

Port Camargue

Une opération d'aménagement intégrée
Un pôle d'animation pour la Commune du Grau-du-Roi
Un moteur pour le développement local

Michel Cavailles

Directeur de Port Camargue de 2002 à 2021

Valérie Holt

Directrice adjointe

Dès 1969 ... un grand aménagement touristique pour le nautisme

Au début des années soixante, dans le secret des hautes sphères du gouvernement sous l'autorité du général de Gaulle, se trame le projet d'aménagement touristique de la côte languedocienne, connue sous le nom de mission Racine, du nom de son directeur Pierre Racine. Dès 1964, la phase de construction et d'aménagement du littoral languedocien s'amorce. Le Grau du Roi va alors saisir l'opportunité de se doter d'un très grand port de plaisance qui va devenir une référence internationale dans le nautisme.

Situé à l'ouest de la Camargue, à l'abri de la pointe de l'Espiguette, Port Camargue, orienté nord-nord-ouest, est abrité de tous les vents et accessible par tous les temps. C'est le point maritime de convergence entre le nord et le sud de l'Europe, l'est et l'ouest de la côte Méditerranéenne Française.

Dès sa création, Port Camargue a été pensé pour devenir un des plus grands ports de plaisance, au plan international. Quelques chiffres aujourd'hui :

- 1^{er} Port de plaisance d'Europe,
- 2^e au monde derrière la Marina del Rey à San Diego aux USA,
- 5 000 postes d'amarrage, dont 2 760 en port public et 2 240 en marinas, 200 places réservées à l'escale,
- une opération d'aménagement qui couvre 172 hectares, dont 63 hectares de plans d'eau portuaire,
- près de 20 km de pontons et de quais.



Retour en 1969 épopée nautique, nom de code : Port Espiguette

Acette période, au Grau du Roi, petit port de pêche de 2 500 habitants, quelques amoureux du nautisme s'étaient déjà organisés au sein de la Société Nautique. Dans un joyeux désordre, les voiliers, amarrés dans le chenal du centre-ville, côtoyaient les bateaux de pêche.

Un projet visionnaire pour le tourisme et le nautisme, né d'une opportunité environnementale.

Le projet de disposer d'un grand aménagement touristique, balnéaire et nautique à l'est de la Région Languedoc-Roussillon, dans le département du Gard, n'était pas prévu à l'origine de la mission Racine ! Mais, l'existence d'une digue de protection contre l'ensablement de la baie et la disponibilité d'un espace original pouvant accueillir un grand port, ont été les déclencheurs du projet.

Ce qui fut appelé, au début du projet Racine, « Port Espiguette » devint « Port Camargue », en raison de sa situation au sein de la Camargue Gardoise et de la renommée de ce vaste espace naturel.



Le site de Port Camargue en 1968

Port Camargue en 2020

Pourquoi construire un port de plaisance au Grau du Roi ?

Trois raisons majeures :

- le nautisme et la plaisance étaient déjà organisés au Grau du Roi,
- la nécessité de freiner l'ensablement qui menaçait de fermer la baie d'Aigues-Mortes et de porter préjudice à terme à l'activité de pêche du port de Grau du Roi. Une digue de protection avait déjà été construite à la pointe de l'Espiguette,
- la volonté de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes de ne pas laisser passer l'opportunité de l'aménagement touristique du littoral soutenu par l'État.

Cette volonté politico-économico-environnementale, portée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes, relayée par l'audace de son Secrétaire général, Jean Lasserre, et le soutien au projet du maire du Grau du Roi, Jean Bastide, a permis de lancer cette grande aventure nautique en la confiant à un grand architecte, Jean Balladur.

Ce fut un chantier impressionnant par son ampleur, mais aussi, par sa conception particulièrement audacieuse, qui garde à ce jour un attrait indiscuta-

ble. Au cours des années soixante-dix, Port Camargue n'a été qu'un vaste chantier et il fallait beaucoup d'imagination pour visualiser un des plus grands ports de plaisance au monde, bordé d'espaces verts, de zones résidentielles et commerciales.

L'idée novatrice a été le concept de marina, directement importé de Floride, et déjà réalisé en France à Port Grimaud, au début des années soixante. La moitié de la surface du port sera occupée par cet habitat touristique, qui associe une résidence, un quai privé et un poste d'amarrage.

Les dates clefs du projet :

- 1963 : l'État engage un plan d'aménagement du littoral, la mission « Racine ». Jean Ballardur, architecte urbaniste est déjà engagé dans le projet de la Grande-Motte, il réalise les premières esquisses du projet Port Camargue.
- 1967 : une digue est construite à l'est de la baie pour limiter l'ensablement du site par les sédiments du Rhône. La réalisation de cet ouvrage portuaire majeur sera le déclencheur du projet Port Camargue.
- 1968 : réalisation des opérations préalables aux travaux et viabilisation du site du chantier, réalisation de l'endigage du site des premières plantations, pour stabiliser le terrain sableux.
- 1969 : les bassins sont creusés, les quais et les pontons sortent de l'eau. Début de la construction des marinas.
- 1974 : construction de la capitainerie.
- 1985 : fin de la construction des infrastructures portuaires et des marinas de Port Camargue.

Jean Ballardur s'est inspiré de ce qu'il avait vu en Floride. Il expliquera qu'à la différence du projet d'urbanisme de la Grande Motte, qui consistait à créer



15 ans de construction de 1970 à 1985



un centre de vie au sein duquel se greffe un port, le projet de Port Camargue était la création d'une cité marine adossée au Grau du Roi.

L'architecture de Port Camargue fut pensée pour s'intégrer et respecter au mieux le site naturel d'origine, c'est pourquoi, Jean Balladur a décidé de créer de vastes espaces publics autour du port avec une végétation abondante.

L'idée de Jean Balladur était que le port soit au centre de l'aménagement, dans cette cité marine où, mer et habitations ne font qu'un ; une attention très particulière est portée aux conditions de respect de l'environnement. Il dessine un port d'escale mais aussi un lieu de vie. Les marinas, villas sur l'eau, sont orientées côté mer et les garages sont remplacés par des pontons : on amarre son bateau devant sa terrasse et la mer est omniprésente. Un style de vie au fil de l'eau unique.

Le respect de la bonne qualité de l'eau était à l'époque un point primordial pour Jean Balladur. C'est pourquoi, en parallèle de la réalisation des installations d'acheminement de l'eau d'irrigation de la Compagnie du Bas – Rhône, Port Camargue sera doté d'une station d'épuration (l'une des premières sur le littoral).

La partie technique du projet a été dirigée par un ingénieur en chef du ministère de l'Équipement, René Vétillard. En étroite collaboration avec Jean Balladur, ils conçoivent un très grand port avec une optimisation des matériaux disponibles et des innovations techniques en matière d'utilisation des bétons, de circulation des eaux. Tous les matériaux, nécessaires à la mise hors d'eau des terrains d'assises (bâtiments et espaces publics), ont été prélevés dans les bassins sans aucun apport extérieur.

Près de 2 millions de m³ de sable ont été dragués et creusés, permettant l'édification de plus de 100 ha de terrains aménagés d'une altitude moyenne de 2 m, délimités par 20 km de berges.

La zone en eau correspond aux chenaux et bassins du port d'une profondeur de 3 m à 3,50 m. Elle représente, hors Chenal sud, une surface de 63 ha.

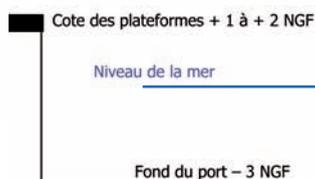


Schéma représentant les creusements et remblais à effectuer par rapport au niveau zéro (NGF), initial du sol.

Cette technique fût utilisée pour les terrains mitoyens de l'avant-port et du bassin d'Escale. Elle a consisté à transporter les matériaux issus du creusement des bassins (sable) en remblais par voie hydraulique. Parallèlement, ces travaux ont été consolidés par la construction de talus en enrochement et de quais en béton de type « Danois » (structure en béton construite sur le talus composée de pieux, de poutres et de grandes dalles).

Concernant les terrains autour des bassins d'honneur, d'hivernage et des marinas, le creusement des bassins fut réalisé à sec. Cette technique a consisté à rabattre le niveau de l'eau d'infiltration, au fur et à mesure du creusement, à l'aide de puissantes pompes d'épuisement. Ici, les ouvrages de limitation, pontons fixes en béton, talus en enrochement avec quais Danois ou quais francs, ont été exécutés à sec une fois le creusement achevé.

Autre réussite du projet Port Camargue, la mise en circulation de l'ensemble des eaux du port, au moyen de deux communications avec la mer : l'entrée principale du port et le Chenal sud, avec des ouvrages de communications hydrauliques, situées sous les terre-pleins. Sous l'effet des variations du niveau marin qui peut atteindre 0,5 m sur une journée (effets de la marée et du vent), toute la masse d'eau des bassins portuaires est en mouvement et se renouvelle. Cette conception très originale permet d'éviter les phénomènes de stagnation des eaux du port et de dégradation de leurs qualités.

Pour réaliser les espaces verts, Jean Balladur a fait appel à un jeune paysagiste, Pierre Pillet, avec qui il travaillait à la Grande-Motte. Il a puisé dans la flore locale et méditerranéenne pour aménager toutes les surfaces non construites avec pins parasols, tamaris, oliviers de Bohème, lauriers rose, murier platanes, pittosporum... L'implantation de palmiers est arrivée plus tard pour pallier les problèmes créés par les pins parasols (soulèvement des revêtements de voirie).

Cinquante ans après, tous les ouvrages du port restent en bon état, à l'exception des quais Danois, dont les superstructures en béton, poutres et plate-lages, ont souffert de la corrosion des aciers. La nature sableuse du site a contribué grandement à la stabilité de ces ouvrages. Les communications avec la mer et la circulation des eaux entre les différents bassins et darses, contribuent toujours à maintenir une très bonne qualité du milieu aquatique. La végétation est arrivée à maturité nécessitant, sur les secteurs les plus denses, l'élimination d'une partie des pins. Différentes variétés de palmiers ont été régulièrement plantées pour poursuivre le verdissement du port.

Véritable cité marine, la promenade au fil de l'eau, dans les marinas et le long des quais fait découvrir les plans d'eau mêlés à une végétation abondante et variée qui s'harmonise avec l'architecture moderne, voulue par Jean Balladur. Les alignements et les bosquets de pins parasols, toujours en grand nombre, « sculptent » un paysage unique.

Un montage institutionnel exemplaire

L'opération d'aménagement a reposé sur plusieurs actes administratifs qui ont fixé le domaine public portuaire et encadré à long terme le cadre architectural :





- arrêté ministériel du 4 juin 1969 qui octroie à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes une concession d'établissement et d'exploitation d'un port de plaisance au Grau-du-Roi ;
- cahier des charges de l'opération immobilière de l'Espiguette du 26 mai 1970 ;
- acte de concessions à charge d'endiguage du rivage de la mer du 4 juin 1970 ;
- arrêté préfectoral approuvant la ZAC de Port Camargue du 7 mai 1975.

Les ouvrages portuaires ont été financés avec des fonds provenant de deux sources :

- d'une part, des emprunts effectués par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes, à laquelle l'État a accordé, en dehors de la concession à charge d'endiguage, une concession particulière pour l'établissement et l'exploitation du port de plaisance de Port Camargue ;
- d'autre part, le versement au fur et à mesure de son établissement par l'opération urbaine, d'un fond de concours définitivement acquis (non remboursable), au titre de la plus-value apportée par le port à l'opération urbaine.

La totalité des ouvrages nécessaires à la desserte de l'opération urbaine a été financée à l'aide du produit des ventes de terrains aux promoteurs immobiliers.

Au fur et à mesure de la mise hors d'eau des terrains et de la réalisation de l'endiguage par les ouvrages de délimitation portuaires, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes a pris possession des plateformes aménagées. A l'achèvement du remblaiement, plusieurs cessions ont été ensuite opérées :

- les bassins et les chenaux ont été rétrocédés à l'État, afin d'être réintégrés dans le domaine public maritime ;
- les lots constructibles ont été livrés à la commercialisation des promoteurs immobiliers ;
- les voies publiques, les réseaux ainsi que les espaces verts et leur arrosage, ont été remis à la commune du Grau du Roi pour être incorporés dans le domaine public communal.

C'est ainsi qu'à l'achèvement de travaux d'aménagement, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes ne possédait plus de partie privative. Elle n'est plus intervenue qu'au titre de concessionnaire chargé de l'exploitation portuaire.

Ce montage institutionnel a eu deux effets positifs :

- un équilibre financier de l'opération grâce au financement de la plus grande partie des ouvrages publics (port et opération urbaine) par la vente des terrains urbanisables,
- un partage indiscutable de l'espace aménagé entre, propriétés privés, domaine public communal et domaine public portuaire.

Le boum du nautisme de l'après trente glorieuse

Dans les années 70, 80 et 90, l'engouement pour le nautisme a permis à Port Camargue de devenir un leader de la plaisance au plan international. Dans les années 80 et 90, la Chambre de Commerce et d'Industrie de

Nîmes a poursuivi le développement du port, au fur et à mesure que la plaisance se démocratisait. Les professionnels du nautisme se sont installés sur les zones techniques et la greffe s'est faite progressivement avec la partie plus ancienne du Grau du Roi. Le lien entre balnéaire, pêche, Camargue et nautisme s'est créé pour offrir aux vacanciers un produit touristique varié et unique.

Au cours de cette période de trente ans, la capacité du port est passée de 4000 à 4400 postes d'amarrage. La disponibilité en places de port était suffisante pour accueillir toutes les nouvelles demandes. Les plans d'eau portuaires étant très grands, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes rajoutait des pontons au fur et à mesure des nouvelles demandes. Cette période de croissance s'est terminée à la fin des années quatre-vingt-dix avec la mise en place d'une liste d'attente.

Pour accompagner ce développement, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes a implanté sur le port une grande école de voile, dénommée l'Ecole de mer. Son objectif : former les futurs plaisanciers, pour accompagner le développement du port, notamment par la pratique de la voile. Pour la diriger, elle fait appel à des grands marins,

Philippe Soria sélectionné aux Jeux Olympiques de Tokyo, puis entraîneur national, et Jean Marie Vidal, navigateur solitaire de renom et double vainqueur de la course du *Figaro*.

Depuis sa création l'Ecole de mer a toujours été une composante majeure du développement du port, elle a formé des dizaines de milliers de jeunes, ainsi que de très nombreux moniteurs de voile.

En 1995, la gestion de l'Ecole de mer a été confiée à l'UCPA qui en a fait le premier centre en France de formation à la voile et aux autres activités : planche à voile, kite-surf, wing foil..., avec l'accueil de plus 5000 stagiaires par an. En 2018, l'Ecole de mer a été entièrement reconstruite avec une capacité d'hébergement qui est passée de 100 à 135 lits stagiaires.

Sous l'impulsion de Jean-Marie Vidal, directeur du port jusqu'en 2001, la notoriété de Port Camargue n'a cessé de croître grâce aux grands marins, qui sont toujours venus naviguer dans la baie d'Aigues-Mortes, pour régater ou préparer une Transat :

- Florence Arthaud pour la préparation de sa première Route du Rhum avec son bateau *Biotherm* ;
- Laurent Bourgnon, à plusieurs reprises, pour installer sa base technique et la dernière fois, pour préparer son catamaran et partir au tour du monde en famille pour vivre l'aventure ;
- Patrick Morvan et Serge Madec, ainsi que leurs équipiers Marc Guille-





mot et Jean Le Cam, pour préparer leur catamaran emblématique *Jet Service V* ;

- Benjamin de Rothschild ; l'histoire du *Team Gitana* débute à Port Camargue, grâce à la passion d'un homme, le baron Benjamin de Rothschild. Plusieurs bateaux viendront s'amarrer à Port Camargue entre deux régates, *Gitana Eigthy*, *Gitana IX*...
- plus récemment, Steve Ravussin, Alex Pella, Arnaud Boissières, Yannick Bestaven, Cécile Poujol, Jeanne Grégoire, Samuel Manuard ; ils appartiennent tous au « club » des anciens du ponton B, la plus importante base de mini 6.50 en Méditerranée ;
- depuis 2007, Port Camargue a accueilli le skipper charismatique Kito de Pavant. Depuis, il enchaîne les grandes courses aux noms mythiques en classe Imoca et en classe 40.

Ce positionnement fort, sur la pratique de la voile, a eu pour effet de faire de Port Camargue un port de « voileux ». Les voiliers représentent 65 % des bateaux du port public, alors que les ports français accueillent plus de 70 % de bateaux à moteur. Les bateaux à moteur sont majoritairement compris entre 6 et 8 m et les bateaux à voile entre 10 et 13 m.

Cette période de forte croissance du nautisme a également permis le développement de l'activité de vente et d'entretien des bateaux. Ces activités ont été positionnées sur les zones techniques situées au fond du bassin portuaire. Ainsi, Port Camargue possède un des plus importants plateaux techniques de la Méditerranée, le plus important hors grande plaisance :

- 45 000 m² de terre-plein dont 20 000 m² occupés par des bâtiments concédés à une quinzaine d'entreprises spécialisées dans la vente et l'entretien des bateaux,



L'ensemble de ce pôle technique nautique représente :
80 entreprises,
400 emplois,
120 millions d'Euros de chiffre d'affaires



- 4 engins de manutentions en 2022 de type travelift : 1 unité de 5 tonnes, 2 unités de 16 tonnes, 1 unité de 80 tonnes ; ces engins assurent jusqu'à 5 500 mouvements de bateaux par an ;
- des centaines de professionnels passionnés, des hommes et des femmes, ont fait de la plaisance leur métier, avec toutes les spécialités présentes sur le site. Tous les métiers sont représentés : vente de bateaux, grément, voilerie, mécanique, sellerie, électronique, électricité marine, accastillage, réparation et peinture, expert maritime, convoyeurs, bateaux école, etc. ;
- un projet de création en 2022 d'un centre de formation, dédié aux métiers du nautisme et des ports de plaisance, labellisé campus des métiers et du nautisme.

L'autonomie dynamique et agile

Au début des années 2000, il devenait indispensable de renouveler certaines infrastructures et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes n'a pas su apporter la dynamique nécessaire, pour se lancer dans un grand chantier de requalification du port

Le 1^{er} janvier 2002 la commune du Grau du Roi reprenait la gestion directe du port, en résiliant unilatéralement le contrat de concession de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes et en créant la Régie autonome de Port Camargue.

Cette reprise s'est faite dans un cadre contentieux, qui a profité à la Commune du Grau du Roi, sans qu'aucune indemnité de résiliation n'ait été versée.

Le choix de la Régie à autonomie financière et personnalité morale a été fait car, il permettait à la Commune d'avoir un contrôle complet de la gestion du port, tout en assurant une indépendance décisionnelle et budgétaire entre la Commune et son « satellite », la Régie en charge de la gestion du port.

Cette forme de régie a été instituée par le décret n° 2001-184 du 23 février 2001, relatif aux régies chargées de l'exploitation d'un service public et modifiant la partie réglementaire du code général des collectivités territoriales.

La décision courageuse de la commune du Grau du Roi, notamment de son maire Etienne Mourrut, a permis d'intégrer les usagers du port directement dans l'organe de contrôle de la Régie qui est son conseil d'administration. Depuis sa création, ce conseil d'administration a toujours été présidé par le Maire du Grau-du-Roi avec deux vice-présidents, également adjoints au maire. Il est constitué de seize membres, soit neuf élus municipaux dont un de l'opposition et sept usagers du port, représentants les associations nautiques (plaisanciers, marinas, professionnels, SNSM). Il fixe les grandes orientations en matière d'aménagement, de développement, de gestion financière et il contrôle l'exécution budgétaire et les résultats.

Outre le conseil d'administration, la Régie est administrée par un directeur qui est également ordonnateur de l'établissement public local. Il a le pouvoir



de décision financière en matière d'exécution des dépenses et des recettes. Les fonctions de comptables sont assurées par un comptable public détaché au sein de l'équipe de la Régie. Cette organisation apporte une grande agilité dans la gestion courante qui favorise également la performance économique du service portuaire.

Le défi pour la Régie autonome de Port Camargue a été très important. Au plan social, il a fallu intégrer dans la nouvelle structure, la quarantaine d'agents en charge de la gestion du port, qui avaient un statut d'agents publics de chambre de commerce et d'industrie. Du fait du caractère public et industriel du service portuaire, ces agents ont été repris sous un statut privé, avec rattachement à la convention collective nationale des personnels des ports de plaisance.

À la fin des années quatre-vingt-dix, le budget du port était structurellement déficitaire, du fait principalement de charges fixes, imposées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes. Dès l'année 2003, la Régie autonome de Port Camargue a toujours réalisé un résultat excédentaire, qui n'a cessé de progresser avec l'augmentation de la capacité du port et le développement de nouveaux services.

Enfin, le défi le plus urgent était la requalification du port. Certains ouvrages étaient trop dégradés pour une utilisation normale : pontons sur le point de couler, quais interdits aux publics, réseaux de fluides en limite d'exploitation, etc.

La première tâche de la Régie a donc été de maîtriser ses coûts fixes et d'engager un programme de gros travaux, financés principalement par le résultat d'exploitation, l'emprunt et les subventions suivant les opportunités offertes par l'Europe, l'État et les collectivités locales, principalement la Région.

En 2017, la promulgation de la loi NOTRE a menacé le principe d'une régie placée sous le contrôle de la commune, en imposant un transfert de la compétence port plaisance aux établissements publics de coopération inter communale. Sous la présidence de M. Robert Crauste, maire du Grau du Roi, Port Camargue a été le premier port de plaisance en France à être reconnu de compétence exclusivement communale. Cette décision prise par le Préfet du Gard a servi ensuite de jurisprudence pour un grand nombre de ports de plaisance de compétence communale.

Au terme de près de 20 ans de gestion par la Régie autonome de Port Camargue, le bilan est positif.

	2002	2021
Capacité du port	4600 places	5000 places
Chiffre d'affaires	4 370 521 €	8 577 527 €
Dont part des postes d'amarrage (contrats annuels, escales)	83 %	72 %
Immobilisations	2 100 000 €	33 824 539 €
Endettement	2 122 718 €	3 957 972 €
Equipe portuaire	42 ETP	46 ETP
Liste d'attente	200 demandes délais inférieurs à 5 ans	500 demandes délais supérieurs à 10 ans

La reconstruction de l'École de mer en 2018 et l'aménagement du parvis de la capitainerie, rebaptisé parvis Jean Ballardur, a marqué la fin de la requalification de Port Camargue démarrée 16 ans plus tôt. Tous les pontons et les quais ont été changés ou réparés. Tous les terre-pleins, parkings, espaces publics ont été réaménagés.

Tous les sanitaires du port ont été modernisés, et une nouvelle phase de modernisation des huit blocs sanitaires est en cours. Tous les réseaux, éclairages publics ont été renforcés. Tous les bâtiments techniques, ainsi que la capitainerie ont été optimisés, modernisés et agrandis.

L'augmentation de la capacité du port a été menée progressivement en fonction des disponibilités financières :

- en créant trois nouveaux pontons sur l'Avant-Port à l'abri d'un brise clapot,
- en valorisant une partie du plan d'eau portuaire sur le Chenal sud,
- en rallongeant la plupart des pontons existants, depuis l'origine du port, sans créer de gêne dans les chenaux de navigation.

Ces résultats ont été obtenus grâce à une montée en compétence de l'équipe de la Régie : 41 agents et une dizaine de saisonniers répartis en quatre services, accueil-administration, manutention, technique, surveillance. Un travail quotidien de gestion, entretien, surveillance, intervention, manutention, mais aussi de recherche d'optimisation et d'amélioration constante du service rendu au client.

Pour fidéliser les plaisanciers, le port a tout mis en œuvre pour leur offrir un service de grande qualité. Cette mission se poursuit toujours :

- sécurité optimale des bateaux du fait de la protection naturelle du port à l'intérieur des terres et abrité de la houle du large par la Pointe de l'Espiguette,
- infrastructures portuaires, régulièrement contrôlées et entretenues, pontons de 3 m de large, prise de courant 16 A, 32 A ou 64 A par bateau, point d'eau par bateau,
- parkings fermés et réservés aux plaisanciers, espaces publics réaménagés et végétalisés,
- accueil sur l'eau par le bosco, accompagnement vers son emplacement et aide à la manœuvre, prêt de vélos gratuits, wifi, emplacement garanti en escale (réservation en ligne), navette portuaire électrique pour se déplacer, les « cabines du port » nouveaux sanitaires en mode confort « comme chez soi » avec salon télé, wifi et lecture...

L'activité de manutention des bateaux sur les zones techniques a également été améliorée et renforcée, avec une optimisation des 25 000 m² de terre-plein dédiés au stationnement à terre des bateaux, et avec l'achat d'un engin de 80 tonnes en 2006 et un second engin de 16 tonnes en 2019.

Le rapport qualité-prix des services portuaires est un des meilleurs de la côte méditerranéenne, d'après les revues spécialisées et les enquêtes d'opinion : prix d'amarrage pour un bateau de 12 mètres : 3 245 € par an (forfait annuel).



De nouveaux services pour valoriser le port

Port Camargue, comme de nombreux ports de plaisance, possède un espace public important qui peut être valorisé sous forme de COT (Contrat d'occupation temporaire). Plusieurs types de contrats sont proposés à des acteurs économiques qui ont une activité en relation avec la vie du port. Il s'agit en premier lieu des professionnels du nautisme, des bases nautiques, mais également des hôtels, des restaurants et bars.

La valorisation foncière des terre-pleins et des locaux a toujours constitué une activité annexe, essentielle au plan financier, mais également en termes de développement économique pour le port. Elle a pris une ampleur particulière, par la reprise du Yacht Club, bâtiment situé sur l'avant-port de 1 500 m², exploité jusqu'en 2009 comme casino de jeux.

Cette activité représente un chiffre d'affaires qui est passé de 171 961 € en 2002 à 535 560 € en 2020. La progression provient principalement du loyer de l'École de mer depuis sa reconstruction en 2018 (110 000 €), la création de deux bases nautiques à proximité de la capitainerie (80 000 €), l'activité de location de salle et d'organisation de séminaires et d'événements professionnels (150 000 €).

La location de salles est organisée autour de cinq salles situées près de la capitainerie, quatre sont situées dans le Yacht Club et une, le Club House, est située sur le quai d'Escale. Cette activité a démarré en 2010 et a connu une progression constante, grâce à la promotion commerciale de Port Camargue et de l'activité événementielle. Elle permet de faire connaître et apprécier Port Camargue à une clientèle professionnelle.

L'organisation de location de salles et d'organisation d'événements a été stoppée net en 2020 par la crise sanitaire. Mais le potentiel est réel compte tenu



de la situation du Yacht Club de Port Camargue en front de mer, de la capacité des salles (max 400 personnes, de la surface des terre-pleins pour des expositions extérieures (8000 m²) et de la proximité d'activités nautiques. L'offre événementielle de Port Camargue est très bien adaptée aux nouvelles de-

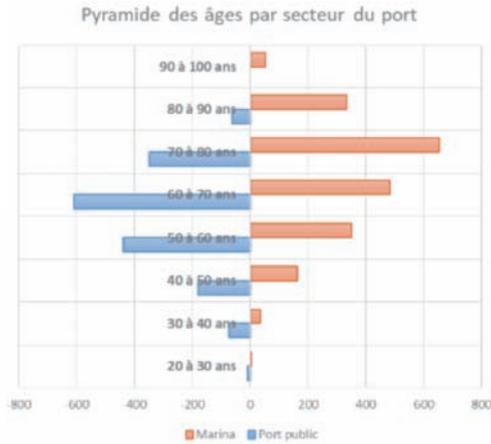
mandes avec une interpénétration des fonctions : séminaires, co-working, espaces de loisirs.

De la plaisance aux loisirs nautiques

Au début des années 2000, la plaisance a débuté une mutation qui se poursuit toujours, liée d'une part, à l'impossibilité réglementaire d'agrandir le port et, d'autre part, au changement de génération. Les plaisanciers qui ont

amarré leurs bateaux à Port Camargue dans les années soixante-dix ne sont plus présents. Ceux qui sont arrivés dans les années quatre-vingt le sont de moins en moins.

La pyramide des âges des plaisanciers permet de mieux appréhender l'évolution en cours. Le jeune retraité représente toujours le plaisancier type, et les jeunes générations prennent le relais. Mais, globalement, le port a une population dont l'âge moyen augmente régulièrement, ce qui implique des adaptations des services portuaires et de l'offre nautique.



Il n'est plus possible de faire plus grand, pour continuer à vendre des bateaux, il faut faire mieux, pour renouveler une flotte de bateaux vieillissants dont les plus anciens sont destinés à la déconstruction.

Cette prise de conscience a été faite très tôt à Port Camargue, en ciblant trois objectifs : amélioration du service au plaisancier, répondre aux attentes et soutenir le développement des activités nautiques autres que la plaisance.

Mieux accueillir

L'accueil des usagers du port repose sur l'offre :

- un cadre de vie agréable (espaces publics, espaces verts, paysage...),
- des équipements de qualité (terre-pleins, parkings, pontons...),
- du confort (amarrage, sanitaires...).

Mais l'offre n'est plus la priorité, l'usager du port vient pour se détendre, pratiquer un loisir, il cherche une nouvelle expérience à vivre qui repose sur le service, le vécu.

Comme tout acteur touristique, le port doit passer d'une logique d'offre, pour l'amarrage du bateau, à une logique d'expériences pour tous les publics qui souhaitent pratiquer une activité nautique.

Le port doit être connecté pour faire partager l'expérience, donner de la visibilité et de la notoriété, au-delà des limites géographiques du proche bassin de population.

Enfin, le nouveau défi, c'est d'avoir un port en « live » avec ses usagers pour les écouter, leur parler, s'adapter et se mettre à leur service.

En été, le convivial et la bonne humeur s'invitent avec les « apéros pontons » et les « guinguettes du port » qui rythment les fins de journée des plaisanciers. Coup de cœur pour les « Aubades » : musiciens qui déambulent le soir en barque entre les marinas et s'invitent sur les terrasses. Festival de musique, expos, visite des marinas en paddle...



Répondre aux attentes

Les plaisanciers de Port Camargue font partie de la génération des « baby-boomers » et leurs attentes sont connues : sécurité, propriété, famille, sédentarité. Ils ont besoins de services et de facilités pour y accéder, ils doivent être informés, ils sont fidèles et apprécient ce qui est programmé.

Les services portuaires à proposer :

- améliorer les services portuaires les plus attendus : les sanitaires comme à la maison (les cabines du port), la sécurité des biens et des personnes,
- créer de nouveaux services : conciergerie, location de matériel professionnel,
- développer de nouveaux outils de communication pour faciliter l'accès aux services portuaires et leur paiement, échanger sur leur expérience, informer en temps réel,
- aménager un nouveau ponton réservé aux catamarans, afin de répondre à une demande de plus en plus importante pour cette catégorie de bateaux destinés en partie aux grands voyages,
- faciliter les mobilités douces et décarbonées : véhicules électriques, vélos,
- aménager des lieux de convivialité et animer le port.

Répondre aux attentes, c'est également apporter des réponses aux professionnels de la vente de bateaux, limités dans leurs activités par le manque de places disponibles. Pour cela, la Régie a décidé en 2021 de financer tous les frais annexes que doit supporter un plaisancier, lorsqu'il veut faire déconstruire son bateau. La déconstruction est aujourd'hui prise en charge par un éco-organisme l'APER, mais restent à la charge du plaisancier : la mise à terre, le chargement sur un camion et le transport jusqu'au centre agréé par l'APER. Port Camargue est le premier port de plaisance à prendre en charge ces frais, afin de sortir du port la flotte des bateaux les plus anciens, et soutenir l'activité de vente de bateaux neufs.

Offrir une expérience nautique

Le nautisme s'adapte à de nouveaux modes de consommation. Si certains restent ou deviennent propriétaires de leur bateau, d'autres préfèrent le partager, se laisser guider en mer ou au contraire devenir un maître à la barre. Port Camargue s'ouvre à ces nouvelles demandes, en travaillant avec les prestataires sur des offres de plus en plus « sur mesure », pour que l'instant nautique reste synonyme de plaisir.

C'est toute la station du Grau du Roi Port Camargue qui vit au rythme du tourisme nautique et les activités se sont diversifiées en parallèle de la voile classique. Fun et plaisir sont au rendez-vous : windsurf, kite-surf, foil, jet skis, fly fish, flyboard, aviron, kayak et catamaran sportif pour s'essayer à la navigation, en mode sportif comme un vrai voileux, ou catamaran de croisière.

Pour accompagner cette mutation, des actions concrètes ont été engagées à Port Camargue :

- en reconstruisant l'École de mer en 2018 et en confiant sa gestion à l'UCPA avec au programme de nombreuses pratiques nautiques (planche

à voile, surf, kitesurf, kayak, stand-up paddle...), plus individuelles, plus engagées et plus légères ;

- en accompagnant la mutation des professionnels de la vente de bateaux à la location de bateaux à moteur, de catamarans de croisière, permettant aux néo-plaisanciers de découvrir l'univers maritime sans prendre de risques et sans se ruiner. En 20 ans, le nombre de base de location de bateaux est passé de 2 à 8, avec une flotte disponible qui dépasse la centaine d'unités ;
- en implantant deux bases nautiques à proximité de la capitainerie, la première dédiée à la pratique de la randonnée en jet-skis et des activités grand public (bouée tractée, parachute ascensionnel...), la seconde dédiée à l'initiation à la voile habitable, au coaching-voile afin de faciliter l'apprentissage des nouveaux plaisanciers ;
- en accompagnant, les entreprises qui innovent en matière d'offre de loisirs nautiques : pêche, balade, soirée, feux d'artifice, baignade, repas, coucher de soleil... selon le principe « notre bateau devient le vôtre à Port Camargue » ;
- en attirant les non pratiquants vers des événements nautiques : événements nautiques « grand public » (salon les Nautiques, Tour de France à la voile, Fise expérience...) et régates corporatives de portée nationale et internationale : Safran cup, Crealia cup, Régate des énergies renouvelables...

La prochaine étape sera l'encadrement de la co-navigation afin d'éviter une « uberisation » de la plaisance en dehors de tout cadre réglementaire. Cette évolution existe et elle offre au public en recherche d'expérience nautique de nouvelles possibilités, moins coûteuses, plus adaptées en fonction des clientèles (jeunes, famille...). Mais, cette offre doit rester qualitative et respectueuse d'un cadre réglementaire récent, sur la sécurité des bateaux et la formation des skippers.

L'ensemble des activités nautiques, hors vente et entretien des bateaux et co-navigation représente : 28 prestataires privés, plus de 100 emplois et un chiffre d'affaires de plus de 10 millions d'euros.

Port Camargue : Terre de jeux

Les Jeux Olympiques 2024 se dérouleront du 26 juillet au 11 août 2024 ; la ville de Marseille a été retenue pour accueillir les épreuves de voile olympique. En raison de la proximité du site de ces épreuves, la ville du Grau du Roi s'est positionnée sur une candidature pour être labellisée « Terre de jeux », afin d'accueillir des équipes internationales en recherche de sites d'entraînement. Ce label a été obtenu en 2020, il permet à Port Camargue d'être « centre de préparation aux Jeux ».

Ce travail n'a pas été mené seul, mais en étroite collaboration avec le centre nautique de la Grande-Motte et la base nautique de Mauguio-Carnon, 3 centres de préparation aux Jeux qui unissent leurs compétences sous une même appellation : « *Camargue Sailing Bay* ».



L'offre de services repose sur l'accueil sur mesure des délégations sportives : hébergement, restauration, équipements techniques et de préparation, conditions de navigation optimales, possibilités de « coach regatta ». Le privilège unique de challenger les autres nations sur un plan d'eau partagé et navigable 365 jours par an à 2 heures de Marseille.



Cap sur l'environnement : un port propre, durable et décarboné

Port Camargue a toujours été à l'avant-poste en matière d'environnement, mais, plus encore, depuis la fin des années quatre-vingt-dix pour la gestion des déchets et la réduction des pollutions. La question environnementale est une priorité qui se décline sous forme d'un programme d'actions renouvelé tous les ans :

- création du premier Point Propre en France en 1998, pour la collecte et l'élimination de tous les déchets liés à l'entretien des bateaux, soit plus de 160 tonnes de déchets traités par an
- installation des équipements de collecte et de traitement de toutes les eaux de ruissellement des zones techniques en 2004 ;
- certification ISO 14001 management environnemental depuis 2004, puis Port Propre depuis 2019 ;
- depuis 2009, suivi de la qualité des eaux du port dans le cadre d'un partenariat avec le laboratoire Hydrosociences de l'université de Montpellier ; partenariat renouvelé tous les deux ans qui permet d'agir sur les sources de pollutions identifiés (rejets d'eaux pluviales, rejets des bateaux, population de goélands) ;
- développement des circulations douces : voies piétonnes, pistes cyclables, mise à disposition gratuite de vélos pour les plaisanciers en escale ;
- sensibilisation des professionnels du nautisme et des plaisanciers à l'occasion d'apéros pontons.

En 2014, Port Camargue a lancé un grand projet innovant avec Eco-dredge-Med, projet collaboratif avec des entreprises qualifiées et des laboratoires de recherche. Eco-dredge-Med représente un gros chantier de dragage dans le port, à l'appui d'éco-technologies de l'eau, adaptées à la problématique de curage in situ de sédiments de port avec valorisation en ligne des matériaux conditionnés. Sur un total de 40 000 m³ dragués, 30000 m³ ont été réutilisés pour recréer un cordon dunaire. Ce projet a été couronné du prix de l'innovation Vinci en 2016.

Cette technologie a été à nouveau mise en œuvre en 2021 pour le dragage du Chenal sud de Port Camargue, avec un process amélioré, permettant de valoriser la totalité des 4 000 m³ sédiments dragués pour le rechargement de la plage nord de Port Camargue et la constitution de voies de circulation piétonnes et cyclables.

En 2018, Port Camargue a lancé le service Cleanerblue, une écobarge de collecte des eaux usées stockées à bord de bateaux, de récupération macro-déchets sur le plan d'eau et de traitement des pollutions par les hydrocarbures. Cette écobarge sillonne le port 7 jours sur 7 en pleine saison. Les macro-déchets sont ensuite triés, les plastiques récupérés et retraités pour une valorisation des déchets plastiques marins.

En 2020, le port a équipé ses zones techniques d'un réseau d'eau brute, destiné à l'irrigation des espaces verts, afin de réduire ses consommations d'eau potable. Cette action est accompagnée de la sensibilisation des plaisanciers et du public, pour limiter les consommations d'eau sur le port.

La même année, tous les éclairages publics du port ont été remplacés par des lampes à leds, permettant de réduire de 80 % la consommation électrique des 300 points lumineux qui éclairent les espaces publics, les quais et les zones techniques.

En 2021, les toits des bâtiments de l'avant-port seront équipés de panneaux photovoltaïques représentant une capacité de production électrique de 400 kWc. L'électricité produite, soit 100 MWh, sera autoconsommée ce qui représentera une baisse de la consommation électrique de 25 % de l'Avant-Port.

L'innovation moteur du développement du port

Face aux mutations que connaît le nautisme, et plus généralement le tourisme littoral, la Régie autonome de Port Camargue a choisi de relever les défis de demain par l'innovation.

L'objectif prioritaire est le développement durable du plus grand port de plaisance d'Europe, en engageant des solutions pour mieux maîtriser les consommations d'eau et d'électricité, en limitant les pollutions, en protégeant l'environnement marin et en sensibilisant les usagers de la mer.

Déploiement de la technologie Smart Grid

Ce projet collaboratif est engagé, depuis 2018, en partenariat avec le groupe industriel régional HBF, le CNRS et EDF. Il vise à contrôler les consom-



mations d'électricité et d'eau de chaque bateau et à informer les plaisanciers sur leurs consommations. La technologie utilisée est celle du courant porteur en ligne. Elle permet d'utiliser le réseau électrique du port, comme réseau de communication à haut débit, avec remontée des consommations sur un superviseur situé à la capitainerie. L'objectif est de mettre au point la technologie et de la tester à grande échelle en équipant 1000 postes d'amarrage avant fin 2021.

Déploiement d'une fibre optique sur l'ensemble du port

Port Camargue a été un précurseur du déploiement de la fibre optique avec une première installation en 1998. Près de 20 ans plus tard, la Régie autonome renforce son réseau de communication interne, en remplaçant la première fibre optique et en l'étendant à tous les bâtiments et entrées de pontons du port. La nouvelle fibre servira de « colonne vertébrale » au réseau de communication Smart Grid. Elle permettra également le déploiement d'un réseau de panneaux d'information multi médias.

Développement d'une application mobile services portuaires

La transition numérique oblige les ports à s'adapter à toutes les nouvelles technologies pour la réservation, le paiement l'accès aux services qu'offre la Régie.

En 2021, un marché a été passé pour développer l'application « Port Camargue Services » qui assurera l'accès au parc à bateaux et à la cale de mise à l'eau, l'information météorologique en direct, la location de vélo et de matériels professionnels pour l'entretien des bateaux (échafaudages, ponceuses, nettoyeurs haute pression, équipements de protection), l'accès à de nouveaux services tels qu'une conciergerie automatique.

Cette application sera également un outil de communication et d'information sur l'actualité du port, sur des événements spécifiques, la sécurité des biens et des personnes.

L'hydrogène bientôt dans les réservoirs de Port Camargue

L'idée est simple sur le papier mais nécessite de lourdes études et mobilise des financements importants. Un projet collaboratif, en lien avec la Commune et le groupe EDF, est à l'étude pour équiper le territoire d'un « écosystème » hydrogène. Le projet consiste à travailler sur les mobilités, en incluant les supports qui profiteront de cette nouvelle énergie : véhicules du port, engins de manutention, bateaux de location, bateaux de pêche, ... S'inscrire dans le développement durable et se préparer à la transition énergétique.

L'accueil d'entreprises innovantes en lien avec la croissance bleue

Port Camargue présente déjà un fort potentiel économique. Des entreprises en croissance s'intéressent de plus en plus à la mer et cherchent à s'implanter sur le littoral. Port Camargue dispose d'une réserve foncière pouvant accueillir un accélérateur d'entreprises intégrant espaces de co-working, fab labs. Cette zone

constructible de 2 000 m² est située au centre du port, en bord de bassins, avec des postes d'amarrage pour des essais en mer. Ce projet est à l'étude en vue d'une réalisation dans un délai de 3 à 4 ans.

Un avenir incertain mais un port avec des atouts

En 2019, Port Camargue a fêté l'anniversaire de ses 50 ans. Le projet imaginé par ses créateurs est arrivé à maturité. Il s'est agrandi, développé, diversifié. Il s'est adapté à la Loi Littoral, au développement de la plaisance, à l'émergence de nouvelles activités nautiques. Il a fait le bonheur d'un très grand nombre de passionnés de la mer ou de simples touristes.

Mais, comment vivra-t-on au bord de la mer dans 50 ans avec l'évolution du trait de côte, l'augmentation des températures en été, l'élévation du niveau marin, les crises géopolitiques, les évolutions des comportements ?

Quel sera l'avenir de Port Camargue ? L'exercice est difficile, mais au regard des changements attendus, il est indispensable d'anticiper les adaptations, afin que Port Camargue reste une destination nautique de premier plan.

Le scénario qui domine est celui d'une concentration des activités touristiques sur des centres urbains et d'une préservation de larges espaces naturels à la périphérie. Ce scénario est celui qui a été appliqué au Grau du Roi – Port Camargue, c'est un atout pour l'avenir.

Les zones urbaines et densifiées devront intégrer dans leurs nouveaux aménagements la montée des eaux et préparer la protection des parties les plus basses. C'est certainement la contrainte environnementale la plus forte pour Port Camargue, car, avec une altitude moyenne de + 2 NGF et des quais à la cote + 1 NGF, une montée des eaux de plusieurs dizaines de centimètres entraînera des inondations temporaires plus fréquentes des espaces publics et de certains bâtiments qui bordent le port. Les pontons fixes en béton devront être remplacés par des pontons flottants, mais, cela correspondra à la fin de vie de ces ouvrages réalisés dans les années soixante-dix. Certaines constructions pourront être démolies, sur les parties les plus basses pour recréer de l'espace public, et reconstruites sur les parties les plus hautes.

Sauf scénario extrême d'une montée des eaux de plus de 50 cm, la fonction même de port sera maintenue au cours des cinquantes prochaines années.

L'augmentation de la température de plusieurs degrés en été fait craindre une baisse de la fréquentation estivale. Cela pourrait conduire à un plus grand étalement de la saison touristique. Ce n'est pas une nouveauté, car, Port Camargue vit aujourd'hui douze mois sur douze avec un pic de fréquentation en août. La baisse de la fréquentation estivale, et son report sur les « ailes de saison », aura au contraire une incidence positive sur les conditions d'accueil et la qualité de vie.

Ce changement climatique annoncé devra s'accompagner d'un verdissement des espaces publics. Sur ce point, Port Camargue est déjà bien doté, mais, des efforts supplémentaires devront être engagés, en privilégiant une végétation



méditerranéenne, peu sensible au sel, notamment sur les parties les plus basses. Port Camargue a le privilège de posséder un réseau d'irrigation, il devra être renforcé, afin de répondre à des besoins d'arrosage plus élevés.

La mobilité est au cœur des enjeux, en matière de mobilité douce et de mobilité collective. Le vélo est aujourd'hui, le moyen le plus fréquemment utilisé par les plaisanciers pour se déplacer. Plus de 500 vélos ont été recensés sur le port et la Régie possède une flotte de location répartie sur trois sites. L'attente est surtout forte en matière de transport depuis l'aéroport de Montpellier Méditerranée et les proches gare TGV. C'est un des points faibles de Port Camargue qu'il faudra lever rapidement.

Enfin, concernant le devenir des stations balnéaires, comme celles de la mission Racine, tous les experts du tourisme s'accordent à dire qu'elles devront se réinventer en privilégiant une protection des espaces naturels à terre et en mer, un urbanisme de qualité, mais surtout une identité forte qui ne repose pas uniquement sur l'activité balnéaire monothématique à faible valeur marchande.

Ces atouts Port Camargue les possède tous :

- la Camargue Gardoise grand site de France, la bande côtière de l'Espiguette plus grande zone littorale totalement naturelle d'Occitanie,
- le cadre architectural de Port Camargue homogène et de grande qualité labellisé comme patrimoine architectural du XX^e siècle,
- enfin le nautisme porteur d'une image valorisante et de liberté. Le port cristallise les valeurs attribuées à la mer et aux bateaux (évasion, harmonie, voyage...). A une époque où l'image se vend et fait vendre, Port Camargue est une image de marque exceptionnelle pour la station, témoin de qualité de vie et de dynamisme local.

Port Camargue possède beaucoup d'atouts et seulement quelques faiblesses pour continuer à attirer de nouveaux publics à l'année, certainement des retraités, mais pas que.

L'apparition régulière de nouvelles activités nautiques, l'évolution des attentes des pratiquants et la conquête de nouveaux publics sont les défis permanents que Port Camargue doit relever.

Malgré toutes ces incertitudes, Port Camargue reste un port de plaisance unique, au plan international, qui présente beaucoup d'atouts face aux grands enjeux environnementaux. Il restera un acteur majeur des mutations de la plaisance, avec des bateaux toujours plus confortables, mais recyclables et plus sobres.