

PROJET DE PORT DE PLAISANCE AU DIBEN

Une erreur d'aménagement ruineuse et irréversible

Histoire du projet

En 1972, la commune de Plougasnou mobilise d'importants investissements au port de pêche du Diben: grande cale abritant le nord de l'Anse avec zone toujours en eau, route de desserte, terre-plein gagné sur la mer. Ces aménagements lourds devaient permettre de développer ultérieurement la plaisance.

Dans les années 80, la Commune envisage un port de plaisance en eau profonde. L'Anse de Térenez, naturellement abritée et sur fonds sableux, est alors privilégiée à l'Anse du Diben, moins abritée, très rocheuse, à l'entrée difficile. Un lobby local influent réussit à faire abandonner cette idée.

A la fin des années 90 la CCI et le Pays de Morlaix proposent de structurer la plaisance autour de 3 pôles : le port de Morlaix et deux ports à créer, l'un à Roscoff, l'autre à Plougasnou. Ce parti d'aménagement est intégré au SCOT de Morlaix Communauté en 2007.

2001- 2002 - La municipalité de Plougasnou entend faire aboutir un port de plaisance en eau profonde au Diben. Bureau d'études et Comité de Pilotage local analysent 2 localisations, au nord ou au sud de l'Anse, qui seront présentées en réunion publique. Juillet 2002, la municipalité choisit l'option sud, plus difficile et plus coûteuse, mais pouvant contenir 700 places.

2008 - L'aménagement du port du Diben est transféré à Morlaix Communauté qui reprend le cahier des charges élaboré par Plougasnou, malgré les mises en garde techniques des Associations membres du nouveau Comité de Pilotage.

2009 - L'Etat, inquiet du gigantisme du projet, demande qu'il soit ramené à 500 places.

A noter que la CCI, décide de ne pas participer au projet de port plaisance du Diben.

7 Février 2011 - Le Conseil Communautaire adopte ce projet d'aménagement à une courte majorité, sans avoir d'estimation fiable du coût de réalisation.

Une localisation difficile à justifier

L'option sud, qui fait table rase des potentialités au nord (aménagements existants et zonage ZAUp), est d'une faisabilité hasardeuse :

Des handicaps techniques majeurs

- Fond de baie découvrant, ce qui oblige à réaliser un long chenal d'accès.
- Faible profondeur (+ 5m de fond découvrant rocheux), donc déroctage important.
- Ilots de protections à créer, ce qui ne serait pas nécessaire au nord.
- 3 Ha de terre-pleins à gagner sur la mer, pour pallier l'absence de foncier.
- Haut remblai nécessaire pour protéger la D46 par fort coefficient de marée.
- Poste de fioul à proximité des habitations.
- Secteur de l'Anse le plus soumis aux apports sédimentaires.

Le choix le plus pénalisant pour la nature et les paysages

- Destruction d'une zone humide à l'avifaune diversifiée (ZNIEFF catégorie1) initialement retenue pour Natura 2000.
- Importance et hauteur des îlots de protection et remblais, saccageant un site remarquable.

Une attractivité touristique illusoire

- Espace technique petit et relié au Chantier naval existant, d'utilisation délicate pour d'autres prestataires.
- Terre-pleins sur le DPM, ne pouvant accueillir restaurants et boutiques diverses.
- Bassin et capitainerie accolés à un ensemble industriel peu esthétique générant un important trafic de poids-lourds.
- Trop éloigné du secteur touristique du Diben : port de pêche avec embarcadère pour la Vedette de la Baie et l'École de plongée, le site naturel et la promenade des Aiguilles.

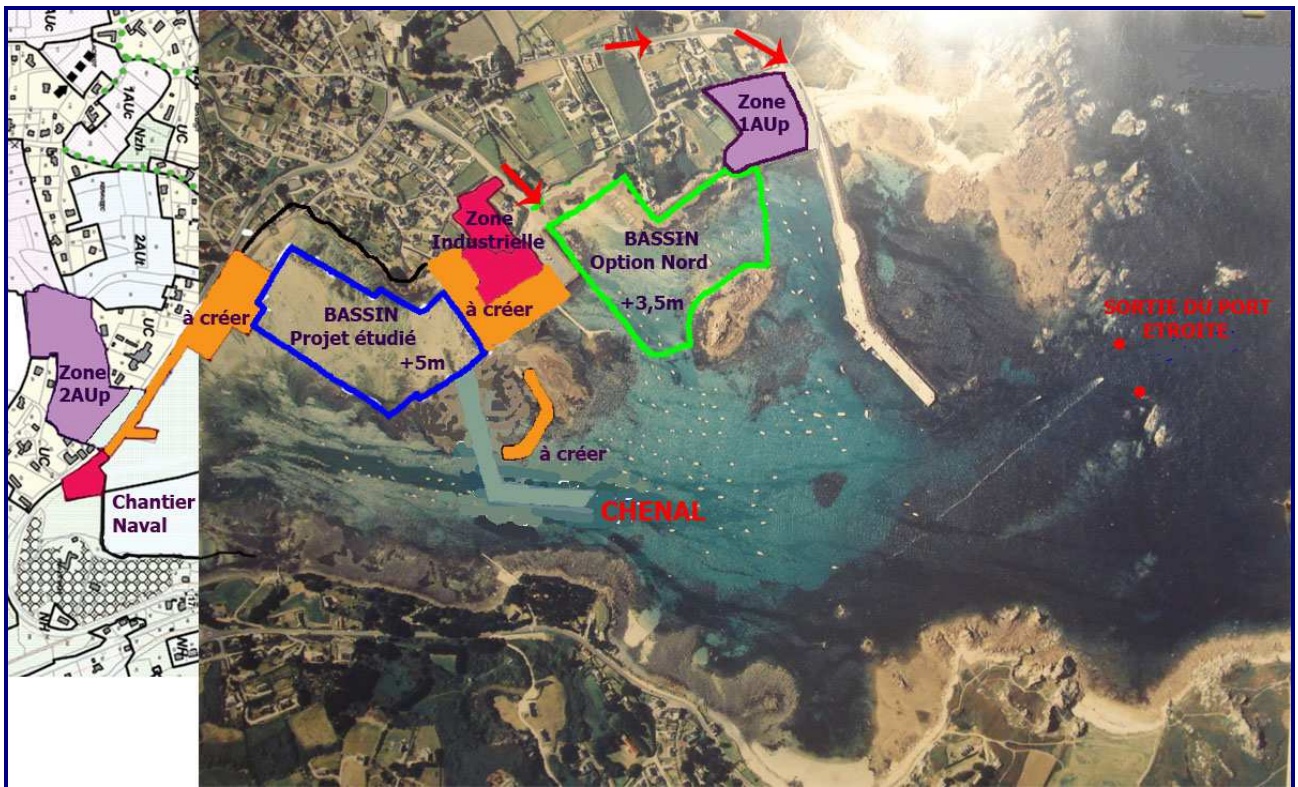
Non, le Diben ne peut accueillir 500 places sur ponton sans des travaux pharaoniques. Mais, même à coups de millions d'euros, on ne pourra changer la réalité des lieux.

Un coût prévisionnel irréaliste

Qui peut imaginer que les travaux prévus au Diben tiendront dans les 22 Millions d'€ avancés depuis 2 ans ? Dans des situations semblables de déroctage important, création de terre-pleins, voirie à requalifier, les ports de plaisance ont tous coûté au moins le double.

Certes, il est possible d'engager un budget qui doublera à coups d'avenants, puisqu'on ne pourra plus faire machine arrière. Mais les temps ne sont plus à une telle désinvolture au regard des deniers du contribuable.

Les arguments d'autofinancement pour sa gestion sont également bien fragiles : la liste d'attente (sans engagements) constituée par la Mairie n'est guère fiable quand on sait que la pratique de la plaisance a évolué. Avec une tendance forte aux pneumatiques et « pêche-plaisance », que l'on déplace sur remorque, qui hivernent dans des hangars ou jardins. Il est raisonnable de penser qu'en période de crise économique profonde les plaisanciers envisageront les solutions les moins coûteuses.



fonds cartographiques : photo IGN 1993, règlement PLU 2010

Retombées économiques illusoires

Le Diben est déjà doté d'un hôtel-restaurant, d'un café-épicerie, d'un chantier naval avec boutique, d'une coopérative maritime, d'un mareyeur, d'une poissonnerie estivale. Un chantier programmé sur 3 à 4 ans sous leurs fenêtres, ruinerait ces entreprises qui, pour certaines, ont du mal à se maintenir. Et l'implantation à l'année de nouveaux services ou commerces est plus qu'incertaine au regard des statistiques des ports de plaisance similaires.

L'effet induit le plus certain est d'augmenter la spéculation immobilière déjà si forte sur notre littoral. La possibilité de construire des unités touristiques sur 4 niveaux, en application du PLU de juillet 2010, sur les coteaux situés en arrière plan de l'anse, en est l'illustration. Choisir cet « écrin de verdure » encore vierge de tout immeuble, est pourtant une aberration, puisque la clientèle touristique de Plougasnou vient pour ses paysages littoraux préservés et la nature.

OUI A UN A PROJET PLUS PETIT, MOINS COUTEUX ET MIEUX SITUÉ

L'idée d'un port en eau profonde pour soutenir le développement local convainc le plus grand nombre, mais le projet actuel divise depuis 10 ans à cause de ses graves défauts d'origine. Nous regrettons profondément que ni Morlaix Communauté, ni les bureaux d'études payés par celle-ci, ni les services de l'Etat, n'aient eu le courage d'analyser en profondeur l'option proposée par Plougasnou et d'en tirer les conclusions.

Les élus qui soutiennent ce projet ont persisté dans leurs erreurs de jugement, ont instrumentalisé le débat entre « antis » et « pros », et ont cru qu'on pouvait réaliser la même chose au terminal des Ferries à Roscoff et dans un hameau littoral rural.

Pourtant, dès 2001, l'option au nord de l'Anse avait été envisagée sur de solides arguments techniques. Option privilégiée par les habitants du Diben, défendue par les riverains de l'Anse représentés par notre Association, et les Associations Force 5, APPBS, Sauvegarde du Trégor.

Un aménagement, certes plus petit, mais plus réaliste techniquement et financièrement. 300 places, c'est suffisant, compte tenu de la difficulté de la passe d'entrée et de l'offre déjà disponible dans l'espace de navigation entre Perros et Roscoff.



Il est plus que temps, Mesdames et Messieurs les élus, que vous ne vous laissiez plus entraîner dans cette fuite en avant pour un aménagement qui est un réel non-sens.

Pensez aux générations futures et ayez le courage de réorienter ce projet démesuré, ruineux pour les collectivités locales, dont les retombées économiques sont loin d'être prouvées.