

Depuis 25 ans le port du Conquet n'a pas reçu d'investissement significatif contrairement à ce qui s'est fait dans l'ensemble des ports du Sud-Finistère.

Le constat

Le port, qui est le cœur du Conquet, a **beaucoup d'atouts mais doit faire face à des handicaps très importants** qui mettent en danger son avenir. Nous sommes tous conscients que Le Conquet, avec une activité pêche en déclin et dans l'incapacité de recevoir des bateaux visiteurs, perdrait beaucoup de son attractivité, ce qui ne manquerait pas d'impacter négativement le tourisme et les commerces que nous souhaitons tous conserver.

Face à cette situation, à l'initiative de l'Association des plaisanciers du port du Conquet, l'ensemble des utilisateurs (pêcheurs, service des îles Ouessant et Molène, plaisanciers) ont travaillé depuis deux ans et ont **construit un projet qui est aujourd'hui soutenu par tous les usagers**.

Le Conquet a des atouts

- **Pour la pêche** : la proximité des lieux de travail réduisant la consommation de carburant, des activités durables (casiers, lignes, filets), des patrons jeunes et des bateaux récents.
- **Pour la desserte des îles** : hormis Brest, c'est le seul port permettant de recevoir les grands bateaux.
- **Pour la plaisance** : en bordure du chenal du Four, nous voyons passer tous les jours des bateaux qui souhaiteraient faire escale pour s'abriter et consommeraient donc dans les commerces locaux.

Malheureusement, ces atouts sont en grande partie annulés par des handicaps :

- **Pour la pêche**, une absence de protection du port digne de ce nom crée une agitation du plan d'eau qui rend le métier de marin au Conquet dangereux pour les hommes et les bateaux (TF1 présent sur le port à chaque tempête ne se trompe pas, voir photo ci-dessous). Et comme dit un patron pêcheur : « *Quand il y a du gros temps, il a plus de danger au débarquement qu'en mer, en hiver les bateaux doivent souvent chercher un abri ailleurs* ».
- **Pour la plaisance**, il n'y a aucune possibilité d'escale pour les bateaux de passage. C'est aussi une perte très importante pour le commerce local. Les spécialistes estiment la dépense moyenne à 150 € par jour et par bateau. Les instructions nautiques anglaises qualifient Le Conquet de « *pas sûr et pas accueillant* ».
- **Pour la desserte des îles**, qui est aussi une ressource pour l'économie locale, outre la difficulté de stationnement, les conditions d'embarquement se font sans protection contre les intempéries.

Face à ces constats les usagers proposent des solutions en 4 points :

- améliorer la protection du port par la **réalisation d'un enrochement** partant de la presqu'île de Kermorvan, l'objectif étant de limiter le clapot dans le port à 70 cm, ce qui permettrait la mise en place des aménagements ;

- **créer un ponton** où les bateaux de pêche pourront accoster et seront accessibles à flot tout le temps, ce qui améliorera grandement la sécurité et le confort des marins et des bateaux ;
- **créer derrière l'enrochement une zone d'accueil pour les bateaux visiteurs**, celle-ci sera complétée par un ponton visiteurs côté sud ; ces zones seront payantes. On peut espérer 3 000 visites par an (Camaret reçoit aujourd'hui 7 000 visites par an) ; l'enjeu pour l'économie Conquetoise pourrait être de l'ordre de 450 000 € par an ;
- améliorer les conditions d'accès aux îles par la **réalisation d'une gare à quai**, par une présence permanente des bateaux, et par un parking.

Le plan ci-joint montre une synthèse du projet.??

Toutes ces améliorations doivent se faire avec le souci de maintenir la qualité de nos paysages et de notre environnement.

L'enrochement s'intégrera facilement en prolongement de la presqu'île et les travaux, qui seront réalisés dans le port, n'auront **aucun impact sur la partie terrestre**.

L'aménagement du port, uniquement dans sa partie ouest, permet de **conserver le port ancien et le fond de l'aber tout en assurant un développement durable du Conquet**.

L'équipe des acteurs du port et la municipalité travaillent pour que ce projet entre maintenant dans les **priorités d'investissement de la région** qui est, depuis janvier 2017, le nouveau propriétaire du port. Le groupe de travail a rencontré tous les acteurs pouvant contribuer à sa réussite : les élus de la région, les députés, les représentants de l'état, la CCI gestionnaire du port, les services techniques de la région, les services techniques de l'État, le Conservatoire du littoral propriétaire de la presqu'île, les organismes de défense de l'environnement ; **aucune opposition n'a été exprimée**. Le suivi du dossier est fait au conseil portuaire où tous les acteurs sont représentés.

Interviews recueillies par Ouest-France (29-30 août 2017)

Pierre Karleskind, chargé de la mer et des infrastructures portuaires au conseil régional : « *La situation des pêcheurs n'est pas acceptable. La sécurisation du plan d'eau, pour les usagers, est une priorité. Le projet actuel a retenu les leçons des échecs précédents, notamment en matière de coûts. La digue est plus modeste, mieux insérée. C'est un projet plus pertinent qui nécessite encore une réflexion approfondie quant à son dimensionnement et son intégration* ».

Fabien Boileau, directeur du parc naturel marin d'Iroise évoque « *une optique de soutien au projet* ».

Alain Brenterch

