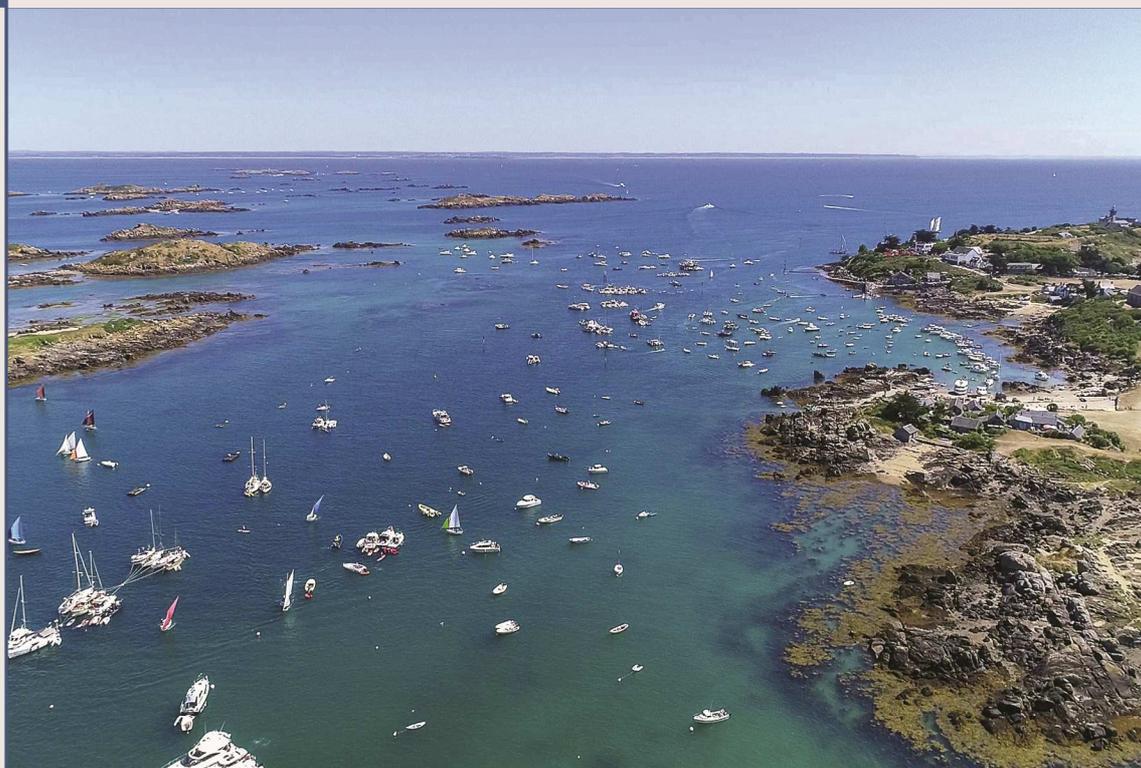


**CHARTRE DE RÉGULATION  
DE LA FRÉQUENTATION**

**|| ARCHIPEL  
DE CHAUSEY**



# CHARTRE DE RÉGULATION DE LA FRÉQUENTATION

# ARCHIPEL DE CHAUSEY

## PRÉAMBULE

L'archipel des Îles Chausey forme un site protégé à haute valeur environnementale avec des statuts divers et des situations complémentaires en termes de gestion et d'usages.

Il constitue un quartier insulaire de la commune de Granville.

Sa valeur patrimoniale est notamment reconnue, pour ce qui est du patrimoine naturel, par sa désignation à la fois en tant que Zone de Protection Spéciale (ZPS) et que Zone Spéciale de Conservation (ZSC) dans le réseau Natura 2000, ce qui lui confère un statut d'Aire Marine Protégée. L'archipel est aussi le siège de nombreuses fonctions écologiques indispensables au bon état du milieu marin. Ainsi, il doit faire l'objet de modalités de gestion particulières dont le but est de concilier durablement les activités et la préservation de sa valeur patrimoniale, comme le maintien de ses fonctionnalités. La valeur paysagère de l'archipel est également reconnue, d'une part, par un classement au titre de la législation sur les sites et, d'autre part, par son intégration à la zone tampon du bien UNESCO « Mont Saint-Michel et sa baie ».

Un cantonnement de pêche, formant réserve à crustacés du Sound, est en œuvre depuis 1964. L'ensemble de l'archipel est par ailleurs classé en Réserve de chasse maritime et une partie de la grande île classée en réserve de chasse et de faune sauvage.

L'ensemble des îlots (hormis la Grande île pour partie), est propriété privée de la SCI Chausey. Haut lieu ornithologique à l'échelle européenne, le débarquement est interdit sur les îlots, hormis sur la période de mi-juillet à septembre, pour garantir la préservation de la reproduction et des lieux repos à haute marée des colonies d'oiseaux marins qui y trouvent refuges.

**La Grande île, seule à être équipée d'infrastructures portuaires (un appontement et deux cales), est desservie par deux liaisons régulières :**

- 1 desserte tout au long de l'année (touristique et logistique) depuis Granville, assurée par la compagnie Jolie France (3 navires pour une capacité cumulée de 880 passagers).

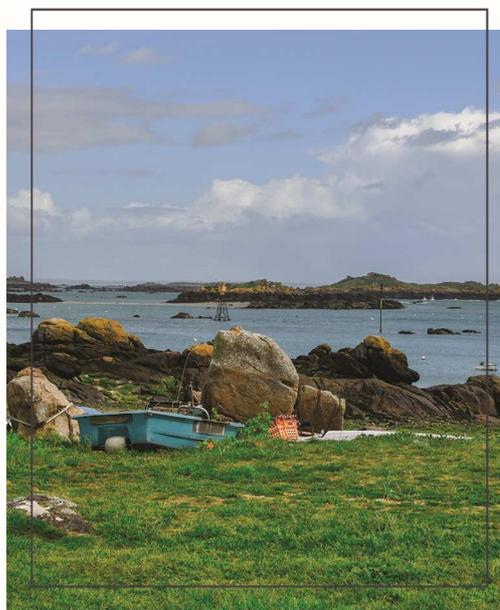
- 1 desserte saisonnière et touristique depuis Saint Malo, assurée par la compagnie « Compagnie Corsaire » (1 navire d'une capacité de 255 passagers).

Une étude de fréquentation de l'archipel de Chausey, menée conjointement par la Ville de Granville et Granville Terre & Mer de mars à novembre 2023, a permis d'actualiser la connaissance de ce phénomène qui, depuis l'arrêt de l'observatoire Bount'îles à la fin de l'année 2013, ne reposait que sur des données et appréciations parcellaires. Elle a également permis de faire émerger une sélection d'indicateurs qui pourraient permettre d'établir une capacité de charge de l'archipel.

**A l'issue de cette phase d'étude, il a été convenu de :**

- Établir une stratégie de définition de la capacité de charge de l'archipel de Chausey.
- Engager la rédaction d'une chartre de régulation de la fréquentation dès la saison estivale 2024, et ce de façon concertée avec les diverses parties prenantes de la gestion de l'archipel.

Ont ainsi été intégrés au groupe de travail de rédaction de la chartre, sous la coordination de la Ville de Granville et de la Communauté de communes Granville Terre & Mer : le Conservatoire du littoral, le Syndicat mixte des espaces littoraux de la Manche, la SCI des Îles Chausey, les associations de résidents (association des Chausiais et association Pointe du Phare), les armateurs Jolie France (Granville) et Compagnie Corsaire (Saint Malo), l'association des plaisanciers du Hérel et la SPL des ports de la Manche.



# Le recours à la présente charte s'appuie sur un état des lieux de la fréquentation établi en 2023 selon deux angles de lectures :

## 1) La fréquentation :

Il n'existe pas de mesure fiable de la fréquentation totale simultanée, tous moyens de transports confondus, sur et aux abords de l'archipel.

Sur la base des chiffres de débarquement fournis par les deux compagnies, on constate une nette tendance à la hausse de la fréquentation ces dernières années.

Cette fréquentation est très irrégulière : elle se caractérise par des variations annuelles importantes, des fortes fluctuations saisonnières et des pics journaliers brutaux, notamment dans des conditions cumulées de marées et de météo favorables, ce qui rend difficile une lecture objective de la situation. Des divergences sont observables dans les perceptions et les représentations de la fréquentation par les différents usagers et visiteurs de l'archipel. Celle-ci est néanmoins globalement perçue comme importante, que ce soit via les questionnaires réalisés sur l'archipel ou en ligne. Elle est majoritairement considérée comme peu dérangeante par les répondants interpellés sur Chausey et dérangeante sur la période estivale pour les répondants du questionnaire en ligne.

De manière générale, la fréquentation est susceptible d'exercer une forte pression sur l'archipel : à titre indicatif, le nombre maximum de passagers débarqués par les deux compagnies a été de 2400, sur la journée du 11 août 2021.

## 2) La capacité de charge :

Il s'agit de la capacité d'un territoire à accueillir des activités et des usages sans être durablement détérioré, tant d'un point de vue de la biodiversité que pour les humains.

Déterminer le nombre d'activités ou de personnes pouvant être accueillies sans problèmes pour le territoire nécessite à la fois des connaissances scientifiques et des objectifs de gestion pour identifier des seuils de changement acceptable (à partir de quand l'impact de la fréquentation devient un problème).

Cinq domaines sont identifiés pour évaluer la capacité de charge :

- Capacité de charge physique : Capacité d'un espace à accueillir des activités et personnes en fonction des infrastructures et/ou de la sécurité. Parfois également nommée « capacité d'accueil ».
- Capacité de charge biologique : Population maximale théorique d'une espèce (déterminée par son environnement) végétale ou animale sur un espace, comparée avec la population réelle. La capacité de charge est dans ce sens conçue comme un objectif à atteindre.
- Capacité de charge écologique : Capacité de résilience de la biodiversité d'un espace face aux activités humaines.

- Capacité de charge sociale : Utilisation maximale d'un espace par les usagers et les activités, au-delà de laquelle les désagréments sont plus importants que les avantages pour les usagers.

- Capacité de charge économique : Capacité d'un espace à recevoir de nouvelles activités et personnes sans causer de problèmes économiques majeurs : le seuil à partir duquel une nouvelle utilisation ou personne nuit plus au lieu que cela ne lui profite.

Les différents domaines de la capacité de charge se déclinent en indicateurs qui portent sur des enjeux spécifiques au territoire, mesurés par des éléments scientifiques. Une fois observés sur le temps long et regroupés en une capacité de charge globale, ces indicateurs servent à soutenir une décision de gestion prise pour réguler la fréquentation.

**Cette étude a enfin mis en évidence une préoccupation partagée par une majorité des différents acteurs et usagers du site quant à l'impact des épisodes de fréquentation les plus importants sur le milieu naturel et la nécessité de les réguler.**

## OBJET DE LA CHARTE

# 01

La présente charte vise à réguler la fréquentation sur la Grande île de l'archipel de Chausey.

Les mesures prises par la présente charte constituent une première étape vers une volonté d'encadrement plus large de la fréquentation, englobant l'ensemble des modes de transport, à l'échelle de l'archipel.

Il s'agit d'écrêter des pics de fréquentation journaliers par rapport à la situation observée ces dernières années, pour assurer à la fois la préservation du milieu naturel, de bonnes conditions d'accueil pour les visiteurs, la pérennité économique des compagnies maritimes et la tranquillité des îliens.

## CHAMPS D'APPLICATION DE LA CHARTE

# 02

### Le cas des compagnies maritimes

Les compagnies maritimes Jolie France et Compagnie Corsaire s'engagent conjointement à ne pas dépasser quotidiennement une jauge maximale de 2000 passagers débarqués sur la Grande Île et un nombre de 10 rotations prévues à cet effet. Une rotation étant comprise comme un aller-retour.

Ces limitations s'appliquent de la manière suivante :

- 1800 pour la compagnie Jolie France (soit 9 rotations au maximum)
- 200 pour la compagnie Corsaire (soit 1 rotation au maximum)

Toutefois, dans la limite de ce maximum de 2000 passagers et 10 rotations, la possibilité est laissée aux deux compagnies de faire évoluer leurs limitations respectives en fonction de leur capacité de transport en temps réel.

L'objectif de régulation défini (2000 passagers/jour) s'applique indifféremment à l'ensemble des passagers des deux compagnies : passagers occasionnels, résidents principaux et secondaires, groupes, scolaires, intervenants professionnels...

Il concerne aussi les traversées de navires des compagnies qui sont occasionnellement privatisées, en cas de débarque des passagers.

### Le cas des navires de plaisance

La fréquentation issue de la plaisance est un enjeu important de l'archipel de Chausey et de Grande Île, celle-ci fait donc l'objet d'une attention particulière pour être quantifiée et suivie.

## Le cas des NUC

Les NUC, Navire de plaisance à Utilisation Commerciale, sont des navires initialement destinés à la plaisance mais dont la fonction est dorénavant liée à un usage professionnel.

On distingue trois types de NUC : les navires à moteur, les navires à voile et les navires à voile historiques. Dans les eaux internationales, ils sont tous soumis à une capacité d'embarquement maximale de 12 passagers. En eaux territoriales, cette limitation est portée à 30 personnes pour les navires à voile et à 120 personnes pour les navires à voile historiques.

### 1) Les NUC à moteurs

La collectivité agit auprès des autorités concernées pour faciliter les démarches de diffusion d'information, de rappel des réglementations et de renforcement des contrôles auprès des embarcations par les services compétents de l'Etat, afin de lutter efficacement contre le transport maritime déguisé.

Il s'agira en particulier d'exiger des autorités compétentes de veiller au respect de la réglementation, de contrôler le droit d'accostage et de débarquement sur l'archipel et de repérer les éventuels transports s'apparentant à des lignes régulières.

### 2) Les NUC à voile et historiques

Ils sont autorisés dans la limite des places disponibles (cf. limite de capacité des bouées gérées par le Conservatoire du Littoral).



ENGAGEMENTS  
MUTUELS & MOYENS  
MIS EN ŒUVRE

| 03

Les différents signataires de la présente charte s'engagent volontairement à mettre en œuvre les mesures nécessaires à son application.

Ces actions concourront notamment à faire respecter les mesures de limitation de la charte, à compléter l'état des lieux de la situation, à mieux connaître la fréquentation globale pour mieux l'encadrer et à contribuer à une modification des comportements individuels sur l'archipel.

#### Les compagnies maritimes s'engagent notamment à :

- Favoriser leur communication mutuelle pour ajuster en temps réel leur activité afin de répondre aux objectifs de la charte
- Communiquer mensuellement à la Ville de Granville les chiffres journaliers d'embarquement sur la période d'avril à octobre
- Gérer au mieux les réembarquements (Jolie France) pour répartir les flux de passagers (éviter une présence simultanée trop importante des passagers sur la cale et le ponton) via un échelonnement adapté des départs dans la mesure du possible, selon les conditions de marées notamment
- Inciter et privilégier les réservations via notamment les moyens en ligne qui favorisent la régulation des flux en amont

## Les collectivités (Ville et Communauté de communes) s'engagent notamment à :

- Recruter un chargé de mission pour assurer le suivi et l'évaluation de la démarche sur les 6 premiers mois et pour construire la méthodologie et la stratégie de définition de la capacité de charge de l'archipel
- Organiser la communication sur la démarche de régulation de la fréquentation pour le grand public
- Sensibiliser et communiquer sur la réglementation au moyen d'outils ciblés à destination des différentes catégories d'acteurs
- Débuter le travail de recensement des NUC
- Se mettre en relation avec les autorités concernées pour faciliter les démarches de comptages, de diffusion d'information, de rappel des réglementations
- Exiger des services de l'Etat compétents que des contrôles soient effectués afin de lutter efficacement contre le transport maritime déguisé
- Poursuivre une réflexion conjointe sur un usage optimisé de la cale pour faciliter les manœuvres d'embarquement/débarquement des passagers

## L'Association des Chausiais s'engage notamment à :

- Communiquer sur la charte de régulation de la fréquentation, par une lettre d'information à destination de ses membres
- Inciter les résidents à privilégier la réservation en ligne auprès des compagnies maritimes
- Relayer les informations du Conservatoire du littoral et du SyMEL concernant la protection du milieu
- Participer aux réflexions autour de la gestion de la cale



## La SCI s'engage notamment à :

- Poursuivre sa démarche de collecte de données faunistiques (notamment sur l'avifaune) et floristiques afin d'aider au renforcement des campagnes de sensibilisation sur la préservation du milieu auprès du public
- Collaborer avec les acteurs impliqués lorsque des études ou interventions en lien avec la fréquentation doivent se tenir sur sa propriété
- Poursuivre ses observations de terrain et faire remonter les pratiques ou incidents en lien avec la fréquentation
- Participer aux réflexions sur la régulation de la fréquentation et la capacité de charge

## Le Conservatoire du littoral et le SyMEL s'engagent notamment :

- Poursuivre leur démarche de suivi et de collecte de données liées à la fréquentation en vue de contribuer à la définition de la capacité de charge de l'archipel
- Poursuivre les campagnes de sensibilisation sur la préservation du milieu auprès du public
- Accompagner les réflexions menées pour une gestion optimisée de la cale

## La SPL des ports de la Manche s'engage notamment à :

- Se constituer en relais de la communication institutionnelle sur le respect de la réglementation sur les embarcations
- Initier un suivi des NUC à moteur disposant d'une place professionnelle dans le port
- En cas de non-conformité à la division 241 qui réglemente les NUC et stipule que les navires ne peuvent effectuer de navigation touristique ou sportive qu'à l'exclusion d'une ligne régulière, la SPL effectuera un signalement auprès des autorités compétentes (les Affaires Maritimes)

## L'Association des plaisanciers du Hérel s'engage notamment à :

- Sensibiliser ses adhérents au respect de l'environnement sur l'archipel
- Renforcer la sensibilisation et l'information sur les conditions de l'utilisation des annexes auprès de ses adhérents

DURÉE

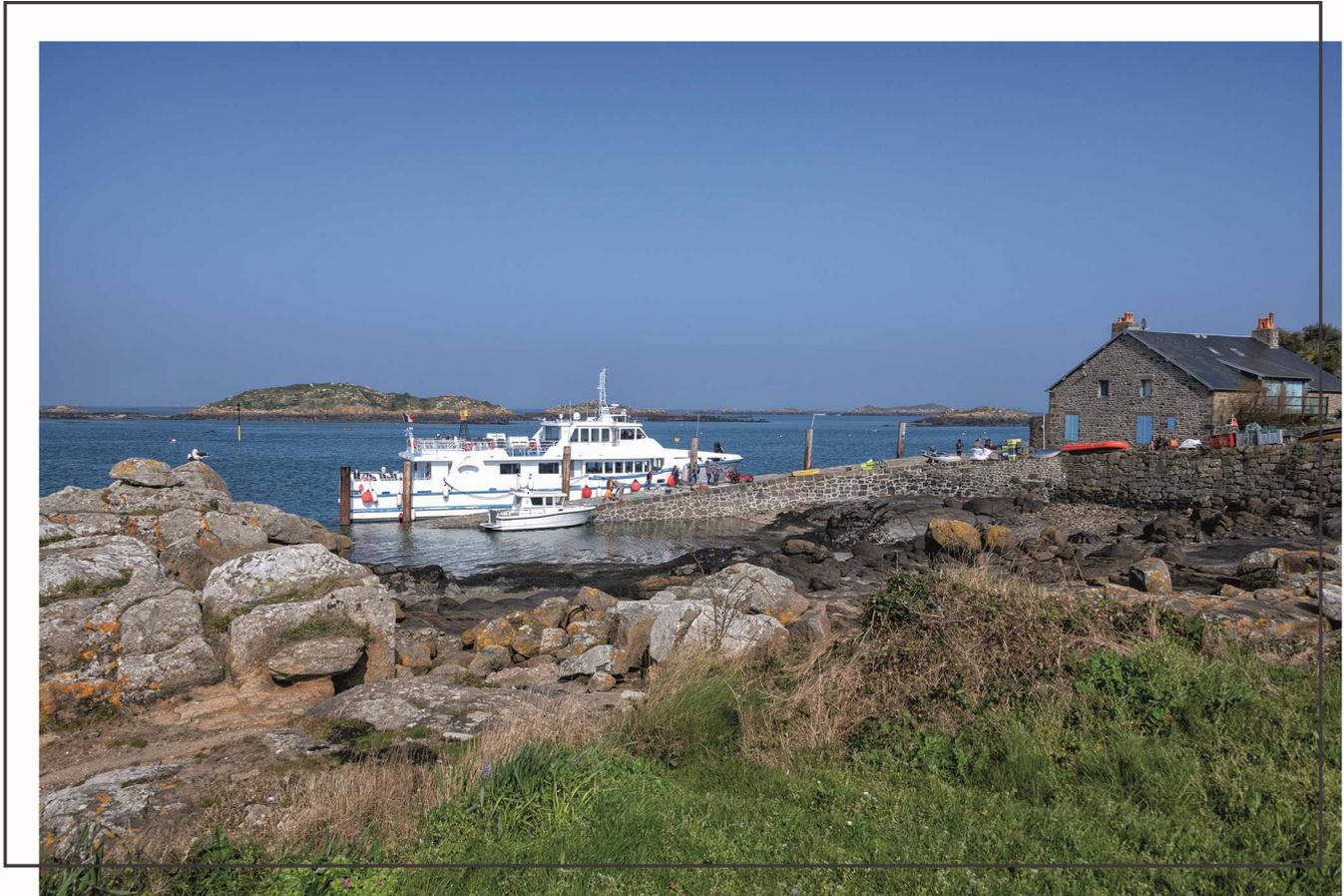
| 04

La charte a vocation à s'appliquer sur l'ensemble de l'année civile.  
Elle s'applique à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024 pour sa première année de mise en œuvre.

SUIVI  
ET  
ÉVALUATION

| 05

Engagée à titre expérimental, la charte fera l'objet d'un suivi par le groupe de travail mentionné dans le préambule pour évaluer le respect des engagements définis collectivement. Sa pertinence et son évolution le cas échéant seront notamment considérées à la suite de la saison estivale au regard des indicateurs de capacité de charge qui seront déterminés dans la poursuite de l'étude réalisée.



# LES SIGNATAIRES

