques nord européens qui traversaient chaque année la France pour rejoindre les stations espagnoles de la Costa del Sol, Costa Brava ou Costa Blanca.

Ainsi est née la Mission Racine, à une époque où l'Etat, jacobin, puissant et redistributeur imaginait l'aménagement du territoire depuis Paris en grands pôles d'équilibre touristiques régionaux et permis la création des stations littorales de Port Camargue, la Grande Motte, Le Cap d'Agde, Gruissan, Port Barcarès, Saint Cyprien...Construites à partir d'une politique d'assèchement de marais et de démolition, puis le creusement de ports de plaisance, c'est toute une série de programmes immobiliers modernes et souvent innovants qui a vu le jour pour créer la principale richesse économique de la région. On estime que l'économie touristique du Languedoc Roussillon représente autant que celles du Maroc et de la Tunisie réunies.

Pour ne parler que de la station du Cap d'Agde on enregistre 15 millions de nuitées, sans parler du village privé d'Ambonne, lequel avec 50 000 visiteurs représente le plus grand village naturiste du monde. Ainsi, de 22 000 habitants l'hiver, l'antique cité d'Agde se transforme en une des plus grandes stations touristiques d'Europe pour atteindre près de 270 000 habitants pendant les 2 mois de la haute saison estivale.

S'agissant des ports du Cap d'Agde, avec 3 800 anneaux (3000 sur le port principal, 300 sur port Ambonne et 500 sur les berges de l'Hérault), ils représentent le deuxième plus grand port de méditerranée et le premier en terme d'anneaux publics (hors marinas).

Mais victime de son succès, de son âge et de l'évolution des comportements des plaisanciers, il nécessite de poser les bases d'une réflexion de fond pour envisager les axes stratégiques de modernisation du port selon un plan de développement pluriannuel : tel est l'objet du présent document.

Toutefois, avant de proposer un guide d'actions présentant les principales mesures retenues, il semble nécessaire de rappeler en 10 points les enjeux auxquels nous sommes confrontés et dont les logiques d'intérêt contradictoire compliquent nécessairement leurs mises en œuvre. Mais n'est ce pas le propre de la gestion de projet territorial qui rend les choses si difficiles mais tellement passionnantes ?

- 1) *Le manque de place est une donnée patente. On estime à près de 50 000 le besoin d'anneaux sur l'ensemble du bassin méditerranéen. Malgré la crise, le marché de la plaisance reste soutenu à tel point que pour certaines catégories de bateau la liste d'attente à la capitainerie du Cap d'Agde est de plusieurs années (2 à 3 en moyenne).*
- 2) *En dépit de cette forte demande, les programmes de construction de ports en Languedoc Roussillon comme en France sont rares. En effet la loi littorale, au nom de la protection d'un milieu fragile et pour résister à la pression touristique ou immobilière, limite les créations ex nihilo de port. Il convient désormais de rationaliser l'existant en optimisant les places de port in situ, en réinventant le port sur lui même.*
- 3) *Le vieillissement du domaine portuaire fait également autorité dans le débat. Après 40 ans d'existence et compte tenu de l'importance du plan d'eau (33ha), du pourtour portuaire (7km de quais et rives), 10 blocs sanitaires, du linéaire de pontons (4 000ml)... un certain nombre d'équipements est obsolète et nécessite une rénovation lourde des infrastructures portuaires. Or, si l'indexation sur la tarification des contrats d'abonnement permet de suivre l'évolution du coût d'exploitation du port, il ne permet pas de dégager de marges suffisantes pour opérer les investissements nécessaires à la refonte des quais, blocs sanitaires, reprise des réseaux... estimés à plusieurs dizaines de millions d'euros.*
- 4) *Dans ce contexte, les demandes des professionnels du nautisme pour libérer des places de port se font pressantes d'autant que la crise financière et économique exacerbe les concurrences entre concessionnaires vendeurs de bateaux. Il est d'ailleurs utile de rappeler que le port du Cap d'Agde bénéficie des marques phares de la profession (Bénéteau, Jeanneau, Dufour, Bavaria...) et la plupart sont en position leader au plan national. Le plateau technique, avec une vingtaine d'entreprises de réparation, de vente, de services aux plaisanciers constitue aujourd'hui la principale zone artisanale et industrielle du bassin agathois. Mais pour maintenir son rang, il convient de poursuivre la politique d'accueil de bateaux. En effet, une des motivations clef pour décider un acheteur potentiel aujourd'hui est de pouvoir lui proposer le bateau et la place de port qui l'accompagne. On comprend dès lors l'importance de proposer de nouveaux emplacements dédiés aux professionnels pour soutenir la filière nautique.*
- 5) *Le marché de la plaisance évolue, on assiste en effet à une demande qui se porte vers des bateaux de plus grandes tailles et vers une diversification des offres « produits ». Corollaire de cette évolution, les infrastructures portuaires doivent accompagner ce mouvement général de différenciation des bassins d'accueil (grande plaisance, multicoques, voile sportive ou habitable, fisher, port à sec...) et adapter les prestations à des besoins émergents (augmentation des puissances électriques, Wifi, haut débit, courant porteur pour gestion des flux ou contrôle d'accès...)*
- 6) *Le comportement des plaisanciers évolue également. Les besoins « institutionnels » en services de sécurité, propreté, animation poussent les capitaineries à améliorer leur relation-client et à se transformer en point d'accueil multi fonctions (enregistrement des réclamations, forum d'échange et tribune libre sur site internet, flux RSS...). Il est tout autant nécessaire d'organiser la vie nautique pour participer à la création d'évènements phares de la station en matière de régates, de compétition de pêches (No Kill...), de spectacles ou d'éducation à la vie marine.*

- 7) *Contrairement à une idée assez largement répandue, un port n'est pas un parking à bateaux. Bien que les sorties en mer, en nombre ou en temps, soient limitées, on assiste pourtant pour ceux qui veulent bien se donner la peine de l'observer à un gisement spontané de pratiques nautiques générateur de richesse économique ou de vie sociale : vie à bord, implantation de sièges sociaux sur bateaux, jet setter, association membre pour organiser des sorties en groupe, projets alternatifs... de sorte qu'on assiste parfois à l'émergence de véritables « tribus » ou communautés d'adhésion à des projets sportifs, festifs ou de loisirs. Bien que participant à l'attractivité du port, la législation est souvent en retard pour encadrer la prise en compte des nouvelles tendances de marchés ou comportements de ces plaisanciers.*
- 8) *Le port est un espace fragile soumis à une très forte fréquentation. Il est désormais nécessaire d'entreprendre toutes les mesures nécessaires à la sensibilisation et la préservation du milieu naturel du plan d'eau et de ses espaces périphériques pour concevoir des « ports durables » et exemplaires du point de vue environnemental. On parle désormais d'éco-conception portuaire qui vise à traiter la qualité des eaux et à proposer des installations proactives (Eco-blocs pour juvéniles, éco récifs...) pour favoriser la biodiversité marine des habitats (fonctions halieutiques, éco-touristique, éducative et scientifique).*
- 9) *Le port du Cap d'Agde avec plus de 40 permanents est fortement structuré pour assurer l'essentiel des travaux d'entretien, de réparation, de prévention des risques, d'assistance aux plaisanciers et a su, compte tenu de son expérience et de sa forte technicité, développer des solutions d'innovation, voire expérimentale. Moby-deck et son système de pontons mobiles inauguré en 2007 reste aujourd'hui une référence mondiale en matière d'optimisation des places de port. Cette volonté s'inscrit dans une culture d'entreprise qui entend poursuivre cette ambition de recherche-développement pour se tenir à la pointe de l'information et des solutions d'innovations pour lesquelles elle est en mesure de proposer quelques solutions inédites dans son programme-actions.*
- 10) *Les ports, autrefois ports d'attache des voyageurs au long cours ont souvent été à l'origine de foyers de peuplement puis d'organisation de grands courants commerciaux permettant l'implantation de cités maritimes sur le pourtour du bassin méditerranéen. Fernand Braudel parlait d'ailleurs de la méditerranée comme « d'une mer de civilisation ». Puis l'artificialisation récente du domaine côtier pour organiser l'économie touristique de la région, a nourri, ici comme ailleurs, un tourisme de masse qui a fait perdre le sens original des ports, souvent « décroché » de son arrière pays, de ses traditions ou valeurs populaires et de son économie. Aujourd'hui grâce à de nouveaux outils de communication et principalement le programme Odyssea pour lequel le port du Cap d'Agde est ville pilote on peut à nouveau imaginer le port comme une porte d'entrée du territoire vecteur d'échange et de communication pour repenser les échanges de navigation au niveau du bassin méditerranéen et des jumelages de cités mais aussi outils d'aménagement du territoire au service de son arrière pays en développant un tourisme de contenu historique, patrimonial, environnemental...*

Il y a dans ce rappel en 10 points, les principaux enjeux de développement auxquels sont confrontés les ports du Cap d'Agde : une demande sans cesse renouvelée de besoins de modernisation, de différenciation des conditions d'accueils pour soutenir la filière nautique et renforcer l'attractivité du port au bénéfice de la station, de la collectivité et de son territoire d'influence. On peut légitimement envisager d'atteindre l'objectif de 4 000 anneaux tous secteurs confondus (port principal, port Ambonne et les Berges de l'Hérault).

Cette approche quantitative à visée économique, ne doit pourtant pas faire oublier notre volonté de positionner les ports du Cap d'Agde dans un sens plus qualitatif pour répondre aux attentes des plaisanciers et déjouer les effets de masse. Il s'agit de proposer une offre de services conforme aux attentes de nos plaisanciers et de les répartir dans de petits bassins à forte typicité et à ambiance méditerranéenne capable de nourrir des sentiments d'appartenance.

Il s'agit également de soutenir toutes formes d'animations événementielles (régates, défis sportifs, fêtes, célébrations, salon...) et de formation aux pratiques de la mer sous toutes ses formes (voile, plongée, pêche....) grâce à un centre nautique fédérateur (moniteurs, professionnels, associations...) permettant l'apprentissage et le perfectionnement aux métiers de la mer.

Il s'agit enfin de préserver le milieu par de nombreuses actions de sensibilisation et de formation à l'environnement en développant une attitude citoyenne et responsable. Il n'est pas nécessaire de rappeler que cette vision prospective est fortement contrariée par un contexte de restriction budgétaire et une législation contrainte, ce qui nous amène à planifier nos interventions selon un schéma de développement pluriannuel en 3 ans qui se veut :

- *ambitieux pour que l'impact soit réel et permette d'atteindre les concepts de « ports exemplaires » ou « ports du futurs » ;*
- *transparent pour revendiquer une légitimité d'action dans le sens de la concertation et de l'échange d'information partagé ;*
- *souple pour pouvoir agir avec réactivité dans le sens le plus conforme aux intérêts du port et de ses plaisanciers.*

THIERRY BOUCHER

DIRECTEUR GENERAL DE LA SODEAL



www.ville-agde.fr



www.sodeal.fr



www.port-capdagde.com



www.centrenautique-capdagde.com



www.odyssea.eu



www.pavillonbleu.org



www.station-nautique.com



www.uvplr.com



www.ffv.fr



www.ffports-plaisance.com

