

Projet de port de plaisance : Le Guilvinec Tréffiagat

Coût du projet : 20millions d'euros (estimation à ce jour)

Le projet prévoit la création de 380 places supplémentaires

Coût de la place **52 632€** !

Pour rembourser cette somme sur 20 ans il faut il faut faire payer la place au minimum 2 632€ par an ! 220€ par mois

Encore faut-il que toutes les places soient occupées toute l'année !

Il convient en réalité d'ajouter les surcoûts qui ne manqueront pas de voir le jour au cours des travaux, les intérêts des emprunts contractés, les frais de gestion du port, et les plus-values dont doivent bénéficier les investisseurs.

Quel est le riche plaisancier qui à ce prix acceptera de se voir interdire l'accès au port de 16H30 à 18H30 ?

Quel investisseur financera ce projet sans avoir la garantie d'un retour sur investissement substantiel ?

Pour le moment les informations fournies ne prouvent pas le bien-fondé de ce projet.

Liaison Léchiagat Le Guilvinec

Quelques soient les fadaises colportées ici ou là, les maires de 1949 des deux communes restent ceux qui se sont entendu pour la construction du pont et ceux de 2011 ceux qui se sont mis d'accord pour le détruire.

Une étude a-t-elle été réalisée pour savoir s'il n'est pas possible de consolider la pile qui montre des signes de faiblesse et estimer le coût des réparations ?

Devant la protestation de nombreux habitants des deux communes l'idée de réaliser une passerelle pour piétons et cyclistes semble retenue.

Cette passerelle sera-t-elle ouvrante ou soulevante pour laisser passer les voiliers ? Son coup est-il évalué et compris dans l'estimation globale de 20 millions d'euros ?

Cette passerelle ne va-t-elle pas induire une deuxième contrainte pour les horaires d'entrée et de sortie des bateaux de plaisance ?

Retombées économiques du projet

Contrairement à ce qui a été dit, les investisseurs ne se sont pas précipités sur la zone artisanale à vocation halieutique de Toul car bras à l'annonce du projet de port de plaisance. Seuls trois lots ont été vendus à ce jour sur un total de 18. Il est vrai que trois autres gros projets de nature halieutique sont à l'étude.

Les retombées économiques du projet restent encore à démontrer. N'oublions pas que le port de Lesconil ou la pêche professionnelle disparaît s'oriente vers la plaisance ?

L'offre d'anneaux de mouillage pour la plaisance ne risque-t-elle pas d'être trop importante dans un contexte économique difficile ou les activités de loisir sont les premières sacrifiées ?

Les autorités de Bruxelles, qui sont déjà en parti responsables du déclin de la pêche, ne vont-elle pas considérer que notre port s'étant reconverti dans la plaisance, il est encore possible de diminuer nos quotas ?

Etudes :

150 000€ ont déjà été dépensés en études et prêt de 500 000€ sont encore programmés aux frais des contribuables! Il faut absolument s'assurer que les 380 anneaux ont une forte probabilité de trouver preneur.

Pilotage du projet :

Le SIVU est-il la meilleure structure pour piloter ce projet ? Pour le moment il n'a jamais brillé par sa bonne gestion de l'espace plaisance. Jusqu'à ce jour il confond toujours zone d'escale et zone d'accostage.

Le SIVU manipulant exclusivement de l'argent public, son budget et son compte financier ne doivent-ils pas être affichés dans les deux mairies concernées et communiqués à la presse ?

Ressource halieutique :

L'arrière port du Guilvinec, le ster, est un écosystème actif, un lieu de reproduction pour de nombreuses espèces maritimes, la seiche par exemple.

C'est aussi une zone de production de phytoplancton qui est le départ de toute chaîne alimentaire dans le milieu marin.

La destruction de ce site n'aura-t-elle pas des répercussions sur la ressource en poissons dans la bande côtière et donc sur les espèces pêchées par les marins professionnels ?

La présence de 380 bateaux de plaisance supplémentaires dans le port ne va-t-elle pas augmenter de façon importante le nombre de filets et de casiers dans les eaux de la bande littorale ?

CONCLUSION :

Avant de se lancer dans la phase de réalisation du projet, il convient

- * de préciser son plan de financement
- * de déterminer plus rigoureusement le coût d'une place de ponton
- * de mieux s'assurer de la compatibilité des activités pêche et plaisance compte tenu de la géographie du port et des contraintes horaires qu'elle impose.
- * d'évaluer l'impact de ce projet sur la ressource
- * de bien vérifier que la demande est vraiment suffisante pour garantir la pleine occupation des projets de ports en cours d'instruction. (Lesconil)
- * enfin il nous semble nécessaire de préserver la diversité des usages du littoral et la vocation principale du port du Guilvinec, la pêche, doit être garantie.

L'organisation d'une consultation des habitants des deux communes, par référendum d'initiative locale, nous semble indispensable compte tenu de l'impact du projet sur le plan de circulation, de la transformation de toute l'économie du secteur qu'il génère, des risques financiers qu'il peut entraîner, et de sa répercussion sur les prix des terrains et logements qui risquent de conduire à l'éviction des ménages populaires et des jeunes couples.