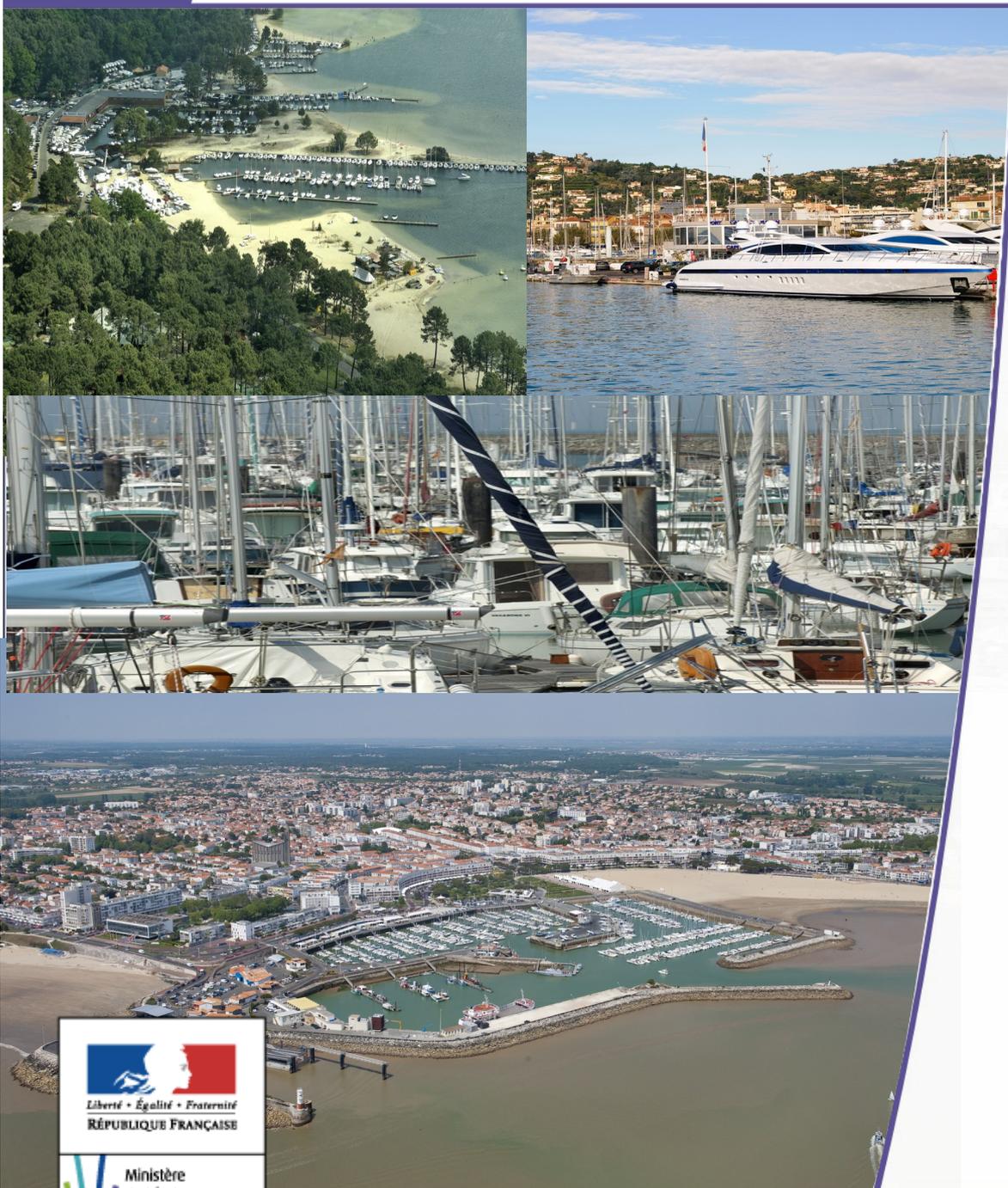


ANNEE 2015

DGITM/DAM/MNPLN

CAHIER DES CHARGES

CONCOURS NATIONAL DES PORTS DE PLAISANCE EXEMPLAIRES



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

Sommaire

1) CONTEXTE GENERAL

- a) Enjeux économiques et sociaux
- b) Enjeux territoriaux
- c) Enjeux environnementaux

2) CONCOURS

- a) Les critères du concours
- b) Les porteurs de projets

3) DISPOSITIF DE MISE EN OEUVRE ET DE SUIVI

- a) Constitution du dossier de candidatures
- b) Dépôt des candidatures
- c) Dispositif de sélection
- d) Jury

4) CALENDRIER

1) CONTEXTE GENERAL

Le port de plaisance est un pivot indispensable de l'ensemble de la filière mer et est la plateforme incontournable des entreprises, activités et loisirs nautiques.

L'Europe compte plus de 4 000 ports : la plaisance s'est fortement développée depuis une cinquantaine d'années et poursuit désormais son expansion au sein des nouveaux Etats Membres. L'Union européenne est ainsi la première puissance maritime mondiale pour la plaisance.

Les ports de plaisance représentent un enjeu essentiel en matière de développement touristique, constituant des aménagements structurants pour les territoires, des atouts d'attractivité pour les destinations, des espaces de consommation, de vie et de rêve, ainsi que des lieux de rencontre.

Du point de vue de l'urbaniste, le port de plaisance s'inscrit dans une ville, une station, un territoire et un paysage. Son développement et les projets qui lui sont liés ne peuvent donc faire l'impasse sur cette relation fonctionnelle, géographique et parfois symbolique. Toute opération doit intégrer l'histoire et l'identité de son site d'implantation très en amont.

Ainsi, les régions doivent s'appuyer sur la ressource que constituent les ports de plaisance en matière de tourisme. Attributs d'une image maritime, fluviale et lacustre par excellence, supports de nombreuses pratiques nautiques autres que la seule plaisance de navigation et portes d'entrée des stations et avant-pays, les ports sont par essence des zones économiques prioritaires à soutenir et stimuler.

Les deux entités, ville et port, doivent se nourrir l'une de l'autre par la mise en place de projets où les intérêts et spécificités de chacune convergent. Le port est aussi le lieu où se développent différents usages, différentes expériences vécues et attentes en fonction du statut du pratiquant : touriste sans bateau, plaisancier, croisiériste, professionnel du nautisme, commerçant ou résident. La prise en compte de l'intégration urbaine et paysagère du port de plaisance, de son développement et de ses usages doit être porteuse d'une image forte et attractive de la cité portuaire. Cette intégration sera la condition pour la création de véritables synergies sociales, économiques et culturelles à l'échelle du territoire ou d'une destination portuaire.

a) Enjeux économiques et sociaux

La filière nautique française dans sa globalité, représente 4.4 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 40 300 emplois directs.

Elle est principalement constituée de deux grandes familles d'activités aux spécificités propres : le segment industriel, représentant près d'1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires et plus de 12 500 emplois et les activités de services, représentant 2.3 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 22 000 emplois.

La France est le seul pays disposant d'une filière nautique intégrée, basée sur de nombreux savoir-faire complémentaires qui permettent d'obtenir des produits finis de haute qualité –conception, construction, sous-

traitance, équipement (accastillage, voilerie, etc ..)- et permettent au secteur de bénéficier d'une image d'excellence reconnue mondialement.

Constitué d'une trentaine de métiers, cet important tissu économique est porteur de multiples enjeux au niveau national par sa contribution positive à la balance commerciale française (plus de 70% de la production sont destinés à l'export) et, en particulier, sur le littoral, où il joue un rôle social et économique de tout premier ordre. Les régions littorales concentrent en effet près de 85% de l'activité économique de l'industrie et des services nautiques et sont donc très dépendantes, en termes de retombées et d'emplois, du bon développement de ceux-ci.

4 millions de français pratiquent régulièrement une activité nautique, et 9 millions se déclarent être des pratiquants occasionnels : l'ampleur des retombées directes et indirectes générées par le secteur est donc tout à fait considérable pour les territoires.

b) Enjeux territoriaux

L'impact économique de la plaisance est assurément considérable sur le territoire. La pratique elle-même de ce type de navigation participe à l'image globale des collectivités concernées en déclinant une image de dynamisme, de loisir, de modernité. Théâtre de cet engouement pour les loisirs nautiques, le port de plaisance, maritime ou en eaux intérieures, constitue une vitrine touristique et un moteur économique dont le fonctionnement doit s'inscrire pleinement dans une démarche de développement durable.

c) Enjeux environnementaux

Les ports de plaisance présentent une situation de charnière entre l'espace terrestre et le milieu maritime ou fluvial, sensible aux impacts des activités humaines. Cette position d'interface inscrit les ports et la pratique de la plaisance au cœur d'enjeux environnementaux de plus en plus déterminants dans la réglementation française et européenne, comme en témoignent la Loi littoral de 1986, la Directive cadre européenne relative à la stratégie pour le milieu marin n° 2008/56/CE ou le Chapitre V du titre IV de la Loi du 12 juillet 2010, définissant les dispositions relatives à la mer.

Si près de 80% de la pollution marine sont causés par des activités terrestres humaines, l'ensemble des activités maritimes, y compris le transport et l'exploitation pétrolière, représente seulement 13% de la pollution marine. La totalité des activités nautiques générerait moins de 1% de la pollution totale (Rapport « Nautisme et Environnement », CSNPSN). Pour autant, les ports de plaisance, liaison entre le milieu terrestre et marin, peuvent avoir un ensemble d'impacts environnementaux, à la fois lors de la phase de conception, mais aussi lors de leur exploitation. Pour ce qui est de la phase de gestion, ces incidences peuvent être de plusieurs ordres et concerner les rejets d'hydrocarbures, la présence de macro déchets, de polluants métalliques ou organiques, ou des rejets d'eaux usées provoquant des troubles d'ordres bactériologiques.

« Le milieu marin est le vecteur ou le motif de très nombreuses activités humaines. Plus de 80% des Français en général, jusqu'à 90% dans certaines collectivités d'outre-mer, déclarent pratiquer au moins une activité en relation avec la mer. Les enjeux de développement de la population française et mondiale seront donc complètement liés aux enjeux de protection du milieu marin ». Cet extrait d'un document de Stratégie nationale pour la création et la gestion des Aires marines protégées replace la plaisance dans le contexte des multiples pressions que subissent la mer et le littoral.

2) CONCOURS

Compte tenu de ce contexte, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, avec ses partenaires, crée un nouveau concours « ports de plaisance exemplaires » pour l'amélioration des capacités d'accueil des ports de plaisance et les services proposés aux plaisanciers. Ces projets seront orientés de manière à :

- Favoriser l'exemplarité et l'innovation, en matière d'intégration environnementale, de développement durable et du territoire. Les projets doivent notamment explorer des solutions émergentes en matière d'infrastructures portuaires ou d'accessibilité à la mer,
- Favoriser l'émergence de nouvelles pratiques éco-responsables,
- Répondre aux besoins des pratiques de plaisance ne nécessitant pas d'infrastructures lourdes.

Le concours distingue au maximum 5 candidats par an.

L'attribution du prix « ports de plaisance exemplaire » permet aux lauréats de bénéficier d'une communication nationale et d'une marque de promotion en direction des partenaires, des usagers et du public.

a) Les critères du concours

Le concours « ports de plaisance exemplaire » porte sur l'amélioration des capacités d'accueil des ports de plaisance et les services proposés aux plaisanciers en distinguant les projets faisant preuve d'innovation et de pertinence économique. Les projets s'inscrivent dans leur espace, ville et territoire, et intègrent les aspects environnementaux liés aux exigences du développement durable.

Exemples de critères sur lesquels le jury pourrait être amené à se prononcer :

Amélioration des capacités d'accueil

(reconversion d'une friche portuaire, gestion dynamique des places, nouvelles activités de plaisance légère, création ou extension de port,)

Pertinence économique

(Réponse à un réel besoin en capacités d'accueil du bassin de navigation, viabilité financière, retombées socio-économiques,...)

Amélioration des services proposés aux plaisanciers

(Favoriser l'appropriation du port, développement des services pour le bateau, pour le plaisancier, accès à la zone de navigation, accessibilité aux personnes handicapées, ...)

Aspects environnementaux

(Impacts des infrastructures, des activités portuaires, solutions favorisant la réhabilitation d'écosystèmes locaux marins ou terrestres)

Intégration dans la ville et le territoire

(Urbanisme, liaison des activités, ...)

Concours national des ports de plaisance exemplaires

Innovation

(Innovations envisagées dans la réalisation, la gestion des différents domaines, ...)

b) Les porteurs de projets

Le dossier de candidature est porté par une ou plusieurs collectivité(s) territoriale(s), qu'elles soient implantées en métropole, en outre-mer, sur le littoral maritime, fluvial ou lacustre.

Le projet associe tous les acteurs publics et privés concernés dans le territoire.

Il peut se décliner en sous-projets, comprenant pour chacun d'eux une maîtrise d'ouvrage différente.

Les porteurs du projet doivent démontrer la viabilité du projet et de son mode d'exploitation à long terme.

Le porteur du projet doit produire les études préalables permettant d'attester qu'il répond aux critères d'éligibilité.

Ce projet est en cours de réalisation et doit avoir un objectif de réalisation à moins de quatre ans.

Les projets ayant bénéficié de la première distinction « ports de plaisance exemplaires » ne peuvent faire l'objet d'une nouvelle candidature.

3) DISPOSITIF DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

a) Constitution du dossier de candidature

Chaque dossier doit être présenté comme suit :

1^{ère} partie : une fiche-résumé obligatoire (4 pages maximum avec une 1^{ère} page) où doit figurer :

- Le titre du projet,
- Le porteur du projet (la ou les collectivités territoriales),
- Les partenaires du projet institutionnels et privés,
- Une présentation succincte du projet et des objectifs,
- Une note de synthèse (2 pages maximum) indiquant les principales caractéristiques environnementales, économiques et techniques du projet au niveau local et du bassin de navigation ainsi qu'une présentation des actions mises en œuvre en matière d'innovation et d'exemplarité,
- Un plan ou schéma du projet.

2^{ème} partie : Un descriptif détaillé du projet :

- Un diagnostic de l'existant du ou des sites concernés ainsi que les études et analyses préalables qui ont conduit à la définition du projet (évaluation des besoins, des impacts économiques, sociaux et environnementaux, modalités de gouvernance...),
- Les cartes, schémas et fiches de synthèse permettant d'éclairer le diagnostic,
- Un descriptif du projet mettant en relief les aspects innovants sous l'angle du développement durable, c'est-à-dire incluant l'analyse des résultats attendus du point de vue économique, social, environnemental et paysager,
- Le dispositif de concertation envisagé (intégrant les déclarations d'intention des différentes parties prenantes du projet),
- Le calendrier prévisionnel de réalisation du projet,
- Le budget prévisionnel du projet global,
- Une estimation du coût et un plan de financement des études envisagées dans le cadre du concours.

b) Dépôt des candidatures

Les dossiers doivent être adressés en 3 exemplaires papier et un exemplaire numérisé auprès du Préfet de Région (Secrétariat Général pour les Affaires Régionales) de la région où est (sont) situé(s) le (les) site(s) du projet, dont relève le porteur de projet.

Parallèlement, les candidats déposeront également un dossier numérisé à l'adresse suivante :
concours-national-des-ppe.mnp.dam.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Si le dossier est trop volumineux, seule la première partie du projet est transmis sur le site. L'intégralité du dossier sera envoyée sur CD à l'adresse suivante :

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
DGITM/DAM/MNPLN
Tour Sequoia
92055 La Défense cedex

Le Préfet de Région transmet le ou les dossiers avec son avis au comité national de pilotage.

c) Dispositif de sélection

Un comité national de pilotage composé du MEDDE, de VNF*, d'ATOOUT FRANCE, de l'ANEL*, de la FFPP*, de l'APPA, de la FIN*, et du CSNPSN* est chargé d'assurer la mise en œuvre, l'animation, le suivi et l'évaluation du concours.

* : VNF (voies navigables de France), l'ANEL (association des élus du littoral), la FFPP (fédération française des ports de plaisance), l'APPA (association des ports de plaisance de l'Atlantique), la FIN (fédération des industries nautiques), le CSNPSN (conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques)

d) Jury

Un jury, présidé par la Directrice des Affaires maritimes ou son représentant, composé de représentants des administrations concernées, des organismes publics, associations parties prenantes, et de personnes qualifiées, est chargé de juger de la qualité des propositions, d'expertiser puis de sélectionner les dossiers recevables.

Le jury peut procéder à l'audition des représentants des projets recevables.

Il sélectionne les projets en s'appuyant sur les critères énoncés sur les critères d'éligibilité du présent cahier des charges.

Les résultats font l'objet d'une annonce officielle.

4) CALENDRIER POUR 2015

Annonce du lancement du concours national : **Salon Nautic 2014 (11 décembre 2014)**

Date limite de dépôt d'un exemplaire du dossier en préfecture de région : **30 juin 2015**

Date limite de dépôt de deux exemplaires du dossier au Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) : **30 juillet 2015**

Réunion du jury : **novembre 2015**

Annonce des résultats : **Salon Nautic 2015**

