



Les îles du Ponant

cinquantième anniversaire 1971-2021

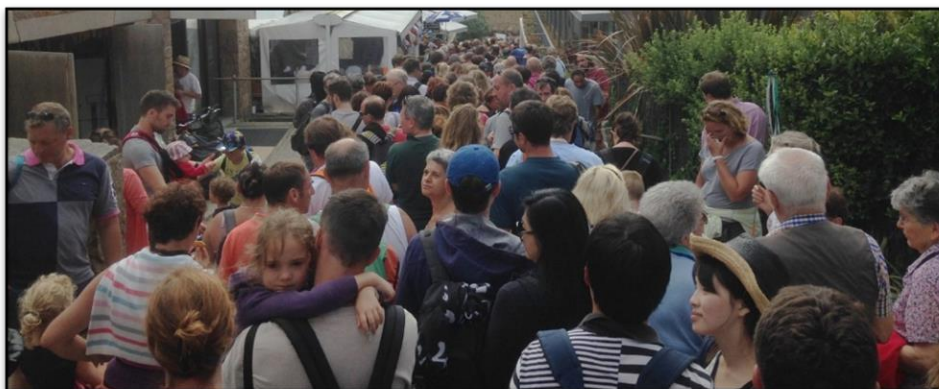
www.iles-du-ponant.com

SEMINAIRE HYPER-FREQUENTATION

10 décembre 2021

9h-13h

Groix, salle des fêtes



Séminaire autour des problématiques liées à l'hyper-fréquentation
touristique

*« Nous avons un point commun, celui d'être insulaire ou acteur. Prenons le temps de
confronter nos analyses, échanges et réflexions. »*

LE BERIGOT Philippe ; président, Association des îles du Ponant



Table des matières

Séminaire autour des problématiques liées à l'hyper-fréquentation avec l'ensemble des acteurs pour aboutir à des pistes de solutions.....	1
Liste des personnes présentes.....	3
Animateur :.....	3
Intervenants :	3
Présents :	3
Introduction	5
Discours d'ouverture.....	6
1. Evolution de la fréquentation dans les îles depuis 1971	7
Evolution de la fréquentation dans les îles depuis 1971	7
Typologie des visiteurs et spécificités des îles, et premiers éléments sur l'acceptabilité des bretons sur le tourisme (étude 2021)	8
2. Définir un seuil d'acceptabilité	9
Pourquoi et comment mesurer des seuils de fréquentation et d'acceptabilité ? Limites et difficultés de la mesure.....	9
3. Des exemples de régulations de flux sur d'autres territoires littoraux	10
Exemple de Porquerolles de limitation des bateaux par la réglementation et la concertation.....	10
Quelles solutions dans le Parc national des Calanques pour lisser les pics de fréquentation, et avoir un tourisme durable respectueux des ressources naturelles et accepté par les habitants ?	12
Questions posées aux précédents intervenants.....	13
4. Solutions mises en place sur les îles du Ponant	16
Retour d'expérience sur les actions mises en place	16
Question : Suite à la charte signée sur Port Cros en accord avec les compagnies maritimes, le comportement des visiteurs a-t-il changé, y-a-t-il eu plus de réservations ? Les pics de fréquentation ont été écrêtés, quel a été l'impact global ?	17
Les projets sur Houat et Hédic.....	17
Les projets sur Houat et Hédic.....	18
5. Limiter les flux par la réglementation.....	19
Restitution de la note technique « Dessertes îliennes - Calibrage des offres publique et privée de transport »	19
« Mode d'emploi » de la loi hyper-fréquentation : identifier les possibilités nouvelles que cette disposition juridique offre aux maires des communes insulaires pour réguler la fréquentation sur les îles et éviter les pics de sur-fréquentation, et les aider à conforter les nouveaux arrêtés qui pourraient encadrer la transition mobilité sur les îles.	19
6. Echanges et conclusions	21
Données chiffrées	21
Annexes.....	26

Liste des personnes présentes

Animateur :

- ☐ BRIGAND Louis ; professeur, Université de Bretagne Ouest

Intervenants :

- ☐ BOUE Anaëlle ; juriste indépendante
- ☐ BREDIN Denis ; directeur, Association des îles du Ponant
- ☐ CARRE Olivier ; maire de Bréhat
- ☐ CHIFFOLEAU Jean-Luc ; maire d'Hœdic
- ☐ DUNCOMBE Marc ; directeur, Parc national de Port Cros
- ☐ GALLO Anne ; vice-présidente chargée du tourisme, Région Bretagne
- ☐ GENDROT Virginie ; responsable tourisme, Auray Quiberon Terre Atlantique
- ☐ LE BERIGOT Philippe ; président, Association des îles du Ponant
- ☐ LE MASSON Anne ; directrice, Office de tourisme Yeu
- ☐ PAHUN Jimmy ; député du Morbihan, Assemblée nationale
- ☐ PALLUEL Denis ; conseiller régional, Région Bretagne, maire de Ouessant
- ☐ PEUZIAT Ingrid ; professeure, Université de Bretagne Ouest
- ☐ ROUXEL Christopher ; conseiller juridique, Région Bretagne
- ☐ THEPOT marc ; président de l'Office métropolitain de tourisme et des congrès de Marseille
- ☐ VISCART Jessica ; responsable Pôle observatoire et développement, Comité régional du tourisme
- ☐ YVON Dominique ; maire de Groix

Présents :

- ☐ ABHERVE Bénédicte ; responsable du Pôle ingénierie et développement touristique Côtes d'Armor Destination
- ☐ ARRIVE Emmanuelle ; responsable des dessertes maritimes des îles du Morbihan, Région Bretagne
- ☐ BATHIAT Jaques ; 2^{ème} adjoint, mairie île-aux-Moines
- ☐ BELLEGO François ; Vedettes Izenah
- ☐ BELLEGO Thimothé ; Vedettes Izenah
- ☐ BERNARD Anthony ; chargé de mission, Baie de St Brieuc-Paimpol-les-Caps
- ☐ BIHAN Thierry ; adjoint aux ports, mairie de Groix
- ☐ BLANCHET Pascal ; gérant de la SARL Jeune France II
- ☐ BLANCHET Stéphanie ; directrice Jolie France
- ☐ BOUTON Pierre ; directeur, Office de tourisme de Bretagne
- ☐ BOUVARD Audrey ; responsable du Service tourisme, Région Bretagne
- ☐ CARDEY Jean-François ; délégataire en charge de la desserte, Compagnie Bateau-bus du Golfe
- ☐ CORBEL Yannick ; directeur, Office de tourisme Lorient Bretagne Sud
- ☐ CORLOUER Anne-Lise ; directrice, Vedettes de Bréhat
- ☐ COURANT Charlotte ; chargée de mission tourisme et économie, Association des îles du Ponant
- ☐ CREPY Thomas ; directeur administratif et commercial, Compagnie Océane
- ☐ DIEUDONNE Gérard ; président, Comité de pilotage Chausey
- ☐ DOUESNARD Morgane ; directrice générale des services, Commune de Groix

- ☐ ETIEMBRE Etienne ; directeur, Croisières inter-îles
- ☐ FLAGEUL Anne-Sophie ; responsable commerciale, Compagnie Océane
- ☐ FRANCOIS Chantal ; co-gérante, SCI des îles Chausey
- ☐ GOULENE Koulmig ; chargée de mission tourisme, Quimper Cornouaille
- ☐ HAVET Nadège ; sénatrice du Finistère
- ☐ HENRIET Chloé ; co-gérante, SCI des îles Chausey
- ☐ JAILLETTE Jean-Claude ; conseiller municipal, Mairie de Groix
- ☐ JOUBERT Agnès-Anne ; directrice générale des services, Communauté de communes Granville Terre et Mer
- ☐ LACAZE Justine ; comptable, Vedettes de Bréhat
- ☐ LALBIN Joëlle ; présidente, Office de tourisme d'Ouessant
- ☐ LE GOFF Déborah ; directrice, Office de tourisme Granville Terre et Mer
- ☐ LE MENACH Gilles ; 1^{er} adjoint, Mairie de Groix
- ☐ LE MERO Eric ; chef de service transports, Région Bretagne
- ☐ LE NORET Elena ; chargée de développement, Office de tourisme de Ouessant
- ☐ LE QUELLEC Mathieu ; directeur, Seaway
- ☐ LEJEUNE Patrick ; directeur général, Compagnie Océane
- ☐ LEVY Patrick ; directeur, Morbihan Tourisme
- ☐ LOISEAU Jean ; maire de l'île d'Arz
- ☐ LORCY Daniel ; adjoint au tourisme, Mairie île d'Arz
- ☐ LOYER Eric ; directeur Kersea
- ☐ MALGRANGE Bastien ; associé Escal'Ouest
- ☐ MESSACI Yasmina ; chargée de mission, Mairie de Groix
- ☐ MORLEVAT Stephan ; adjoint tourisme, Mairie de Bréhat
- ☐ MORVAN Hélène ; direction tourisme, Golfe du Morbihan Vannes agglomération
- ☐ NIORT Yves ; attaché parlementaire de Jimmy Pahun, Assemblée nationale
- ☐ NOBLANC Julien ; chargé de mission Valorisation économique et tourisme durable, Parc naturel régional du Golfe du Morbihan
- ☐ OLIVRY Didier ; délégué général du Conservatoire du littoral Bretagne
- ☐ ORLACH Inès ; assistante de direction, Office de tourisme d'Ouessant
- ☐ PAUL-BONTADE Charlene ; chargée de mission, Direction de l'action territoriale et de la culture du Morbihan
- ☐ PERSON Nicole ; service tourisme, Région Bretagne
- ☐ PHILIPPE Jean-Patrick ; président, Office de tourisme Lorient Bretagne Sud
- ☐ PILLONETTO Caroline ; assistante de direction, Sensation Bretagne
- ☐ PIQUET Karine ; directrice, Office de tourisme de Belle-île-en-Mer
- ☐ PONDARD Gaël ; chargé de mission itinérance touristique, Golfe du Morbihan Vannes agglomération
- ☐ ROBARD Gianni ; directeur, Navix
- ☐ ROGER Marie-Françoise ; adjointe au maire, Mairie de Groix
- ☐ ROSSIGNOL Adeline ; associée, Escal'Ouest
- ☐ SARTOUX Pierre ; conseiller municipal, Mairie d'Aix
- ☐ SORRE Stéphane ; président, Granville Terre et Mer
- ☐ STEPHAN André ; délégué aux travaux, Mairie de Groix
- ☐ THEPOT Marc ; président, Office métropolitain de tourisme et des congrès de Marseille
- ☐ THORMANN Dominique ; conseiller municipal, Mairie de Bréhat
- ☐ VALIN Arnaud ; directeur d'exploitation, Seaway
- ☐ VALLEE Guillaume ; délégué à l'archipel de Chausey et aux ports, Mairie de Granville

Introduction

A travers ce séminaire nous avons voulu réunir différents acteurs pour poser les problématiques de ce vaste sujet. Ce premier séminaire a réuni près de 80 personnes : parlementaires ; élus et techniciens des régions, collectivités insulaires, EPCI ; maires des îles ; compagnies maritimes sous DSP et privées ; acteurs du tourisme.

La journée était animée par Louis Brigand, l'un des meilleurs connaisseurs actuels des îles, en particulier celles du Ponant. Docteur ès Lettres et Sciences sociales, professeur de géographie à l'Université de Bretagne Occidentale (UBO), membre du laboratoire de recherche LETG (Littoral, Environnement, Géomatique, Télédétection), Louis Brigand mène des recherches depuis 1978 sur les questions relatives aux usages et à la gestion des îles ainsi que sur des territoires aux caractères d'insularité.

Discours d'ouverture

YVON DOMINIQUE ; MAIRE DE GROIX

« Madame la sénatrice, Monsieur le député, Messieurs les maires des îles, Je suis ravi de vous accueillir ici aujourd'hui pour échanger autour de l'hyper-fréquentation.

« En 1974, ne pouvaient embarquer qu'une à deux voitures sur les bateaux. Le tourisme était très peu développé, Groix avait pris un certain retard au niveau du développement touristique par rapport à d'autres îles comme Belle-Île-en-Mer. Ce retard a été vite comblé.

« Dans les années 80, la création d'un VVF et du port de plaisance ont attiré la population. Désormais, 200 000 touristes fréquentent l'île annuellement et cette fréquentation s'étend sur toute l'année. Ce n'est pas inintéressant mais il y a des pointes. 45 000 personnes en août l'an dernier sur un territoire de 14 km² cela fait beaucoup ! On dénombre un millier de vélos sur l'île chaque matin et il est passé l'an dernier 20 000 voitures pour les vacances. Freiner l'afflux des touristes pendant les deux mois d'été et surtout limiter les voitures, j'espère trouver des solutions pour que l'on puisse mieux vivre dans les îles et permettre à chacun de trouver ce qu'ils viennent chercher, c'est à dire la tranquillité. On n'a rien contre le tourisme, on est même très content qu'il y ait du tourisme mais, davantage l'étaler, ce serait encore mieux. »

LE BERIGOT PHILIPPE ; PRESIDENT ASSOCIATION DES ILES DU PONANT

« Nous avons la chance d'avoir parmi nous Jimmy Pahun, député du Morbihan qui, avec l'appui de nos députés, a proposé un amendement dans un projet de loi qui donne un statut à nos îles. Aussi, les îles du Ponant doivent bénéficier d'un traitement particulier. Nous souhaitons que cette loi puisse prendre en compte la réalité spécifique qui nous est quotidienne. Et du fond du cœur, un grand merci.

« Nous avons tous un point commun, d'être des acteurs de la promotion du tourisme pour nos communautés respectives. Je salue et remercie Denis Palluel, conseiller régional de la Région Bretagne, maire de Ouessant, de représenter le président du Conseil régional.

« Nous connaissons la valeur de notre produit touristique, nous en avons besoin, nous en vivons, mais nous ne devons pas y sacrifier notre âme, notre qualité de vie, notre culture. L'hyper-fréquentation, sonne comme le diagnostic d'une maladie honteuse, comme si notre pronostic vital était engagé. Examinons le mal et prenons le temps de confronter nos expériences et nos analyses pour proposer le meilleur traitement. L'association les îles du Ponant n'attend pas de remède miracle. Nous croyons en la force et en la pertinence de nos échanges, en la qualité et en la franchise de la parole. C'est un point de départ, nous ne partirons pas forcément avec des solutions, mais des échanges pour avancer ensemble. »



Philippe Le Berigot, président AIP

1. Evolution de la fréquentation dans les îles depuis 1971

BREDIN DENIS ; DIRECTEUR, ASSOCIATION DES ILES DU PONANT

Evolution de la fréquentation dans les îles depuis 1971

Le tourisme aristocratique et résidentiel débute sur Bréhat, l'île-aux-Moines, Belle-île-en-Mer et Ré au XIX^{ème}. En 1850, la première liaison régulière en bateau à vapeur voit le jour marquant un tournant vers la modernité. Elle attire de nombreux artistes et vedettes et installe un certain intérêt touristique vers les îles.

Au début du XX^{ème} siècle et jusqu'aux années 50, l'activité s'installe avec lenteur, le tourisme reste réservé à une élite. Au fil des ans, il se développe, se démocratise et s'étend aux autres îles du Ponant.

Dans les années 1970, le tourisme est déjà ressenti comme un envahissement. Mal nécessaire ou opportunité face au déclin des activités traditionnelles ? On décèle déjà une ambivalence ! De grands bouleversements sociaux vont suivre. Ils seront accompagnés d'une notable émigration vers le continent.

Force est de constater que le tourisme génère de l'activité économique. La modernité découle de l'accélération des rotations entre îles et continent. Les îles rattrapent leurs retards structurels avec la remise à niveau des infrastructures portuaires, des transports, des réseaux. En contrepartie, les îliens déplorent des dégradations de l'environnement et un impact sur le prix du foncier.

Au cours de la décennie suivante, 1980-1990, la stratégie de développement vise principalement à tenter de relancer les activités traditionnelles d'autrefois en particulier l'agriculture. Le tourisme n'est plus alors vécu comme une menace. Une première stratégie d'accompagnement touristique est élaborée. Premier constat, la saison qui s'étend du 15 juillet au 15 août est trop courte, et l'allonger s'impose. Le tourisme montre ses impacts positifs sur les activités de construction et de rénovation. Pourtant il ne fait pas l'unanimité, la cohabitation entre pêcheurs et plaisanciers devient difficile.

Dans les années 1990 à 2000 le tourisme est peu à peu devenu le principal support de l'économie. Reste à le maîtriser et à le comprendre. L'activité économique en dépend. Et si la majorité de l'activité touristique se passe sur juillet et août, on espère toujours trouver les moyens de l'étaler.

Dès 2000, les désagréments de circulation, les nuisances provoquées par une forte fréquentation l'été, trois millions de visiteurs sur l'ensemble des îles du Ponant, préoccupent les insulaires. Une première étude sur le seuil de fréquentation est menée. Plusieurs pistes de travail en sortent, entre autres celle de valoriser le patrimoine ou encore de mieux accueillir le public afin de protéger l'environnement.

Entre 2010 et 2019, l'impression d'hyper-fréquentation s'apaise. La saison s'étale, le tourisme est l'activité économique principale et contribue au soutien des autres secteurs. Il permet de faire des bénéfices et même de créer des emplois ! Finalement, cette manne touristique contribue à maintenir les autres secteurs et les populations à l'année.

La pandémie en 2020 marque un arrêt presque total. Arrive le mois de juin marqué, à *contrario*, par une très forte fréquentation, ressentie sur de nombreuses îles comme trop forte : l'hyperfréquentation.

« Tout cela génère beaucoup d'interrogations et nous a conduit à mener cette étude sur la fréquentation avec la région Bretagne sur Houat, Hoëdic et Bréhat.

Pourquoi cette accélération du sentiment d'envahissement ? Quelle est la perception des îliens et des voyageurs ? Près de 30 % des visiteurs ont eu la sensation de voir trop de monde ! Doit-on craindre que, sur le long terme, on aboutisse à une dégradation de l'activité économique et touristique des îles ? »

Typologie des visiteurs et spécificités des îles, et premiers éléments sur l'acceptabilité des bretons sur le tourisme (étude 2021)

Depuis 25 ans, la Bretagne compte globalement 100 millions de nuitées par an. Il y a eu une petite baisse - 20 % en 2020, - 12 % en 2021.

En moyenne, ces dernières années les bretons ont profité de leur territoire. Le cœur de saison est resté stable et 53 % des nuitées se sont concentrées sur juillet et août et ce, quelles que soient les mises en place créées hors saison. Ce phénomène est lié à un effet calendrier. Quand les vacances de la Toussaint sont passées d'une semaine à 15 jours, les séjours en arrière-saison ont mécaniquement augmenté. Le *non travail* pour les écoles correspond à un pic de fréquentation.

D'autre part, la fréquentation touristique est une activité économique liée à l'offre. *Pas de logement* signifie qu'il n'y aura pas de fréquentation.

Les expériences de visites dans les ailes de saison sont sympathiques parce qu'il y a moins de monde mais, la période de vacances reste un effet mécanique inévitable.

Si on évalue l'offre d'hébergement en Bretagne, elle reste stable sur les dix dernières années. L'émergence des plateformes en ligne, qui facilitent l'accès à la location, donne la sensation que le tourisme explose. En réalité, ces offres d'hébergements ont des capacités faibles, dix personnes au maximum, et encore pour les plus grosses, elles ne génèrent donc pas énormément d'augmentation.

Concernant la spécificité des îles, elle constitue un très gros atout, surtout lors de la première visite dans la région. 90 % des primo-visiteurs passent par une île. C'est un point fort. Il y a le côté *expérience*. Prendre le bateau pour se rendre sur une île donne le sentiment de vivre quelque chose d'exceptionnel. Au cours des deux dernières années, le nombre de primo ou anciens visiteurs a augmenté, d'où, encore une fois, cette sensation d'hyper-fréquentation sur les îles. A noter également que la clientèle est majoritairement française et surtout issue de la région parisienne.

D'après une étude que nous venons de terminer, les Bretons sont très favorables au développement touristique. Le tourisme correspond à 8% du PIB (produit intérieur brut) de la région et un peu plus sur les îles. Les Bretons sont conscients des impacts positifs sur le secteur économique en particulier sur l'emploi. De même, ils admettent pourvoir aussi bénéficier des structures, des services et des programmes culturels. En contrepartie, Ils sont aussi réticents face aux impacts négatifs : l'augmentation du coût de l'immobilier et du foncier, les impacts sur l'environnement.

« Il semble qu'au niveau des îles, il y ait deux avis diamétralement opposés, d'un côté ceux qui pensent que le tourisme est une richesse dont on ne peut se passer et de l'autre, les *anti-tourisme*. »



Jessica Viscart, Comité régional du tourisme

2. Définir un seuil d'acceptabilité

PEUZIAT INGRID ; PROFESSEURE, UNIVERSITE DE BRETAGNE OUEST

Pourquoi et comment mesurer des seuils de fréquentation et d'acceptabilité ? Limites et difficultés de la mesure.

Depuis des années sont mis en place des observatoires pour étudier les fréquentations sur les îles. La notion de *seuil* est un concept du XVIII^{ème} siècle. Elle est liée à une capacité de charge, physique, biologique ou écologique, sociale ou encore économique. Tout cela dans le but d'aboutir à une valeur numérique.

Un seuil est considéré comme un référentiel qui définit une limite à ne pas dépasser ou un objectif à atteindre.

Pourquoi mesurer les seuils d'acceptabilité ? Plusieurs finalités sont à distinguer : maximiser l'état de conservation d'une espèce ou la gestion des ressources ; limiter les dégradations environnementales ; améliorer le bien-être des habitants et des acteurs.

Quelles sont les informations nécessaires ? Chacun possède ses normes et son niveau d'acceptabilité. Du côté quantitatif, il y a par exemple la répartition des flux de visiteurs, la variabilité journalière. Concernant le qualitatif, quel est le profil des visiteurs, leur motivation, leurs attentes, leurs degrés de satisfaction ? Quel est le bien-être insulaire et celui des acteurs au niveau de la gestion des déchets, de l'eau, de l'accidentologie ? Quelle est la diversité des habitats et des espèces sensibles ?

Des outils et des méthodes performantes pour le quantitatif existent, des compteurs piétons par exemple, des prises de vues aériennes...

Pour le qualitatif, les études sont plus chronophages et complexes, utilisation d'entretiens, de questionnaires, des réseaux sociaux... On a besoin de compétences pluridisciplinaires.

Les seuils sont difficiles à identifier, il n'y a pas de méthode standardisée. L'évaluation des impacts est complexe et expérimentale. Elle nécessite la compréhension des interactions entre les usages et l'environnement ou les usages entre eux.

Les seuils sont souvent exprimés en intensité d'usage mais dans un usage on peut avoir plusieurs pratiques comme par exemple dans le cas des randonneurs, qui n'ont pas forcément tous, le même impact. Il faut voir la pertinence des mesures dans un système évolutif et dynamique.

« Pour ce qui nous concerne ici, l'enjeu va se situer davantage vers la notion de seuil pour créer un cadre collaboratif avec tous les acteurs en lien avec la fréquentation touristique sur les différents territoires. »



De gauche à droite : Louis Brigand, Denis Bredin, Marc Thepot, Marc Ducombe, Dominique Yvon, Jessica Viscart et Ingrid Peuziat

3. Des exemples de régulations de flux sur d'autres territoires littoraux

DUNCOMBE MARC ; DIRECTEUR, PARC NATIONAL DE PORT CROS

Exemple de Porquerolles : limitation des bateaux par la réglementation et la concertation

Cela fait plus de vingt ans qu'au Parc national, on compte, observe et essaye de trouver des solutions pour gérer la sur-fréquentation. Il s'est avéré qu'il nous manquait, un volet juridique pour pouvoir agir. En parallèle, un travail a été réalisé avec les parlementaires, les juristes, la Société française du droit et de l'environnement et, cet amendement a été voté le 21 janvier 2021, dans le cadre de la Loi climat et résilience. Il sera développé plus en détails dans le courant de la journée. Il donne au maire les compétences pour permettre de réguler l'hyper-fréquentation dans les sites protégés.

Concrètement, les maires ont aujourd'hui les capacités juridiques pour motiver un arrêté municipal sur ces seuils de l'hyper-fréquentation. Nous sommes très contents d'avoir fait avancer la législation.

Il y a plusieurs façons de motiver un seuil, et la difficulté est de trouver la corrélation directe entre le nombre visiteurs et les dégâts observés, de savoir à partir de combien de visiteurs il y a un impact. C'est finalement les sciences sociales et humaines qui vont apporter ces réponses. De simples enquêtes de satisfaction donnent des arguments forts pour calculer ces seuils.



Marc Ducombe, directeur du Parc national de Port Cros

« Nous sommes dans une fourchette où l'on passe de 25 % d'insatisfaits pour une fréquentation de 5000 visiteurs par jour, à plus de 50 % au-delà de 6 000. Avoir la moitié des gens insatisfaits nous a paru inadmissible. »

Le tourisme est une chance dans nos secteurs insulaires, la sur-fréquentation ne nous semblait pas être le terme adapté. L'hyper-fréquentation se distingue car elle fait davantage référence à des pics de fréquentation.

A Porquerolles, le calendrier locatif impose qu'avec les arrivées et les départs, les excursions aient lieu sur le milieu de la semaine, c'est là que se retrouvent les pics de fréquentation.

Porquerolles, c'est 300 habitants permanents. La population est plus que multipliée par dix en été. L'île est composée de deux parties, moitié pour Espace naturel protégé et la partie centrale de l'île en village de Porquerolles. Le maire détient l'autorité publique, l'Autorité

portuaire accueille et compte les bateaux et le Parc national a la compétence pour la partie Espace naturel. L'idée était de partager un système de valeurs communes entre les différents acteurs.

« Autrefois, la logique était d'accueillir le plus de monde possible pour augmenter les taxes portuaires. Le Parc a connu une augmentation de 3% en moyenne depuis 20 ans. Si le tourisme est une chance pour nos secteurs insulaires, stabiliser la fréquentation est devenu aujourd'hui une nécessité. »

Des ateliers participatifs ont été mis en place afin de réfléchir sur l'image du tourisme que l'on souhaitait voir. Comment pérenniser une composante économique, environnementale et sociale ? Comment appréhender la notion de tourisme durable ? La déferlante 2020 a accéléré la mise en place de systèmes de régulation.

Douze compagnies maritimes, dont une titulaire d'une délégation de service public, assurent le transport des passagers. Nous avons établi ensemble une charte fondée sur un principe de partenariat avec le Parc National pour garantir la qualité d'expérience de visite, la durabilité et mieux étaler la saison. Un seuil a été fixé pour toutes les compagnies maritimes (publique ou privées) et le résultat y compris sur le plan économique est satisfaisant.

Nous travaillons aujourd'hui sur la régulation du nombre de vélos avec les loueurs. Notre objectif est de le réduire de 20 % sur une échéance de 4 ans.

Concernant la navigation de plaisance, une régulation a été mise en place sur Port Cros en 2020 avec notamment des bouées et des zones aménagées. Sur Porquerolles des concertations sont engagées, le système sera différent avec des zones libres et des zones aménagées.

Un phénomène d'*ubérisation* de navettes continent / îles, a vu le jour plus récemment remettant en cause notre système de régulation. Le maire, par arrêté, a interdit en 2021 le *beachage* des petites embarcations sur les plages afin de limiter ces débarquements. Compétence est aussi donnée au préfet maritime pour réguler cette partie.

« A partir du moment où les acteurs en place partagent une vision commune on peut aller dans une dynamique positive commune pour une fréquentation mieux répartie tant au niveau calendaire et que géographique, pour un tourisme durable et qui correspond aux attentes, d'autant qu'on dispose aujourd'hui de l'outil juridique. »



Quelles solutions dans le Parc national des Calanques pour lisser les pics de fréquentation, et avoir un tourisme durable respectueux des ressources naturelles et accepté par les habitants ?

Marseille, c'est 860 000 habitants, 23 compagnies de croisière, 5 millions de touristes par an et 5 000 emplois directs liés le tourisme. C'est aussi la porte d'entrée en Provence et la porte de sortie vers le Maghreb et d'autres pays.

On a analysé à la fois l'accueil des gens qui visitent et celui de ceux qui passent par Marseille. Les résultats sont faussés. Quelles est la fréquentation réellement liée aux touristes ? Le Parc national des Calanques s'étend sur 520 km² dont 85 km² à terre et le reste en secteur maritime.

Le Parc national jouit d'une notoriété mondiale, Les calanques pâtissent de leur renommée. De plus, Marseille est une ville hypermédiatisée et très bien desservie par tous les moyens de transport terrestres, maritimes et aériens.

Le premier problème était de réconcilier les habitants avec les touristes. Il y a 3 millions de touristes par an dans les calanques, les gens y cherchent des expériences. Il fallait trouver des solutions face à la saturation des habitants qui voyaient les touristes comme des "envahisseurs".

Qui vient dans les calanques ? Pour 85 %, hors saison, ce sont, en fait, de gens de la métropole. Marseille est complètement enclavée, les calanques répondent à leur besoin d'évasion.

Ce territoire est fragilisé par l'hyper-fréquentation. La première de nos préoccupations, reste les incendies de forêt.

Il ne faut pas faire d'amalgame, tous les visiteurs n'ont pas le même comportement. Il y a aussi des grands défenseurs de l'environnement. Il est important de faire une analyse détaillée de tous ces comportements, d'éviter de se mettre à dos les différents acteurs et d'en sous-estimer les retombées. Le tourisme durable est maintenant une démarche endossée par tous. Nous proposons des destinations alternatives. Plutôt que les gens viennent s'entasser sur les calanques, nous leur proposons d'autres circuits.

Notre analyse se porte actuellement sur ce que l'on nomme des "points de vue fugitifs", les visiteurs y viennent pour prendre une photo et repartent presque aussitôt. Est-ce que ce sont des lieux à interdire ?

« Il y a des solutions à proposer, par exemple, des travaux sont en cours pour reconstituer une grotte (Cosquer) à l'identique, hors de l'espace protégé, c'est une réponse intelligente qui permet de répartir les gens sur des endroits où il n'y avait personne.

« Je vous invite à visiter notre site internet pour voir les différents dispositifs d'accueils touristiques que nous avons mis en place. »



Marc Thépot, président Office métropolitain de tourisme et des congrès de Marseille

<https://www.marseille-tourisme.com/decouvrez-marseille/calanques-plages-et-nature/les-calanques-de-marseille/>

Questions posées aux précédents intervenants.

LORCY DANIEL ; ADJOINT AU TOURISME, MAIRIE ILE D'ARZ

Il y a eu un accord avec des compagnies maritimes à Port Cros, qui s'engagent à s'arrêter s'il y a trop de monde ?

DUNCOMBE MARC ; DIRECTEUR, PARC NATIONAL DE PORT CROS

« Nous avons engagé la négociation avec les compagnies maritimes. Celles hors de la délégation de service public, qui partent d'autres ports mais qui arrivent toutes à Porquerolles, ont accepté ce seuil de 2 000 passagers par jour à se répartir entre compagnies. Le résultat a été intéressant sur le bilan de saison. Par exemple, une des compagnies qui naviguait à saturation le jeudi a en conséquence invité les voyageurs à reporter leurs excursions sur un autre jour. Cela a finalement conduit à une augmentation globale sur la saison car le vendredi est devenu aussi une journée d'organisation d'excursions. Donc, économiquement, on peut s'en sortir, si le système est bien calibré dès le démarrage. Il faut également noter que toutes les compagnies maritimes ont demandé, et celle sous DSP a aussi rejoint les autres, à être partenaires du Parc national. Elles ont aussi co-signé une charte, qui leur permet de se dire qu'à partir du moment où l'on accepte et où l'on consent cet effort d'appliquer ces seuils, de réguler et de gérer la fréquentation, le Parc national nous affiche comme partenaire. Nous sommes en train de préparer les autocollants pour un affichage sur les bateaux. « Nous avons aussi organisé une journée de formation avec le personnel des compagnies maritimes afin de renforcer les messages dans les navettes notamment sur la prévention des incendies, qui est, pour nous aussi, une préoccupation majeure. »



Question dans la salle de Daniel Lorcy, adjoint au tourisme à la mairie de l'Ile d'Arz

JAILLETTE JEAN-LUC, CONSEILLER MUNICIPAL A GROIX

Comment réagissent les usagers ?

DUNCOMBE MARC ; DIRECTEUR, PARC NATIONAL DE PORT CROS

Les insulaires ne sont pas sur le quota, le système de réservation avec les seuils concerne uniquement les visiteurs et les excursionnistes.

Globalement les commerçants sont satisfaits. Les personnels des restaurants et des compagnies maritimes respirent. Plutôt que d'avoir des gens qui font la queue et râlent, il y a une meilleure répartition du flux sur le territoire. Une enquête de satisfaction est prévue en 2022. On verra comment les choses ont évolué !

Le seuil permet de calibrer aussi les services publics en termes de toilettes ou encore de gestion des déchets. Nous avons cette volonté de bien et mieux accueillir toute l'année, équilibrer tous les services publics apportés par la commune et la métropole et garantir une qualité de l'accueil à la hauteur de la promesse qu'on leur a faite.

Par ailleurs, et c'est intéressant la comparaison avec les calanques car ce sont deux approches assez contradictoires de la régulation des flux. Les calanques ont choisi d'accélérer le principe d'insatisfaction, en lançant à l'été 2021 une campagne de « démarketing ». Ils encourageaient ainsi les visiteurs à revenir à un autre moment dans l'année. Nous avons fait un autre choix, celui de ne pas accepter que l'accès à un territoire préservé se fasse par l'insatisfaction.

Nous avons travaillé sur l'accompagnement d'une réflexion, le partage de valeurs communes, la mise en place d'un système jusqu'à la préparation d'une nouvelle loi, portée au Sénat [dans le cadre de la Loi 3DS] par le sénateur Jérôme Bignon à l'époque, puis reprise grâce au député Jimmy Pahun, et à d'autres parlementaires, dans le cadre de la Loi climat et résilience. C'est un vrai travail en profondeur qui a été fait pour arriver au schéma que nous avons aujourd'hui.

BLANCHET PASCAL ; GERANT DE LA SARL JEUNE FRANCE II

Il est beaucoup question des compagnies privées, mais il y a une énorme augmentation de la plaisance. Depuis 10 à 15 ans on laisse se développer une activité illégale où les gens louent leur bateau, soi-disant pour *participer aux frais*, mais en réalité pour débarquer des gens sur les îles. On laisse développer toutes ces activités et nous, on va nous mettre des seuils ? Nous sommes en première ligne mais nous n'en sommes pas les principaux acteurs.

DUNCOMBE MARC ; DIRECTEUR, PARC NATIONAL DE PORT CROS

« Il faut que les maires mettent en place des actions, et ils en ont maintenant le moyen juridique, pour régulariser aussi ces systèmes d'ubérisations qui échappent totalement à l'économie. Il faut une approche globale, associer la préfecture maritime et les différents services de l'Etat, ces services sont en mesure d'intervenir, pour effectuer des contrôles auprès des plaisanciers. On a mené de telles interventions à des périodes de forte affluence. Il y a eu des amendes, quelques réquisitions de bateaux pneumatiques. Des interventions un peu fortes des services de l'Etat au cours de l'été peuvent déjà en dissuader beaucoup. »

PIQUET KARINE ; DIRECTRICE, OFFICE DE TOURISME DE BELLE-ILE-EN-MER

Réconcilier les habitants et les touristes. Quelles actions et pour quels résultats ?

THEPOT MARC ; PRESIDENT DE L'OFFICE METROPOLITAIN DE TOURISME ET DES CONGRES DE MARSEILLE

« Tout d'abord, il faut concevoir une économie circulaire, c'est-à-dire acheter et recruter local. Il faut aussi travailler sur le circuit alternatif, valoriser les élus pour monter des circuits touristiques, trouver des solutions vertueuses, et ne pas réserver la médiatisation à la mise en évidence des excès et des incivilités.

« Il est important que les acteurs travaillent cette communication. Certification, normes, il y a une multitude d'actions. Le premier contact doit générer une envie de revenir, Il faut encourager l'hébergement responsable avec une démarche d'économie d'énergie, c'est un long chemin, et on a besoin de temps dans la co-construction avec les gens. »

4. Solutions mises en place sur les îles du Ponant

CARRE OLIVIER ; MAIRE DE BREHAT

Retour d'expérience sur les actions mises en place

Un travail a été entrepris avec la région et la commune pour améliorer la qualité de l'accueil. Bréhat était très en retard.

Cela a commencé par un diagnostic, mené en 2020. Le premier constat a mis en évidence que l'Office de tourisme est situé à 1,5 km à marée basse de l'arrivée du bateau, et qui plus est, à l'étage. L'objectif était de donner des informations le plus vite possible ; un chalet d'accueil a donc été installé de juin à septembre, à proximité du débarcadère.

Deuxièmement, avec 400 000 visiteurs par an sur 320 ha répartis sur deux îles, Bréhat était une sorte de "WC à ciel ouvert". L'île nord n'a pas de réseau d'eaux usées. En conséquence, les toilettes temporaires ont été multipliées par deux, dont deux placées sur l'île nord.

Le constat suivant était le manque d'informations pour le visiteur en amont. Aussi, un panneau interactif a été mis en place sur le continent où, en plus des informations générales, figurent des données actualisées quotidiennement sur la fréquentation, quels sont les restaurants ouverts, les hébergements possibles ?

Enfin, pour mieux comprendre les flux, nous avons fait appel à la société [Littomatique](#) qui a installé dix compteurs à différents points de l'île, dont un compteur vélo. Où vont les gens ? Comment ils se dispersent ?

Dans un premier temps, cela nous a aidé pour revoir la signalétique.

Aujourd'hui, nous possédons une bien meilleure compréhension du comportement des visiteurs. 80 % rejoignent l'île nord et 60 % vont jusqu'au phare du Paon. Cela nous a permis de comprendre pourquoi le chemin d'accès au phare est dans un état catastrophique et de trouver des solutions pour le remettre en état de façon durable.

Les compteurs ont été installés de mai à fin septembre par un seul technicien, et contrôlés à distance. Deux interventions de maintenance sur l'ensemble de la saison ont été nécessaires. Il n'y pas eu de dégradation, le dispositif reste très discret.

Il nous faut encore exploiter toutes ces données. Comprendre comment les gens arrivent sur l'île ; combien de temps ils passent dans les différents endroits, s'ils arrivent tôt le matin ou plutôt en cours de journée ? Toutes ces informations sont intéressantes. D'après nos analyses, 12 pics sont à dénombrer sur la saison. Comment peut-on travailler autour de ces pics pour les écrêter ?

Il y a 860 maisons à Bréhat, 700 sont des résidences secondaires. Il nous manque encore une information pour comprendre le seuil d'acceptabilité. Combien de gens sont déjà sur l'île ? Combien dorment sur l'île ? Pour acquérir ces données, nous utiliserons un service de comptage via les téléphones portables, il permet aussi d'affiner la localisation et de déterminer d'où les visiteurs sont originaires.

« La Loi climat et résilience, nous permet de prendre des mesures dans les espaces protégés. Aussi, on a créé une commission sur l'hyper-fréquentation, composée d'élus, de commerçants, de transporteurs terrestres, de résidents principaux et secondaires. Nous sommes dans une phase de collecte d'informations et de réunions de concertation. Quelle régulation et comment l'aborder ? »

CARRE OLIVIER ; MAIRE DE BREHAT

Question : Suite à la charte signée sur Port Cros en accord avec les compagnies maritimes, le comportement des visiteurs a-t-il changé, y-a-t-il eu plus de réservations ? Les pics de fréquentation ont-ils été écrêtés, quel a été l'impact global ?

Après avoir invité tous les acteurs des îles à l'anniversaire des 60 ans du Parc national de Port Cros, en 2023, Marc Duncombe, directeur du Parc national de Port Cros a répondu :

« Cette année, il y a eu une baisse de 6 % par rapport à 2020, il faut souligner que 2020 a été une année exceptionnelle à cause de la période post-confinement. C'est donc le retour à un niveau normal. La compagnie de service public a enregistré une baisse de 14 %, en parallèle, elle augmenté les tarifs de 4 € par billet, ce qui a financièrement largement compensé la baisse du nombre des passagers. L'allongement de saison se verra sur le long terme. Concernant la satisfaction des visiteurs, les résultats ne sont pas encore connus. »

« Le système de réservation a été mobilisé à 60% sur les 2 premiers créneaux horaires du matin, jusqu'à parfois la saturation mais il est toujours resté des places disponibles sur le 3^{ème} créneau, ce qui a permis à tous ceux qui le voulaient, de venir passer la journée sur les îles. Sur les jours de forte affluence la réservation a été utilisée à 90%. Elle répond à l'attente de tout le monde. »

CHIFFOLEAU JEAN-LUC ; MAIRE D'HÉDIC

Les projets sur Houat et Hoëdic

Nous sommes l'une des plus petites îles du Ponant avec moins de 80 habitants. Le plus gros problème, au début de mon mandat, en 2014, était la gestion des déchets, et en conséquence, il y avait des rats sur l'île. Ce problème a été rapidement résolu grâce au soutien de l'Association les îles du Ponant avec qui on a mené une campagne de dératisation, et la Communauté de communes d'Auray Quiberon Terre Atlantique (AQTA) nous a ensuite aidé pour la création d'une déchetterie.

Nous produisons l'eau. Le système a été réalisé dans les années 90. Nous réalisons le cycle complet : production, pompage, évacuation et traitement des eaux usées. Il a été prévu pour 900 habitants. Avec 50 résidences principales et 200 résidences secondaires, l'île arrive très vite à saturation l'été. Le seuil d'alerte est connu, dès qu'il est atteint, le réseau d'eau est coupé. Depuis le Covid, nous avons décidé de ne plus prévenir la population en cas de coupure d'eau, à l'exception des restaurants. C'est très efficace, les gens font davantage attention. Je pense que c'est un problème d'éducation. Des remèdes existent et sont connus pour économiser l'eau mais les gens ne veulent pas les appliquer.

Nous avons aussi un gros problème de foncier. La population en résidence principale a chuté de 20 % depuis 2014. Toutes les maisons qui se sont vendues deviennent des résidences secondaires. La population à l'année diminue tous les ans.

Le tourisme génère de l'emploi régulier. La commune produit tous les services, elle est le premier employeur sur l'île, il n'y a pas d'entreprise privée. Le tourisme nous permet d'investir dans de nouveaux services : installation de wc, création de gîtes, rénovation des maisons, nous sommes aussi le premier constructeur de l'île.

« Je ne suis pas contre le tourisme de masse mais il faut bien le contrôler. Qu'est-ce qui reste de notre patrimoine, l'environnement ? Il faut aussi faire face au piétinement. En une saison d'hiver la nature n'arrive plus à se renouveler.

Autre gros problème : le nautisme, trop de gens qu'on ne peut pas contrôler arrivent par la mer par leurs propres moyens et provoquent de fortes nuisances. S'ajoutent

aussi ceux qui viennent par le dernier bateau du soir afin de faire la fête toute la nuit sur l'île.

« Il y a un gros problème de coexistence entre toutes les populations. Il n'y a pas de gendarme et les services de l'Etat nous laissent seuls. »



Hœdic, été 2020

GENDROT VIRGINIE ; RESPONSABLE TOURISME, AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE

Les projets sur Houat et Hœdic

En tant que communauté de communes, nous jouons un rôle auprès des collectivités dans la gestion des flux touristiques. 2020 a connu des pics énormes. Ils ont entraîné de la part des élus locaux et de la population une politique de fond “anti-touriste”. Nous avons l'impression d'être vraiment dans du ressenti. Aussi, on a voulu avoir des mesures quantifiées. Ce qui se vit sur les îles se vit aussi sur le continent. C'est en amont qu'il convient de résoudre le problème.

« Dès mars 2022, nous allons mesurer, pour les îles et les communes littorales, la fréquentation touristique afin de proposer dès 2023 des actions concrètes de gestion de ces flux. »

5. Limiter les flux par la réglementation

ROUXEL CHRISTOPHER ; CONSEILLER JURIDIQUE, REGION BRETAGNE

Restitution de la note technique « Dessertes îliennes - Calibrage des offres publique et privée de transport »

Voir Annexe 1

Document PDF Présentation du calibrage des offres publiques et privées des Dessertes îliennes

Les 12 îles qui sont situées dans le ressort géographique de la Région Bretagne ne disposent pas toutes du même degré de compétence ni de la même répartition des pouvoirs de police (environnement, déchets, etc.).

Concernant le calibrage des offres de transport, le distinguo a été clairement exposé entre offre publique et privée.

En conclusions :

S'agissant du calibrage de l'offre publique de transport maritime de passagers. La Région Bretagne peut en effet abaisser le nombre de rotations prévues et revoir les tarifs à la hausse afin de limiter le nombre de passagers transportés. Cela causerait en pratique, outre un mécontentement de la clientèle, une hausse mécanique de la contribution financière régionale destinée à compenser le caractère déficitaire de l'activité ainsi qu'un report sur l'offre privée.

S'agissant du calibrage de l'offre privée. Aucun moyen juridique unilatéral n'est mobilisable par la Région Bretagne à l'exception d'une éventuelle mesure de police portuaire. Piloter cet aspect aboutirait d'ailleurs probablement à la constitution d'une "entente illicite" entre les compagnies maritimes concernées si celles-ci parvenaient à un accord concernant leur niveau de services et/ou leur tarification.

In fine, cette question gagnerait sans doute à être réglée directement par les exécutifs communaux ou intercommunaux sur la base de mesures de police spéciales (environnement, déchets, etc.), l'autorité gestionnaire du port, etc.

BOUE ANAËLLE ; JURISTE INDEPENDANTE

« Mode d'emploi » de la loi hyper-fréquentation : identifier les possibilités nouvelles que cette disposition juridique offre aux maires des communes insulaires pour réguler la fréquentation sur les îles et éviter les pics de sur-fréquentation, et les aider à conforter les nouveaux arrêtés qui pourraient encadrer la transition mobilité sur les îles.

Voir Annexe 2

Les apports de l'article L. 360-1 du Code de l'environnement

La nouvelle police spéciale d'accès aux espaces protégés a été adoptée sous la forme d'un amendement à la Loi climat et résilience.

L'article dispose que :

"L'accès et la circulation des personnes, des véhicules et des animaux domestiques aux espaces peuvent être réglementés ou interdits, par arrêté motivé, dès lors que cet accès est de nature à compromettre soit leur protection

ou leur mise en valeur à des fins écologiques, agricoles, forestières, esthétiques, paysagères ou touristiques, soit la protection des espèces animales ou végétales”

Cette disposition offre désormais la possibilité de règlementer ou d'interdire l'accès et la circulation des personnes, des véhicules et des animaux domestiques à certains espaces protégés pour des motifs environnementaux.

S'agissant de l'intérêt pour les communes insulaires, cette police spéciale peut permettre de règlementer l'accès aux îles sur-fréquentées lors des périodes touristiques en instaurant une limitation du nombre de rotations réalisées par les bateaux de transport de passagers assortie d'un système de réservation adapté. Il semble également possible de limiter la taille des bateaux ou le nombre de passagers par bateaux.

Concernant les modalités d'application de cette nouvelle police spéciale, il est d'abord nécessaire que le site dont on souhaite règlementer l'accès soit un espace protégé.

L'autorité compétente pour prendre un arrêté est par principe le maire. Lorsque la mesure excède le territoire d'une seule commune ou que le maire n'est pas intervenu au titre du présent article, c'est le préfet de département qui est compétent. Enfin, lorsque la mesure concerne des espaces maritimes, c'est le préfet maritime qui est compétent.

Il convient également de déterminer un système de régulation de la fréquentation, à savoir pour les espaces insulaires, une limitation des rotations réalisées par les compagnies de transport de passagers.

Concernant la détermination du seuil de sur-fréquentation, il se traduit par l'évaluation de la capacité de charge du site sur-fréquenté.

La notion de capacité de charge désigne le nombre de touristes qu'un lieu peut recevoir sans que les infrastructures d'accueil ne soient saturées, *capacité de charge physique*, l'environnement dégradé, *capacité de charge environnementale* et le taux de satisfaction des visiteurs diminué, *capacité de charge sociale*.

Diverses études analysant la capacité de charge du site peuvent permettre de soutenir la prise d'un arrêté de police spéciale d'accès aux sites protégés.

La capacité de charge physique, *ou capacité d'accueil* peut être déterminée grâce à l'évaluation de la capacité d'approvisionnement en eau, la capacité de traitement des déchets, l'utilisation des espaces par les touristes, surface de plage par personne, conflits d'usage des sentiers et la pression sur la population ratio touristes/habitants, capacité d'accueil des établissements touristiques et commerces.

Enfin, certaines questions peuvent se poser sur le plan juridique concernant les communes insulaires et la limitation des rotations réalisées par les bateaux de transport de passagers.

Une mesure restrictive des libertés publiques doit être à la fois adaptée, nécessaire, et proportionnée. Ici, la problématique principale réside dans le rapport de proportionnalité entre les mesures instaurées par les arrêtés et l'atteinte qu'elles porteraient à la liberté du commerce et de l'industrie des compagnies de transport de passagers.

Il est par ailleurs nécessaire que le port soit situé dans le périmètre de l'espace protégé. L'autorité compétente pour exercer cette police spéciale dans les ports est le maire ou, si l'île est composée de plusieurs communes, le préfet de département.

Enfin, dans le cadre de l'exécution d'une convention de délégation de service public, la prise d'un arrêté par l'autorité municipale restreignant le nombre de rotations réalisées par la compagnie de transport de passagers peut nécessiter le versement d'une compensation au délégataire par le délégant. Cela concerne les cas pour lesquels cet événement serait considéré comme imprévisible, extérieur aux parties et bouleversant temporairement l'économie du contrat. (Le délégant doit verser une indemnité au délégataire à hauteur d'environ 90% du déficit d'exécution de la délégation).

6. Echanges et conclusions

LE MASSON ANNE ; DIRECTRICE, OFFICE DE TOURISME YEU

« Il ressort de ces débats que globalement, nous ne sommes pas contre le tourisme, il y a des réactions vives mais nous sommes conscients de l'apport économique du tourisme. Il est parfois difficile d'être présenté comme une porte d'entrée d'un département, d'être vendu comme un parc de loisir, alors qu'il y a des habitants derrière.

« Il est nécessaire de s'intégrer sans pour autant faire abstraction de nos problématiques de territoires parce qu'on y vit. Il faut être un peu plus militants dans les offices de tourisme, par exemple aujourd'hui à l'île d'Yeu, nous nous donnons la possibilité de refuser la création de locations saisonnières.

J'ai aussi compris qu'il faut réunir beaucoup de données quantitatives et qualitatives avant de faire quoi que ce soit sur un territoire. »



Les participants se sont montrés très attentifs tout au long du séminaire

LE BERIGOT PHILIPPE ; PRESIDENT, ASSOCIATION DES ILES DU PONANT

« Les expériences que nous avons partagées concourent à nous éclairer et à faire que nous partions la main dans la main avec des idées fortes. Réconcilier les habitants avec le tourisme, ne pas être dans une diabolisation, faire en sorte que les uns et les autres se sentent accueillis.

« Le terme de tourisme durable a été évoqué à plusieurs reprises. Il est nécessaire que cette vocation touristique qui est un élément de notre économie se porte bien. Il faut que l'on réussisse une cohabitation harmonieuse avec la population résidente. Il nous faut construire ensemble, nous avons besoin les uns des autres. »

PALLUEL DENIS ; CONSEILLER REGIONAL DE LA REGION BRETAGNE ; MAIRE DE OUESSANT

« Je tiens à vous rassurer, nous n'avons pas l'intention de demander moins de rotations aux délégations de service public.

« A propos de l'hyper-fréquentation, le ressenti est un sentiment assez volatil et il est nécessaire de prendre de la distance. Il est variable selon les lieux, les moments. Il y a un paradoxe, entre promotion et protection. On cherche de l'attractivité et on s'en plaint. Il ne faut pas généraliser mais plutôt trouver des données objectives. Les preuves d'hyper-fréquentation, elles existent : dégradation des sites, des équipements, des ressources, problèmes de circulation, lassitude des populations et aussi dégradation de l'accueil. Il faut trouver des solutions, étaler la saison, réduire les rotations reste assez délicat, limiter la circulation, aménager les espaces naturels.

« La notion de perte d'identité et de liberté reste très forte, dès qu'on prend des mesures. Derrière ce rejet de l'hyper-fréquentation, il y a l'occupation d'espace, le développement des résidences secondaires. Alors que faut-il faire ?

« Il y a nécessité d'avoir une collectivité forte avec une vie sociale riche à l'année, des habitants qui savent se défendre et qui ont du caractère pour ne pas se laisser mener par la conjecture bonne ou mauvaise. »

GALLO ANNE ; VICE-PRESIDENTE DU TOURISME DE LA REGION BRETAGNE

« L'hyper-fréquentation est un sujet sur lequel nous travaillons beaucoup. Aller dans les îles c'est faire une expérience inégalée, c'est un sentiment de liberté, une déconnexion. Les gens avaient besoin de déconnexion suite au covid.

« Il y a 2,5 millions de touristes en Bretagne, couples, familles ou primo-visiteurs. Nous estimons que les îles fournissent 25 % des retombées économiques du tourisme en Bretagne. Il est difficile de chiffrer la fréquentation des îles. La notion d'hyper-fréquentation est ponctuelle et localisée et malgré tout, les bretons ont une bonne perception du tourisme. L'hyper-fréquentation est un sujet variable, sensible en fonction des individus et des territoires. Il y a une question de capacité à accueillir ces moments de fréquentation plus importants.

Il y a d'abord la capacité physique, en termes de sécurité, d'infrastructure et d'accueil, il est important que les gens repartent avec une bonne expérience.

Il y a également une capacité écologique, où ça crée un impact sur la nature, les animaux, la pollution.

Une capacité psychologique aussi des visiteurs, on dénombre de nombreux conflits d'usage.

Il y a des territoires différents donc des sentiments différents par rapport à l'hyper-fréquentation et l'acceptabilité.

« Nous faisons en sorte de protéger les îles, aussi de mai à août, nous ne communiquons pas sur les îles. Il y a des équilibres à trouver et c'est parfois difficile. Nous avons besoin d'animer nos territoires y compris les îles, il y a des territoires qui concourent à des classements nationaux. Tout cela va amener de la population sur la période estivale. C'est très compliqué de trouver un équilibre et de contrôler les flux.

« Nous travaillons avec le Comité régional sur tourisme sur la gestion des flux, l'objectif est que, pendant la période estivale, les visiteurs puissent aller à l'intérieur de la Bretagne et pas seulement sur le littoral et les îles. Nous travaillons avec l'association les îles du Ponant sur une feuille de route dont l'objectif est *L'univers touristique des îles*.

« La démarche *Sites d'exception*, a pour vocation d'accompagner les acteurs sur des sujets stratégiques par rapport à l'hyper-fréquentation.

« Notre objectif est de travailler ensemble pour trouver des solutions. La région travaille depuis plus de 15 ans sur le tourisme durable, sur le tourisme responsable aussi, nous avons les mêmes objectifs, il faut faire en sorte qu'il y ait une acceptabilité des deux côtés, nos sujets se croisent. Nous sommes disposés à accompagner au mieux les îles. »

ASSEMBLEE NATIONALE ; PAHUN JIMMY ; DEPUTE DU MORBIHAN

« Ce que vous avez mis en place à Porquerolles, il faut que l'on s'en serve tous comme outil. On a un gros problème à régler avec la plaisance. Je rêve qu'on n'entende plus le bruit des bateaux à moteurs et qu'on donne la priorité aux bateaux à voile. Pour en revenir aux navires légers à moteur, je souhaite un durcissement de la législation, notamment sur les scooters des mers. 35 € d'amende pour infraction, eu égard aux nuisances, cela ne me semble pas beaucoup ! »

« Les îles ont besoin d'une économie à l'année. »

« Je crois aussi au covoiturage et à l'électrification des voitures. »

« Je voudrais revenir sur quelques amendements sur lesquels nous avons travaillé. Un rapport a été remis hier à la Mme Annick Girardin, Ministre de la Mer, sur la plaisance de demain avec pour vocation de favoriser la voile, de travailler sur les zones de mouillage.

Nous travaillons actuellement sur l'autorisation donnée aux maires, et là je pense plus particulièrement aux îles, pour interdire la présence de voitures à certains endroits.



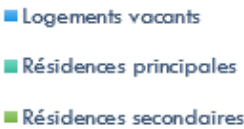

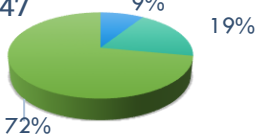
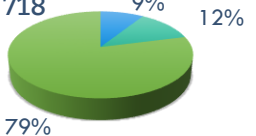
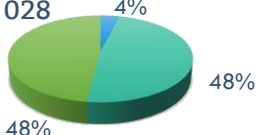
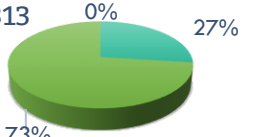
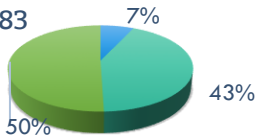
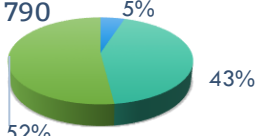
Nous avons aussi travaillé dans le sens d'obliger à retirer tous les emballages sur le continent avant que les marchandises n'arrivent sur les îles. On n'a pas abouti, mais on va continuer à travailler sur cet amendement, il rentre dans le cadre de la Loi gaspillage et économie circulaire."

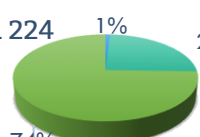
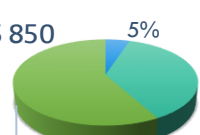
« Enfin, je voulais revenir sur l'amendement qui est passé lundi sur la spécificité de îles du ponant.

"La République française reconnaît les communes insulaires métropolitaines dépourvues de lien permanent avec le continent comme un ensemble de territoires dont le développement durable constitue un objectif majeur d'intérêt national en raison de leur rôle social, environnemental, culturel, paysager et économique et nécessite qu'il soit tenu compte de leurs différences de situations dans la mise en œuvre des politiques publiques locales et nationales."

Voilà la belle chose que j'ai réussi à faire passer en votre nom à tous. »

Données chiffrées (source INSEE – AIP)

	Nombre d'habitants en 2017 Densité population 	Nombre des logements en 2017  	Nombre de passagers (A / R) en 2019 
Chausey	10		94 500
Bréhat	362 117 habitants / km ²	847 	377 000
Batz	468 150 habitants / km ²	1 718 	233 000
Ouessant	853 54 habitants / km ²	1 028 	109 000
Molène	157 188 habitants / km ²	313 	24 000
Sein	257 415 habitants / km ²	383 	45 000
Les Glénan	0		75 000
Groix	2 303 153 habitants / km ²	2 790 	244 000

	Nombre d'habitants en 2017 Densité 	Nombre des logements en 2017  ■ Logements vacants ■ Résidences principales ■ Résidences secondaires	Nombre de passagers (A / R) en 2019 
Belle-île-en-Mer	5 569 64 habitants / km ²	6 761 	425 000
Houat	230 80 habitants / km ²	343 	43 000
Hœdic	102 48 habitants / km ²	245 	25 000
Ile d'Arz	236 69 habitants / km ²	554 	296 800
Ile-aux-Moines	631 190 habitants / km ²	1 224 	642 000
Ile d'Yeu	4 967 206 habitants / km ²	5 850 	455 000
Ile d'Aix	216 189 habitants / km ²	460 	579 000

Annexes

Annexe 1

Document PDF Présentation du calibrage des offres publiques et privées des Dessertes îliennes

Dessertes îliennes - Calibrage des offres → publiques et privées



Propos introductifs :

12 îles sont situées dans le ressort géographique de la Région Bretagne. Elles sont :

- Soit autonomes administrativement (Bréhat, Ouessant, Sein) ;
- Soit elles constituent un EPCI insulaire (Belle-Ile-en-Mer) ;
- Soit elles sont intégrées à un EPCI sur le continent (Arz, Batz, Groix, Hoëdic, Houat, Ile-aux-Moines, Les Glénan, Molène).

→ Elles ne disposent donc pas toutes du même degré de compétence ni de la même répartition des pouvoirs de police (environnement, déchets, etc.).

→ Leurs territoires peuvent faire l'objet de différents régimes de protection (parcs et réserves naturelles essentiellement).

En temps normal, à l'exception de l'îlot de Gavrinis, il n'existe pas de *numerus clausus* s'agissant du nombre de visiteurs des îles bretonnes.

Au regard de la crise sanitaire qui frappe le territoire depuis 2020, on relèvera cependant la prise d'arrêtés de police (Maire ou Préfet) tendant à limiter l'accès à certaines îles et interdire les locations saisonnières et mises à disposition gratuites de logements ou hébergements de tous types. Les liaisons maritimes avaient été réduites en conséquence.

→ Le transport de passagers et marchandises relève d'une activité économique sur le champ concurrentiel.

→ Le sujet implique de distinguer « offre publique » et « offre privée ».

15/03/2022 Direction des affaires juridiques et de la commande
publique (DAJCP) / Service juridique et commande publique
(SJCP)

1

Dessertes îliennes - Calibrage des offres → publiques et privées



I-) L'offre publique :

L'article L.5431-1 du Code des transports fonde la compétence régionale en matière de transport maritime.

La Région Bretagne dessert – via des délégataires privés – la majorité des îles (10/12) relevant de son ressort géographique au titre du service public (SP) de transport maritime (personnes + marchandises).

Qu'est-ce qu'un contrat de délégation de service public (DSP) ?

Cf. article L.1411-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT ; DSP = concession de services)

Cf. article L.1121-1 du Code de la commande publique (CCP ; transfert du risque d'exploitation au titulaire du contrat de DSP)

Ces contrats se caractérisent par un certain équilibre financier (garantie conditionnée pour le cocontractant + permet d'assurer la continuité du SP).

Il existe 3 grandes catégories de ressources pour les délégataires :

- Les tarifs perçus sur l'usager ;
- Les recettes générées par des activités complémentaires ou accessoires ;
- Les contributions financières forfaitaires de l'autorité délégante en contrepartie des exigences de SP assumées.

→ Considérant le rapport annuel obligatoirement établi par ses délégataires, la Région Bretagne peut influencer librement à la hausse ou à la baisse le nombre de visiteurs en révisant le niveau de service (= nombre de rotations), l'exposant cependant au risque de voir sa contribution financière majorée mécaniquement, en l'absence de recettes pour le délégataire.

15/03/2022 Direction des affaires juridiques et de la commande
publique (DAJCP) / Service juridique et commande publique
(SJCP)

2

Dessertes îliennes - Calibrage des offres → publiques et privées



I-) L'offre publique (suite) :

Quels seraient les risques encourus par la Région Bretagne en cas de niveau de service sous-estimé en réponse aux souhaits d'un tourisme raisonné ?

- Les réactions des clientèles concernées dont les logiques sont parfois paradoxales et irréconciliables ;
- Un risque de report sur les compagnies privées ;
- Un impact certain sur le cycle financier annuel des contrats de DSP (avec, en creux, la question du risque d'exploitation).

Dans quel cadre la tarification pourrait-elle être révisée ? Cf. jurisprudence administrative

Le tarif est déterminé avec l'accord de la Région Bretagne. Il s'agit d'une redevance pour service rendu à l'utilisateur (cf. tarif établi selon des critères objectifs et rationnels dans le respect du principe d'égalité entre usagers du SP et des règles de la concurrence).

Il est possible de tenir compte des différences de situation entre usagers, voire de discriminer ceux-ci, lorsque cela est justifié par un motif d'intérêt général (mais la différence de traitement ne doit pas être excessive).

→ Il est envisageable de faire payer plus cher des touristes que des insulaires ou résidents semi-permanents.

Direction des affaires juridiques et de la commande
15/03/2022 publique (DAJCP) / Service juridique et commande publique
(SJCP)

3

Dessertes îliennes - Calibrage des offres → publiques et privées



II-) L'offre privée :

Par principe, les sociétés privées s'administrent et définissent librement leur offre et niveau de service (dans le respect toutefois du cadre légal et réglementaire applicable à leur statut et activités).

→ La Région Bretagne pourrait-elle unilatéralement encadrer la concurrence privée dans le secteur du transport maritime ?

C'est très délicat en raison de l'impact du droit de la concurrence (européen et national – cf. principe de liberté du commerce et de l'industrie et libertés composantes), lequel s'applique également aux DSP. Concrètement, les collectivités n'ont pas d'obligation positive d'assurer la concurrence mais leurs actes doivent éviter de la fausser.

→ D'éventuelles mesures de police administrative sont-elles envisageables ?

Pour la Région Bretagne, seules des mesures de police portuaire seraient envisageables (sous réserve qu'elle soit gestionnaire du port dans lequel la liaison maritime arrive - cf. loi NOTRe - et respecte les règles fixées par l'arrêt Fromentine du Conseil d'Etat : cf. CE, 30/06/2004, req. n°250124) . Hors ce cas de figure, la mobilisation des pouvoirs de police impliquerait de se tourner vers d'autres autorités.

→ Le calibrage de l'offre privée s'opérerait donc au moyen d'un dialogue avec les professionnels concernés ? (Cf. Gentleman agreement ? Yield management ?)



Attention alors au risque d'« entente illicite », prohibée tant en droit interne qu'eupéen, mais uniquement reconnue pour l'instant à l'encontre du secteur privé.

15/03/2022

Direction des affaires juridiques et de la commande
publique (DAJCP) /
Service juridique et commande publique (SJCP)

4

→ Dessertes îliennes - Calibrage des offres publiques et privées



Conclusions :

- S'agissant du calibrage de l'offre publique de transport maritime de passagers, la Région Bretagne peut en effet abaisser le niveau de service (= nombre de rotations prévues) et/ou revoir les tarifs à la hausse afin de limiter le nombre de passagers transportés mais cela causerait en pratique, outre un mécontentement de la clientèle, une hausse mécanique de la contribution financière régionale destinée à compenser le caractère déficitaire de l'activité ainsi qu'un report sur l'offre privée ;
- S'agissant du calibrage de l'offre privée, aucun moyen juridique unilatéral n'est mobilisable par la Région Bretagne à l'exception d'une éventuelle mesure de police portuaire. Piloter cet aspect aboutirait d'ailleurs probablement à la constitution d'une « entente illicite » entre les compagnies maritimes concernées si celles-ci parvenaient à un accord concernant leur niveau de services et/ou leur tarification ;
- In fine, cette question gagnerait sans doute à être réglée directement par les exécutifs communaux (ou intercommunaux le cas échéant au vu de la répartition des compétences exercées et pouvoirs de police afférents et d'autres autorités telles le préfet) sur la base de mesures de police spéciales (environnement, déchets, etc.), l'autorité gestionnaire du port, etc.

15/03/2022

Direction des affaires juridiques et de la commande
publique (DAJCP) /
Service juridique et commande publique (SJCP)

5



Les apports de l'article L. 360-1 du Code de l'environnement

Réguler l'hyper-fréquentation touristique sur les territoires
insulaires au moyen de la nouvelle **police spéciale d'accès aux
espaces protégés**

10 décembre 2021

Anaëlle Boué
Juriste en droit de l'environnement

L'INSTAURATION D'UNE POLICE SPÉCIALE D'ACCÈS AUX ESPACES PROTÉGÉS

- Issue d'une proposition de loi de l'ancien sénateur Jérôme Bignon
- Adoptée sous la forme d'un amendement à la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « loi Climat et Résilience ».
- Article L. 360-1 C. envir. :
 - « I. - L'accès et la circulation des personnes, des véhicules et des animaux domestiques aux espaces protégés en application du présent livre ou du livre IV peuvent être réglementés ou interdits, par arrêté motivé, dès lors que cet accès est de nature à compromettre soit leur protection ou leur mise en valeur à des fins écologiques, agricoles, forestières, esthétiques, paysagères ou touristiques, soit la protection des espèces animales ou végétales.
 - Les restrictions définies en application du premier alinéa du présent I ne s'appliquent pas lorsque l'accès ou la circulation à ces espaces sont nécessaires à l'exécution d'une mission opérationnelle de secours, de sécurité civile, de police, de douanes ou de la défense nationale.
 - II. - Sous réserve des pouvoirs dévolus en la matière aux autorités habilitées au titre des espaces mentionnés au I, des pouvoirs dévolus au président du conseil départemental en application de l'article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales et des pouvoirs transférés au président de l'établissement public de coopération intercommunale en application de l'article L. 5211-9-2 du même code, l'autorité compétente pour réglementer ou interdire l'accès ou la circulation mentionnés au I du présent article est :
 - 1° Le maire ;
 - 2° Lorsque la mesure excède le territoire d'une seule commune, le représentant de l'Etat dans le département, après avis des maires des communes concernées ;
 - 3° Lorsque la mesure concerne des espaces maritimes, le représentant de l'Etat en mer.
 - Le représentant de l'Etat dans le département peut, dans le cas où il n'y aurait pas été pourvu par le maire en application du 1° du présent II et après mise en demeure de ce dernier restée sans résultat, prendre les mesures prévues au I. »

Le droit en vigueur

POLICE ADMINISTRATIVE GÉNÉRALE

- **Article L. 2212-2 CGCT** : la police municipale a pour objet « d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques », comprenant notamment la **lutte contre « les pollutions de toute nature » et la lutte contre « les troubles de voisinage »**.

→ **Les mesures prises dans ce cadre doivent être dans l'intérêt des êtres humains, et non de l'environnement**

POLICE SPÉCIALE DE LA CIRCULATION

- **Article L. 2213-4 CGCT** : « Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques. [...] Dans les îles mono-communales, l'interdiction [...] peut couvrir l'ensemble du territoire de la commune. ».
- **Article L. 2213-2 CGCT** : D'une part, le maire peut par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation ou de protection de l'environnement, interdire à certaines heures l'accès de certaines voies ou portions de voie de l'agglomération, réserver cet accès à diverses catégories d'usagers ou de véhicules, ou fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route .

→ **La police spéciale de la circulation ne concerne que l'accès des véhicules, et non l'accès des personnes**

Quelles nouvelles possibilités ?

POLICE SPÉCIALE D'ACCÈS AUX ESPACES PROTÉGÉS

Art. L. 360-1 C. envir. : Possibilité de **réglementer** ou d'interdire l'accès et la circulation des **personnes**, des véhicules et des **animaux domestiques** à certains **espaces protégés** pour des **motifs environnementaux**.

→ **Offre davantage de possibilités de régulation pour les espaces protégés.**

Quel intérêt pour les communes insulaires ?

- Limiter le nombre de rotations réalisées par les bateaux de transport de passagers.
- Mettre en place un système de réservation adapté.

Quelles modalités d'application ?

ESPACES PROTÉGÉS CONCERNÉS : espaces protégés en application des livres III et IV du Code de l'environnement

- Parcs nationaux ;
- Réserves naturelles ;
- Parcs naturels régionaux ;
- Réserves de biosphère ;
- Zones humides d'importance internationale ;
- Sites Natura 2000 ;
- Espaces protégés au titre d'un arrêté de protection de biotope, de protection des habitats naturels ou de protection de géotope ;
- Aires marines protégées telles que mentionnées à l'art. L. 334-1 C. envir.
- Trame verte et trame bleue ;
- Réserves de chasse et de faune sauvage ;
- Terrains du Conservatoire du littoral ;
- Terrains des Conservatoires d'espaces naturels ;
- Zones prioritaires pour la biodiversité ;
- Espaces naturels sensibles ;
- Sites classés, inscrits et opérations grand sites ;

Quelles modalités d'application ?

AUTORITÉS COMPÉTENTES :

- En principe, le maire ;
- Ou le représentant de l'État dans le département : lorsque la mesure excède le territoire d'une seule commune ou que le maire n'est pas intervenu au titre du présent article.
- Ou le représentant de l'État en mer : lorsque la mesure concerne des espaces maritimes.

SYSTÈME DE RÉGULATION DE LA FRÉQUENTATION : déterminer un moyen de limiter l'accès aux espaces sur-fréquentés

SEUIL DE SUR-FRÉQUENTATION : déterminer un seuil au-delà duquel l'environnement est dégradé, les infrastructures d'accueil saturées et/ou le taux de satisfaction des visiteurs, diminué.

Déterminer un seuil de sur-fréquentation

ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ DE CHARGE D'UN SITE:

- **Capacité de charge physique** (ou capacité d'accueil) :
 - Capacité d'approvisionnement en eau ;
 - Capacité de traitement des déchets ;
 - Utilisation des espaces (*surface de plage par personne, conflits d'usage des sentiers*) ;
 - Pression sur la population (*ratio touristes/habitants, capacité d'accueil des établissements touristiques et commerces*).
- **Capacité de charge sociale** : évaluation du taux de satisfaction des visiteurs.
- **Capacité de charge environnementale** :
 - Évaluation de la pollution (*présence de macro-déchets, qualité de l'eau, pollution de l'air, pollution sonore*) ;
 - Évaluation des dommages causés à la faune, à la flore et aux habitats (*piétinement, érosion, disparition d'espèces sur certaines zones*).

PROBLÉMATIQUES JURIDIQUES

- 1 Démonstration du caractère **approprié, nécessaire et proportionné** de la mesure, notamment vis-à-vis des atteintes à la liberté d'aller et venir et à la liberté du commerce et de l'industrie.
↳ Intérêt des études scientifiques prouvant une atteinte à la protection du site, à sa mise en valeur ou à la protection des espèces animales ou végétales
 - 2 S'agissant des communes insulaires et d'une potentielle limitation des rotations réalisées par les bateaux de transport de passagers : **nécessité que le port soit situé dans le périmètre de l'espace protégé.**
 - 3 L'exécution de la convention de délégation de service public : la prise d'un arrêté par l'autorité municipale peut nécessiter le **versement d'une compensation au délégataire par le délégant** si l'évènement est considéré comme imprévisible, extérieur aux parties et bouleversant temporairement l'économie du contrat.
-