

Ile Saint Honorat : de la vocation monastique à l'expansion commerciale



**Exposé des changements de fait
en faveur de l'abrogation
du monopole et d'une nouvelle reflexion
sur la gestion de l'île**



Accompagnement de Projets Public/Privé - Formation
Julien BELDA
contact@belda-consultant.com

www.belda-consultant.com

Préambule

L'objet de cette étude consistera à mettre évidence le comportement anticoncurrentiel de la Congrégation Cistercienne de l'Immaculée Conception (CCIC) dans la desserte par voie maritime de l'île Saint Honorat au départ de Cannes.

Sous couvert d'activités monastiques (prières, retraite, spiritualité, méditation,...) et de protection de l'île, la Congrégation a bénéficié d'une somme d'avantages et de privilèges administratifs ensuite confortés par des décisions judiciaires, tels que celui de pouvoir desservir l'île Saint Honorat dans le cadre d'un monopole bien que le ponton se situe sur le domaine public maritime de l'Etat.

La Congrégation a fondé son argumentation initiale en évoquant le caractère monastique mais aussi l'environnement fragile de cette île réputée "entièrement privée", où demeurent néanmoins des parcelles de domaine public. L'absence de vocation commerciale de Saint Honorat et le besoin impératif pour la survie écologique de limiter le flux à 60 000 visiteurs annuels auront fini par convaincre les juridictions.

Conséquence, en juin 2000, les entreprises de transport maritime ont stoppé tout service de navettes puisque la desserte a été interdite par décisions administratives dans un premier temps puis judiciaires dans un second, avec une amende portée à 20 000,00 € en cas d'accostage constaté (cour d'appel d'Aix, 2012).

En 2005 le Conseil de la Concurrence à Paris valide cette position de monopole. Sa décision est confirmée par la cour d'appel qui autorise la CCIC à gérer une billetterie à prix coûtant par le biais d'une SARL nommée "Planaria" seul outil valable pour contrôler et limiter le trafic à 60 000 visiteurs annuels dans l'intérêt de l'île.

Si dans un premier temps la compagnie SARL "Planaria" ne possédait pas de navire en propre, en 2009 elle fera l'acquisition de celui qu'elle exploitait dans des conditions de partenariat économiquement intenable pour son premier propriétaire. Le bateau "Horizon IV" est alors devenu le "*Saint Honorat III*".

Depuis lors la multiplication des investissements, la création de différentes sociétés gérées par les moines eux-mêmes, les capitaux sociaux et les chiffres d'affaires réalisés (plus de 4 millions d'€) révèlent que la commercialisation de l'île Saint Honorat, organisée par l'Abbaye a pris un essor considérable sans aucun risque d'être gêné ou concurrencé par quiconque au niveau du transport d'une clientèle loin d'être composée exclusivement de pèlerins. L'accroissement de ces activités s'est développé en contradiction évidente avec les arguments initiaux de protection de l'environnement, de protection du caractère monastique et sacré mais aussi en contradiction avec l'absence de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale, affirmée devant les juridictions par la Congrégation, régie sous la forme "association loi 1901 à but non lucratif".

Ainsi en 2009, la Congrégation crée une deuxième compagnie maritime "CMLSH" (Compagnie Maritime Lérins Saint Honorat) dont elle détient l'ensemble des parts sociales. Dès lors, elle outrepassa ainsi la décision du Conseil de la concurrence et de la Cour d'Appel de Paris qui autorisaient le monopole dans le cadre d'une seule compagnie, « seul outil » permettant la régulation des visiteurs, gérée à prix coûtant. La création de cette seconde société permettra finalement de contourner la limite de 60 000-65 000 passagers que l'Abbaye s'est elle-même publiquement fixée devant le Conseil de la concurrence tout en offrant la possibilité de proposer toute une gamme d'activités autres, telles des promenades et excursions, des affrètements exclusifs, etc. La CMLSH commande la construction d'un deuxième navire, le "*Saint Siffrein*" (valeur approximative 1,5 à 1,7 Millions d'€), livré en juin 2012.

Le 25 mars 2014, **le troisième navire, le "Saint Maxime"** (valeur approximative 2,1 à 2,2 millions d'€) arrive au port de Cannes. Présenté par les publicités comme un espace haut de gamme pour restauration, séminaires, soirées, etc. Il est inauguré en grande pompe le 17 avril (voir annexe 27). Désormais la capacité de transport de la Congrégation dépasse les 500 places. Pour l'été 2014, l'éventail d'excursions proposé s'accroît encore : Cannes-Saint Tropez, la Corniche d'Or, les Croisières oenologiques "Sea Wine and Sun" etc. s'éloignant de plus en plus de l'originelle liaison Cannes – Saint Honorat.

A noter au passage que pour faire de la place au "Saint Maxime", un armateur cannois (qui fut d'ailleurs le premier partenaire de la CCIC) voit l'autorisation de stationnement de sa barge "*Coucoussa*" non renouvelée par le gestionnaire du port. Dès décembre 2013, il a été mis en demeure de libérer l'emplacement à partir de mars 2014 (délai ensuite repoussé à fin 2014).

Dans la même lignée, sur l'île même, nous verrons comment le modeste snack self-service servant des sandwiches et boissons, repris en gestion par la Congrégation pour « vivre modestement » (cf. article de presse, annexe 20) est devenu un restaurant gastronomique renommé en quelques années où l'on sert au menu : langoustes, champagne et vins onéreux (jusqu'à 198 € la bouteille). Sa notoriété va exploser (articles de presse locale, nationale et étrangère) comme son chiffre d'affaire, qui dépasse les 1,8 millions d'€.

En plus de l'investissement dans le navire Saint Maxime à 2,2 millions d'€, l'année 2013 quant à elle, voit également naître une holding financière "**Lerins Famille**" dont le capital social de départ affiche... 786 852 €.

En revanche alors que l'Office National des Forêts entretient le domaine forestier de cette île privée et que la commune y achemine par barge le camion pour la collecte des déchets, privilèges que peu de sites privés se voient reconnaître, la redevance payée par la Congrégation à l'Etat pour l'utilisation du ponton dans le cadre de ce monopole qui affiche sa "commercialité" est demeurée inchangée aux alentours de 3500,00 € annuels (trois mille cinq cent euros par an). Alors que la Congrégation réalise plus de **4 millions d'€ de CA**, elle bénéficierait ne serait-ce que pour 2014, de subventions publiques pour la restauration de ses bâtiments (pour un exemple à plus de 500 000 €, cf. annexe 29).

Concomitamment, afin d'élargir au maximum son champ de prospection et ainsi d'augmenter le flux de visiteurs, la CCIC crée un service commercial. Celui-ci multiplie les initiatives commerciales : sept sites internet recensés, fréquentes parutions dans la presse française et étrangère, des (*quasi*) publi-rédactionnels" à titre gratuit, des promotions tarifaires répétées sur flyers mais aussi sur "Groupon.fr", des pages Facebook constamment actualisées, des abonnements, etc.... Par le biais de commerciaux, des démarches pro-actives de clientèle professionnelle (agences réceptives et événementielles) sont effectuées dans le but de suggérer au départ de tout port (et non plus seulement de Cannes) des packages incluant le transport en exclusivité et le restaurant tout en précisant que ces prestations demeurent sous leur position monopolistique.

Quant aux flux de visiteurs, pierre angulaire de ce système de protection et monopole, il aura officiellement atteint en 2013 un nombre supérieur à 93 000 sans compter les accostages privés et les multiples annexes et semi-rigides des bateaux de plaisance au mouillage débarquant les clients venant déjeuner au restaurant "La Tonnelle". Or ce flux est, comme nous le verrons, sans commune mesure avec les déclarations initiales de la Congrégation sur la nécessité de le limiter à 60 000 visiteurs. En outre son potentiel d'augmentation est réel grâce au troisième navire homologué pour 181 passagers.

S'il est toujours interdit aux autres compagnies d'accoster à Saint Honorat, la Congrégation, association loi 1901, poursuit une politique d'investissements (dont *a priori* une partie serait issue de dons faits à l'association) et positionne désormais ses entreprises sur de nouvelles parts de marché et tous secteurs à caractère lucratif, franchement très éloignés de sa vocation originelle: organisation de repas gastronomiques, team building, conférences, soirées privées, concerts, comités d'entreprises, location de navire, transferts en exclusivité (au départ ou à destination de tout port et plus uniquement Cannes), feux d'artifices avec repas... à grand renfort de publicités (cf. plusieurs fois sur « Groupon.fr » ou annexes 28 pour les plus récentes). Toutefois ces nouveaux secteurs à caractère lucratif sont fortement concurrentiels et s'éloignent radicalement de l'objet ou de la vocation d'une association monastique.

L'émergence de cette nouvelle concurrence comme la montée en puissance économique et commerciale de l'association ont été favorisées, à la base, par le monopole accordé de bonne foi par l'Etat dans la mesure où la CCIC s'engageait :

- à limiter le flux des visiteurs sur l'île avec une seule billetterie "outil à prix coûtant",
- à ne pas avoir de vocation commerciale
- à ne pas concurrencer les autres compagnies....ce qui n'est plus le cas.

Les transporteurs maritimes locaux ne parviennent pas à faire valoir leurs arguments concernant ces pratiques qu'ils estiment anticoncurrentielles. Face à une Congrégation Cistercienne, le raccourci consistant à considérer l'entreprise privée, "envahisseuse et envahissante", est établi de manière systématique ce qui, outre l'interdiction d'accoster à Saint Honorat, préjudicie à la réputation et aux affaires de ces compagnies.

La Cour de cassation dans son arrêt du 5 février 2014, se prononce une nouvelle fois en faveur de la Congrégation mais en raison de son fonctionnement spécifique elle n'a pu juger que le droit et non les faits. Toutefois, la Cour a bien indiqué qu'elle s'était reposée sur l'appréciation souveraine de la Cour d'appel tout en lui reprochant de s'être abstenue de rechercher **si la Congrégation "justifiait encore" d'un intérêt sérieux et légitime de poursuivre son activité de transport dans un cadre monopolistique** alors qu'il est malgré tout constaté par ailleurs une "augmentation considérable du nombre de touristes reçus par elle, l'accroissement de ses propres activités commerciales ainsi que celui de ses chiffres d'affaires" (cf. annexe 26).

Dans ce contexte, nous avons été chargé de réaliser une étude à caractère prospectif et rétrospectif. Elle reprend les décisions de justice, les témoignages, les documents publics fournis mais également les articles de presse parus depuis les 15 dernières années. Les textes les plus significatifs seront ajoutés directement au mémoire ou à ses annexes (avec les références).

Ainsi, les autres compagnies maritimes ont tenu à mettre en évidence la réalité des activités de la Congrégation qui ne sont clairement plus conformes aux décisions de justice et aux engagements que ses représentants ont pu prendre de limiter le flux des passagers et de ne pas développer d'activités commerciales.

L'objectif final de cette étude, en réponse à la décision de la Cour de cassation de février 2014, sera d'apporter un ensemble d'éléments historiques et factuels permettant de juger si l'intérêt sérieux et légitime constitué par la vocation monastique et la protection de l'île justifie, encore de nos jours, la position monopolistique de la Congrégation et si cette dernière n'abuserait pas de son droit de propriété.

Julien Belda
Belda Consultant



SOMMAIRE

Introduction	p.1
PARTIE I - La question de la propriété de l'île, du domaine public maritime et des voies ouvertes à la circulation du public	
I.1) le domaine public maritime	p.5
I.2) Parcelle de domaine public (non maritime) quasi-oubliée	p.7
I.3) la servitude de passage le long du littoral non reconnue	p.11
Conclusion intermédiaire	p.16
PARTIE II	
La situation initiale et l'évolution du comportement de la Congrégation : de la vocation monastique à la vocation commerciale de l'île, comportements et déclarations en contradiction avec les actes	p.18
Principe de libre concurrence et exception monacale	p.18
II. Partie A. Les arguments initiaux de la Congrégation développés devant les juridictions et les journaux en vue d'interdire l'accostage des autres compagnies	p.22
II.A.1 La limitation du nombre de visiteurs imposés : arguments initiaux et accroissement	p.22
II.A2 Le moyen technique initial pour assurer la régulation du flux : de la billetterie « outil à prix coûtant », à la compagnie maritime gérée par la Congrégation, à la création d'une 2ème compagnie, à l'achat d'un second puis d'un troisième navire	p.31
II.A3 Le moyen juridique de préserver l'île : le monopole d'accostage et son évolution : De l'interdiction initiale de débarquer des touristes sur l'île à l'interdiction d'en récupérer	p.35
II. PARTIE B Des activités et politiques commerciales pratiquées par la Congrégation sur l'île	
1) Les déclarations sur la non exploitation commerciale de l'île à l'épreuve de la réalité	p.42
- Une exploitation commerciale et un droit d'accès	
- Sociétés, chiffres d'affaires et capital social des entreprises gérées par la Congrégation	
p.43	
2) Evolution de la politique commerciale générale et illustrations	p.44
- Politique commerciale des news letters et plaquettes publicitaires en plusieurs langues	
- Affichages publicitaires sur panneaux électroniques	
- Le Restaurant « La Tonnelle » : un exemple de l'évolution de l'activité commerciale de l'île; du restaurant, au snack self-service, au restaurant gastronomique	p.49
- Création d'une holding financière en 2013 : Capital social de départ 786 852 €	p.52
- L'expansion de l'offre commerciale de la Congrégation se poursuit en 2014 :	
- Un troisième navire en baie de Cannes	p.54
Appendice – La redevance d'utilisation de l'embarcadère dans le cadre d'un monopole	
Un montant de redevance payé à l'État inadapté à l'utilisation et à l'exploitation	p.57
Conclusions et propositions	
p.63	
Table des Annexes et annexes	p.74

TABLE DES ANNEXES

- 1- Diren St Honorat – n'indique pas l'implication de la Commission départementale des sites pour Saint Honorat
- 2- Diren St Marguerite – indique l'implication de la Commission départementale des sites pour Sainte Marguerite
- 3- Presse : Nice Matin signé Th. R - Interview du Père Gaudrat « Saint Honorat n'est pas Marineland... »
- 4- Presse : Nice Matin "Desserte d l'île St Honorat: Le tribunal administratif coule le monopole" 19.04.2003 – 75000 passagers - Commentaires de Thierry ARNAL
- 5- Presse : Libération "Vade retro capitaine himpi" R. Lecadre 05.06.2001
- 6- Plaquette commerciale de la Congrégation 2012 – baignade – contribution écologique – restaurant
- 7- Document de l'Etat sur le "sentier du littoral"
- 8- Conseil de la concurrence 27.09.2005 - Déclarations de la Congrégation devant le Rapporteur – Document et engagements importants : 60 000 visiteurs et volonté affirmée de ne pas exploiter l'île commercialement**
- 9- Courrier DDGCREF 03.06.1999 sur la pertinence du marché en 1999
- 10- Presse : "Cannes: du flottement dans la baie" 1999 – Volonté de réguler la fréquentation afin que la vie monastique et l'environnement soient protégés
- 11- Presse : Nice Matin "Mer calmée" J.P. Déclaration du Père Gaudrat de l'absence de volonté de concurrencer les autres compagnies
- 12- Presse : "Les moines se rebiffent" J-M Verne 04.09.1999 – Etablissement du seuil d'intolérance des 100 000 passagers
- 13- Statut de l'association (A) – délibération sur 80 000 visiteurs à ne pas dépasser pour la protection du site (B) – Appel aux dons et 25 000 signatures reçues dans le cadre d'une "Pétition nationale" (C)**
- 14- Presse : Nice Matin "Les moines de Lerins: seuls maîtres à bord" Pierre Valet, 2005 - Commentaires de Thierry ARNAL
- 15- Presse : Nice Matin "Saint Honorat : un afflux touristique redouté" – 25.04.2003 – 75000 passagers étaient encore problématique en 2003
- 16- Presse : L'Expansion "Cannes: dans le secret des puissants" 07/08 2013
- 17- Presse : "Les moines étoffent la desserte de St. Honorat" 20.06.2012 – un 2ème navire arrive et l'objectif est désormais 110 000 passagers**
- 18- Plaquettes commerciales
- 19- Plaquette commerciale du 3ème navire, le saint Maxime, navire restaurant-barge, homologué pour diverses prestations et 181 places**
- 20- Presse : Nice Matin "St. Honorat à l'abri du monde" E. Pouquet 12.07.2003
- 21- Presse : Nice Matin "St. Honorat: La Tonnelle contraint à la fermeture" 31.10.2009
- 22- Presse : Nice Matin "La Tonnelle: le paradis gourmand de St. Honorat" 01.09.2012
- 23- Document officiel : Association reconnue utilité publique
- 24- Extrait de document public : le montant de la redevance payée par la Congrégation en 2005 à l'Etat pour le monopole d'accostage sur le domaine public : 3135€ par an**
- 25- Presse : "Île : la guerre des pontons" Joel Bernard" 23.06.1992 – éléments d'appréciation de la redevance
- 26- Décision de la cour de Cassation de février 2014 – s'interroge de savoir si le monopole d'accostage est toujours légitime et sérieux.**
- 27- Article de Nice Matin – inauguration du "Sainte Maxime" en grande pompe**
- 28- Brochure publicitaire des prestations commerciales 2014**
- 29- Article Nice Matin parution internet, 13 juin 2014, fait état de subventions publiques de plus de 500 000 €

Introduction :

Voilà plus de 15 ans que la desserte par voie maritime de l'île Saint Honorat est l'objet d'un contentieux aux multiples rebondissements qui oppose les moines de la Congrégation Cistercienne de l'Immaculée Conception aux armateurs de transports de passagers locaux.

Les enjeux juridiques et économiques sont de taille puisqu'il s'agit pour les concurrents évincés de contester l'accès exclusif au bénéfice de la Congrégation ainsi que le contrôle monopolistique du trafic maritime à destination d'une île, administrativement située sur la commune de Cannes à moins de 20 minutes du port.

La Côte d'Azur en général dont Cannes, l'île Sainte Marguerite et l'île Saint Honorat en particulier, font partie des destinations phares, ont vu un accroissement majeur du nombre de visiteurs ces 20 dernières années puisque cette région dispose de sites, d'une industrie hôtelière et touristique de premier plan au niveau national et international. A l'origine, l'île Saint Honorat à 15 mn de Cannes, au même titre que Sainte Marguerite, était desservie par plusieurs compagnies maritimes. En revanche, à la différence de Sainte Marguerite proche de quelques encablures, l'île Saint Honorat est une « île privée » « à l'exception du domaine public maritime », objet d'un âpre contentieux (annexe 1 et 2 - document de la Direction Régionale de l'Environnement Saint Honorat et Sainte Marguerite).

Pendant une dizaine d'année, les compagnies maritimes ont pu accéder à l'île grâce à plusieurs pontons mis à leur disposition.

La Congrégation avec les services de l'Etat a souhaité mettre en place une stratégie afin de réguler le trafic et permettre aux moines de ne pas subir un flux touristique trop important celui-ci étant considéré comme incompatible avec le caractère privé, spirituel et la protection de l'environnement de l'île Saint Honorat.

La Congrégation a convaincu les services de l'Etat puis les juridictions sur le fait que l'exclusivité de l'accostage par une compagnie gérée par les moines restait l'unique possibilité à la fois technique et juridique permettant de réguler le flux de passagers en vue de protéger le caractère spirituel et sacré de l'île (Cf. - annexe 3 – Interview du Père Abbé Gaudrat) .

Sous l'égide de la Préfecture des Alpes Maritimes, l'ensemble des débarcadères et pontons permettant l'accès à l'île a été concédé à titre exclusif à la Congrégation. Ensuite, celle-ci a créé une billetterie puis une compagnie maritime nommée « Planaria » dans laquelle elle demeure l'unique actionnaire. La mise en place de ce système, à l'origine conçu pour contrôler le flux des passagers, a donc permis d'octroyer le monopole, l'exclusivité de la desserte à la Congrégation et d'écarter ou même interdire expressément toute concurrence sur cette destination.

Souvent diabolisés, les armateurs quant à eux, tout en étant conscients de la nécessité de réguler le trafic afin de protéger l'île et de la pertinence du marché*, se positionnent en faveur d'un quota de visiteurs. Ces entrepreneurs estiment pour leur part que le seul monopole du transport au bénéfice de la Congrégation comme unique moyen accompagné d'une interdiction absolue d'accoster était :

- contraire à la liberté d'accès au domaine public maritime dont l'île est ceinturée et à la servitude de passage le long du littoral
- contraire à la liberté du commerce et de l'industrie
- en tout état de cause, disproportionné, contraire au droit de la concurrence et constitutif d'un abus de position dominante interdit par le droit national et européen

Après 15 ans de conflit, en l'état actuel du litige, l'avantage est donné à l'Abbaye, puisque son concurrent direct "Trans Côte d'Azur" se voit interdit de débarquer le moindre passager sur le ponton d'accostage, dépendance du domaine public maritime, sous peine d'amende de 20 000 €. Toutefois, ces décisions confirmées par le Conseil d'Etat puis, en février 2014, par la Cour de cassation ne semblent finalement être qu'une étape supplémentaire puisque la nouveauté de certains faits va forcément relancer le débat juridique ou administratif ce qui est l'objet de cette étude.

Si à l'origine du contentieux, la Congrégation se prévalait d'une activité monastique exclusive d'activités commerciales pour justifier la nécessité et la régularité du monopole, les décisions de justice seraient-elles ou seront-t-elles strictement identiques au regard des activités pratiquées en 2014 ?

Le problème étant complexe, il fait appel à plusieurs branches du droit. Ainsi, des décisions des juridictions de plusieurs ordres (tribunaux administratifs, judiciaires, Conseil de la concurrence...) ont été rendues, des appels ont été interjetés, des pourvois ont été rejetés, des décisions cassées et annulées en tout ou partie... Même si, donnant parfois raison aux transporteurs côtiers et plus souvent à la Congrégation, chemin faisant, certaines de ces décisions ont apporté des éclaircissements sur une partie de ce contentieux à multiples facettes.

Depuis le début de ce contentieux, les différents tribunaux ont entendu la plaidoirie de la Congrégation consistant à dire que :

- l'île Saint Honorat est une propriété privée (rivage compris) et un site classé ;
- l'activité exercée est monastique et que pour toutes ces raisons, elle doit être protégée ;

Au regard de ce contexte particulier, la Congrégation se devait de disposer de certaines exceptions ou privilèges dérogatoires du droit commun (droit national ou droit européen) qui normalement :

- permettent l'accès au plus grand nombre à la fois au domaine public maritime, à la servitude de passage le long du littoral pour ce qui est de restreindre la propriété privée de la Congrégation
- interdisent l'abus de position dominante et la position de monopole dans un contexte concurrentiel.

*Annexe 4 : Nice Matin "Desserte de l'île St Honorat: Le tribunal administratif coule le monopole", 19.04.2003. Alors qu'en première instance le Tribunal administratif donnait raison en 2003 à "Trans Côte d'Azur" pour une libre concurrence et l'accès à tous au domaine public maritime de l'île Saint Honorat son Directeur, Thierry ARNAL, s'exprimait dans la presse **"C'est une situation navrante et absurde"** "jamais nous n'aurions dû en arriver là". Il précisait qu'il se refusait à mettre en place des navettes et à débarquer à la sauvage. "Mon souhait,... c'est d'organiser, au plus vite, une réunion de concertation avec la mairie de Canne, l'abbaye, les Affaires maritimes et les autres compagnies de transport afin de trouver un accord sur la régulation du trafic. **Je partage l'avis des moines : Saint Honorat ne peut pas supporter des milliers touristes à la fois**" (cf. Commentaire réitérés dans la presse ex. annexe 14)

Si au début de l'établissement du monopole d'accostage le flux de passagers a diminué, une véritable politique commerciale a été par la suite engagée par la Congrégation au travers de différentes sociétés. Ainsi les armateurs interdits d'accoster sur l'île ont également constaté que le flux des visiteurs, les activités commerciales et les chiffres d'affaire de l'île ont tous connu un accroissement considérable. Désormais ce sont ces mêmes armateurs qui se trouvent en danger par l'arrivée d'un nouveau navire (le 3ème navire au total) que la Congrégation veut positionner sur leurs parts de marchés (concerts, location, prestations exclusives, restauration, croisières, feux d'artifice...).

Les créations de nouvelles entreprises, l'achat et la construction de navires, les nouveaux positionnements commerciaux ainsi que les démarches commerciales de la Congrégation ne justifient plus, pour les transporteurs locaux, l'absence de concurrence ni même les tolérances et privilèges accordés jusqu'à aujourd'hui à une association monastique.

Depuis toutes ces années, les armateurs ont ainsi multiplié les sources de griefs à l'encontre de la Congrégation tels que :

- le monopole d'exploitation et l'abus de position dominante constitué par l'attribution à titre exclusif du ponton d'accostage appartenant au domaine "public" maritime ;
- le non-respect de maintenir le flux à 60 000 visiteurs par an conformément à la décision de justice rendu par le Conseil de la concurrence pour aujourd'hui arriver à 93 000 voire 105 000-110 000 ;
- alors que la venue sur l'île Saint Honorat doit être limitée, les emplacements de billetteries sont parfaitement indiqués et situés dans un endroit privilégié sur le port ;
- l'interdiction illégitime faites à certaines compagnies de prendre des passagers depuis l'île sur un ponton appartenant au domaine "public" maritime pour les emmener ailleurs alors qu'il s'agit de retirer des visiteurs et non pas d'en emmener (abus de position dominante ?) ;
- la redevance d'occupation et d'utilisation du domaine public très anormalement basse (embarcadère, unique infrastructure pour se rendre sur l'île) alors que la Congrégation gère plusieurs millions d'euros ;
- l'absence de reconnaissance de domaine public maritime et absence de délimitation favorisant dans les faits son appropriation et sa mercantilisation par la Congrégation ; la baignade étant proposée dans les plaquettes commerciales ;
- l'absence de reconnaissance par les services de l'Etat puis les juridictions de la servitude de passage le long du littoral supposée permettre le cheminement du grand public gratuitement le long du littoral que ce soit sur une île ou non ;
- l'absence de prise en considération de la parcelle de domaine public, le chemin qui mène au monastère donné en concession par la Préfecture ;
- l'absence de reconnaissance de la servitude de droit civil pour rejoindre cette même parcelle de domaine public matérialisée par le chemin qui mène au monastère fortifié constamment "oublié" alors que l'accès du public doit y être maintenu conformément à ce qui est inscrit sur l'autorisation ;
- l'absence de mise en concurrence des autorisations d'occupation temporaire pour les navires et pour les billetteries sur le port de Cannes alors que toutes les compagnies maritimes y ont été soumises;
- absence de réparation et de sanction pour construction illégale sur le domaine public maritime (clôtures, escaliers et petit embarcadère pour mener au restaurant construit sans autorisation) alors que l'Etat a l'obligation d'y veiller et que les juges en ont reconnu l'illégalité ;
- absence a priori de consultation de la Commission départementale des sites (CDS) alors que le site est classé ;
- absence a priori de classement du site en ERP (Etablissement recevant du public) alors que le site reçoit aux alentours de 100 000 visiteurs par an et le cas échéant absence de sanction du fait de l'absence de classement ;
- absence a priori d'autorisation et de sanction pour affichage publicitaire sur site classé ;

Après 15 ans, de bagarre juridique, nous vous proposons de faire un point récapitulatif sur ce litige relatif au monopole de la desserte de l'île Saint Honorat au bénéfice exclusif de la Congrégation, des enjeux de domanialité publique maritime, servitudes et des voies potentiellement ouvertes à la circulation du public.

La Partie 1 sera consacrée à la question de la propriété de l'île, du domaine public maritime et des voies ouvertes à la circulation .

En outre, si l'île Saint Honorat dispose toujours d'une activité monastique, les actions à caractère commercial se sont multipliées depuis le début de ce contentieux, si bien que les armateurs se demandent si les décisions de justice prises hier sur la base des arguments de la Congrégation et des déclarations de leurs représentants seraient identiques aujourd'hui au regard de ce qui se pratique effectivement sur l'île où même si l'Etat, par le biais de la Préfecture, ne serait pas susceptible de reprendre la question en main.

Pour les armateurs, les déclarations de la Congrégation concernant l'absence de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale et de ne pas concurrencer les autres compagnies ou encore la nécessité évoquée de maîtriser le flux de visiteurs pour préserver le caractère monastique et sacré de Saint Honorat ainsi que son environnement a largement été mis à l'épreuve et amendé par les nouveaux appétits commerciaux.

La Partie 2 sera consacrée à l'analyse de la situation initiale et à son évolution jusqu'à nos jours : de la vocation monastique à l'expansion commerciale.

Il ne saura être trop souligné que l'objectif final de ce mémoire n'est en aucun cas de favoriser la venue de milliers de touristes supplémentaires sur cette île remarquable qu'est Saint Honorat mais de redonner la parole aux entreprises évincées et de comprendre leur point de vue selon lequel le maintien du monopole du transport en vue de garantir l'intégrité de l'environnement naturel et monastique n'est plus justifié. Ainsi, il s'agirait, à terme, soit de revenir à ce qu'était la situation initiale soit, de très raisonnablement permettre un accostage organisé et très limité de certains groupes et naturellement avec l'accord de l'Abbaye.

Ce dernier mode de gestion modernisé, repris dans nos conclusions, impliquerait de réformer l'actuelle position de monopole de la Congrégation ainsi que l'interdiction générale et absolue d'accoster aux autres compagnies maritimes.

PARTIE I

La question de la propriété de l'île, du domaine public maritime et des voies ouvertes à la circulation

En 2013, après 15 ans de combat juridique au travers des juridictions de tous les ordres, on ne peut pas dire que l'étendue exacte de la propriété, du domaine public maritime ceinturant l'île et des servitudes concernant l'île Saint Honorat pourtant classée au titre de la loi de 1930 soit parfaitement connue.

I.1) le domaine public maritime

Alors que la Congrégation se prévalait d'un titre de propriété sur la totalité de l'île, rivage compris depuis le Vème siècle, il aura fallu attendre une première décision du Tribunal Administratif dans un premier temps en 2003 puis notamment du Conseil d'Etat en 2009 pour en savoir un peu plus sur cette question.

Dans son premier "considérant" la cour suprême administrative, le Conseil d'Etat, a précisé : *" Considérant qu'il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que la Congrégation des Cisterciens de l'Immaculée Conception (CCIC) est propriétaire de l'île de Saint-Honorat (Alpes-Maritimes), où est construite l'abbaye de Lérins, à l'exception du domaine public maritime, lequel comporte notamment (ndlr: mais pas exclusivement) des ouvrages d'accostage ¹; "*

Toutefois, dans la continuité de sa décision la juridiction précise :

"Considérant, en deuxième lieu, qu'il ne ressort pas des pièces du dossier soumis aux juges du fond qu'en jugeant que l'île Saint-Honorat constituait entièrement une propriété privée, à l'exception du domaine public maritime et du point d'accostage litigieux, et en l'absence d'autres zones ou voies ouvertes à la circulation publique, la cour (d'appel) aurait dénaturé les pièces du dossier ; "

Ces décisions de justice concernant la propriété de l'île ont été motivées par des rapports d'expertise des plus grands spécialistes en matière d'histoire et de droit² lesquels précisaient que si l'île appartenait aux moines, la propriété avait été classée "bien national" lors la révolution française pour ensuite être achetée par une actrice en 1794 (annexe 5 – pour un résumé - journal Libération, 12/08/2002). Ainsi les tribunaux ont finalement daté le titre de propriété de la Congrégation, non pas au 5ème siècle, mais à la date de son rachat à l'actrice en question, en 1859.

La propriété s'étend donc finalement sur la totalité de l'île à l'exception du domaine public maritime, "inaliénable" et "imprescriptible" (ce qui signifie que l'on ne peut se l'approprier même avec le temps), celui-ci est composé des pontons d'accostages (en vertu d'une concession conclue avec l'Etat pour des ouvrages qui ont été progressivement détruits et réduits à un seul ponton), du petit port et du rivage (sans délimitation).

¹ Arrêt du Conseil d'Etat du 27 octobre 2009

² Gérard Giordanengo, Professeur à l'Ecole Nationale des Chartes

En revanche, si l'Etat a l'obligation expresse de protéger le domaine public maritime, il n'a pas l'obligation de le délimiter.

L'article L 2111-5 Code général de la propriété des personnes publiques dispose que "Les limites du rivage sont constatées par l'Etat en fonction des observations opérées sur les lieux à délimiter ou des informations **fournies par des procédés scientifiques**."

Le projet de délimitation du rivage est soumis à enquête publique (réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement).

L'acte administratif portant délimitation du rivage est publié et notifié aux riverains. Les revendications de propriété sur les portions de rivage ainsi délimitées se prescrivent par dix ans à dater de la publication. Le recours contentieux à l'encontre de l'acte de délimitation suspend ce délai.



A l'heure actuelle, il semblerait que seul le site internet de la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement) formalise ces décisions de justice de manière assez laconique puisque le site précise désormais que sur Saint Honorat, le domaine public maritime de l'Etat (qui a malgré tout l'inconvénient d'exister) "n'est pas classé", sans plus de précisions (cf. Site de la DIREN ou annexe 1 et 2).

Bien qu'il y ait une reconnaissance législative (devant la loi) puis judiciaire (devant le juge) de l'existence de ce domaine public maritime, l'Etat, seul reste compétent en la matière. Le domaine public existe, "il n'est pas classé" mais on en ignore ses limites respectives avec la propriété privée de la Congrégation dont les armateurs constatent que les clients, visiteurs sont invités (mais à titre payant) à la baignade sur les plaquettes commerciales (ex. Annexe 3, extrait de journal, annexe 6, brochure publicitaire complète de 2012).

Depuis 15 ans et depuis ces décisions de justice, les armateurs souhaitent que l'Etat rectifie sa position, parce qu'il est aussi supposé être le défenseur du domaine public maritime dont il a la charge dans l'intérêt général et que cette véritable obligation de protéger le domaine public est sans cesse rappelée par le Conseil d'Etat³ mais également par le Conseil constitutionnel⁴.

3 Conseil d'Etat 23 février 1979 "les amis du chemin de ronde"

4 Conseil Constitutionnel 21 juillet 1994 "Considérant d'autre part que les dispositions de l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 relatives au droit de propriété et à la protection qui lui est due ne concernent pas seulement la propriété privée des particuliers mais aussi, à un titre égal, la propriété de l'Etat et des autres personnes"

I.2) Parcelle de domaine public (non maritime) quasi-oubliée

Une autre particularité, pour ne pas dire une curiosité mal connue de l'île Saint Honorat concerne le chemin qui mène au monastère fortifié: celui-ci fait partie également du domaine public (cf. Carte ci-après).

Lorsque différentes parcelles de l'île ont été rachetées par la Congrégation à l'Etat, même si on ignore exactement pourquoi, ce chemin n'a jamais été cédé ni fait l'objet de déclassement pour être vendu. Ainsi celui-ci, même s'il est enclavé, est par la force des choses (et du droit) demeuré une parcelle du domaine public à l'usage du public.

Comment expliquer la présence de cette parcelle du domaine public dans l'île privée de Saint Honorat ? Qu'est-ce qui aurait poussé nos aïeux à vouloir, alors que d'autres parcelles de l'île étaient en vente, maintenir dans les biens publics ce fameux chemin menant au monastère ?

En tout état de cause, même un simple oubli n'enlèverait rien au statut juridique de cette parcelle de domaine public nécessairement inaliénable et imprescriptible.

Ainsi, en plus du simple oubli, diverses hypothèses sont envisageables.

Par exemple, lorsqu'un site est classé, des servitudes mais aussi des privilèges sont accordés à son propriétaire public ou privé. Ainsi, sous certaines conditions des charges sont déductibles ou des aides financières pour les travaux sont accordés.

Par ailleurs, en qui concerne précisément Saint Honorat, il faut noter que :

- l'Office National des Forêts (ONF) intervient pour l'entretien du domaine forestier,
- la gestion des déchets est effectué par la Municipalité (transit sur navire du camion de collecte sur un navire de charge et dont certains armateurs soupçonnent que ce travail public s'effectue en dehors du cadre des marchés publics)
- et un camion de pompier (SDIS) stationne plusieurs mois de l'année...

Ces services fournis à la Congrégation représentent des coûts qui sont répercutés sur les visiteurs ou in fine sur le contribuable. Peut-être y avait-il alors, en contre-partie de ces privilèges, le souhait de permettre au public d'accéder au site, à une partie du site ou du moins de s'en approcher, et ce à une époque où les moines ne géraient pas de compagnies maritimes ?

publiques..."

Si les temps ont changé et que la Congrégation, au travers de diverses sociétés, gèrent des affaires commerciales et interdisent désormais l'accès de l'île aux autres compagnies, il reste que la parcelle du domaine public (593m2) est toujours inaliénable et imprescriptible. Ce chemin a même fait, tardivement, l'objet d'une **concession** par la Préfecture à la Congrégation, le 17 avril 1986 renouvelée le 12 août 2005. Cette concession impose expressément à cette dernière d'assurer **"la continuité de la circulation du public"**.

Extrait article 1.3 alinea c) du cahier des charges de l'autorisation de 1986 (a été renouvelée depuis – document non fourni)

c) la continuité de la circulation du public en tout point de la concession et en tout temps, doit être réservée par le concessionnaire.;

Pour les armateurs la libre circulation du public est très relative car l'accès à l'usage du public demeure payant : soit par le biais de l'obligation d'utiliser les compagnies de la Congrégation ; soit en accostant par bateau privé moyennant une "taxe écologique" ou "contribution écologique", payée à la Congrégation également (5 € TTC avec TVA à taux réduit de 5.5%)/

La question se pose donc de savoir si, de cette manière, "la continuité de la circulation du public" exigée dans les termes de la convention est convenablement assurée ?

Cette parcelle de domaine public situé au sud de l'île est enclavée par la propriété de la Congrégation. Elle aurait pu éventuellement bénéficier d'une servitude de passage de droit civil*. En effet, toute personne qui voit sa propriété enclavée par d'autres fonds propriétaires se voit bénéficier d'une servitude de passage pour pouvoir y accéder.

Le bénéfice de cette servitude est supposé en premier lieu être revendiqué par le propriétaire, personne publique, de cette parcelle qui aurait pu ou pourrait, en faire la demande en vue de favoriser l'accès du public.

La question serait de savoir également qui est le propriétaire, personne publique, de cette parcelle délaissée ? L'Etat ou la Commune ?

D'un point de vue plus "juridico-technique", si le domaine public maritime naturel relève en principe d'une gestion par l'Etat par le biais des Préfectures, celui du simple domaine public, de type voirie, relève en théorie de la Commune...

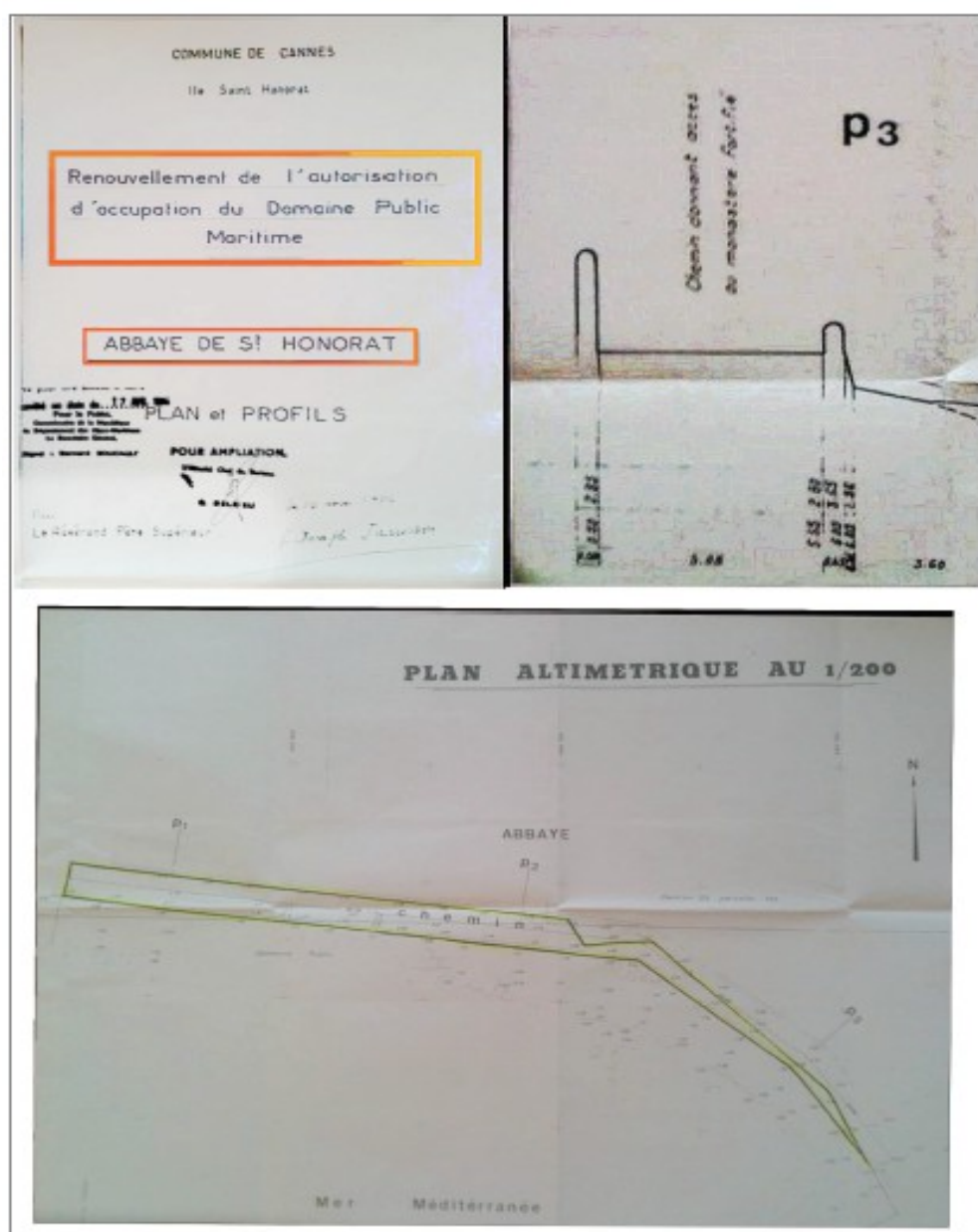
Le chemin en question se situant en dehors de la montée des eaux, des lais et relais n'est vraisemblablement pas du domaine public maritime. Si tel est le cas, cela signifierait qu'il reviendrait logiquement à la Commune et non pas l'Etat d'accorder ladite concession et que cette dernière aurait été délivrée par une autorité qui n'avait pas compétence.

Malgré les efforts et les conclusions des avocats des entreprises évincées sur le positionnement de cette parcelle, aucune des nombreuses décisions de justice n'en a jamais fait aucun commentaire : les armateurs s'interrogent de savoir s'il s'agit d'un oubli ou d'une question tabou ?

*Ainsi, l'article 682 du code civil prévoit que : "Le propriétaire (ndlr : même public, Etat, commune...) dont les fonds sont enclavés et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante, soit pour l'exploitation agricole, industrielle ou commerciale de sa propriété, soit pour la réalisation d'opérations de construction ou de lotissement, est fondé à réclamer sur les fonds de ses voisins un passage suffisant pour assurer la desserte complète de ses fonds, à charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner."

Ils estiment ainsi que la reconnaissance de la réalité de l'existence du chemin du monastère sous concession avec l'obligation d'assurer "**la continuité de la circulation du public**" ne permettrait plus de dire :

- " Considérant qu'il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que la Congrégation ... est propriétaire de l'île de Saint Honorat ... à l'exception du domaine public maritime, lequel comporte notamment des ouvrages d'accostage ; "
- "Considérant, en deuxième lieu, qu'il ne ressort pas des pièces du dossier soumis aux juges du fond qu'en jugeant que l'île Saint Honorat constituait entièrement une propriété privée, à l'exception du domaine public maritime et du point d'accostage litigieux, et **en l'absence d'autres zones ou voies ouvertes à la circulation publique**, la cour (d'appel) aurait dénaturé les pièces du dossier ; " (Conseil d'Etat, arrêt pré-cité)



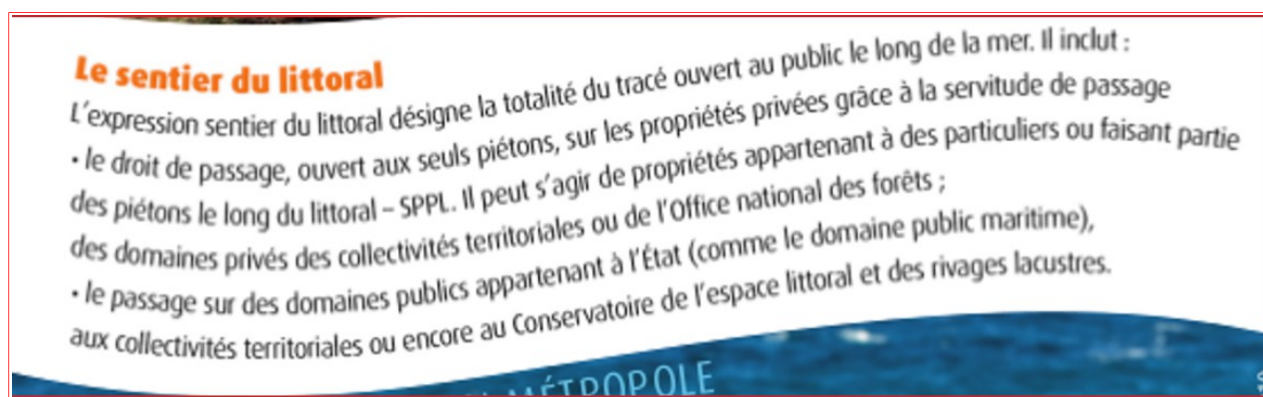
I.3) la servitude de passage le long du littoral non reconnue

Comme nous avons pu le voir, les armateurs ont donc cherché mais sans succès, à faire valoir la domanialité publique pour pouvoir accoster sur l'île Saint Honorat. Dans leur recherche de voies ouvertes à la circulation, ils ont souhaité souligner qu'en plus du domaine public maritime ceinturant l'île et de la servitude de droit civil menant à la parcelle de domaine public (le chemin du monastère), il existe une troisième voie potentiellement ouverte : la servitude de passage le long du littoral.

La servitude de passage le long du littoral (surnommée parfois chemin des Douaniers) trouve son fondement dans L'article L.160-6 du Code de l'Urbanisme*. Cet article crée un véritable "droit de passage" ou "servitude" des piétons sur les propriétés publiques et privées le long du littoral.

En principe, l'objet de cette servitude ne consiste pas uniquement dans le cheminement perpendiculaire de l'intérieur des terres vers la mer (bien que le public pourrait souhaiter pouvoir utiliser la servitude perpendiculairement pour traverser l'île du nord au sud également) mais aussi le long de la mer afin de "cheminer le plus possible le long de la mer"

(cf. annexe 7 - Document de l'Etat – reproduit en partie ci-après).

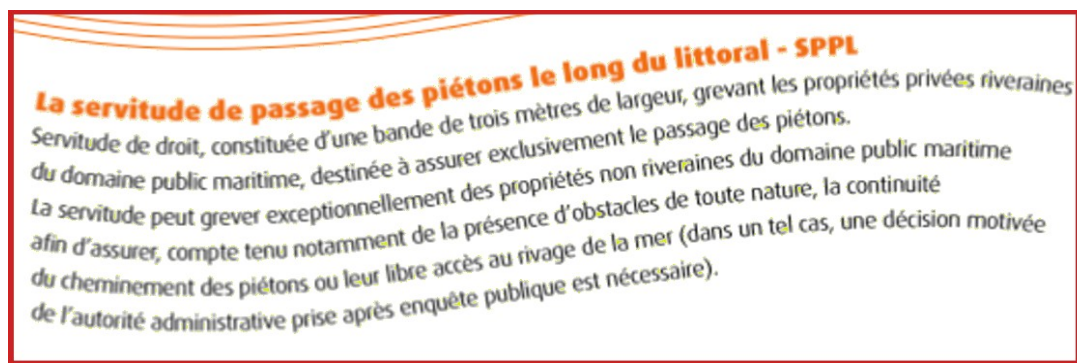


*Article L160-6 : "Les propriétés privées riveraines du domaine public maritime sont grevées sur une bande de trois mètres de largeur d'une servitude destinée à assurer exclusivement le passage des piétons.

L'autorité administrative peut, par décision motivée prise après avis du ou des conseils municipaux intéressés et au vu du résultat d'une enquête publique effectuée comme en matière d'expropriation :

- Modifier le tracé ou les caractéristiques de la servitude, afin, d'une part, d'assurer, compte tenu notamment de la présence d'obstacles de toute nature, la continuité du cheminement des piétons ou leur libre accès au rivage de la mer, d'autre part, de tenir compte des chemins ou règles locales préexistants ; le tracé modifié peut grever exceptionnellement des propriétés non riveraines du domaine public maritime ;
- A titre exceptionnel, la suspendre.

Sauf dans le cas où l'institution de la servitude est le seul moyen d'assurer la continuité du cheminement des piétons ou leur libre accès au rivage de la mer, la servitude instituée aux alinéas 1 et 2 ci-dessus ne peut grever les terrains situés à moins de quinze mètres des bâtiments à usage d'habitation édifiés avant le 1er janvier 1976, ni grever des terrains attenants à des maisons d'habitation et clos de murs au 1er janvier 1976.



Pour les Cours d'appel, l'interprétation du texte pour Saint Honorat a été la suivante, identique à la position tenue par les avocats de la Congrégation :

Qu'il apparait toutefois que ces dispositions ont pour vocation de permettre le cheminement des piétons ou leur libre accès aux plages lorsqu'ils viennent de propriétés riveraines ou de chemins publics ou ouverts au public ; qu'en l'espèce, les touristes sont amenés par la voie maritime et ne peuvent se prévaloir de ce droit de cheminement, alors même que le principe de continuité du territoire a été dénié entre la partie continentale du territoire français et l'île par les décisions administratives sus-citées, et notamment par l'arrêt de la cour administrative de Marseille ;

Quant au Conseil d'Etat, la cour suprême administrative, son arrêt du 27 octobre 2009 n'aborde la question et se borne à suivre la Cour d'appel.

L'utilisation de la servitude de manière perpendiculaire afin de permettre au public la traversée de l'île du littoral nord au littoral sud ou pour accéder à la parcelle de domaine public qui mène au monastère n'a pas été évoquée.

Les représentants de la Congrégation dans leur déposition auprès de Anne Seulin, Rapporteuse au Conseil de la concurrence (cf. document en annexe n°8) puis devant les autres juridictions, ont soutenu que : "il n'y a pas de plage, il n'est pas possible de cheminer autour de l'île, il n'y a pas de chemin des douaniers".

De même, leur argumentation devant la Cour de cassation consiste à dire : que les gens venant de la mer, n'auraient aucun besoin (et donc pas de droit) de cheminer le long du littoral ; qu'il convient de considérer que les îles telles que Saint Honorat ne font pas vraiment partie du littoral et que le public ne peut avoir le droit au cheminement continu même si, la loi en tant que telle, ne fait pas de distinction ou exception de ce genre. Ainsi pour la Cour de cassation, la Cour d'appel a ajouté une condition au droit du cheminement des piétons et violé le code de l'urbanisme.

La seule exception normalement prévue dans le cadre cette loi (article 160-6 code de l'urbanisme) demeure dans le b) reproduit ci-dessous.

"b) A titre exceptionnel, la suspendre.

Sauf dans le cas où l'institution de la servitude est le seul moyen d'assurer la continuité du cheminement des piétons ou leur libre accès au rivage de la mer, la servitude instituée aux alinéas 1 et 2 ci-dessus ne peut grever les terrains situés à moins de quinze mètres **des bâtiments à usage d'habitation** édifiés avant le 1er janvier 1976, ni grever des terrains attenants à des maisons d'habitation et clos de murs au 1er janvier 1976."

ABBAYE NOTRE-DAME DE LERINS
 ILE DE SAINT-HONORAT
 CONGREGATION DES CISTERCIENS DE L'IMMACULEE CONCEPTION
 BP 157 06 406 CANNES CEDEX

11/11/2003



AMENAGEMENT DU CHEMINEMENT PIETONNIER
 ACCESSIBLE AUX HANDICAPES
 CLOTURE ET PORTAIL AU DROIT DU QUAI
 VUE PERSPECTIVE

CH.J. Architecte D.E.S.A.
 06300 NICE



Ci-dessus: un document joint par l'Abbaye pour une demande de travaux

Dans cette demande d'autorisation réalisée le chemin piétonnier est inscrit dans les document de l'architecte.

Etant donné que cette servitude de plein droit s'applique à tous, et même aux propriétés de l'Etat, les compagnies maritimes n'ayant pas le droit d'accoster s'interrogent sur la légitimité de cette absence de reconnaissance sur l'île Saint Honorat. La servitude de passage aurait pu permettre à ces compagnies et à leurs passagers d'exercer ce droit de passage à titre gratuit, sans payer la "contribution écologique" ou "taxe écologique" réclamée par la Congrégation (5 € TTC avec application de la TVA à taux réduit de 5,5%).

A leur sens, dans l'esprit de la loi, cette servitude est supposée être instituée sur les propriétés riveraines du domaine public maritime, sur une largeur de 3 mètres le long desdites propriétés ou perpendiculairement et normalement :

- peu importe que la propriété soit publique ou privée ;
- peu importe qu'il y ait eu ou non un acte de délimitation même si celui-ci est souhaitable ;
- peu importe que la propriété se situe sur le continent ou bien sur une île (Iles d'Hyères, Corse, Saint Honorat ou Département d'Outre Mer sont également grévées de cette servitude...) ;
- peu importe en outre la date à laquelle la dite propriété a été acquise (avant ou après la Révolution...).

L'argument de la vocation spirituelle ayant son importance dans ce dossier, les armateurs ne croient pas qu'il soit illégitime de considérer que l'"esprit de la loi" est de ne pas permettre l'appropriation absolue du littoral où qu'il se trouve mais d'en autoriser dans l'intérêt général, la promenade à tous et de manière gratuite. Ainsi, ils souhaitent souligner le fait que la "loi littoral" s'applique à tous les littoraux, même sur les îles (Corse, Iles Hyères, les Embiez...).

Il est à noter également que le site de l'Abbaye ou les plaquettes commerciales invitent volontiers le visiteur à la baignade ou à la randonnée. De même que le site du Conseil Général des Alpes Maritimes et ce, sur un chemin de ronde long de 3 km qui aurait pu ou pourrait matérialiser la servitude de passage.



Caractéristiques	
	Cannes
	Altitude 0 m
	Longueur 3 km
	Montée +0 m
	Descente 0 m
	Durée 01h00
	Difficulté Facile
	Période conseillée Janvier à Décembre.

Source de l'image - Site du Conseil Général des Alpes Maritimes
Rubrique RandOxygène - Saint Honorat - visualiser l'image

Jusqu'à l'arrêt de la Cour de cassation, il a toujours été retenu l'argumentation de la Congrégation consistant à dire (Conseil de la concurrence) :

C'est une île rocheuse qui domine la mer de 1 mètre à 1 mètre 50. Il n'y a pas de plage, il n'est pas possible de cheminer autour de l'île, il n'y a pas de chemin des douaniers. C'est un
(Cf. annexe 8)

Aujourd'hui, ce chemin n'est accessible qu'à la condition d'utiliser les compagnies maritimes gérées par la Congrégation ou en cas d'accostage par navire de plaisance, contre le paiement d'une contribution écologique de 5 € TTC. D'abord nommée "taxe écologique" en 2011 donnant une connotation publique, à un prélèvement a priori privé, les armateurs s'interrogent de savoir si cette "contribution écologique" n'aurait pas tendance à aller à l'encontre de l'esprit de la loi littorale ?

Extrait du document
des Services de l'Etat en annexe 8
ou sur le lien
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plaket_SENTIERS_servitude.pdf

Le public peut emprunter le **sentier du littoral** pour accéder à la mer et se promener le long du rivage. En France métropolitaine, sur les 4 500 km de sentiers aménagés permettant la découverte des espaces littoraux, 1 700 km sont ouverts au titre de la servitude de passage des piétons le long du littoral. Cette servitude impose un droit de passage sur les propriétés privées côtières au profit des piétons. Depuis 2010, elle est également applicable aux départements d'outre-mer.

Après avoir validé l'existence de la servitude au regard de la loi, in fine, la Cour de cassation valide malgré tout la décision de la Cour d'appel au motif que "par une appréciation souveraine des éléments soumis à son examen, (que) l'intrusion sur la propriété de la congrégation des touristes débarqués en nombre sur l'île était inévitable eu égard à la configuration des lieux, la cour d'appel a pu en déduire, abstraction faite d'un motif erroné relatif à la servitude de cheminement, que la congrégation était fondée à s'opposer au débarquement de passagers par la société ; "

Pour la Cour de cassation la servitude existe bien mais le trop grand nombre de personnes susceptibles de l'emprunter risquerait de compromettre la propriété de la Congrégation (ce qui pourrait relancer le débat sur la mise en place de quotas ou sur l'usage et la qualité de la propriété privée recevant du public (cf. Infra. nos développements sur les établissements recevant du public).

Ici, il conviendra de constater :

- 1- il a depuis longtemps été souhaité la mise en place de quotas à partager pour débarquer sur l'île et il n'est pas question de débarquer des touristes en nombre sur la propriété de la Congrégation
- 2- que l'intrusion potentielle sur la propriété servante par les personnes qui utilisent la servitude du littoral ne fait également partie des conditions permettant de refuser le droit au cheminement prévues dans l'article 160-6 du code de l'urbanisme. Pour les transporteurs locaux, il aurait suffi en principe d'exercer la faculté de se cloturer. Ils considèrent par extension que le risque potentiel d'intrusion comme exception au cheminement le long du littoral remettrait gravement en cause ce droit s'il était accepté et généralisé en dehors de Saint Honorat car le problème se pose de manière quasi systématique sur toute les propriétés riveraines.

Conclusion Partie I

Au regard de cette analyse tout laisse penser qu'il y a bien la présence de :

- domaine public (l'existence du chemin menant au monastère fortifié est un fait démontré),
- domaine public maritime (le bord de mer, à délimiter)
- servitudes de droit civil pour rejoindre la parcelle de domaine public enclavée
- servitudes de cheminement le long du littoral

Les armateurs regrettent que le Conseil d'Etat ait suivi un peu trop aveuglément la Cour d'appel (qui elle même avait suivi le Conseil de la concurrence qui lui même s'était fondé sur les dires de la Congrégation...) en jugeant que :

*"il ne ressort pas des pièces du dossier"... "qu'en jugeant que l'île Saint Honorat constituait entièrement une propriété privée, à l'exception du domaine public maritime et du point d'accostage litigieux, **et en l'absence d'autres zones ou voies ouvertes à la circulation publique**, la cour (ndlr. d'appel) aurait dénaturé les pièces du dossier ; "*

Pour la cour de cassation :

" Mais attendu, d'une part, qu'ayant retenu, par une appréciation souveraine des éléments soumis à son examen, que l'intrusion sur la propriété de la congrégation des touristes débarqués en nombre sur l'île était inévitable eu égard à la configuration des lieux, la cour d'appel a pu en déduire, abstraction faite d'un motif erroné relatif à la servitude de cheminement, que la congrégation était fondée à s'opposer au débarquement de passagers par la société ; "

Alors qu'il s'agit d'un site classé, objet d'un contentieux qui traîne depuis 15 ans et alors même que des textes, méthodes juridiques et scientifiques existent afin de délimiter le domaine public maritime ou de constater les servitudes de passage, les armateurs regrettent que les pouvoirs publics s'obstinent à ne pas vouloir tenir compte de l'existant à l'avantage des intérêts de la Congrégation mais au détriment des entreprises évincées et du public.

Pour les transporteurs, force est de constater que cette absence de délimitation ou de reconnaissance du domaine public et de servitude a des conséquences pratiques évidentes : l'appropriation de fait par la Congrégation des rivages et du domaine public dont l'accès par le grand public devient payant puisque celui-ci reste soumis à l'obligation d'utiliser les compagnies maritimes de la Congrégation, "Planaria" ou la "Compagnie Maritime Lérins Saint Honorat" ou encore de payer la "contribution écologique" ou "taxe écologique" donnant une connotation de prélèvement public à un prélèvement, a priori, privé.

Enfin, la politique de gestion des sites classés et l'établissement de servitudes aurait pu relever de la **Commission départementale des sites** (dite CDS).

Dans sa version en vigueur du 5 août 2005 au 17 novembre 2013, l'**article R341-16 du code de l'environnement disposait :**

*a) **De veiller sur les sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque du département et d'intervenir à cet effet toutes les fois que ceux-ci sont menacés ; ...***

*d) **D'émettre un avis sur les questions dont elle est saisie en vertu de dispositions législatives ou réglementaires, notamment en application du code de l'urbanisme ;*** (NDLR. La servitude de passage est inscrite dans le code de l'urbanisme)...

*b) **D'émettre un avis sur les questions relatives à la conservation de la faune et de la flore, des eaux, des sols, des gisements de minéraux et de fossiles et, en général, des milieux naturels qu'il convient de préserver ;***

Alors que le sort de l'île était au cœur du débat judiciaire, cette commission aurait pu se prononcer de manière pertinente à la fois sur la politique de gestion de l'île en tant que site classé, sur l'établissement des servitudes puis aujourd'hui sur l'accroissement des activités et publicités commerciales effectuées par la Congrégation.

Dans sa version actuelle, le rôle de la Commission départementale des sites est en grande partie identique, elle se doit toujours de concourir à la protection de la nature, à la préservation des paysages, des sites et du cadre de vie et de contribuer à une gestion équilibrée des ressources naturelles, et de l'espace dans un souci de développement durable (R341-25* et suivants du code de l'environnement). Si en ce qui concerne la servitude de passage son avis sera sollicité à titre facultatif, il est regrettable de se priver des capacités d'expertise et de la compétence de cette commission, prévue par la loi

Cette commission, qui doit se réunir une fois par an (Article R341-25) sous l'égide du Préfet a eu l'occasion de se prononcer assez clairement sur la gestion de l'île Sainte Marguerite (cf. annexe 2) située à moins de 800 mètres. En revanche, au regard des documents de la DIREN et de demandes d'accès aux documents administratif restés sans réponse, la commission semble ne jamais s'être prononcée sur les règles d'urbanisme, sur l'accroissement touristique et la gestion du site classé de l'île Saint Honorat par la Congrégation. (cf. annexe 1)

Les compagnies souhaitant ne serait-ce qu'avoir un accès très limité à l'île continuent de penser qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire. Ce point sera repris dans le cadre de nos conclusions en faveur d'une gestion équitable et raisonnée de la desserte de Saint Honorat en impliquant les services de l'Etat. En effet, la convocation de cette commission sous la responsabilité du Préfet comme un outil à la fois légal et pertinent permettra de traiter les questions soulevées dans ce chapitre mais aussi celles relatives à la compatibilité de l'évolution et du développement des activités et actions commerciales de ce site classé : activités commerciales qui feront l'objet de la prochaine partie.

*Article R341-16 "La commission départementale de la nature, des paysages et des sites concourt à la protection de la nature, à la préservation des paysages, des sites et du cadre de vie et contribue à une gestion équilibrée des ressources naturelles, et de l'espace dans un souci de développement durable. Elle est régie par les dispositions des articles 8 et 9 du décret n° 2006-665 du 7 juin 2006.

I.-Au titre de la protection de la nature, la commission est notamment chargée d'émettre un avis, dans les cas et selon les modalités prévus par les dispositions législatives ou réglementaires, sur les projets d'actes réglementaires et individuels portant sur les réserves naturelles, les sites Natura 2000, les biotopes, la faune et la flore, le patrimoine géologique et les établissements hébergeant des animaux d'espèces non domestiques autres que les espèces de gibier dont la chasse est autorisée.

Elle constitue une instance de concertation qui peut être consultée sur la constitution, la gestion et l'évaluation du réseau Natura 2000 dans le département.

II.-Au titre de la préservation des sites et des paysages, du cadre de vie et de la gestion équilibrée de l'espace, la commission exerce notamment, dans les cas et selon les modalités prévus par les dispositions législatives ou réglementaires, les attributions suivantes :

1° Elle prend l'initiative des inscriptions et des classements de site, émet un avis sur les projets relatifs à ces classements et inscriptions ainsi qu'aux travaux en site classé ;

2° Elle veille à l'évolution des paysages et peut être consultée sur les projets de travaux les affectant ;

3° Elle émet les avis prévus par le code de l'urbanisme ;

4° Elle se prononce sur les questions posées par la publicité, les enseignes et les pré-enseignes ;

5° Elle émet un avis sur les projets d'unités touristiques nouvelles.

III.-Au titre de la gestion équilibrée des ressources naturelles, la commission, dans les cas et selon les modalités prévus par les dispositions législatives ou réglementaires, élabore le schéma départemental des carrières et se prononce sur les projets de décisions relatifs aux carrières.

PARTIE 2

La situation initiale et l'évolution du comportement de la Congrégation : de la vocation monastique à l'expansion commerciale de l'île, comportements en contradiction avec les actes

Principe de libre concurrence et exception monacale

En 1988, alors que les pontons attenants à l'île Saint Honorat sont sur le domaine public maritime de l'État, le Préfet de l'époque avait suggéré de les confier en délégation à la ville de Cannes pour éviter une situation de monopole mais le dossier ne fut pas poussé plus en avant.

La compagnie «**Trans Côte d'Azur**» a assuré le service **Cannes-Saint Honorat** pendant trois ans de 1997 à 2000. Elle s'est ensuite retirée estimant que les conditions financières imposées par l'Abbaye ne lui permettait plus d'assurer l'équilibre recettes / dépenses. Dans ce contexte, la Congrégation a relancé un appel d'offres en imposant ses conditions pour sélectionner un nouveau partenaire, ce qui fut fait avec la société « Horizon ». Suite à diverses avaries moteurs auxquelles la société « Horizon » n'a pu faire face, la Congrégation a été en mesure de racheter le bateau « Horizon IV » à la société « Horizon » en 2009 pour le rebaptiser « Saint Honorat III ».

Au début du contentieux en 1999, la "Direction Départementale de la Concurrence de la Consommation et de la Répression des Fraudes " (DDCREF) s'était prononcée sur le compte de l'île Saint Honorat, en faveur d'un marché pertinent ouvert à la concurrence :

« dans la mesure où l'exploitation économique de l'île constitue un marché pertinent, l'entreprise qui possède ou gère ou utilise elle-même (NDLR. La Congrégation) une installation essentielle** (NDLR. le ponton), soit une infrastructure sans laquelle ses concurrents ne peuvent offrir de services à leurs clients et qui leur refuse l'accès de cette installation abuse de sa position dominante" et qu'il lui appartiendrait de faire « la démonstration que ses pratiques ont pour effet d'assurer un progrès économique dont le profit serait équitablement réparti. » (cf. Document reproduit en annexe 9).

Donc, la situation de la Congrégation détenant la concession exclusive de l'utilisation et de l'exploitation du ponton, infrastructure non seulement « essentielle » mais aussi « unique » pour accoster sur l'île, appartenant au domaine public maritime était bien au regard du droit de la concurrence (issu du droit européen) un monopole et dès lors en position dominante sur un marché pertinent qu'est la desserte de l'île Saint Honorat.

**« Les ressources essentielles désignent des installations ou des équipements indispensables pour assurer la liaison avec les clients et/ou permettre à des concurrents d'exercer leurs activités et qu'il serait impossible de reproduire par des moyens raisonnables. »

Arrêt de la Cour d'Appel de Paris (9 sept. 1997, BOCCRF, 7 oct. 1997, p. 691) – ou utilisé en droit communautaire pour l'accès aux installations du port de Gênes (CJCE Diego Cali, 1997). Une infrastructure essentielle donne à son opérateur une position dominante ce n'est que l'abus de cette situation qui est sanctionné, au même titre que l'abus de position dominante.

Pour qualifier les installations essentielles, la jurisprudence va généralement chercher à caractériser :

- l'aspect indispensable de l'accès aux installations (l'absence d'interchangeabilité), le coût prohibitif de leur reproduction et/ou le temps non raisonnable requis à cette fin qui fait qu'il n'existe pas d'alternatives viables pour les concurrents potentiels de l'entreprise, qui se trouveraient, de ce fait, exclus du marché.

Par la suite, même si notamment, le Conseil de la concurrence puis la Cour Administrative d'Appel de Paris avaient également relevé ce marché comme pertinent, ils en déduisaient toutefois que :
« la création de la compagnie de transport Planaria et sa desserte monopolistique de l'île répondaient à une nécessité objective, justifiée par la géographie particulière des lieux, le caractère privé de l'île et la nécessité d'assurer la maîtrise du flux des visiteurs, aucune autre solution permettant d'atteindre les mêmes objectifs mais présentant moins de restrictions de concurrence n'ayant pu être mise en évidence ».

L'exception issue du caractère monastique d'un marché a apparemment été une création de la juridiction puisqu'en théorie, la seule exception normalement tolérée résiderait dans « la démonstration que ses pratiques ont pour effet d'assurer un progrès économique et **dont le profit serait équitablement réparti.** »*

Article L420-4 Code du commerce

I.-Ne sont pas soumises aux dispositions des articles L. 420-1 et L. 420-2 les pratiques :

1° Qui résultent de l'application d'un texte législatif ou d'un texte réglementaire pris pour son application ;

2° Dont les auteurs peuvent justifier qu'elles ont pour effet d'assurer un progrès économique, y compris par la création ou le maintien d'emplois, et qu'elles réservent aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, sans donner aux entreprises intéressées la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause. Ces pratiques qui peuvent consister à organiser, pour les produits agricoles ou d'origine agricole, sous une même marque ou enseigne, les volumes et la qualité de production ainsi que la politique commerciale, y compris en convenant d'un prix de cession commun ne doivent imposer des restrictions à la concurrence, que dans la mesure où elles sont indispensables pour atteindre cet objectif de progrès.

II.-Certaines catégories d'accords ou certains accords, notamment lorsqu'ils ont pour objet d'améliorer la gestion des entreprises moyennes ou petites, peuvent être reconnus comme satisfaisant à ces conditions par décret pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence.

III.-Ne sont pas soumis aux dispositions de l'article L. 420-2-1 les accords ou pratiques concertées dont les auteurs peuvent justifier qu'ils sont fondés sur des motifs objectifs tirés de l'efficacité économique et qui réservent aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte.

De même la Cour d'appel de Paris (arrêt du 4 juillet 2006) suite au Conseil de la Concurrence considérait :

« qu'en ce qui concerne l'abus de position dominante alléguée, et même en admettant que l'appontement n°14 puisse être qualifié de structure essentielle, ce que le conseil n'a pas jugé utile de faire, il n'en demeure pas moins qu'il a suffisamment souligné que le refus opposé par la Congrégation aux autres compagnies maritimes était justifié par des nécessités objectives, étant encore observé que la société Trans Côte d'Azur ne démontre pas que la solution des quotas qu'elle préconise resterait économiquement avantageuse pour elle, **alors qu'il est constant que la société Planaria ne réalise aucun bénéfice particulier puisqu'elle facture le prix de la traversée à prix coûtant (10 euros)*** ».

* NB. En 2009, le prix en billetterie d'un AR facturé par Planaria était de 10 €. Aujourd'hui, il est de **15,50 €**, ce qui correspond à plus de 50 % d'augmentation. Sur internet, le prix est de 13 €. Pour 1 € supplémentaire, la faculté est donnée de ne pas faire la queue.

En droit communautaire, le droit de la concurrence a pour particularité d'être un droit concret, pragmatique, qui examine chaque marché au regard de son objectif final de lutte contre les distorsions entre acteurs économiques. Il connaît peu de frontières stables et de secteurs sanctuarisés si ce n'est les activités régaliennes (c'est-à-dire de l'Etat).

Il faut savoir que la Commission européenne ne reconnaît en principe comme activités exonérées du droit de la concurrence que les services d'intérêt général dont elle donne trois illustrations : les activités de police, de justice et les régimes légaux de sécurité sociale.

Pour illustration, l'avocat général Kokott, dans ses conclusions sur l'affaire Auroux (18 janvier 2007) a déclaré : « *Dans le droit de la concurrence, la notion d'«entreprise» comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement, étant considérée comme activité économique toute activité qui consiste à offrir des biens ou des services sur un marché donné.* »

Ainsi, la Cour de Justice Européenne dispose d'une approche beaucoup plus fonctionnelle et non organique. Elle s'intéresse à l'exercice d'une activité économique en dehors de toute référence « à la qualité de l'opérateur ou à la forme selon laquelle il intervient » (Etat, Etablissement, public, association, quel que soit le statut)

La Cour ne s'attache pas à la nature de l'entité pour la qualifier d'entreprise. Elle examine concrètement la nature des activités, en cherchant à savoir si elles présentent un caractère économique. A ce titre, constitue une « activité économique » toute activité qui consiste à :

- 1) offrir des biens et des services ;
- 2) sur un marché.

La nature de l'activité est considérée par la prise en compte de la manière dont elle est exercée (ce sera l'objet de nos chapitres suivants dans lesquels seront exposés les capitaux sociaux, chiffres d'affaires et politique commerciales de la Congrégation).

Les juridictions françaises ont jusqu'à ce jour estimé que la Congrégation n'avait pas abusé des droits exclusifs détenus pour l'utilisation du ponton d'accostage en interdisant aux autres compagnies maritimes de transport de passagers d'accoster sur l'unique débarcadère de l'île.

Pourquoi ?

Parce que la vie monacale a été, de manière exceptionnelle, considérée par le Conseil de la concurrence puis par les autres juridictions comme une « exception objective à la libre concurrence ».

Ainsi toutes les juridictions et les décisions qui ont suivi*, ont pris pour base la décision du Conseil de la concurrence qui lui-même s'était fondé sur les déclarations du Père Vladimir Gaudrat et du Frère Marie Pâques de **2005** (cf. annexe 8 – rapport complet et notamment la page 6, point 12) :

Il n'y a pas de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale avec l'instauration d'un droit d'accès et ce qui va avec, service et équipements de sécurité.

* Cour Administrative d'Appel de Marseille, 29 mai 2006, « la volonté de son propriétaire privé de limiter l'afflux touristique en vue d'y préserver les conditions de la vie monastique, (ne constitue pas) un abus de position dominante contraire aux règles de la concurrence issues de l'ordonnance du 1er décembre 1986, ainsi que l'a d'ailleurs reconnu le Conseil de la concurrence dans sa décision n°05-D-60 du 8 novembre 2005 ».

De cette déclaration devant le Conseil de la concurrence, il apparaît que la Congrégation souhaite :

- 1- Ne pas exploiter l'île de manière commerciale
- 2- Ne pas instituer de droit d'accès et ce qui va avec
et accessoirement ne pas mettre en place de service et d'équipement de sécurité

Toutefois force est de constater que depuis ces déclarations, **aujourd'hui il existe tout à la fois** :

1- un droit d'accès qui prend deux formes :

- Soit celle dite de la « contribution écologique » ou « taxe écologique » (5€ TTC)
- Soit celle résidant dans l'obligation d'utiliser Planaria, ou CMLSH, à l'exclusion de toute autre compagnie, que ce soit pour venir mais aussi par extension pour repartir vers tout autre destination (cf. chapitre A3 ci-après - les compagnies n'ont pas le même le droit d'accoster pour récupérer des groupes souhaitant se rendre à Saint Tropez par exemple).

2 – une exploitation commerciale que ce soit de l'île et d'activités annexes qui s'effectuent par le biais de compagnies maritimes, boutique, hôtellerie, restaurant, vente et dégustation de vins, location de salle de réunion ou même création d'une société prestataire de services dans le domaine du conseil en gestion d'entreprise, support de développement communication, commercial et marketing (cf. ci-après pour les détails – objet, chiffres d'affaires, capital social).

En revanche, les mesures spécifiques de protection et de monopole, et les décisions de justice qui les ont confirmées, ont été adoptées sur la base de témoignages et de déclarations des représentants de la Congrégation. Ces déclarations furent peut-être sincères à cette époque, elles sont désormais en contradiction avec le développement des activités commerciales et du flux de passagers.

En droit interne, c'est l'**Autorité de la concurrence** (anciennement **Conseil de la concurrence**), autorité administrative indépendante, qui est chargée de lutter contre les pratiques anticoncurrentielles et d'étudier le fonctionnement des marchés. Son but est d'assurer **le respect de l'ordre public économique**. Toutefois, comme nous l'avons évoqué, la décision de 2005 a été fondée sur des pratiques qui ont largement évolué ainsi que des déclarations sur la nécessité de réduire le flux de passagers et de ne pas exploiter l'île de manière commerciale.

Cela nous emmène à nous intéresser à :

– **la situation initiale et l'accroissement du nombre de visiteurs autorisés à venir sur l'île**
– **et à la mise en place des moyens techniques et juridiques (Partie A)**

– **la situation initiale et l'évolution des activités et politiques commerciales pratiquées par la Congrégation sur, et autour de l'île (Partie B)**

La question qui se pose au fond est de savoir si, au vu de ces éléments, l'autorité de la concurrence et les juridictions françaises prendraient des décisions identiques aujourd'hui ou si les juridictions européennes prendraient les mêmes décisions demain ?

II. Partie A - Les arguments initiaux de la Congrégation développés devant les juridictions et les journaux en vue d'interdire l'accostage des autres compagnies

L'autorisation d'exploiter une compagnie de transport maritime dans le cadre d'un monopole, exception unique au droit de la concurrence, a été à l'origine, motivée par la gêne occasionnée par le trop grand nombre de visiteurs qui se rendaient sur l'île et justifiée par la vocation monastique de l'île et son environnement particulier.

L'objectif premier de ce système était donc de parvenir à :

- une **limitation de l'accès et du nombre de passagers** par le biais d'une billetterie (paragraphe A.1)

Les moyens mis en place pour parvenir à cet objectif ont été :

- une billetterie tenue par une seule compagnie dite « outil à prix coûtant » gérée par la seule Congrégation (Paragraphe A.2)
- l'interdiction expresse d'accoster aux autres compagnies pour y déposer des visiteurs (Paragraphe A.3)

Nous verrons comment chacun de ces points a subi des évolutions qui aboutissent à la fois à mettre les comportements de la Congrégation en contradiction avec les propos tenus devant les tribunaux ainsi qu'à des conséquences exagérément et objectivement abusives.

II.A.1 Limitation du nombre de visiteurs : arguments initiaux et accroissement continu

Il est certain que vers le début des années 70-80 alors que le tourisme de masse et la mondialisation était en pleine expansion, la Congrégation a été confronté à un flux mal maîtrisé duquel elle a eu à souffrir.

À l'origine, ce tourisme nouveau était mal maîtrisé pour plusieurs raisons. Tout d'abord, certaines compagnies étaient sans scrupules et sans limite (depuis, elles ont connu la condamnation pénale et la fermeture) mais aussi parce que très certainement, la Congrégation elle-même n'était à l'époque pas aussi bien organisée et préparée à accueillir ce flux qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Dans la presse, il était alors possible de lire :

" nous ne souhaitons qu'une chose, rappelle Dom Vladimir Gaudrat, abbé mitré de Lérins : que le droit soit respecté. Notre but n'est pas d'empêcher les gens de venir dans l'île mais de réguler la fréquentation afin que la vie monastique mais aussi l'environnement de Saint Honorat soit préservé". (Abbé Dom Vladimir Gaudrat (cf- annexe 10 " Cannes : du flottement dans la baie")

Concernant le **seuil initial de tolérance du nombre de visiteurs**, beaucoup de choses ont été dites et écrites mais nous avancerons plusieurs éléments à prendre en considération afin d'**établir un chiffre clé**.

Tout d'abord lorsque la Congrégation a commencé à se plaindre de flux trop important de visiteurs, les chiffres avancés étaient de 200 000 passagers par an. Toutefois, ce chiffre comprenait également les passagers à destination de l'île Sainte Marguerite et était faussé.

En effet, les compagnies desservaient les deux îles en proposant des billets combinés d'où il suit que **ce chiffre de 200 000 ne concerne en aucune manière la seule destination de Saint Honorat.**

D'ailleurs c'est ce que précisait le père Gaudrat lui-même dans la presse :

« les chiffres de fréquentation de notre île ont été gonflés artificiellement pendant des années, les compagnies incitant les visiteurs à acheter un combiné pour les deux îles ».
(Dom Vladimir GAUDRAT (cf. Annexe 3- Nice Matin signé Th. R)

Le père Gaudrat admettait par ailleurs que l'« on n'a pas assez d'une journée pour visiter les deux ». En partant de ce constat, si une journée ne suffit pas, il en découle que le chiffre de 200 000 visiteurs devrait-être relativisé pour ne pas dire divisé (Cf. Annexe 11 - Nice Matin - Saint Honorat : mer calmée).

Ces arguments sur le flux réel des passagers seront confirmés par le Père Gaudrat qui admettra que des mesures ont dû être prises dès le cap des 100 000 visiteurs par an en 1999 :

*" Nous avons décidé de réguler la fréquentation de touristes. Nous avons **100 000 passagers** visiteurs par an. La Préfecture nous a conseillé de créer notre propre compagnie de navigation "*
(Annexe 12 - « Les moines se rebiffent » Interview de Vladimir Gaudrat du 4 septembre 1999).

>>> Le seuil des 100 000 passagers a donc été l'élément déclencheur des mesures de contrôle et de monopole en 1999.

Ainsi, par le biais de la Préfecture, a été imaginé un système consistant à donner en contrat de gestion à la Congrégation tous les débarcadères et appontements disponibles afin de lui permettre de gérer la billetterie avec Planaria et de gérer le flux de passagers.

Afin d'assister et appuyer la Congrégation dans cette protection de l'île au travers d'appels aux dons a été créée l'« Association de Protection de l'île Saint Honorat » dont les statuts ont été déposés en Préfecture le 29 septembre 2003.

Au sujet de cette association, il conviendra de constater que ces mêmes statuts et délibérations (Cf. Annexe 13) précisent que celle-ci est également composée de bienfaiteurs.

De même, l'association de protection de l'île se félicitait que la création en 1998 de Planaria, ait permis de réguler le flux à 60 000 passagers et s'engageait devant les membres du Conseil, pétitionnaires, membres bienfaiteurs/donateurs **à ne pas dépasser les 80 000 visiteurs au lieu de la menace des 200 000 visiteurs.**

La menace des 200 000 visiteurs dont nous savons désormais que ce chiffre est faux et qu'il a été démenti par le Père Gaudrat lui-même quatre ans auparavant (cf. encadré précédent Annexe 12, « Les moines se rebiffent » Interview de Vladimir Gaudrat du 4 septembre 1999) a malgré tout permis de sensibiliser dans le cadre d'une pétition nationale plus de **25 000 membres pétitionnaires ainsi que des donateurs (cf. annexe 13)**

Une seule compagnie de navigation assure aujourd'hui la desserte maritime entre Cannes et l'Ile Saint Honorat. Cette compagnie créée par les Moines assure des liaisons régulières et permet de maîtriser un flux touristique à 60.000 visiteurs par an au lieu de 200.000 auparavant. Cette île est la propriété de la communauté monastique. Par ailleurs, nul n'a jamais été empêché de s'y rendre. Chaque visiteur bénéficie maintenant d'un

Ensuite, les statuts et comptes rendus de l'association précisent :

d'une EURL (Planaria) dont la Congrégation est l'unique associée (1998). Ne voulant tirer aucun profit de cette exploitation, l'Abbaye a décidé d'affréter des bateaux auprès des compagnies amarrées au port de Cannes et d'assurer elle-même la tenue de la billetterie pour pouvoir contrôler la situation. Finalement, une seule des compagnies

(NDLR. Il s'agissait du navire « Horizon IV » appartenant à la société HORIZON. Il a été ensuite racheté par la Congrégation en 2009. Il est depuis géré sous le nom de « Saint Honorat III »).

Puis d'ajouter :

permis, à la fois d'assurer le transport dans de bonnes conditions et de maintenir la fréquentation de l'île à un niveau acceptable (80 000 personnes par an). La communauté a dû également à ses frais reconstruire complètement un débarcadère pour que celui-ci soit conforme aux normes de sécurité.

À noter qu'en plus des statuts, il était en outre demandé à des bienfaiteurs et pétitionnaires de soutenir activement et surtout financièrement l'association. À cette fin, **des dons étaient sollicités de 20 à 50 € (ou plus : une case vierge étant prévue pour les donateurs plus généreux)**, dans l'objectif de maintenir le plafond « acceptable » des 80 000 visiteurs par an, de protéger le caractère monastique de l'île et faire respecter ces impératifs de protection de l'île...

Tout d'abord, notre attention est attirée sur le fait qu'il apparaît un écart de 15 000 à 20 000 visiteurs par an entre la déclaration de la Congrégation devant le Conseil de la concurrence de ne pas dépasser les 65 000 visiteurs et les statuts de l'association de protection de l'île qui en prévoit 80'000.

En 2005, le mardi 27 septembre (Cf. Annexe 8), le Conseil de la Concurrence entendait le Père Abbé Dom Vladimir Gaudrat et le Frère Marie Pâques en compagnie de leurs avocats. Ceux-ci faisaient les déclarations suivantes en réponse aux questions du rapporteure Mme SEULIN (ci-dessous, copie exacte d'un extrait de la déclaration originale) :

A l'heure actuelle, quel intérêt peuvent avoir des compagnies privées à transporter des touristes sur l'île Saint Honorat si ceux-ci ne peuvent pas accéder à la partie privative de l'île qui appartient à la congrégation cistercienne ?

Il n'est, en pratique, pas possible de dissocier le transport du droit d'accès.

Le gérant de la société Planaria a refusé de traiter 1500 passagers en une demi-journée. La CCIC a très souvent des demandes des tours opérateurs avec lesquels elle refuse de contracter. Il n'y a pas de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale avec l'instauration d'un droit d'accès et ce qui va avec, service et équipements de sécurité.

A l'heure actuelle, il n'y a pas d'horaires sur les billets si bien que l'on ne peut pas contrôler les quotas.

L'île n'est pas organisée pour recevoir du public : il n'y a pas de service ni équipement de sécurité.

Il n'y a que 60 personnes par jour en hiver pour 6 aller/retour, ce qu'aucune compagnie privée ne peut assurer de manière rentable.

La CCIC a essayé de traiter avec les compagnies cannoises de desserte de l'île en leur proposant de faire un GIE. Les compagnies ont refusé : Estérel a dit que cela ne l'intéressait pas. Trans Côte d'Azur a refusé car elle ne pouvait pas gérer la billetterie. Finalement, Planaria a traité avec Horizon IV qui est la seule à avoir accepté.

Le seul moyen pour la CCIC et la société Planaria de contrôler le flux, c'est la billetterie. La création de la société Planaria s'analyse comme un outil à prix coûtant pour assurer la régulation d'un flux qui ne peut être régulé autrement.

Reprenant les arguments des moines, c'est tout d'abord **le plafond des 60 000 à 65 000 passagers qui était inscrit dans la décision du Conseil de la concurrence** (et non celui des 80 000 visiteurs prévus par l'association de protection de l'île) puisque celui-ci était à la fois conforme à la tranquillité du lieu monastique, à l'objectif de sauvegarde de l'intégrité du site classé mais aussi à un **volume suffisamment bas pour être une exception objective à la libre concurrence.**

Décision du conseil de la concurrence (Décision n°5-D-60) du 8 novembre 2005 dans son point n° 62 reproduit ci-après :

62. L'objectif de limitation du nombre de visiteurs (pas plus de 60 000 à 65 000 visiteurs par an ; pas plus de 300 à 350 visiteurs par jour, de mai à septembre, répartis sur les huit heures de la journée) poursuivi par la Congrégation est justifié par la nécessité de préserver, sur un site peu étendu, la tranquillité du lieu monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé.

L'inconvénient de la décision du Conseil de la concurrence pour les armateurs évincés est double :
– tout d'abord elle a inspiré toutes les décisions de l'ordre administratif et judiciaire qui ont suivi puisque ces conclusions sont reprises parfois à la lettre ;
– ensuite, cette décision passée, figée, n'est plus conforme non seulement avec la réalité du flux actuel de passagers ni avec des activités commerciales exercées par la Congrégation (sous statut loi 1901 association à but non lucratif) sur le site et hors du site.

A l'époque, la décision du Conseil de la concurrence avait été acceptée par les armateurs concurrents évincés :

" c'est dommage mais le conseil en a décidé ainsi et il faut en rester là. Les moines ne veulent pas plus de 60 000 visiteurs par an mais ils auront du mal à tenir une rentabilité avec leur compagnie" résume Thierry ARNAL

(Annexe 14 - Nice Matin, Pierre Valet, « Les moines de Lérins : seuls maîtres à bord » 2005)

S'agissant de l'exploitation du transport maritime de passagers par la Congrégation sous forme monopolistique, aussi bien le Conseil de la concurrence, que la Cour d'Appel de Paris considéraient que ce système « *répondait la nécessité objective de préserver la tranquillité du site monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé* » ; d'où il suit qu'il est maintenant incontournable de s'interroger sur la question de l'évolution du nombre de visiteurs annuels aujourd'hui.

La question du nombre de visiteurs des dernières années à nos jours : accroissement continu

Si nous revenons à la naissance même de ce conflit, nous rappellerons encore une fois que les premières mesures ont été prises en 1999 car l'île recevait 100 000 visiteurs par an, chiffre déclencheur par la Congrégation et par la Préfecture des Alpes-Maritimes de cette situation de monopole sur un marché pertinent :

" *Nous avons décidé de réguler la fréquentation de touristes. Nous avons 100 000 passagers visiteurs par an. La Préfecture nous a conseillé de créer notre propre compagnie de navigation* " (Annexe 12 « les moines se rebiffent », Jean Michel Verne – Magazine du 4 septembre 1999).

Rappelons en outre la décision du Conseil de la concurrence qui estimait qu'il fallait protéger le caractère sacré de l'île ainsi que son environnement qui ne devait recevoir « pas plus de 60 000 visiteurs par an »

Accessoirement l'**association de protection de l'île** a été créée, une pétition nationale et un appel public aux dons ont été lancés. Les documents de cette association font état de :

- 25 000 pétitionnaires et donateurs, positionnés dans le but de **ne pas dépasser les 80 000 visiteurs par an.**

permis, à la fois d'assurer le transport dans de bonnes conditions et de maintenir la fréquentation de l'île à un niveau acceptable (80 000 personnes par an). La communauté a dû également à ses frais reconstruire complètement un débarcadère pour que celui-ci soit conforme aux normes de sécurité.

Extrait d'une délibération de l'association de protection de l'île Saint Honorat

En 2003, il est fait état de ce que la restriction a permis d'emmener 75 000 visiteurs par an tout en continuant de redouter un tel afflux (Annexe 15 – Nice matin « Saint Honorat : un afflux touristique redouté », JP – 25 avril 2003)

Les chiffres des passagers de la CCI Alpes-Côte-d'Azur, uniquement en partance du port de Cannes à destination Saint Honorat démontrent un accroissement certain :

Année 2000 – 60 000 passagers

Année 2003 – 75 000 passagers

Année 2010 – 83 000 passagers

Année 2011 – 90 000 passagers

Année 2012 – 94 000 passagers

Année 2013 – 93 138 passagers officiels uniquement en partance du port de Cannes

Point sur les chiffres d'affaires réalisés par les 2 compagnies au cours des 2 dernières années :

Planaria (Transport maritime côtier de passagers)	2012	2011
Chiffres d'Affaires	917 400€	1 033 100 €

CMLSH (Transport maritime côtier de passagers)	2012	2011
Chiffres d'Affaires	619 500 €	502 200 €

A noter que la Cour d'appel de Paris retenait l'argument suivant : « il est constant que la société Planaria ne réalise aucun bénéfice particulier puisqu'elle facture le prix de la traversée à prix coûtant ». Accessoirement, le prix en billetterie d'un AR facturé par Planaria était de 10€. Aujourd'hui, il est de 15,50 € (plus de 50 % d'augmentation). Sur internet, le prix est de 13 €. Pour 1 € supplémentaire, la faculté est donnée de ne pas faire la queue.

Aujourd'hui, **les chiffres officiels donnés par l'administration font état de : 93 138 passagers.**

Chiffres officiel du trafic de passagers en partance du port de Cannes Année 2013

destination 2013	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	année
St Honorat	2230	2412	3647	7669	10480	10919	13027	18725	12512	6893	2096	2528	93138
Ste Marguerite	2612	3251	7094	16326	22146	27026	39767	53438	24686	11933	4836	6787	219902
2 îles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ierins	4842	5663	10741	23995	32626	37945	52794	72163	37198	18826	6932	9315	313040
excursions	373	169	1054	1192	2004	2145	2066	2864	3745	1725	51	0	17388
St tropez	0	0	0	0	52	1297	2849	3468	1144	345	0	0	9155
divers	0	0	0	0	0	358	935	1031	344	0	22	0	2690
total passagers	5215	5832	11795	25187	34682	41745	58644	79526	42431	20896	7005	9315	342273
	5215	11047	22842	48029	82711	124456	183100	262626	305057	325953	332958	342273	

Il reste difficile en l'état actuel de nos connaissances de distinguer s'il s'agit uniquement des chiffres de la société Planaria (société de la Congrégation qui détient l'autorisation exclusive d'accostage) ou s'ils englobent également les passagers de la 2ème compagnie, la CMLSH (cf. Chapitre suivant).

À l'arrivée du second navire, le « St Siffrein » en 2012, la presse envisageait avec la Congrégation le « business plan » de cette nouvelle exploitation de la manière suivante :

« Pour atteindre le point d'équilibre sans augmenter le prix du trajet qui reste fixé à 14€, **il leur faudra transporter 110 000 passagers/An contre 94 000 aujourd'hui** (NDLR. en 2012). Un objectif que les moines de Lérins ont bon espoir d'atteindre avec leurs deux navires, d'autant plus que le dernier né pourra également être occasionnellement loué pour des soirées privées » (Annexe 17 - Les moines étoffent la desserte de Saint-Honorat – 20 juin 2012 – www.webtimemedias.com).

Avec un objectif de **110 000 visiteurs annuels**, nous sommes face à une **augmentation de 83,33 % de visiteurs, et donc 50 000 visiteurs de plus** par rapport à 1999 ;

- près du double par rapport au plafond des 60 000 prévus dans la décision du Conseil de la concurrence
- ou encore plus de 30 000 visiteurs de plus par rapport à ce que souhaitait l'association de protection de l'île de Saint Honorat qui avait fait un appel aux dons en ce sens et réussi à convaincre 25 000 pétitionnaires en faveur du maintien de la fréquentation de l'île à un niveau acceptable de 80 000 personnes.

Alors qu'à l'arrivée du deuxième navire le Saint Siffrein, le chiffre de 110 000 visiteurs était évoqué, nous ignorons quel sera le « business plan » de la Congrégation avec **l'arrivée et l'exploitation en 2014 d'un navire supplémentaire, le troisième**, le « Saint Maxime » commandé à un chantier de Bordeaux et homologué pour 181 personnes (cf. Chapitre ci-après).

Concernant la protection de la vie monastique, de l'environnement et des espèces protégées de l'île, les armateurs considèrent qu'il est difficile de soutenir que les visiteurs achetant les billets à « Planaria » ou à « CMLSH » plutôt qu'à une autre compagnie et/ou les visiteurs venant par leurs propres moyens et payant la « contribution écologique » en sont, de facto, plus respectueux.

En outre, le **Conseil de la concurrence** préconisait bien **une double limitation** :

- non seulement pas plus de 60 000 passagers par an
- mais également : « **pas plus de 300 à 350 par jour, de mai à septembre** »

Le tableau des chiffres officiels (ci-dessus) nous révèle que pour le mois d'août, avec pas moins de 18 725 personnes transportés, la moyenne journalière est de 604 personnes : le double.

Sachant que ce chiffre doit encore être augmenté car il ne tient pas compte des personnes venues par leurs propres moyens ou récupérés sur les yachts par l'intermédiaire du zodiac.

62. **L'objectif de limitation du nombre de visiteurs (pas plus de 60 000 à 65 000 visiteurs par an ; pas plus de 300 à 350 visiteurs par jour, de mai à septembre, répartis sur les huit heures de la journée) poursuivi par la Congrégation est justifié par la nécessité de préserver, sur un site peu étendu, la tranquillité du lieu monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé.**

Aucune mise en concurrence pour les navires exploités par la Congrégation

Mars 2013 mise en concurrence des autorisations sur le port de Cannes

Pour justifier cela, il est encore fait état de : 60 000 passagers
conformément à la décision du Conseil de la concurrence
et aux dires de la Congrégation
OR la CCI affiche des chiffres officiels de 93138 passagers

Cannes

nice-matin
Mercredi 13 mars 2013

Les cartes navales de la desserte de Sainte-Marguerite rebattues

Ça fait parler Billetteries et postes à quai des navettes à passagers assurant la liaison entre Cannes et l'île Sainte-Marguerite sont soumis à concurrence. Deux gérants locaux ont postulé



Est-ce la fin pour les actuelles compagnies desservant l'île Sainte-Marguerite? Celles-ci tremblent de perdre la manne financière que rapportent chaque année les milliers de visiteurs en quête de dépaysement. (Photo Gilles Traverso)

La période est un peu comme la météo pour les transporteurs maritimes cannois qui assurent la liaison vers l'île Sainte-Marguerite : menaçante. C'est en tout cas comme cela que les patrons de trois sociétés basées quai Laubeuf - Trans Côte d'Azur, Riviera Line et Horizon - vivent l'appel d'offres lancé par la Chambre de commerce et d'industrie pour les billetteries et les places à quai des navires associés à cette activité.

Les conventions signées avec la CCI, gestionnaire du port de Cannes, leur permettant d'assurer le service de navettes vers Sainte-Marguerite devaient en effet s'achever au 31 janvier dernier. Elles ont été prolongées au 31 mars.

Résultat d'ici au 1^{er} avril

Entre-temps, la CCI a lancé un appel d'offres européen qui s'est refermé vendredi 22 février dernier. Outre l'aspect purement légal

de cette mise en concurrence, le gestionnaire se dit également « tout particulièrement attaché à assurer un service de qualité (flotte de navires modernes, respect des normes de sécurité, nombreuses rotations horaires) ».

Les trois sociétés locales ont évidemment postulé. Et l'attente a commencé, plus angoissante au fur et à mesure que le temps passe. Qui a posé sa candidature? Mystère pour l'instant. D'autant plus

que l'appel d'offres est à l'échelle de l'Europe.

On sait en revanche que le résultat sera dévoilé d'ici au 1^{er} avril. Les conventions s'achevant au 31 mars, il s'agit d'assurer la continuité du service public.

Évidemment, la question taraude les locaux installés dans trois billetteries sur le quai Laubeuf : deux appartenant à Thierry Arnal (Trans Côte d'Azur et Riviera Line), et une à Franck Cimaz (Horizon).

Saint-Honorat n'est pas concerné

Sur le quai Laubeuf, la situation de Saint-Honorat fait grincer quelques amarres. La CCI explique cependant qu'une « convention de gré à gré » a été mise en place pour attribuer un local à usage de billetterie et deux postes de stationnement pour navires pour le transport vers Saint-Honorat, au regard de la volonté explicite manifestée par la congrégation religieuse (propriétaire de l'île et bénéficiaire du monopole de cette activité) de limiter la fréquentation annuelle et journalière de cette île - « Pas plus de 60 000 à 65 000 visiteurs par an et pas plus de 300 à 350 visiteurs par jour... » - un objectif justifié par la nécessité de préserver la tranquillité du lieu monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé. »

Si les deux gérants invoquent le droit de réserve pendant que la procédure est en cours, ils ne cachent pas leur inquiétude. « Du jour au lendemain, on pourra être éjecté du port avec nos neuf salariés », confie Franck Cimaz. « Pendant cette période, j'ai du mal à répondre à nos clients, simplement parce qu'on ne sait pas ce qui va se passer après le 31 mars », note Thierry Arnal, à la tête pour sa part de 22 salariés.

M.L.M.
mlemonze@nicematin.fr

Difficile pour les concurrents d'accepter un écart de 33 138 passagers
alors que ces derniers doivent monter des dossiers de candidatures pour obtenir des autorisations dans le cadre d'appel d'offre à concurrence européenne avec le risque potentiel de perdre la faculté d'exercer leur activité.

Quant à la position de Frère Marie Pâques en charge des questions économiques à la Congrégation, elle a depuis évolué comme l'indique le reportage « Combien ça coûte » diffusé par TF1 le 12 avril 2009 (relevé par constat d'huissier) dans lequel celui-ci déclare :

« Moi, j'ai jamais craché sur le touriste, parce qu'il nous fait vivre aussi, il contribue à l'activité économique. On pourrait penser que c'est une gêne vis-à-vis de la vie monastique, mais moi j'y vois comme un atout parce que s'il n'y avait pas de touriste, il n'y aurait pas d'économie »
Frère Marie Pâques dans l'émission « Combien ça coûte », 12 avril 2009

Le Passeport "Ile saint Honorat"

Le passeport "Ile Saint Honorat" offre différentes promotions commerciales qui ne vont objectivement pas dans le sens d'une limitation du flux de passagers

Abbaye de Lérins
 Une île / des frères, un grand vin

PASSEPORT ÎLE SAINT HONORAT

Le passeport qui vous dépayse...

INDIVIDUEL 29€ 19€ /an
 Pour les habitants de Cannes et des Pays de Lérins

MULTIPLE* 49€ 29€ /an
 Pour les habitants de Cannes et des Pays de Lérins

...à seulement 15 minutes de Cannes !

Avec le Passeport Île Saint Honorat, (re)découvrez l'île Saint Honorat, véritable écorce de verdure, de fraîcheur et de sérénité à des tarifs préférentiels et toute l'année.

Découvrez vite les nombreux avantages offerts avec votre passeport...

* Passeport réservé aux familles de 2 à 5 personnes.
 - Cannes, Le Cannet, Mougins, Mandelieu-la-Napoule, l'Estérel-sur-Mer.

PASSEPORT ÎLE SAINT HONORAT

TOUS VOS AVANTAGES...

- Billets adultes 11€**
 du 15/10 au 15/11 et 12/12 au 14/12
 au lieu de 15,50€
- Billets enfants 6,50€**
 au lieu de 7,50€
 Pour le Passeport "Multiple"
- Apéritif OFFERT**
 au restaurant La Tonnelière pour tout détenteur d'un billet
- 3 heures de stationnement pour 2€**
 au Parking Portiers du 1/11 au 31/03
- Remise de 20 à 30%**
 sur les tarifs horaires pendant les mauvais temps (en fonction du vent)
- Frais de port OFFERTS**
 en boutique et sur internet pour tout achat de vin de plus de 20€
- Remise de 5%**
 en boutique sur tous les produits tout au long de l'année (pour les adultes)
- Remise de 5%**
 sur événements spéciaux (Festivals d'été, concerts, etc.)

Le Passeport Île Saint Honorat a une validité d'un an. Ces tarifs sont indicatifs et susceptibles d'être modifiés.

RÉSERVEZ VOTRE PASSEPORT

+33 (0)4 92 99 54 18
croisieres@abbayedelerins.com
www.cannes-resdedelerins.com
 Quai des îles - Port de Cannes
 (Au bout du parking Laubault)

La restriction initiale du flux de visiteurs et son évolution ayant été exposées, nous nous intéresserons maintenant aux moyens techniques et juridiques initialement mis en place pour réguler ce flux des passagers pour constater que ceux-ci ont également subi une évolution certaine.

II.A2 Le moyen technique initial pour assurer la régulation du flux : de la billetterie « outil à prix coûtant », à la compagnie maritime gérée par la Congrégation, à la création d'une 2ème compagnie, à l'achat d'un troisième navire

Devant le Conseil de la concurrence, qui a repris dans sa décision l'argument de la Congrégation mot à mot :

Le seul moyen pour la CCIC et la société Planaria de contrôler le flux, c'est la billetterie. La création de la société Planaria s'analyse comme un outil à prix coûtant pour assurer la régulation d'un flux qui ne peut être régulé autrement.

Planaria était supposée être « le seul moyen » pour la CCIC de contrôler le flux, « un outil à prix coûtant » pour assurer la régulation d'un flux qui ne peut être régulé autrement ».

De même la cour d'appel de Paris relevait : **« alors qu'il est constant que la société Planaria ne réalise aucun bénéfice particulier puisqu'elle facture le prix de la traversée à prix coûtant (10 euros) ».**

À cette époque la SARL « Planaria » ne possédait pas de bateau. Elle affrétait celui de la société « Horizon », le « Horizon IV », avec un système de partage des recettes. Cette formule avait été refusée par les autres armements car les risques de non rentabilité étaient garantis (amortissement du bateau, équipage, stationnement du navire, frais de gasoil, assurance, taxes, etc.).

Les appréhensions des armateurs qui n'ont pas souhaité ce partenariat furent confirmées plus tard puisqu'à la suite de premières avaries moteurs auxquelles la société « Horizon » n'a pu faire face, les réparations ont dû être financées par la compagnie « Planaria ». La Congrégation a ensuite racheté le bateau à la société « Horizon » en 2009 pour le rebaptiser « Saint Honorat III » et l'exploiter dans le cadre d'une nouvelle société nommée « CMLSH », Compagnie Maritime Lérins Saint Honorat, et non « Planaria » bien que déjà existante.

En effet, restreinte par ses statuts, la société « Planaria » doit en principe effectuer de rotations uniquement entre Cannes et St Honorat. Ainsi, dès 2009, la création de « CMLSH » place la Congrégation en dehors de la décision du Conseil de la concurrence sur le fait que « Planaria » est « le seul moyen » de contrôler le flux de passager puisque 2 compagnies le font désormais.

Le capital social de 15 000 € est décomposé en 150 parts intégralement attribuées à la Congrégation. Les statuts prévoient dans leur objet : toutes activités dans le domaine maritime et notamment le transport maritime.

Cette compagnie peut répondre à la fois à l'accroissement du flux de visiteurs de Saint Honorat tout en bénéficiant du ponton d'accostage à titre exclusif mais se positionne également sur tout autre destination et toute autre prestation, se plaçant dès lors dans un secteur hautement concurrentiel contrairement à ce qui était imaginé ou affirmé au début.

« Pour atteindre le point d'équilibre sans augmenter le prix du trajet qui reste fixé à 14€, il leur faudra transporter 110 000 passagers/an contre 94 000 aujourd'hui (NDLR. en 2012). Un objectif que les moines de Lérins ont bon espoir d'atteindre avec leurs deux navires, d'autant plus que le dernier né pourra également être occasionnellement loué pour des soirées privées »

(cf. annexe17 Les moines étoffent la desserte de Saint-Honorat –20 juin 2012– visible sur : www.webtimemedias.com).

Cannes : Planasia sera la seule compagnie à desservir Saint-Honorat... et seulement Saint-Honorat. La vocation des moines n'étant pas de s'ajouter à une concurrence déjà fournie, leur bateau n'ira pas à Sainte-Marguerite. Et il n'y aura donc plus de liaison directe entre la grande et la petite île. En guise de commentaire, Dom Vladimir estime qu'« on n'a pas assez d'une journée pour visiter les deux ! ». Mais derrière la pirouette, il y a évidemment le regret d'avoir dû en arriver là...

Exemple important :

Ci-contre, les intentions de l'époque :
« un » seul bateau (NDLR. au singulier)
pour ne desservir « que » Saint Honorat

(extrait d'article de Nice Matin St Honorat : Mer calmée »
auteur JP – pièce complète en annexe 11)

Enfin, depuis 2012 est annoncé par de nombreuses publicités la construction et la livraison d'un troisième navire d'une capacité de 181 places, le « Saint Maxime » avec une livraison et une exploitation commerciale programmées depuis avril 2014 (cf. Chapitre politique commerciale et plaquette commerciale en 2 langues – plaquette en français reproduite ci-dessous avec encadrement et mise en évidence par nos soins, Annexe 27 Nice Matin, avril 2014, inauguration en grande pompe et annexe 28 pour le catalogue des prestations commerciales 2014).



Abbaye de Lérins
Une île / des frères, un grand vin



COMPAGNIE MARITIME LÉRINS SAINT HONORAT

Vos événements

à bord du Saint Maxime...

Unique à Cannes, le *Saint Maxime* vous reçoit à bord dans les meilleures conditions, tout au long de l'année.

La polyvalence de ses espaces, de ses agencements et de ses équipements de dernière génération vous permettra la réalisation de toutes vos manifestations haut de gamme. Que ce soit à quai ou au large, pour une journée complète, une soirée, une demi-journée ou juste pour quelques heures, pour les entreprises ou les particuliers, nous sommes en mesure de vous offrir le meilleur des services.

CONFÉRENCES • RÉUNIONS DE TRAVAIL • LANCEMENTS DE PRODUITS • SÉMINAIRES
• TEAM BUILDING • CONCERTS • SOIRÉES • ÉVÉNEMENTS FAMILIAUX • DÉJEUNERS
• DINERS • COCKTAILS • RÉCEPTIONS • DÉGUSTATIONS





Salon privatif



Toit panoramique amovible

Caractéristiques techniques du navire Saint Maxime :

- Port d'attache : Cannes
- Disponibilité : Mars 2014
- Longueur : 22,00 m
- Largeur : 6,80 m
- Vitesse : 16 nœuds
- Tirant d'eau : 1,40 m

2 ponts :

- Pont inférieur de 70 m² couvert, chauffé, avec toit panoramique amovible, à l'abri des intempéries, salon privatif de 20 m² à l'arrière et plage avant à ciel ouvert de 13 m²
- Pont supérieur de 25 m² à ciel ouvert

Capacité :

- Banquet : 84 pax avec tables rondes de 6 à 10 couverts
- 140 pax avec tables rectangulaires
- Transport : 181 pax

Équipements :

- Une cuisine régal complète
- 2 toilettes dont une pour handicapé
- 2 groupes électrogènes de 115 kw et 9,5 kw



Pont à ciel ouvert



Plage avant à ciel ouvert

Pour toute étude personnalisée de votre projet, notre service commercial est à votre disposition, du lundi au vendredi au
+33 (0)4 92 99 54 18
ou par mail : croisieres@abbayedelerins.com

www.lerins-sainthonorat.com



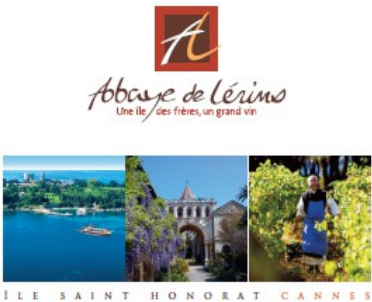
Plaquette commerciale en annexe 19 et 28: conférence, réunion de travail, lancement de produits, séminaire, team building, concerts, soirées, événements familiaux, déjeuner, dîners...

L'agrandissement de la flotte gérée par la Congrégation, avec un troisième navire à l'horizon, est indéniablement motivé par :

- la volonté d'assurer toutes sortes de prestations commerciales sur des secteurs très concurrentiels, sans aucune restriction
- d'accompagner la hausse du flux de visiteurs pour Saint Honorat mais ici, dans le cadre d'un monopole forcé, exclusif de toute concurrence et objectivement en contradiction avec les déclarations faites en justice ou dans la presse.

Rappel des chiffres clés concernant les navires		
Navire	valeur approximative estimée	Capacité
Saint Honorat III	500 000 €	136 passagers
Saint Siffrein	1,5 Millions € (21 000€ de crédit par mois)	197 passagers
Saint Maxime	2,1 millions € (arrive en 2014)	181 passagers
TOTAL	4,1 Millions d'€	514 passagers
Nef. http://www.lerins-Sainthonorat.com/site/index.php/notre-flotte		

Les menus servis sur le Saint Maxime, du « plateau Saint Honorat » à 36 € jusqu'au menu « Jacques CHIBOIS » à 302,50, voir illustration ci-dessous :



ILE SAINT HONORAT CANNES

**A bord du navire
Saint Maxime**
Menu à titre d'exemple uniquement

**MENU
JACQUES CHIBOIS**

275.00€ HT **302.50€ TTC**
PAR PERSONNE

**EN OPTION : PRÉSENCE
DE JACQUES CHIBOIS SUR PLACE**
3600.00€ HT **4305.60€ TTC**

"Traditions Grassoises"

OPTION 1

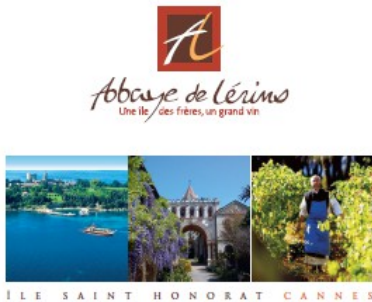
LE COCKTAIL APÉRITIF
Assortiment de 6 pièces par personne

L'ENTRÉE
Les fines asperges sauvages sur leur Panacotta d'asperge blanche, pulpe d'agrumes, légumes, herbes fraîches, glace foie gras

LES PLATS
Le pageot juste cuit sur sa purée de fenouil, coulis de citrons du jardin et mousses de poivre rose
-
Le cœur de quasi de veau de lait rôti, courgettes de Nice, accompagné de giroles et petites pommes de terre dorées

LE DESSERT
Le croustillant de riz soufflé à la mûronnée de pamplemousse, glace tilleul, cerises croquantes dans leurs coulis
-
Mignardises

Matières (hors matériel) et service (durée 3 heures) inclus, hors boissons.
Tarifs et menus donnés sous réserve de disponibilité.
Taux TVA : 10%



ILE SAINT HONORAT CANNES

**A bord du navire
Saint Maxime**
Menu à titre d'exemple uniquement

**MENU
JACQUES CHIBOIS**

275.00€ HT **302.50€ TTC**
PAR PERSONNE

**EN OPTION : PRÉSENCE
DE JACQUES CHIBOIS SUR PLACE**
3600.00€ HT **4305.60€ TTC**

"Traditions Grassoises"

OPTION 2

LE COCKTAIL APÉRITIF
Assortiment de 6 pièces par personne

L'ENTRÉE
Le mûronné de homard, grosses crevettes en risotto de cépes secs au Champagne

LES PLATS
La grosse daurade royale de Méditerranée, fondue de légumes, sauce émulsion de citron du jardin
-
La poitrine très maigre de volaille dorée en carbonara de céleri rave, pomme de terre, vermicelle, fèves, au jus de pétales de géranis

LE DESSERT
La tartelette de chocolat noir, torsadée de mousse de chocolat au lait, garnie d'une fraîcheur de mangue passion, crème chocolat
-
Mignardises

Matières (hors matériel) et service (durée 3 heures) inclus, hors boissons.
Tarifs et menus donnés sous réserve de disponibilité.
Taux TVA : 10%



Sous la robe de bure de frère Marie-Pâques se cache un business man réaliste, Eric Martin.

(Photos Gilles Traverso)

Le Saint-Maxime va surfer sur le vin

Nulle ambiance liturgique hier matin sur le Saint-Maxime. Baptisée du nom d'un abbé de Lérins du V^e siècle, la nouvelle acquisition des moines, amarrée au port de Cannes, était inaugurée en grande pompe. Moquette moelleuse, canapés immaculés, petits fours et ambiance chic de yacht de luxe. Construit en six mois par le chantier naval CNB à Bordeaux, le navire flambant neuf de 22 mètres a été conçu sur commande selon les vœux (pas pleurs) de la congrégation. Objectif : la polyvalence. Car dessiné par l'architecte Philippe Suhren, ce modèle unique est totalement modulable. Capable de transporter du matériel lourd et d'une simple prière, de se transformer en restaurant flottant pouvant accueillir 150 convives à table.

L'embarcation dispose même d'une vraie cuisine équipée et d'une desserte à la poupe. Innovation originale, le toit ouvrant, customisation d'abri de piscine, qui disparaît dans le tablier de timonerie, laisse imaginer les soirées d'été exclusives sous les étoiles, sur fond de clapotis marin.

Rentabiliser 2,1 M€

Car l'objectif est clair : rentabiliser cet investissement de 2,1 M€, qui implique 13000 € de crédit mensuel pour les moines. « On va répondre à une demande d'incitations pour des événements en mer », explique frère Marie-Pâques, un vrai business man sous sa robe de bure.

Pour s'offrir l'écrin du Saint-Maxime, les sociétés d'événementiel devront débourser 7500 € la journée, 5300 € la demi-journée ou



Des diners à bord en perspective avec dégustation de vins de Saint Honorat bien sûr...

6350 € la soirée. Le bateau est d'ailleurs déjà loué pour un cocktail dînatoire en juin.

Des croisières œnologiques

Mais pour rentabiliser son troisième navire, la congrégation de Lérins multiplie les offres commerciales cette année, complétant une

gamme déjà ambitieuse. Une stratégie dynamique. Surfant sur la notoriété viticole de l'île, ils lancent cette saison, les croisières œnologiques à bord du Saint-Maxime. La première du nom « avec dégustation de nos produits » aura lieu le 25 avril, moyennant 49 € par adulte. Nouveautés aussi,

les croisières au coucher du soleil, « Sea wine and sun ». Sans oublier la liaison inédite hebdomadaire Cannes Saint-Tropez sur le Saint-Maxime (voir ci-dessous) ! Cogérant du restaurant la Tonnelle, à Saint Honorat propriété de la congrégation, Marc Dussoulier se frotte déjà les mains : « L'intérêt du bateau, c'est sa polyvalence. Un outil idéal pour les congressistes qui peuvent l'utiliser en mode réunion, salon ou restauration »...

Hier, d'autres rêvaient déjà de décrocher des partenariats juteux sur fond de grande bleue. Comme Marc Bozzetto, de l'école d'ostéopathie de Sophia Antipolis qui suggérerait « une thalasso en mer avec des ostéopathes confirmés »...

Amen.

GAILLE ARAMA
garama@erkmartin.fr

Les nouvelles offres commerciales

LES NOUVEAUTÉS

La croisière œnologique :

Deux heures de promenade en mer autour de l'île Saint Honorat avec dégustation commentée des vins produits par les moines. De 18h30 à 20h30 les 25 avril, 30 mai, 27 juin, 25 juillet, 29 août et

26 septembre. Tarifs : 49 euros par adulte ; 20 euros de 5 à 10 ans.

La croisière « Sea Wine and Sun », Escapade en mer d'une heure et demie, avec dégustation d'un verre de vin, tous les vendredis du 1er juin au 30 septembre.

Départ à 19 h. Tarif : 32 euros ; 20 euros de 5 à 10 ans.

La liaison Cannes Saint-Tropez Rallier Cannes à la cité du Bailli, c'est désormais possible du 1er juin au 30 septembre tous les samedis. Départ de Cannes à 9 h 30. Escale jusqu'à 16 h. Retour à can-

nes à 17 h 30. Tarif : 45 euros, 33 euros de 5 à 10 ans.

Mais aussi...

Croisière Corniche d'or, croisière Cap des milliardaires, et soirées foux d'artifice en mer avec plateau traiteur...

Réservations : 04.92.98.71.38.

II.A3 Le moyen juridique de préserver l'île : le monopole d'accostage et son évolution : De l'interdiction initiale de débarquer des touristes sur l'île à l'interdiction d'en récupérer

Pour obtenir les décisions favorables de juridictions, les représentants, outre la nécessité de contrôler le flux pour protéger l'île, affirmaient :

- qu'il n'y a « pas de visiteurs réguliers de l'île » devant le Conseil de la concurrence (in. les conclusions de l'avocate Madame Corinne Lepage, ancienne Ministre de l'Environnement et député européen) ou que les billets n'étaient pas numérotés et que les quotas ne pouvaient pas être établis (cf. page 25 du mémoire ou Annexe 8)
- que s'agissant d'une propriété privée, elle était libre d'accepter ou non les personnes de son choix.

Le premier point sur la gestion du flux a été abordé dans le paragraphe précédent.

Au-delà de l'abus de position dominante présumé, concernant la **liberté exigée par la Congrégation de sélectionner les personnes ou entreprises** de leur choix pour l'accostage des navires vont se poser d'autres questions telles que :

- 1- jusqu'où peut s'étendre l'interdiction d'accostage sur le domaine public maritime et l'appropriation de la clientèle par la Congrégation ?
- 2- quelle est la compatibilité de ce type de discrimination avec le classement de l'île en Établissement Recevant du Public.
discrimination

1- S'il a pu être plaidé de bonne foi en 2005 qu'« il n'y pas d'avantage de visiteurs réguliers de l'île », cette position ne semble plus soutenable non seulement parce que le nombre de visiteurs peut s'élever à plus de 600 personnes par jours l'été et que le flux annuel est aux alentours de 100 000 visiteurs. Enfin, les navettes sont programmées à des heures régulières de manière quotidienne, toute l'année : toutes les heures l'hiver et toutes les demi-heures l'été (cf. site de réservation « Planaria »).

2- il est important de souligner que le fait de recevoir du public de manière régulière et organisée est, selon la loi, supposé classer le site en **ERP (Établissement Recevant du Public)** et ce, même dans le cadre d'une propriété privée^{**}). Ainsi, le fait d'être classé en ERP avec des activités culturelles, culturelles et commerciales (visite, boutique, restaurant) dans le cadre d'une propriété privée donne-t-il un droit de sélection discrétionnaire de la clientèle ou des visiteurs ?

Horaires Hiver (du 1er octobre au 30 avril)

Départ de Cannes

8h00*	9h00	10h00	11h00	12h00	14h00	16h30
-------	------	-------	-------	-------	-------	-------

Retour de Saint Honorat

8h30*	9h30	10h30	11h30	12h30	14h30	17h00
-------	------	-------	-------	-------	-------	-------

* Cet horaire n'est disponible que les dimanches et jours fériés

NAV-AD PL

ST HONORAT
ALLER / RETOUR

AD PLEIN

15,50 EUR
03/03/14 11:01
407450 / P/11
407490-20140303-2



NAV-AD PL

ST HONORAT
ALLER / RETOUR

ADULTE PLEIN TARI

15,50 EUR
Emis le : 03/03/14 11:01
407450 / P/11
TPM incluse
407490-20140303-2



*> Ci-dessus. Du site de l'abbaye – depuis le Conseil de la concurrence 7 départs réguliers pour les horaires d'Hiver (Hors saison) – en pleine saison les départs se font toutes les demi-heures – Exemple de billet à 15,50 €

^{**}Article R123-2 du code de la construction – cf. également chapitres suivants et nos conclusions

Si en 1999 la compagnie « Planaria » a été présentée comme le « seul outil (technique) permettant de réguler le trafic en vue de préserver l'île », le monopole d'accostage par autorisation préfectorale en a été l'outil juridique.

Le ponton faisant partie du domaine public maritime, cette mesure a été très fortement contestée par les concurrents. Les juridictions ont toutefois considéré que l'absence de voies ouvertes à la circulation, la non reconnaissance des servitudes ainsi que le caractère privé et sacré de l'île justifiaient l'instauration de ce monopole d'accostage (Cf. Partie I).

En revanche, l'interdiction de débarquer des « hordes de touristes » comme les qualifiaient les représentants de la Congrégation dans leurs conclusions pour diaboliser la concurrence a été la raison d'être de cet outil, unique moyen permettant de défendre et préserver l'île et sa vocation monastique (cf. Chapitre 2 paragraphe A et suivants).

En revanche, **les armateurs souhaitent dénoncer la portée exagérément large de cette interdiction et l'emploi qui en est fait aujourd'hui.**

Dans les faits, le principe d'interdiction de débarquer un trop grand nombre de visiteurs pour protéger l'île s'est transformé, étendu, au fur et à mesure, pour devenir à la fois :

– un outil de sélection discrétionnaire des navires accostant (telle compagnie est autorisée telle autre ne l'est pas sans aucune considération ni lien avec le flux de visiteurs)

– une défense absolue d'accoster sur un ouvrage du domaine « public » maritime de l'île**, infrastructure essentielle ou unique et ce, même s'il s'agit, non pas d'emmener, des groupes...mais d'en retirer pour les emmener sur d'autres destinations (cf. les mails communiqués ci-après)

La protection de l'île et sa défense contre un flux incontrôlé de visiteurs est tout à fait acceptée par la concurrence* qui estime en revanche que l'interdiction générale et absolue reste disproportionnée. Ainsi, les transporteurs côtiers souhaitent que soit faite la différence entre les « hordes de touristes » et par exemple une réservation de groupe au restaurant gastronomique « La Tonnelle » notamment au regard :

- de la demande
- du flux actuel de passagers
- de la compatibilité avec la gestion actuelle de l'île et de ses activités commerciales
- et de la pertinence du marché

***La compagnie TCA a accosté pour la dernière fois sur l'île le 27/05/2010 en toute fin de journée. Un échange de mail avec l'administration des Affaires maritimes témoigne : « nous avons accosté sur le ponton de l'île Saint Honorat afin de rapatrier tous les passagers de la compagnie Planaria restés bloqués sur l'île (+ de 200 personnes). Cette opération a été demandée suite à la panne du catamaran Caribe, lui-même remplaçant le Saint Honorat III également en panne depuis le week-end dernier »*

**Pour illustration, alors que le Tribunal Administratif donnait raison en première instance à Trans Côte d'Azur, (concurrent direct de la Congrégation et de Planaria) Thierry ARNAL, son gérant indiquait à la presse "c'est dommage mais le conseil en a décidé ainsi et il faut en rester là. Les moines ne veulent pas plus de 60000 visiteurs par an mais ils auront du mal à tenir une rentabilité avec leur compagnie " (in. Nice matin "Les moines de Lérins : seuls maîtres à bord 2005" - Auteur Pierre Vallet)*

Pour illustration, la Congrégation fait systématiquement **interdiction** à « Trans Côte d'Azur » et « Riviera Lines » :

> de déposer des personnes ou groupes de personnes quel que soit le motif **pour une réservation au restaurant** mais peut en revanche accepter ce type d'accostage pour d'autres compagnies (contre paiement de la contribution écologique)

> **de récupérer directement un groupe au départ du ponton** pour l'emmener par exemple à Saint Tropez (cf. mail transmis ci-après). Dans ce dernier cas, la Congrégation impose aux visiteurs :

- soit l'obligation de retourner à Cannes pour ensuite repartir librement
- soit d'utiliser les compagnies gérées par la Congrégation et notamment la CMLSH

L'interdiction de récupérer des touristes caractérise d'autant plus, pour les armateurs, l'extension disproportionnée de l'interdiction d'accoster (et l'abus de position dominante) car en l'espèce, il ne s'agit pas d'emmener des visiteurs mais d'en retirer de l'île... Cette interdiction aboutit in fine non pas à la protection de l'île ou son activité monastique mais à l'appropriation de la clientèle et la protection des activités et intérêts commerciaux de la Congrégation qui oblige les visiteurs à utiliser ses navires.

La question qui se pose objectivement est :

le monopole ayant pour objet la régulation du flux de visiteurs mis en place en faveur de la Congrégation en vue de protéger l'île et toléré par les juridictions n'a-t-il pas dérivé en un simple monopole commercial ?

La Congrégation n'a-t-elle pas confondu le monopole ayant pour objet la régulation du flux de passagers en vue de protéger l'île avec un monopole ayant pour objet l'exclusivité commerciale ?

L'objectif n'est pas le même. L'intérêt légitime et sérieux évoqué par la Cour de cassation non plus.

À partir de là, se pose également la question de savoir si ces manœuvres ne sont pas susceptibles de caractériser un abus de position dominante ?

Faute d'accord ultérieur entre les compagnies, les autorités compétentes (Autorité de la concurrence, Direction Départementale de la Concurrence de la Consommation et de la Répression des Fraudes) et éventuellement les Tribunaux devront se prononcer, une nouvelle fois...sur des faits nouveaux...

>>>> Extraits de mail ci-après transmis par les agences d'événementiel pour demander confirmation aux compagnies exclues. Il est possible de constater que « Riviera Lines » et « Trans Côte d'Azur » sont interdites d'accostage alors que le navire « Ecolorado » d'une compagnie marseillaise est quant à lui autorisé.

>>>>>>>

De : E [REDACTED] <abbayedelerins.com>

Objet : RE: Demande 2/11, 34 VIP - URGENT

Date : 25 octobre 2013 11:48:34 UTC+02:00

À : [REDACTED]

Mr [REDACTED],

Je vous confirme que cela est d'accord pour accoster sur l'île avec l'Eco [REDACTED] en payant la contribution écologique.

Cordialement,

E [REDACTED]

De : [REDACTED] [mailto:[REDACTED]]

Envoyé : jeudi 24 octobre 2013 15:09

À : E [REDACTED]

Objet : Re: Demande 2/11, 34 VIP - URGENT

Bonjour M. M [REDACTED],

Le repérage ne s'est pas très bien passé avec la météo !

Néanmoins la cliente semble prête à changer de catamaran pour se rendre sur Saint-Honorat, elle m'a donné un accord de principe sur ECOLORATO de la compagnie L [REDACTED] basée à Marseille. J'espère qu'il aura l'autorisation d'accoster au ponton de Saint-Honorat ??

Si elle me confirme la destination et le bateau il faut faire vite c'est dans samedi en 8...

J'attends votre retour pour votre accord de débarquement avant d'aller plus en avant.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Bien Sincèrement,

F [REDACTED]

Le 21 oct. 2013 à 14:54, E [REDACTED] a écrit :

Bonjour, Suite à notre conversation de ce matin, je vous confirme qu'aucun bateau de TCA et Riviera Lines n'a l'autorisation d'accoster à St Honorat.

Nous vous proposons donc d'aller chercher vos clients à St Marguerite et de les y ramener après le repas. Cela se ferait à bord de nos navettes régulières. Sinon, si vous le souhaitez, nous pouvons faire l'embarquement directement depuis le quai des îles à Cannes.

Merci de me tenir au courant

Cordialement,

E [REDACTED]

De : F [REDACTED] Date d'envoi :

dimanche 20 octobre 2013 14:24 À : Planaria Admin Cc : F [REDACTED] e

Objet : Demande 2/11, 34 VIP - URGENT

Bonjour M [REDACTED], B [REDACTED],

J'ai une demande de dernière minute qui devrait se confirmer...

2 novembre 34 super VIP

Dégustation haut de gamme (dans les vignes si c'est possible) 45 mn

Visite guidée et personnalisée de l'île (ça serait bien que Frère Marie-Pâques soit là...) Déjeuner à La Tonnelle.

Les horaires seraient arrivée 11 h et départ 14 h 30.

Par contre j'ai un petit soucis : les clients ont déjà choisi leur bateau et ils veulent absolument le catamaran de Riviera Lines (le RIVAGE CROISIERE) ; j'en ai parlé à [REDACTED] à accepter d'accoster à Saint-Honorat si on avait l'autorisation de l'Abbaye.

Ca serait bien pour ce groupe que chacun m'aide à remporter l'affaire, le budget étant conséquent...

J'attends votre retour et la décision des Frères.

Toutes nos prestations sont assistées et coordonnées par des responsables [REDACTED], marins professionnels.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

[REDACTED]

Un mail (passages surlignés par nos soins)
qui contraste avec les propos tenus dans la presse
Extrait Nice matin vendredi 13 mars 2014

Thierry Arnal a acheté lui aussi un nouveau bateau hybride destiné à la descente, livré en juillet. Avec toujours l'espoir d'être un jour « autorisé à accoster ponctuellement sur Saint-Honorat ». Un vœu pieux ? Sans doute. Même si frère Marie-Pâques, « en artisan de la paix », dit « déplorer ces polémiques » et veut « travailler en bonne entente... et pourquoi pas ensemble ? »

Echange de mail qui tend à démontrer l'abus de position dominante de la Congrégation.

L'interdiction d'accoster pour débarquer des touristes est étendue à l'interdiction d'en récupérer pour les emmener sur d'autres destinations.

La partie le précisant a été colorée en bleu par nos soins.

Traduction proposée page suivante

Le lecteur notera également la connotation résolument commerciale de ce mail.

De : [REDACTED]
Envoyé : [REDACTED] 2013 [REDACTED]
À : Hôtellerie Tonnelle
Objet : [REDACTED]

To whom it may concern:

I am contacting you from [REDACTED] Agency [REDACTED] clients are planning a corporate event and would like to organize a lunch at the Tonnelle restaurant in June 2014. The exact date has not yet been set, but it should take place within the first two weeks of the month. There will be between 80 and 100 guests. Could you please send me the proposed menus and drink choices for this size of group, and let me know any special requirements for this size of group?

Can your ferry boat accept this size of group in order to get us to the island all on the same crossing, and what is the cost for this please? I will need pricing for a private one-way transfer from Cannes to Saint Honorat.

After lunch, the group plans to cruise directly from Saint Honorat to Saint Tropez (at the moment this depends on budget, as I am currently waiting quotations from "Trans Cote d'Azur" and "Bateaux Verts"), so lunch must finish by 14:30 at the latest in order to facilitate this.

I look forward to your reply.

Best regards,

[REDACTED]

----- Message original -----

Sujet: [REDACTED]
Date: [REDACTED] 2013 [REDACTED]
De: [REDACTED]
Organisation: [REDACTED]

From: Hôtellerie Tonnelle [mailto:tonnelle@abbayedelerins.com]

Sent: [REDACTED] 2013 [REDACTED]

To: [REDACTED]

Cc: Planaria Admin

Subject: RE: corporate project 2014

Dear [REDACTED]

I follow upon your request here under and want to thank you, first of all for your interest in our beautiful island.

That will be a pleasure to receive your group in [REDACTED] 2014 but please, keep me informed as soon as you have a date so I can put an option down.

Please, find here enclosed our brochure, and general Sales Conditions.

Transportation, guided tours and even wine tasting! Everything is gathered so your group will spend an incredible day in heaven...

Our restaurant, "La Tonnelle", will be happy to welcome you for lunch.

You may find in close a few of our different menus and a list of drinks. These menus are only available for, at least, 10 people.

Please make a choice between our starters, main courses and desserts (unique choice for the entire group).

We can take care of all the transportation and all the group can be ferried in the same boat.

For the transfer from Cannes to St Honorat Island, the rate, will be 12€ VAT Inc pp (without privatisation, in regular ferry boat).

Our maritime companies, the only ones allowed anchoring on the island, can take you to St Tropez as well, which would be a really nice promenade and organise even like a cocktail on board if you wish...

In order to confirm your booking, please let me know the services you are interested in and I will establish a proposal.

THE BOOKING WILL BE CONFIRMED AS SOON AS I RECEIVED THE PROPOSAL, THE GENERAL CONDITIONS OF SALE DATED, SIGNED AS WELL AS A DEPOSIT OF 70% OF THE TOTAL AMOUNT.

According to our general sales conditions, if, because of a storm, our boat cannot take your group to the island, the proposal paid will be given back.

I look forward to hearing back from you,

Kind regards,



Abbaye de Lérins



Boutique en ligne



Grandes cuvées



Restaurant La Tonnelle



Venir à St Honorat



Prestations Groupes



Nos Actualités

PDF menu pins GB.4
PDF menu olivier G1
PDF menu bleuazur
PDF St Maxime UK.4

Traduction proposée de la page précédente

De : agence commercial tourisme événementiel

Je vous contacte par l'Agence [REDACTED], l'un de nos clients du secteur [REDACTED] prévoit un événement d'entreprise et voudrait organiser un déjeuner au restaurant La Tonnelle en Juin 2014. La date exacte n'a pas encore été fixée, mais elle devrait avoir lieu dans les deux premières semaines du mois. Il y aura entre 80 et 100 personnes. Pourriez-vous s'il vous plaît, m'envoyer les menus proposés et les choix de boissons pour un groupe de cette taille, et indiquez moi vos conditions particulières pour un tel groupe ?

Votre ferry peut-il accepter un groupe de cette taille afin de nous rendre sur l'île tous ensemble sur la même traversée, et quel est le coût, je vous prie? Je vais avoir besoin de prix pour un transfert privé particulier en « allé-simple » privé de Cannes à Saint Honorat .

Après le déjeuner, le groupe envisage de faire une croisière en partant directement de Saint Honorat à destination de Saint Tropez (pour le moment, cela dépend du budget. Je suis actuellement dans l'attente de devis de "Trans Côte d'Azur » et « Bateaux Verts »), de sorte que le déjeuner doit se terminer par 14h30 au plus tard afin de faciliter la démarche.

Dans l'attente de vous lire

Réponse DE : Hotellerie Tonnelle

Cher D [REDACTED],

Pour donner suite à votre demande, je tiens tout d'abord à vous remercier pour l'intérêt que vous portez à notre belle île.

Ce sera un plaisir de recevoir votre groupe en Juin 2014, mais je vous prie de me tenir au courant dès que vous aurez une date que je puisse valider cette option.

Je vous prie de trouver en pièce jointe notre brochure et nos conditions générales de vente .

Transport, visites guidées et même dégustations de vins ! Tout est réuni pour que votre groupe passe une merveilleuse journée au paradis...

Notre restaurant, " La Tonnelle ", se fera un plaisir de vous accueillir pour le déjeuner.

Vous trouverez en pièce jointe nos différents menus et une liste de boissons.

Ces menus ne sont disponibles que pour minimum 10 personnes.

Nous vous prions de faire une sélection entre nos entrées, plats principaux et desserts (choix unique pour l'ensemble du groupe) .

Nous pouvons nous charger de tous les transports et tout le groupe peut être transporté dans le même bateau .

Pour le transfert de Cannes à l'île St Honorat, le prix sera de 12 € TTC par personne (sans privatisation, liaison régulière par ferry) .

Nos compagnies maritimes, les seules autorisées à accoster sur l'île, peuvent vous emmener à St Tropez également, ce qui serait une très belle promenade et que nous pourrions accompagner d'un cocktail si vous le désirez...

Afin de confirmer votre réservation, je vous prie de me faire savoir les services qui vous intéressent afin de vous faire un devis.

La réservation sera confirmée dès réception de la proposition, les conditions générales de vente datées, signées ainsi qu'un dépôt de 70% du montant total .

Conformément à nos conditions générales de vente, si, en raison d'une tempête, notre bateau ne peut pas emmener votre groupe à l'île, l'acompte versé vous sera restituée.

Dans l'attente de nouvelles de votre part,

Cordialement,

Les transporteurs maritimes exclus estiment que ce comportement discriminatoire serait fondé sur le fait que ces compagnies et notamment « Trans Côte d'Azur » ont toujours contesté officiellement le monopole de la Congrégation.

Pour les armateurs dont l'accostage est interdit, ce comportement discriminatoire n'a en principe plus lieu d'être :

- ni en droit, ni dans les faits
- ni en considération des principes enseignés par la religion pratiquée car il n'y a plus ici, ni partage ni pardon

De même, l'attention est attirée sur les déclarations passées de l'Abbé Dom Vladimir Gaudrat.

" nous ne souhaitons qu'une chose, rappelle Dom Vladimir Gaudrat, abbé mitré de Lérins : que le droit soit respecté. Notre but n'est pas d'empêcher les gens de venir dans l'île mais de réguler la fréquentation afin que la vie monastique mais aussi l'environnement de Saint Honorat soit préservé". (Abbé Dom Vladimir Gaudrat – (cf- 10 annexe article "Cannes : du flottement dans la baie" - 1999)

Si la Congrégation a toujours prétendu que la nature de l'île impose que le flux des passagers soit limité ainsi que la nécessité de protéger « la pratique religieuse », les armateurs souhaiteraient que soit constaté le fait que la Congrégation elle-même a développé sans cesse le nombre de visiteurs et ne limite en rien ses propres activités commerciales.

Le développement de ces activités, éloigné de ce que pouvait être le seul service hospitalier d'un couvent cistercien initialement exercé, se poursuit dans un véritable circuit économique appuyé par une politique commerciale intensive : ce sera l'objet du chapitre suivant.

II.B Des activités et politiques commerciales pratiquées par la Congrégation sur l'île

1) Les déclarations sur la non exploitation commerciale de l'île à l'épreuve de la réalité

Comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, la protection de l'île et la vocation monastique ont toujours été des arguments justifiant l'attribution monopolistique du débarcadère, le contrôle total du flux des visiteurs par la Congrégation ainsi que l'exonération des règles issues du droit de la concurrence.

Les décisions des différentes juridictions ont toujours pris pour base la décision de 2005 du Conseil de la concurrence qui lui-même s'était fondé sur les activités de l'époque et les déclarations du Père Vladimir Gaudrat et du Frère Marie Pâques (cf. annexe 8 – rapport complet ou notamment la page 6, point 12), qui affirmaient alors :

Il n'y a pas de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale avec l'instauration d'un droit d'accès et ce qui va avec, service et équipements de sécurité.

Or, en s'en tenant aux faits, il n'apparaît plus possible de nier aujourd'hui :

- la volonté d'exploiter l'île de manière commerciale (1)
- l'existence d'un droit d'entrée (2)

1- Une exploitation commerciale qui s'effectue par le biais de plusieurs activités elles-mêmes relayées par de nombreuses démarches commerciales.

- location d'espaces réunions (2 salles de 100 personnes et 50 personnes) et organisation de séminaires
- dégustation des vins produits par les moines (jusqu'à 190 € la bouteille)
- Boutique et vente de coffret cadeau entreprise (400 000 € / an en 2009, divulgué dans une émission de TF1 « combien ça coûte ? »*)
- dégustation et vente de liqueur produite par les moines
- visites guidées de l'île Saint Honorat
- déjeuner au bord de l'eau au restaurant « la Tonnelle », jusqu'à 250 couverts, été comme hiver
- Hôtellerie
- 2 compagnies maritimes avec 3 navires



2- Un droit d'accès puisque il y a **obligation** :

- d'utiliser « Planaria », ou « CMLSH » gérées par la Congrégation et ce, à l'exclusion de toute autre compagnie à la fois pour venir mais aussi par extension pour repartir
- de payer la « contribution écologique » ou « taxe écologique » (dont la question se pose de savoir si ce n'est pas l'équivalent d'un « Prix » à payer pour se rendre sur l'île)

Plus concrètement, les activités et bilans publics des différentes sociétés commerciales gérées par la Congrégation permettent d'appréhender de manière chiffrée, l'exploitation commerciale de l'île Saint Honorat (page suivante).

* Emission du 12 avril 2009 intitulé « le business des moines, l'île Saint Honorat »

Activités commerciales des Moines – Chiffre d'affaires et capital social

Société LERINA (vins et spiritueux)	2012	2011	Gérant. M. Alain GALABRU*
Chiffres d'Affaires	1 311 000 €	1 290 000 €	
Excédent Brut Exploitation	178 000 €	282 000 €	Capital social : 38 500,00 €
Effectif moyen	6	6	

PLANARIA (Transport maritime côtier de passagers)	2012	2011	Gérant. M. Alain GALABRU
Chiffres d'Affaires	917 400€	1 033 100 €	
Excédent Brut Exploitation	96 700 €	53 200 €	Capital social : 8000,00 €
Effectif moyen	6	5	

CMLSH (Transport maritime côtier de passagers)	2012	2011	Co-Gérants : M. Clément GALABRU M. Jean ORTELLI Mme Christiane MANISCALCO
Chiffres d'Affaires	619 500 €	502 200 €	
Excédent Brut Exploitation	78 000 €	133 100 €	Capital social : 15 000,00 €
Effectif moyen	7	6	

LA TONNELLE Restaurant gastronomique	2012	2011	Gérants : M. Clément GALABRU Marc DUSSOLIER
Chiffres d'Affaires	1 764 300 €	1 809 000 €	
Excédent Brut Exploitation	184 500 €	315 700 €	Capital social : 5700,00 €
Effectif moyen	13	12	

LERINS FAMILLE** Activités des sociétés holding	2012		Gérant. M. Alain GALABRU
Chiffres d'Affaires	Compte non disponible		
Excédent Brut Exploitation			Capital social : 786 852 €
Effectif moyen	Si cf. mail de présentation - 6		

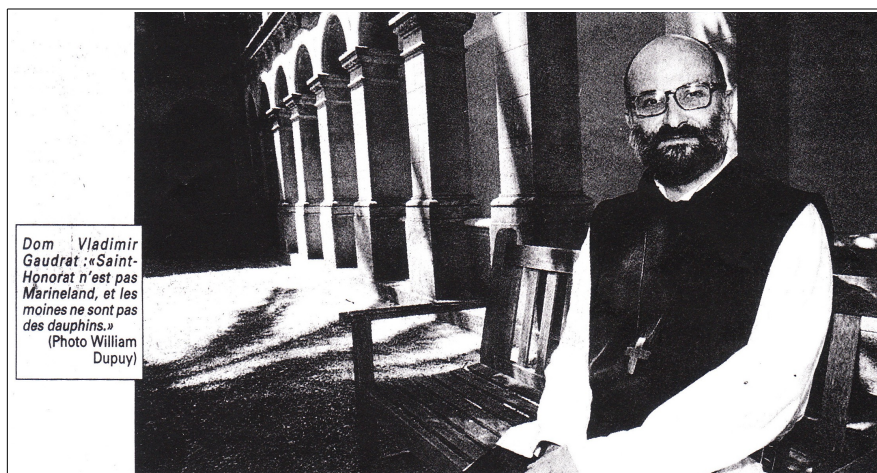
* **Monsieur Alain Clément GALABRU** ou en religion Frère Marie-Pâques

**société prestataire de services dans le domaine du conseil en gestion d'entreprise, du conseil en commercialisation de produits et services, support de développement communication, commercial et marketing.

2) Evolution de la politique commerciale générale et illustrations

A l'origine du contentieux, une phrase avait particulièrement fait sensation dans la presse

"Saint Honorat n'est pas Marineland et les moines de l'abbaye ne sont pas des dauphins que l'on viendrait visiter par bateaux entiers" (annexe 3 – article paru dans Nice Matin)



À l'époque, cette approche peu orthodoxe de l'Abbé Mitré de Lérins, Dom Vladimir Gaudrat avait fait mouche dans la presse (cité dans Nice Matin, annexe 3 et 4) car elle illustre son combat pour la protection du caractère monastique et sacré de l'île. Cette déclaration fut même citée textuellement dans les mémoires transmis par les services de l'État au Conseil de la concurrence.

Aujourd'hui, toutefois il faudra constater que la Congrégation (loi 1901) a pu employer les mêmes supports publicitaires que « Marineland » pour ses actions commerciales comme le fameux site d'achat par internet « GROUPON ».

Le site « GROUPON.FR » est un site de commerce électronique basé sur le concept d'achat groupé. Plus précisément (source wikipédia), "Groupon affiche une offre de produit par jour dans chacun des marchés qu'il dessert. L'offre propose un produit avec un rabais de 50 à 90 %. L'offre est affichée sur le site web de « Groupon » puis est envoyée par courrier électronique aux membres inscrits*.

L'offre indique de manière générale : la description détaillée du produit offert, son prix régulier, le rabais consenti par le fournisseur, le prix après le rabais et le nombre minimum de produits qui doivent être achetés pour que les ventes soient conclues.

Accessoirement, les ventes effectuées sur Groupon ont concerné « CMLSH » à destination de Saint Honorat et non « Planaria » (initialement le seul moyen de contrôler le flux sans réaliser de bénéfice) avec la possibilité de rester sur l'île et de revenir avec un navire appartenant à l'autre société, « Planaria ».

*En France en 2010, il y avait 18 millions d'inscrits - source: L'Expansion - "Groupon le site qui croît plus vite que Google" - http://lexpansion.lexpress.fr/high-tech/groupon-le-site-qui-croît-plus-vite-que-google_243499.html).

Afin de justifier le monopole d'accostage, le Père Abbé déclarait dans la presse
"Saint Honorat n'est pas Marineland..."
 Aujourd'hui certaines méthodes commerciales sont identiques

[illegible]

Dans la poursuite de cette politique commerciale des news letters et plaquettes publicitaires en plusieurs langues sont régulièrement éditées.

Sur une plaquette publicitaire vantant la destination, les prestations et les produits de l'abbaye, le signe "€" apparaît 16 fois et se positionnent aux côtés des termes tels que : contribution, prix, privatiser, formules, forfait, offres spéciales, distribution, supplément...(cf. annexe 18 – Plaquettes commerciales).

En outre, il est possible d'obtenir des renseignements ou un devis particulier avec les coordonnées du « service commercial » inscrit en page de couverture de la plaquette avec les numéros de téléphone.

Il n'y a pas de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale avec l'instauration d'un droit d'accès et ce qui va avec, service et équipements de sécurité.

(Déclaration devant le Conseil de la concurrence en 2005)

Ainsi, aujourd'hui la politique de gestion de l'île a changé et ne correspond plus à celle qui était présentée devant le Conseil de la Concurrence ni aux pétitionnaires et donateurs de l'association de protection de l'île.

Dans l'article « Quand Business rime avec spiritualité » de Nice Matin du mardi 26 juin 2012, le frère Marie Pâques affirmait :

« Je suis absolument convaincu qu'une entreprise doit être performante. Et plus on peut dégager de résultats, mieux c'est. »

Côte d'Azur Nice Matin - mardi 6 JUIN 2012

Quand Business rime avec spiritualité

Les délégués de France Télécom ont suivi à Saint-Honorat la leçon de management de frère Marie-Pâques

Je suis absolument convaincu qu'une entreprise doit être performante. Et plus on peut dégager de résultats, mieux c'est ! » Une conviction inattendue au regard de l'auteur des propos. Au milieu de la trentaine de délégués régionaux du groupe France Télécom-Orange, en séminaire sur l'île Saint-Honorat, le frère Marie-Pâques, économe de la communauté religieuse de l'abbaye de Lérins, défend avec assurance sa vision de l'entreprise. « On m'a dit l'entreprise, c'est le diable. Mais aujourd'hui, je le crie sur tous les toits : Vive les entrepreneurs et vive l'entreprise ! »

Un entrepreneur comme un autre
Gérant de toutes les activités commerciales de l'abbaye, dont la vente du vin et des fameuses liqueurs, le



Insolite, le frère Marie-Pâques de l'abbaye de Lérins a délivré ses conseils de management à la trentaine de délégués régionaux d'Orange. (Photo A.B.J.)

frère Marie-Pâques, habit monastique sur le dos, assume sans crainte, même au risque de choquer certains de ses pairs, sa casquette d'entrepreneur. « Je me sens tout à fait des vôtres », confesse-t-il à l'as-

semblée de dirigeants. Venus pour « voir ce qui se fait ailleurs et s'enrichir des témoignages d'intervenants en périphérie de notre métier », les délégués régionaux ont reçu une véritable leçon « bénédictine ». Car

pour le moine, pas question d'envisager l'enrichissement tous azimuts : « On ne doit pas faire de la richesse sur le dos de la nature, ni sur celui de nos clients ou collaborateurs. » Une sagesse qui a inspiré quelques confessions et interrogations dans l'assemblée : « Quel conseil vous pouvez nous donner pour traiter les comportements déviants ? » ; « Et pour motiver les troupes ? » ; « Ou lorsqu'on a un problème avec sa hiérarchie ? » Après une heure d'intervention, les esprits sont conquis et l'écart entre les deux mondes semble s'être considérablement réduit.

« Une vision empreinte de modernisme »
« C'est une belle respiration de venir ici. C'est une vision empreinte de modernisme »,

confie Bruno Janet, directeur national des relations avec les collectivités territoriales. Coïncidence ou pas, cette leçon de spiritualité arrive à point nommé après la période de tourmente vécue par le groupe France Télécom-Orange. « Nous sommes dans une phase de reconstruction de l'entreprise en remettant les clients au centre et les salariés au cœur. Il faut faire confiance à l'intelligence des hommes. Le progrès social est facteur de réussite économique », conclut le directeur. Le moine, auteur d'un premier livre « En quête de sens » a annoncé aux délégués qu'il se lancerait prochainement dans l'écriture d'un nouvel ouvrage, « une spiritualité pour les gens stressés et pressés. » « Vous aurez au moins trente lecteurs ! » s'exclame la salle. J.P.

L'article titre même « un entrepreneur comme un autre » puis :

- « Gérant toutes les activités commerciales de l'abbaye, dont la vente de vins et des fameuses liqueurs, le frère Marie Pâques, habit monastique sur le dos, assume sans crainte, même au risque de choquer certains de ses pairs, sa casquette d'entrepreneur »

- et d'ajouter à son auditoire des dirigeants de l'opérateur téléphonique : « je me sens tout à fait des vôtres ».

Pour les armateurs locaux, il s'agit là d'une conviction assez inattendue. Ils estiment pour leur part qu'être « un entrepreneur comme un autre », c'est être soumis comme les autres à une concurrence saine et loyale, sans monopole ni favoritisme, ni privilège.

Ces mêmes armateurs souhaitent attirer l'attention sur le fait que de telles déclarations n'ont pas été entendues par le Conseil de la concurrence 7 ans auparavant qui, pour sa part, avait entendu (annexe 8) :

Il n'y a pas de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale avec l'instauration d'un droit d'accès et ce qui va avec, service et équipements de sécurité.

En admettant que ces propos furent sincères à l'époque, les chiffres d'affaires réalisés aujourd'hui et les déclarations démontrent que l'exploitation de manière commerciale a bien eu lieu.

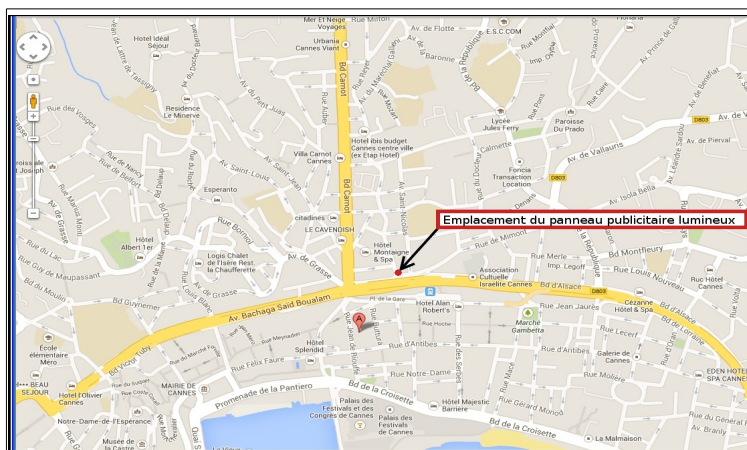
Concernant certaines déclarations en faveur d'une politique résolument commerciale d'exploitation de l'île, une interview dans « Escapades » du 26/27 mars 2011 cite des propos du Frère Marie-Pâques sur ce sujet, propos totalement assumés puisqu'il y est déclaré sans aucune ambiguïté :
- « nous sommes là pour faire du fric... ».

Cette phrase fut reproduite également, à la lettre, dans le livre de frère Marie Pâques, « Enquête de sens - Crises, Affaires, Spiritualité » (page 135 – Édition Abbaye de Lérins – mars 2012)

Les armateurs concurrents sont irrités du fait que cette activité monastique exercée sous la forme associative loi 1901 assume autant ces activités commerciales en réalisant de tels chiffres d'affaires et en développant une vraie politique commerciale. Ils considèrent qu'une Congrégation cultuelle fonctionnant sur une base associative à but non lucratif n'a pas vocation à concurrencer le secteur commercial même par le biais de sociétés.

Ainsi la location de panneaux d'affichage publicitaire électronique en centre-ville de Cannes permet la promotion en boucle de toutes les activités de l'île Saint Honorat (visites, boutiques, vin, restaurant « La Tonnelle »...cf. ci-après).

AFFICHAGES PUBLICITAIRES SUR PANNEAUX ELECTRONIQUES A CANNES : EXEMPLE DE PROMOTIONS COMMERCIALES DE SAINT HONORAT



La Tonnelle : un exemple de l'évolution de l'activité commerciale de l'île ; du restaurant, au snack self service, au restaurant gastronomique.

Le restaurant « la Tonnelle » permet d'illustrer le changement et l'évolution de la politique commerciale de la Congrégation.

Alors que la situation de l'île Saint Honorat au regard des tribunaux en général et du droit de la concurrence en particulier n'était pas encore arrêtée, le bail du gérant du restaurant chez « Frédéric », spécialisé dans les langoustes aux oignons, était rompu par la Congrégation pour la somme de 7 millions de Francs (alentours de 1 245 000 € *). Déjà, la présence de ce lieu connu et reconnu par la jet-set de la Côte d'Azur contrastait avec une vocation purement monastique de l'île.

L'événement, le retour à la simplicité, avait fait l'objet d'un article dans Nice Matin dans lequel on pouvait y lire « Le restaurant « Frédéric » a fermé et a été remplacé par « la Tonnelle », un snack self service servant des sandwiches et quelques boissons » (annexe 20 - « St Honorat à l'abri du monde », Nice Matin, E. Pouquet, 12 juillet 2003).

La fermeture de ce restaurant pourtant très en vue étant alors perçue au travers de la presse comme "le prix à payer paradoxalement pour pouvoir vivre modestement " (idem)

Ainsi la journaliste de Nice Matin faisait part de son étonnement :

« comme il y a un siècle ni voiture ni commerce... »... « et enfin à la sandwicherie les Tonnelles... les visiteurs peuvent acheter de quoi manger. »

Dans ce même article, le Père Gaudrat précisait même : « on ne vient pas gueuletonner sur l'île. »

Depuis la validation des décisions de justice autorisant le monopole d'accostage, la gestion de la restauration sur l'île a évolué. Ainsi, en 2010, le modeste snack a été remplacé par le restaurant traditionnel gastronomique « La Tonnelle » dans lequel il est possible de déguster une demie langouste du vivier rôtie et ses oignons frits pour 115,00 €, commander un magnum de Taintinger à 168 € ou un Saint Salonius Pinot Noir 2009 à 198,00 €.

Avec un premier faux départ à cause d'un imbroglio entre les premiers co-contractants laissant 3 mois de loyer et redevance impayés ainsi qu'une ardoise de 120 000 € pour le vin, pourtant la presse faisait déjà état d'« une affaire florissante » (annexe 19 – Saint Honorat : la Tonnelle contraint à la fermeture – Emmanuel Pouquet, 31/10/2009)

La réputation de « La Tonnelle », sa situation privilégiée et sa renommée avaient déjà eu des effets bénéfiques sur les **flux de passagers à destination de l'île** puisque la société maritime des moines, « Planaria », attestait en 2008 lors du bilan du port d'**une augmentation de 10%, directement liée à l'activité du restaurant** (Presse, idem) et non à l'aspect monastique.

* Convertisseur INSEE : pouvoir d'achat de l'euro et du franc

CARTE 2014 du Restaurant La TONNELLE

Les Champagnes :

Coupe de champagne brut 10 cl.....	13,00 €
Piscine champagne brut 12 cl	15,00 €
La bouteille de Taittinger brut 75 cl	85,00 €
Le magnum de Taittinger brut 150 cl	168,00 €

Les Cocktails :

Mojito Lérina	11,50 €
Lérina Verte, rhum blanc, menthe fraîche, citron vert, sucre, Perrier	11,50 €
La Tonnelle	11,50 €
Liqueur de Mandarine, jus de pêche, champagne L'Américano	11,50 €
Lérincello, martini rouge, campari, Perrier	6,60 €
Sunshine (sans alcool)	6,60 €
Pamplemousse, ananas, orange, sirop de fraise	3,50 €

Les Bières :

Pression	3,80 €
25 cl	7,50 €
Corona 33 cl	5,90 €
Bukier sans alcool 33 cl	3,50 €

Les Softs et les Eaux :

Les Sodas 33cl	4,00 €
Coca, Coca Light, Coca Zéro, Ice tea Pêche, Orangina, Sprite, Schweppes, Bitter San Pellegrino (10cl), Perrier	5,90 €
Jus d'oranges pressées	4,80 €
Jus de Fruits 25 cl	2,80 €
Orange, ananas, pamplemousse, pomme, pêche, tomate	0,80 €
Sirop à l'eau 25 cl	6,80 €
Supplément sirop 2cl	6,80 €
Evian, San Pellegrino, Eau de Perrier fines bulles 100cl	6,80 €

Les Thés Mariage Frères :

Earl Grey, Marco Polo, Thé vert de provence, Afternoon tea, Thé vert à la menthe	5,70 €
--	--------

Les Boissons Chaudes :

Expresso / Expresso décaféiné	2,80 €
Noisette / Noisette décaféiné	2,95 €
Double expresso / Double expresso décaféiné	4,50 €
Café Américain ou allongé	3,80 €
Café au Lait	4,25 €
Cappuccino/ Cappuccino décaféiné	4,60 €
Infusion verveine bio	5,50 €

Prix Nets

La Tonnelle

A partager à l'apéritif :

Petite friture et citron	16,00 €
Fritto misto et citron	23,50 €
Pissaladière aux oignons confits	14,90 €

Les Salades et les Entrées :

Tartine de Chèvre chaud au miel et aux noix, accompagnée de salade verte	14,90 €
Mozzarella di Bufala, tomates anciennes, basilic et olives	17,50 €
Salade du Chef (volaille, champignons, tomate, comté, œuf, pignons)	16,95 €
Salade Mixte (salade, tomate, oignons)	12,70 €
La soupe de poisson, rouille et croûtons	18,90 €
Foie gras de canard poêlé, confit de fleurs de violettes	24,80 €

Les Pâtes Fraîches :

Garganelli au pistou et légumes grillés	17,00 €
Garganelli au chorizo, crème cuisinée au parmesan	21,70 €
Gnocchi all'arrabiata (tomates, ail et piment)	22,00 €
Tagliolini crémeux au Homard et crustacés	44,00 €

Les Plats :

Pavé de cabillaud piqué au chorizo Ibérique, sauce vierge	24,00 €
Thon mi-cuit mariné au soja	28,00 €
Dos de Bar de Méditerranée grillé aux aromates	31,00 €
Noix de Saint Jacques snackées à la plancha	35,00 €
Tartare de bœuf à l'Italienne (parmesan, basilic, tomates, olives, pignons de pins)	19,00 €
Hamburger sauce barbecue, avec cheddar et oignons	18,00 €
Entrecôte de bœuf grillée	31,00 €

Prix Nets

La Tonnelle

Les Spécialités :

La Demie Lanouste du vivier rôtie et ses oignons fris	115,00 €
Panaché de la mer à la plancha, (prix par personne / minimum 2 personnes)	83,00 €
(Bar, thon mi-cuit, cabillaud, Saint Jacques, cameron, garnis légumes sautés et panisses)	

Les poissons entiers rôtis au four selon arrivage du jour

Fromage, Dessert et Coupes Glacées :

Saint Marcellin au lait de vache, servi avec une salade	11,90 €
Pâtisserie du jour	10,80 €
Café Liégeois (café, glace vanille, glace café, chantilly)	11,90 €
Chocolat Liégeois (chocolat, glace vanille, glace chocolat, chantilly)	11,90 €
Fraise Melba (fraises, glace vanille, coulis de fruits rouge, chantilly)	12,50 €
Sorbet Lérincello servi avec sa liqueur	11,90 €

Formule Menu (Sauf le week-end et les jours fériés)

Entrée et plat, ou plat et dessert (selon les suggestions du chef)	27,50 €
Entrée, plat et dessert (selon les suggestions du chef)	32,00 €

Menu Enfant : (Jusqu'à douze ans) :

Steak haché, pâtes, ketchup, fromage râpé, 2 boules de glace	13,90 €
--	---------

Prix Nets

Les Vins et Liqueurs :

Les Vins Blancs de l'Ile Saint Honorat	
Saint Pierre 2011. 75 cl Vin de pays de Méditerranée	45,00 €
Saint Césaire Chardonnay 2009. 75 cl Vin de pays de Méditerranée	59,00 €
Saint Cyprien Viognier 2011. 75 cl Vin de pays de Méditerranée	160,00 €

Les Vins Rouges de l'Ile St Honorat	
Saint Honorat 2010. 75 cl Vin de pays de Méditerranée	56,00 €
Saint Sauveur 2010. 75 cl Vin de pays de Méditerranée	85,00 €

Les Vins Rouges d'Exception	
Saint Lambert Mourvèdre 2011. 75 cl Vin de pays de Méditerranée	175,00 €
Saint Salomus Pinot Noir 2009. 75 cl Vin de pays de Méditerranée	198,00 €

Les Vins Rosés sélectionnés par les Moines	
La Tonnelle 2013. 75cl Vin du pays du Var IGP	25,00 €
La Perle de Lérins 2013. 75 cl AOP Côtes de Provence	28,00 €
Le magnum de Perle de Lérins 2013. 150 cl AOP Côtes de Provence	59,00 €

Les Vins de l'Ile Saint Honorat au Verre	
Saint Pierre blanc 2011. 12 cl Vin de pays de Méditerranée	9,90 €
Saint Honorat rouge 2010. 12 cl Vin de pays de Méditerranée	11,80 €
Saint Sauveur rouge 2010. 12 cl Vin de pays de Méditerranée	17,50 €
Saint Césaire Chardonnay 2009. 12 cl Vin de pays de Méditerranée	13,00 €

Le Vin rosé au verre sélectionné par les Moines	
La Perle de Lérins rosé 2013. 12 cl AOP Côtes de Provence	6,90 €

Les Liqueurs de L'île :

La Lérina verte, la Lérina jaune, la Lérina mandarine, le Marc, le Lérincello	5,50 €
4 cl	



LE VIN DU MOIS



SAINT CÉSAIRE 2009
Opulent, Pureté du fruit, Notes de fleurs et d'agrumes confits.
4^{ème} PLACE AU CLASSEMENT DES 100 MEILLEURS VINS DE BOURGOGNE. VIN SERVI AUX CHEFS D'ÉTAT DU G20 EN 2011. Superbe robe or pâle, très brillante. Nez riche mêlant à la fois des arômes de fleurs et d'agrumes confits rehaussés de notes fumées et vanillées. Finale soutenue par une pointe de réglisse. Le Chardonnay développe des arômes opulents, équilibrés par une belle acidité qui lui procure une merveilleuse tenue en bouche révélant la pureté du fruit.

Verre de vin 12cl **13 € TTC** au lieu de 17,50€
Bouteille 75 cl **59 € TTC** au lieu de 85€

www.lerina.abbayedelerins.com

Prix Nets



Un simple clic pour réserver



votre table au bord de l'eau

L'ÎLE ST HONORAT LE RESTAURANT LA TONNELLE LA CARTE ET LES SUGGESTIONS SNACK LES CANISSES LES VINS ET LES LIQUEURS LES PRESTATIONS GROUPES ACTUALITÉS CONTACT ET ACCÈS

Déjeunez au bord de l'eau à prix malin

Formule bateau + restaurant dès 35 €

Billets aller-retour + Déjeuner sur l'île



Un Grand Vin



Publicité sur FACEBOOK

Bateau + restaurant à partir de 35 €
Une promotion commerciale qui invite au dépassement et à la dégustation



L'Abbaye qui est également impliquée dans le restaurant "La Tonnelle" ne se prive d'aucune nouvelle forme de publicité.

Ci-dessus par le biais du réseau social FACEBOOK et le système de message suggéré ou "Suggested Post."

Ce "message suggéré" est accompagné d'un lien sponsorisé qui apparaît dans le fil d'actualités sans l'accord express de l'internaute.

Depuis, les armateurs constatent que les déclarations de 2003 ont été oubliées.

Exit les simples sandwiches et les quelques boissons servis par les moines »* (cf. menu page précédente).

> Le changement de politique et de gestion de la restauration est radical.

La gérance est assurée par le Frère Marie-Pâques (M. Alain Clément GALABRU) et Monsieur Marc DUSSOULIER, fondateur et ex-Directeur du « Pavillon Hédiard » et ex-Directeur régional de « LENÔTRE », deux traiteurs extrêmement réputés et prestigieux de la Côte d'Azur.

« Trois espaces composent La Tonnelle : un coin pour déjeuner avec 200 couverts (130 à l'extérieur et 70 à l'intérieur), un espace Snack et un salon pour l'apéritif – les prix entre 13 et 39 € ou la langouste royale à plus 200 € pour deux personnes. Vin "onéreux" de 50 à 100 € la bouteille. » (cf. annexe 22 « La Tonnelle, le paradis gourmand de Saint Honorat », Nice Matin, Pierre Comet, 01/09/12 depuis le vin peut aller jusqu'à 198 €). Puis d'évoluer encore, avec l'aménagement pour 50 couverts supplémentaires permettant d'atteindre les **250 couverts**. En outre l'ouverture purement estivale du début est désormais étendue « **été comme hiver** » dans les plaquettes publicitaires.

Ainsi, depuis plusieurs années, « La Tonnelle » est présentée dans la presse comme un cadre enchanteur qui « *accueille le business de ce monde* », et où on dit même ici qu'« *il n'y a pas meilleur endroit pour parler d'un projet en gestation ou d'évoquer un sujet sensible en politique ou en affaire* » (cf. annexe 16 - l'Expansion, juillet-août 2013 « Cannes dans le secret des puissants »).

Les armateurs évincés s'étonnent de ce changement de politique entre « le prix à payer pour pouvoir vivre modestement » évoqué lors de la gestion du self service et souhaitent rappeler que les chiffres d'affaires des 2 derniers exercices de « La Tonnelle » sont de **1 764 300 € et 1 809 000 €**.

En 2008, le personnel de « Planaria » affirmait via la presse que **10% du trafic de passagers était en réalité généré uniquement par la présence du restaurant** alors que celui-ci était bien moins réputé et que les premiers gestionnaires ont dû fermer par la suite à cause de fautes de gestion.

La question se pose de savoir ce qu'il en est aujourd'hui du flux de visiteurs à destination uniquement de ce restaurant de 250 couverts dont la renommée n'a cessé de croître et qui demeure ouvert toute l'année maintenant que l'île est desservie très fréquemment.

Est-il légitime que cette part de clientèle à destination du restaurant soit exclusivement réservée à la Congrégation par le biais d'un monopole d'accostage mis en place pour protéger le caractère monastique et l'environnement de l'île ?

Dernier point sur le développement des activités commerciales gérées par la Congrégation, il apparaît que celles-ci sont toujours en voie d'expansion par le biais de la création d'une « holding financière ».

* Carte disponible sur : <http://www.tonnelle-abbayedelerins.fr/images/carte-reouverture-21-12-%202013.pdf>

Création d'une holding financière en 2013 : Capital social de départ 786 852 €

L'année 2013 a vu naître une nouvelle **société prestataire de services** dans le domaine du conseil en gestion d'entreprise, du conseil en commercialisation de produits et services, support de développement communication, commercial et marketing nommée "**LERINS FAMILLE**" dont la publicité a été faite par des plaquettes commerciales et des « news letters » via internet.

La « News letter » est à diffusion mensuelle, elle est destinée aux organismes et agences réceptives, événementielles et de communication œuvrant dans le tourisme d'affaire. Ainsi, le 18 mars 2013, une telle news letter informait de la création de la société holding « Lérins Famille » (cf.reproduite et surlignée ci-dessous).

De : Lérins Famille - Abbaye de Lérins [mailto: [redacted]@abbaye...<mailto: [redacted]@abbaye...>
Envoyé : lundi 18 mars 2013 14:07
À : PM
Objet : Création de la société Lérins Famille

[<http://www.excellencedelerins.com/web/2013/news/20130314/lerins-famille.jpg>]
Création de la Société Lérins Famille

Je tiens à vous informer de la création de la société " Lérins Famille sarl " le 2 Janvier 2013. Lérins famille est une **société prestataire de services dans le domaine du conseil en gestion d'entreprise, du conseil en commercialisation de produits et services, support de développement communication, commercial et marketing.**

Afin de satisfaire davantage vos attentes et vos besoins, cette holding regroupera désormais plusieurs secteurs d'activités existants (gestion, comptabilité, informatique, marketing, et conseil) qui étaient préalablement divisés en plusieurs entités. Aujourd'hui, Lérins Famille emploie 8 salariés qui seront vos interlocuteurs tout au long de l'année

Service commercial : Madame Fa....Cu..... et Madame Ma... Mar....

Communication : Madame El.... KL...
Maintenance : Monsieur Ph... Du.... et Monsieur Sa..... B....
Transports : Monsieur Ph..... JO...

Nous vous remercions de votre confiance et de votre fidélité et nous restons à votre entière disposition pour vous accompagner dans nos futures collaborations.

Paix et joies.
[redacted]
Abbaye de Lérins

Le bilan de cette société n'a pas encore été publié.

Les armateurs se demandent s'il est bien dans la vocation d'une association cultuelle loi 1901 de créer et de gérer une « holding financière » avec un capital social de 786 852 €.

En même temps que la création et l'investissement dans cette nouvelle société en 2013, a eu lieu l'investissement dans la construction d'un navire mixte, le « Saint Maxime », arrivé à Cannes le 25 mars 2014 : montant de l'investissement, 2,2 millions €.

L'expansion de l'offre commerciale de la Congrégation continue en 2014 : un troisième navire dans la baie de Cannes et un nouveau danger pour la concurrence

Comme nous avons pu le voir dans un chapitre précédent*, cette année marque la construction, livraison et exploitation d'un 3ème navire de 190 places environ, le "Saint Maxime "(cf. Chapitre politique commerciale – plaquette en 2 langues et inauguration article de Nice matin annexe 27).

> Après la gestion de 2 compagnies :

- « Planaria » dont les statuts de l'association de protection de l'île estime qu'il était l'outil « à prix coûtant » adapté pour ne tirer aucun profit de l'exploitation de l'île ;

puis

- la création de « CMLSH » en 2009

- et l'exploitation de 2 navires ;

> la Congrégation a fait construire à Bordeaux une troisième unité:le « Saint Maxime ».

Il s'agit d'un navire de 181 passagers, (22 mètres de long, 6,80 d large et 16 nœuds de vitesse) également **destiné à la réalisation d'événements privés : conférences, réunions, team building, concerts restaurant jusqu'à 140 couverts...** (cf. plaquettes commerciales complètes en annexes 6 et 18)

Pour les armateurs locaux, l'arrivée de ce nouveau navire est surprenante à plusieurs titres :

- Surprenant pour une Congrégation qui, à la base est une association à caractère cultuelle loi 1901 n'ayant en principe pas, par nature, la vocation à se livrer à des activités commerciales même par le biais de sociétés du moment qu'il existe des activités concurrentielles

- Surprenant pour une association qui affirmait vouloir gérer uniquement « Planaria » comme « un outil à prix coûtant » d'une part, « ne pas tirer profit de l'exploitation de l'île », ni ne souhaiter développer le trafic d'autre part : « la concurrence étant déjà bien assez fournie... »

d'une EURL (Planaria) dont la Congrégation est l'unique associée (1998). Ne voulant tirer aucun profit de cette exploitation, l'Abbaye a décidé d'affréter des bateaux auprès des compagnies amarrées au port de Cannes et d'assurer elle-même la tenue de la billetterie pour pouvoir contrôler la situation. Finalement, une seule des compagnies

- Et enfin très surprenant car la construction d'un navire nécessite forcément l'obtention d'une place au port à très court terme. Il s'agit d'un point important : celui de positionner un navire de 22 mètres de long et 6,80 mètres de large de plus de 2 000 000 € sans avoir de place dans le port de Cannes, très demandé et en état de saturation.

*A2 - Le moyen technique initial pour assurer la régulation du flux : de la billetterie « outil à prix coûtant », à la compagnie maritime gérée par la Congrégation, à la création d'une 2ème compagnie, à l'achat... d'un troisième navire.

Tout d'abord, le stationnement sur l'embarcadère de l'île de ce navire est trop exposé, trop risqué. Cette hypothèse est exclue d'emblée.

Sachant que le port de Cannes est en saturation permanente, les options offertes à la Congrégation pour organiser l'arrivée en mars 2014 de ce nouveau navire le Saint Maxime pouvait à l'origine s'organiser en 3 hypothèses :

Hypothèse 1 – Le « Saint Maxime » venait remplacer un des deux navires actuellement en place. Il s'agissait tout de même de procéder à une résiliation de l'autorisation d'occupation du domaine public portuaire au bénéfice du nouveau navire et d'évacuer l'ancien du port de Cannes (exemple dans le cadre d'une vente). Cette hypothèse restait la moins en contradiction avec les engagements tenus par la Congrégation car elle n'augmenterait pas de manière significative leur capacité de transport et était conforme au plan de mouillage qui prévoit 2 postes attribués à la desserte de Saint Honorat.

Hypothèse 2 La Congrégation se positionnait sur un autre port mais :

- cela signifiait être éloigné de sa billetterie et de l'île,
- tous les ports de la région sont également saturés : il n'y a plus de place pour de simples navires et ici il est question d'une unité de 22 m sur 6,90 de large.

Hypothèse 3 – La Congrégation installe ce troisième navire sur le port de Cannes :

- soit à la faveur d'une « mise en concurrence des autorisations » mais ce serait contradictoire avec le fait qu'elle en ait toujours été exonérée par rapport aux autres concurrents au regard de sa destination vers Saint Honorat.
- soit sans mise en concurrence avec une modification ultérieure du plan de mouillage

Pour la dernière hypothèse, les armateurs concurrents se demandent toutefois si ce procédé serait bien équitable, conforme à une égalité de traitement maximale :

- Dans le premier cas, une procédure de mise en concurrence bénéficierait *in fine* à une association loi 1901 à but non lucratif, gestionnaire de sociétés, alors qu'elle ne subit pas de concurrence depuis 13 ans... Que cette même Congrégation puisse, en ce qui la concerne, retirer tous les avantages de ce type de procédure sans jamais en avoir eu les inconvénients
- Dans le deuxième cas, il n'y a aucune mise en concurrence et une place leur est attribuée.

Ces deux options restent difficiles à accepter pour les armateurs sur le fond et sur la forme. A ce jour, cette troisième hypothèse se réalise et aboutira à terme à l'expulsion d'un navire d'un autre transporteur côtier. Ainsi la place de la barge "Coucoussa" de la société Horizon (qui fut au début un partenaire de la Congrégation dans la desserte de Saint Honorat) ne sera pas renouvelée au profit du Saint Maxime.

La menace est à la fois gravissime et très concrète. La perte de l'emplacement signifie *de facto* la perte d'une partie ou même par ricochet de l'activité toute entière.

Voilà une illustration de l'inversement de la tendance. Si en août 2002, Pierre Grave, du journal « le Marin » titrait « Desserte de l'île Saint Honorat : les moines face aux armateurs »*, le face à face est toujours d'actualité cependant, favorisé par la position de monopole **le rapport de force se retourne.**

*Article du 23/08/02 journal le marin "Desserte de l'île Saint Honorat : les moines face aux armateurs"

Promotions commerciales et presse 2014

Vente de billets à prix réduits en pleine saison touristique (Validité : du 4 juin au 26 septembre)
Les chiffres officiels pour l'année 2013 indiquent pour ces 3 mois la concentration de :

- plus de 42 000 personnes
 - et plus de 600 personnes par jour en moyenne pour le mois d'Août (au lieu de 300 par jour envisagée pour ne pas porter atteinte à l'environnement et à la quiétude de l'île)
 - un total annuel de plus de 93 000 passagers par an au lieu de 60 000
- >> avec seulement 2 navires en exploitation

destination 2013	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	année
St Honorat	2230	2412	3647	7669	10480	10919	13027	18725	12512	6893	2096	2528	93138

GROUPON Antibes - Cannes - Saint-Honorat

Une journée de croisière combinée "Cap des Milliardaires" ou "Corniche d'or" avec arrêt sur l'île St-Honorat à 19,90 €

Acheter !

Montant : 18,90 €

8 jours, 16-07-21

Déjà 77 acheteurs !

Profitez-en aussi !

Détail de l'offre :

Les deux croisières sont destinées à des croisiéristes de l'abbaye de Lérins. Elles sont organisées par l'abbaye de Lérins, qui a obtenu l'autorisation de l'État pour organiser des croisières sur l'île de Saint-Honorat. Les croisières sont organisées par l'abbaye de Lérins, qui a obtenu l'autorisation de l'État pour organiser des croisières sur l'île de Saint-Honorat.

Compagnie Maritime Lérins St-Honorat :

L'abbaye de Lérins a obtenu l'autorisation de l'État pour organiser des croisières sur l'île de Saint-Honorat. Les croisières sont organisées par l'abbaye de Lérins, qui a obtenu l'autorisation de l'État pour organiser des croisières sur l'île de Saint-Honorat.

d'une EURL (Planaria) dont la Congrégation est l'unique associée (1998). Ne voulant tirer aucun profit de cette exploitation, l'Abbaye a décidé d'affréter des bateaux auprès des compagnies amarrées au port de Cannes et d'assurer elle-même la tenue de la billetterie pour pouvoir contrôler la situation. Finalement, une seule des compagnies

Cannes : Planaria sera la seule compagnie à desservir Saint-Honorat... et seulement Saint-Honorat. La vocation des moines n'étant pas de s'ajouter à une concurrence déjà fournie, leur bateau n'ira pas à Sainte-Marguerite. Et il n'y aura donc plus de liaison directe entre la grande et la petite île. En guise de commentaire, Dom Vladimir estime qu'« on n'a pas assez d'une journée pour visiter les deux ! ». Mais derrière la piquette, il y a évidemment le regret d'avoir dû en arriver là...

Iles de Lérins

LA CROISIÈRE S'AMUSE

Désireux de mieux exploiter le potentiel touristique de l'Abbaye de Lérins et des îles, les moines Cisterciens viennent de porter aux fronts baptismaux un nouveau concept : la croisière événementielle cannoise. Et ce, grâce à l'acquisition d'un bateau, le Saint-Maxime, arrivé par la mer de Bordeaux le mois dernier, avec son capitaine Olivier Durand. Libre de tout agencement sur deux niveaux et doté d'un toit ouvrant, ce superbe bateau offre grâce à la polyvalence de ses espaces un fort potentiel d'accueil avec ses 150 places assises et 180 places debout

ainsi que la possibilité... d'y garer une voiture ! Sont d'ores et déjà au programme depuis avril, basées sur la célèbre production vinicole de l'Abbaye, une soirée « Sea, Wine and Sun » sous forme d'after-work trois vendredis par mois et des croisières œnologiques autour des îles de Lérins le dernier vendredi de chaque mois. Plusieurs itinéraires commentés ont également été mis en place, soit vers la Corniche d'or soit vers Cannes et le Cap d'Antibes, jusqu'au château du vieil Antibes. Des croisières qui passent par l'île Saint-Honorat à l'aller et au retour avec possibilité de s'y arrêter et prendre la navette de retour pour Cannes. Une liaison régulière, Cannes - St-Tropez sera également mise en place tous les samedis matin, jolies façons de (re)découvrir la Côte. En mer ou à quai, de la frontière espagnole à la frontière italienne, le « Saint-Maxime » proposera des possibilités infinies pour la réalisation d'événements sur mesure et haut de gamme tout au long de l'année tels que, mariages, conférences, séminaires d'entreprises ou encore lancements de produits. L'Abbaye, gestionnaire du bateau étant ouverte à toute (raisonnable) proposition, il permettra également de suppléer à la fermeture nocturne de « La Tonnelles », bien connu des habitués de l'île Saint-Honorat, en proposant des dîners à quelques mètres de la quiétude des îles. Nul doute que la clientèle ne se fera guère prier !

Rens. : Du lundi au vendredi : 04 92 99 54 18, ou par mail : croisieres@abbayedelerins.com www.lerins-sainthonorat.com



62. L'objectif de limitation du nombre de visiteurs (pas plus de 60 000 à 65 000 visiteurs par an ; pas plus de 300 à 350 visiteurs par jour, de mai à septembre, répartis sur les huit heures de la journée) poursuivi par la Congrégation est justifié par la nécessité de préserver, sur un site peu étendu, la tranquillité du lieu monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé.

Un montant de redevance inadapté à l'utilisation et à l'exploitation de l'embarcadère

Afin de pouvoir utiliser l'embarcadère appartenant au domaine public, une autorisation d'occupation et d'exploitation du domaine public maritime a été attribuée à la Congrégation pour une durée de 30 ans à titre exclusif avec interdiction à toute compagnie d'accoster sur cette infrastructure plus qu'essentielle*, infrastructure unique, pour se rendre sur l'île.

Légalement, toute occupation ou utilisation privative du domaine public est obligatoirement payante par le biais d'une « redevance », sorte de « loyer », payée à l'organisme public gestionnaire ou propriétaire public (en l'espèce à l'État) et in fine à la Collectivité.

Il faut savoir que le montant de la redevance doit juridiquement et financièrement tenir compte de l'ensemble des avantages de toutes natures procurés au titulaire de l'autorisation* (la Congrégation) et des multiples activités commerciales (qui ont su fleurir sur l'île – cf. Chapitre suivant)

Ces règles toujours martelées par la jurisprudence (tant du Conseil d'État que du Conseil Constitutionnel) ont été inscrites littéralement dans le Code général de la propriété des personnes publiques (Articles : L. 2125-1 et L. 2125-3)

Juridiquement, les seuls critères susceptibles de justifier le très faible montant de la redevance serait que l'activité menée l'occupant et a fortiori par la Congrégation soit :

- une activité uniquement monastique (assez vrai à l'époque) et sans revenus commerciaux ou bien

- une activité d'intérêt général. Sur ce dernier point, les statuts de création de la société CMLSH stipulent que la Congrégation est qualifiée d'"Association Reconnue d'Utilité Publique" (cf. annexe 23). Cette qualification n'apparaît à notre connaissance que sur ce document et vraisemblablement à tort. La Congrégation ne semble pas figurer dans le fichier de recensement de ces associations tenu par le Ministère de l'Intérieur (cf. Site du Ministère Intérieur – association reconnue d'utilité publique – cliquer sur Liste ARUP – Septembre 2013). A priori l'erreur est très anecdotique et accidentelle car aucun autre document n'a été trouvé en ce sens.

Pour illustration du problème issu du montant de la redevance, le juge administratif considère par exemple que « les avantages tirés de l'occupation d'un complexe sportif s'apprécient notamment au regard des recettes tirées de son utilisation telles que la vente des places et des produits dérivés aux spectateurs, la location des emplacements publicitaires et des charges que la collectivité publique supporte telles que les amortissements, l'entretien et la maintenance, calculés au prorata de l'utilisation d'un tel équipement ». Ainsi, selon le juge, le mode de calcul retenu qui ne prend pas en considération les avantages « de toute nature » (et pas seulement commerciaux) procurés à la société ou l'association est illégale (CAA de Lyon du 28 février 2013, Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, n° 12LY00820).

En l'espèce, la formule retenue a été annulée (avec une redevance de base de 500 000€ !) car elle ne tenait compte que des recettes de billetterie, en négligeant d'autres ressources comme les produits dérivés ou les emplacements publicitaires.

*« Les ressources (ou infrastructures) essentielles désignent des installations ou des équipements indispensables pour assurer la liaison avec les clients et/ou permettre à des concurrents d'exercer leurs activités et qu'il serait impossible de reproduire par des moyens raisonnables.

Concernant l'utilisation du ponton appartenant à l'État situé sur le domaine public maritime, quels sont les avantages dont bénéficie la Congrégation ? Ils sont de plusieurs natures et la liste que nous proposons n'est peut être pas exhaustive :

Le premier avantage consiste à conférer à la Congrégation une autorisation tout à fait exceptionnelle, exclusive au profit de la Congrégation qui lui permet d'autoriser ou d'interdire expressément l'accès sur le domaine « public » maritime à telle ou telle compagnie ; lui réserve un monopole d'accès à sa compagnie « Planaria » comme cela était prévu au début puis, par extension, « née de la pratique » à sa deuxième compagnie, « CMLSH ».

Ensuite, si nous reprenons uniquement le raisonnement de la Cour Administrative d'Appel de Lyon pré-cité concernant les critères pour établir le montant de la redevance :

- les avantages tirés de l'occupation s'apprécient notamment (mais pas seulement...) au regard des recettes tirées de son utilisation telles que :

- 1- la vente des places** et des produits dérivés
- 2- la location des emplacements publicitaires
- 3- et des charges que la collectivité publique supporte

1 - la vente des places et des produits dérivés de l'île Saint Honorat

La redevance devrait logiquement tenir compte par exemple :

- du nombre de places visiteurs débarqués par toutes les compagnies que ce soit « Planaria », « CMLSH » ou autre ;
- du montant de la « contribution écologique » demandée par la Congrégation à tout visiteur venu sur l'île quel que soit le moyen ou la compagnie débarquant sur l'île ;
- le ponton est une infrastructure essentielle et même l'unique accès au restaurant « La Tonnelle » qui affiche un chiffre d'affaires de 1,7 millions d'€ en 2012.
- le ponton, seul accès public, participe forcément à la santé financière des boutiques des moines (vins, liqueurs, coffrets d'entreprises personnalisés... cf. Site internet ou plaquette publicitaire) qui affichent un chiffre d'affaires de 400 000 € par an.

2 - la location (ou l'affichage) des emplacements publicitaire

Nous ignorons à ce jour si la Congrégation a été autorisée et paie pour la publicité « Planaria » installée sur le ponton appartenant au domaine public maritime. Rien ne figure sur la convention d'occupation en ce sens, ni tarif, ni autorisation.

3 - et des charges que la collectivité publique supporte

Il faut savoir que l'île Saint Honorat en tant que propriété privée et site classé profite en principe d'abattements sur les travaux effectués mais bénéficie également d'une collecte de ses déchets par bateau, de la présence pendant plusieurs mois de l'année sur l'île de matériel de pompiers avec camion, de l'entretien de son domaine forestier toute l'année par l'Office National des Forêts...

En 2005, la redevance demandée par l'État pour l'utilisation du ponton d'accostage permettant l'accès des visiteurs à l'île et aux activités de la Congrégation s'élève aux alentours de :

- **3135 € PAR AN (cf. document administratif en copie en annexe 24)**
- **ce qui représente 261 € par mois**

** Transposable à la vente des places à destination de l'île ainsi que la « contribution écologique » de 5€ TTC dont 5,5 % de TVA

En 2013, la redevance, « le loyer », versé par la Congrégation à l'État (calcul par convertisseur INSEE) s'élèverait aux alentours de :

- **3548,07 € par an**

- **295 € par mois**

Pour comparaison en 1992, un article de Nice Matin (annexe 25 « île : la guerre des pontons, Joël Bernard » - 23 juin 1992) la compagnie « Chantecler » était autorisée à exploiter les ouvrages de Sainte Marguerite à titre exclusif pour 30 ans moyennant :

- une redevance de 150 000 Francs les 3 premières années
- puis 60 000 F par an
- ainsi qu'une facturation d'un % des billets à la ville (non connu)
- et 35% de remise sur les tarifs « prix public » (il ne semblerait pas si les compagnies gérées par la Congrégation effectuent de tels rabais)

Un calcul par convertisseur INSEE (accessible sur internet : convertisseur franc-euro : pouvoir d'achat de l'euro et du franc) permet de faire une comparaison relativement précise entre ce que payaient les entreprises privées et la Congrégation tout en tenant compte de l'inflation et du montant du pouvoir d'achat.

Concernant la redevance en moyenne réclamée à l'époque aux entreprises privées :

Redevance de départ : 150 000 Francs de redevance par an due pendant 3 ans

= 450 000 Francs après convertisseur INSEE pour 3 ans = 93 011,44 €

Redevance d'utilisation

60 000 francs de redevance par an pendant 27 ans

60 000 Francs X 27 ans = 1 620 000 Francs

Total coût de l'occupation converti en € = 341 807,65 €

>>>Total coût pour le privé sur 30 ans = 435 000 €

alors que ceux-ci n'effectuaient que la desserte de l'île et dans un contexte concurrentiel

Concernant la redevance en moyenne réclamée à la Congrégation

Pour la remise en état du ponton, la Congrégation fait état :

Une somme de 1 000 000 Francs soit = 152 449 €

Redevance d'utilisation

Les 3135 € par an payés en 2005

Sur l'ensemble des 30 ans, approximativement = 94 050 €

>>>Total coût pour la Congrégation sur 30 ans = 246 499 €

alors qu'il s'agit d'une infrastructure essentielle, donnant accès à des activités commerciales dans un contexte de monopole d'exploitation

Différence de traitement entre l'entreprise privée et la Congrégation

435 000 – 246 499 = 188 501 € a minima de différence en faveur de la Congrégation

Cette différence de traitement entendue sur 30 ans d'activité représente un avantage économique pour la Congrégation de 188 501 € soit plus de 77 % d'économie par rapport à l'entreprise.

De plus, ce calcul est fondé sur la simple redevance d'utilisation, il ne tient pas compte de la facturation d'un pourcentage prélevé sur chaque billet que les armateurs eux reversaient à la collectivité mais qui reste difficile à quantifier sur 30 ans.

> Un tel système de prélèvement de pourcentage au bénéfice de la Collectivité ne semble pas avoir pas été établi pour la Congrégation.

En outre, en terme de différence de traitement et d'avantages, il faut tenir compte que :

- les compagnies privées n'accostaient que dans des circonstances de pleine concurrence (pas de monopole)
- l'exploitation de ce monopole d'accostage bénéficie directement à de multiples activités commerciales accessibles uniquement grâce à cet embarcadère.

Enfin, comme nous avons pu le voir, le calcul du montant des redevances payées à l'État doit juridiquement et (financièrement) tenir compte de l'ensemble des avantages de toutes natures procurés au titulaire de l'autorisation et donc des résultats commerciaux réalisés.

Pour rester objectif, il faut considérer que le débarquement sur l'embarcadère de Saint Honorat n'est pas l'unique moyen d'accès à la clientèle pour la compagnie maritime « CMLSH » qui peut proposer d'autres destinations même si l'île reste une destination privilégiée et donc une source de revenu substantielle. De même, la société « Lérina » dispose d'un circuit de vente (exemple via internet) et de livraison à distance.

Société LERINA (vins et spiritueux)

2011 : 1 290 000 €
2012 : 1 311 000 €

Société CMLSH (compagnie de transport maritime)

2011 : 619 500 €
2012 : 502 200 €

Dans le cadre des avantages procurés à leurs bénéficiaires, il n'est pas possible aujourd'hui d'évaluer le pourcentage des chiffres d'affaires annuels de ces sociétés, obtenus directement par la visite de l'île Saint Honorat et donc obtenu directement par l'utilisation du domaine public.

En revanche, il ne sera pas illégitime de comparer la redevance de 3500 € due à l'État pour l'exploitation de l'unique embarcadère aux chiffres d'affaires du restaurant « La Tonnelle » ou de « Planaria » puisque, a priori, toutes leurs activités et leurs chiffres d'affaires sont directement liés à l'accès de leurs clientèles via l'utilisation du ponton d'accostage.

Société « Planaria » (transport maritime- desserte à titre monopolistique de Saint Honorat)

2011 : 1 033 100 €
2012 : 917 400 €

La boutique réalisait, en 2009, 400 000 € de chiffres d'affaires.

La Tonnelle (Restaurant traditionnel gastronomique)

2011 : 1 809 000 €
2012 : 1 764 300 €

Pour le restaurant, une autre voie est ouverte (suite à des travaux effectués par la Congrégation) sur du domaine public maritime naturel pour une clientèle notamment de plaisanciers au mouillage entre les îles, récupérés par semi-rigide et transférés sur Saint Honorat.



À ce jour, nous ignorons si une redevance est payée pour l'utilisation de cet embarcadère situé sur le domaine public maritime de l'État puisqu'en contact permanent avec l'eau de mer.

Enfin la société « **Lérins Famille** » créée en 2013 (société prestataire de services dans le domaine du conseil en gestion d'entreprise, du conseil en commercialisation de produits et services, support de développement communication, commercial et marketing, capital social 786 852 €) n'a pas encore publié de bilan. Le pourcentage du chiffre d'affaires est difficile à établir mais serait en partie lié au ponton d'accostage notamment en ce qui concerne la location des salles de conférences et l'accès des participants aux séminaires.

Au regard de tout ce qui précède, une redevance de **3500 € par an** payée à l'État ne paraîtrait manifestement pas correspondre aux avantages de toutes natures dont bénéficie la Congrégation. Ce très faible montant aurait pu trouver sa pleine justification initialement dans l'absence d'activité économique de la Congrégation ou dans l'utilisation de la compagnie « Planaria » comme un « outil à prix coûtant » permettant de réduire le flux de visiteurs sur l'île à 60 000 visiteurs.

Un montant aussi faible de redevance d'occupation et d'utilisation du domaine public maritime n'a, a priori, plus lieu d'être au profit de la Congrégation notamment parce que :

- l'association n'est a priori pas reconnue d'utilité publique
- de nombreuses activités commerciales à forte valeur ajoutée sont pratiquées sur l'île
- un certain nombre de charges est supporté par le contribuable et la collectivité publique (avantages fiscaux liés à la catégorie de site classé, entretien du domaine forestier, collecte des déchets de l'île par un camion municipal transitant sur un navire...).

Aujourd'hui, force est de constater que cette redevance n'est objectivement plus adaptée puisque :

- l'île est la destination à titre monopolistique de près de 95 000 visiteurs comptabilisés uniquement via les compagnies maritimes de la Congrégation ;
- le chiffre de 95 000 passagers ne tient pas compte des visiteurs arrivant par d'autres moyens (plaisanciers ou compagnies tolérées) accueillis contre le paiement de 5 €
- et que la Congrégation se retrouve par l'intermédiaire d'un de ses représentants gestionnaire de plusieurs millions d'euros par le biais de différentes sociétés commerciales.

Si l'État avait délivré de bonne foi une autorisation à une modeste Congrégation, il n'est pas exclu au regard des activités et chiffres d'affaires, qu'il utilise sa faculté de réviser une convention en cours d'exécution de manière unilatérale en vue de modifier et d'adapter cette redevance à la réalité économique. À ce jour, il ne semble pas qu'une telle démarche ait été engagée.



Arrivée d'un camion de la
Municipalité de Cannes
pour la récolte des déchets
de l'île Saint Honorat.



L'office National des Forêts (ONF)
participe directement à l'entretien du
domaine forestier de Saint Honorat.

Extrait de la décision de la cour d'Appel de Lyon pré-citée :

...

6. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que la redevance annuelle d'occupation du stade des Alpes par la société Grenoble Foot 38 comporte une part fixe, d'un montant de 500 000 euros, visant à compenser une partie des charges de la collectivité correspondant à 19 matchs, et une part variable ; que cette part variable comprend, d'une part, un montant dû en cas de matchs supplémentaires, correspondant, pour chaque match supplémentaire, à 1/19ème de la part fixe ; qu'elle comprend, d'autre part, une somme qui est due lorsque la moyenne de fréquentation annuelle au cours de l'année précédente, est supérieure à 8 000 places et dont le montant varie de 5% à 30 % des recettes de billetterie en fonction de cette fréquentation moyenne ;

7. Considérant que cette formule ne tient compte que des recettes de billetterie, mais pas des autres ressources mentionnées au point 5 ; qu'il n'est ni établi, ni même allégué, que les ressources issues d'autres postes que la billetterie seraient si minimes que leur absence de prise en compte serait sans incidence sur la légalité de la redevance au regard des dispositions précitées de l'article L. 2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques ; que, par suite, il ne ressort pas des pièces du dossier que le montant de la redevance aurait été établi en considération des avantages de toute nature procurés à la société Grenoble Foot 38 et serait représentatif de ces avantages conformément à ces dispositions ;

8. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que les premiers juges ont annulé les délibérations contestées ;

...

Article 1er : La requête n° 12LY00820 de la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole est rejetée.

CAA de Lyon du 28 février 2013, Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, n° 12LY00820

Ile Saint Honorat : de la vocation monastique à l'expansion commerciale

**Exposé des changements de fait
en faveur d'une nouvelle réflexion
sur la gestion de l'île
et de l'abrogation du monopole**

CONCLUSION

Conclusion

Pour les armateurs à la fois interdits d'accoster sur l'île et mis en danger par l'arrivée des navires de la Congrégation sur leurs parts de marché, la position et les démarches résolument commerciales de ces dernières années ne justifient plus l'absence de concurrence ni les tolérances et privilèges accordés jusqu'à aujourd'hui tels que :

- le monopole d'exploitation et l'abus de position dominante constitué par l'attribution à titre exclusif du ponton d'accostage appartenant au domaine "public" maritime ;
- le non-respect de maintenir le flux à 60 000 visiteurs par an conformément à la décision de justice rendue par le Conseil de la concurrence pour aujourd'hui arriver à 94 000 et un objectif de 110 000 ;
- l'interdiction illégitime faite à certaines compagnies de prendre des passagers depuis l'île sur un ponton appartenant au domaine "public" maritime pour les emmener ailleurs alors qu'il s'agit de retirer du monde et non pas d'en emmener (abus de position dominante ?) ;
- la redevance d'occupation et d'utilisation du domaine public très anormalement basse (embarcadère, unique infrastructure pour se rendre sur l'île) alors que la congrégation gère plusieurs millions d'euros ;
- l'absence de reconnaissance de domaine public maritime et absence de délimitation favorisant dans les faits son appropriation et sa mercantilisation par la Congrégation ; la baignade étant proposée dans les plaquettes commerciales ;
- l'absence de reconnaissance par les services de l'Etat puis les juridictions de la servitude de passage le long du littoral, supposée permettre le cheminement du grand public gratuitement le long du littoral que ce soit sur une île ou non ;
- l'absence de prise en considération de la parcelle de domaine public, le chemin qui mène au monastère donné en concession par la Préfecture ;
- l'absence de reconnaissance de la servitude de droit civil pour rejoindre cette même parcelle de domaine public matérialisée par le chemin qui mène au monastère fortifié constamment "oubliée" alors que l'accès du public doit y être maintenu conformément à ce qui est inscrit sur l'autorisation
- l'absence de mise en concurrence des autorisations d'occupation temporaire pour les navires et pour les billetteries sur le port de Cannes alors que toutes les compagnies maritimes y ont été soumises.
- absence de réparation et de sanction pour construction illégale sur le domaine public maritime (clôtures, escaliers et petit embarcadère pour mener au restaurant construit sans autorisation) alors que les juges en ont reconnu l'illégalité
- absence a priori de consultation de la Commission départementale des sites (CDS) alors que le site est classé
- absence a priori de classement du site en ERP (Etablissement recevant du public) alors que le site reçoit plus de 100 000 visiteurs par an
- absence a priori d'autorisation ou de sanction pour affichage publicitaire sur site classé

La Congrégation, confortée par certaines décisions de justice et l'interprétation qu'elle a en faite, a exagérément étendu l'autorisation d'exploiter de manière monopolistique accordée par les services de l'Etat pour protéger l'île de Saint Honorat et ses intérêts commerciaux.

Si le Conseil de la concurrence en 2005 a accepté cette position de monopole pour protéger le caractère spirituel et sacré de Saint Honorat, c'est à condition de limiter le flux de passagers à 60000 visiteurs par an dans le cadre d'une seule compagnie, Planaria (et pas 2 comme c'est le cas avec CLMSH). OR nous savons que depuis 2002 puis 2003, la barre des 75 000 passagers a été franchie (aujourd'hui elle est supérieure à 93 000). Ainsi, depuis 10 ans, la Congrégation exerce son activité de transport maritime en contradiction avec cette décision de justice.

>>> Le problème fondamental est que cette position de monopole de la Congrégation accordée par l'Etat n'est plus régulière depuis 10 ans au regard de la décision du Conseil de la concurrence. L'exploitation du monopole et de l'île hors du cadre des conditions pré-établies et l'absence d'intervention de l'Etat ont non seulement permis à la Congrégation d'entraver de manière exagérée l'accès à l'île à d'autres compagnies mais aussi et surtout, l'a mise en mesure d'acquérir rapidement la puissance économique et financière permettant d'investir plusieurs millions d'euros dans des sociétés, navires et publicités pour, en ce qui la concerne, venir concurrencer les autres entreprises du secteur.

Il conviendra de rappeler qu'au début du contentieux en 1999, la "Direction Départementale de la Concurrence de la Consommation et de la Répression des Fraudes " (DDCREF) s'était prononcée sur le compte de l'île Saint Honorat, en faveur d'un marché pertinent ouvert à la concurrence :

« dans la mesure où l'exploitation économique de l'île constitue un marché pertinent, l'entreprise qui possède ou gère ou utilise elle-même (NDLR. La Congrégation) une installation essentielle** (NDLR. le ponton), soit une infrastructure sans laquelle ses concurrents ne peuvent offrir de services à leurs clients et qui leur refuse l'accès de cette installation abuse de sa position dominante" et qu'il lui appartiendrait de faire « la démonstration que ses pratiques ont pour effet d'assurer un progrès économique dont le profit serait équitablement réparti. » (cf. Document reproduit en annexe 9).

Aujourd'hui, les activités déployées par la Congrégation ne sont plus rattachables à la simple préservation de la quiétude monacale mais constituent objectivement une atteinte très difficilement justifiable à la libre concurrence : ce qui a pu constituer initialement une exception légitime est devenue depuis plusieurs années un prétexte inadapté pour également faire du commerce et une appropriation manifeste de clientèle. Dans le cadre de ce marché devenu d'autant plus pertinent, le progrès économique ne joue qu'en faveur de la Congrégation et le profit n'est pas équitablement réparti.

Ainsi, au fil des années, les conclusions de la Congrégation et de leurs représentants se sont davantage orientées vers la protection de la propriété privée. Il n'est pas exclu que les plus ardents défenseurs de l'île Saint Honorat, avocats, personnel administratif, donateurs ou pétitionnaires puissent être embarrassés ou déçus par la réalité de ce qu'est devenue l'île Saint Honorat alors qu'ils **se sont attachés à la défendre sur une politique de gestion diamétralement opposée.**

**« Les ressources essentielles désignent des installations ou des équipements indispensables pour assurer la liaison avec les clients et/ou permettre à des concurrents d'exercer leurs activités et qu'il serait impossible de reproduire par des moyens raisonnables. »

Arrêt de la Cour d'Appel de Paris (9 sept. 1997, BOCCRF, 7 oct. 1997, p. 691) – ou utilisé en droit communautaire pour l'accès aux installations du port de Gênes (CJCE Diego Cali, 1997). Une infrastructure essentielle donne à son opérateur une position dominante ce n'est que l'abus de cette situation qui est sanctionné, au même titre que l'abus de position dominante.

Pour qualifier les installations essentielles, la jurisprudence va généralement chercher à caractériser :

- l'aspect indispensable de l'accès aux installations (l'absence d'interchangeabilité), le coût prohibitif de leur reproduction et/ou le temps non raisonnable requis à cette fin qui fait qu'il n'existe pas d'alternatives viables pour les concurrents potentiels de l'entreprise, qui se trouveraient, de ce fait, exclus du marché.

La multitude des activités commerciales de la Congrégation avec 2 compagnies maritimes, 3 navires, un restaurant sur l'île, les boutiques et plus récemment une société prestataire de services* **ne semblent objectivement plus permettre un discours cohérent concernant la concurrence.**

Il en va de même au regard de l'accroissement du flux de passagers au regard de la protection de l'environnement qui a toujours été réclamée et pour lequel une pétition nationale avait été lancée avec un appel aux dons pour ne pas dépasser les 60 à 80 000 visiteurs alors qu'aujourd'hui, ce sont plus de 93 000 qui arrivent sur l'île, qu'un troisième navire arrive et qu'une vague de promotions et autres abonnements ont été lancés (ex. vente par Groupon, Abonnement annuel, promotion Bateau + restaurant,...)

Les conclusions de la Congrégation, sans écarter la nécessité de se préserver des "hordes de touristes" (et de la concurrence) sans cesse diabolisée et de protéger la vocation avant tout monastique des lieux, vont se focaliser sur la notion de "propriété privée" de l'île.

Le raccourci pris par la Congrégation et ses représentants est de considérer que chacun est libre de jouir de sa propriété de la manière la plus absolue et donc de recevoir qui il veut chez lui, quand il le veut faisant ainsi obstacle à la concurrence. Ce raisonnement n'est vrai qu'en partie car bien entendu le droit de propriété va être confronté à d'autres réglementations. : peu de droits et peu de libertés sont en réalité absolus.

Le fait d'être sur une île (administrativement et juridiquement sur la commune de Cannes) peut être trompeur. Pour illustrer ces propos, nous prendrons comme exemple l'obligation de demander un permis de construire, de consulter l'architecte des bâtiments de France sur les sites classés ou de ne pas faire de publicité sans autorisations... Ces obligations vont venir gréver le droit propriété privée (pas si absolu) de tous et même celui de la Congrégation. Il en va de même, normalement, du classement d'un établissement en "ERP" ou des servitudes dont l'objet même, est de gréver le droit de propriété et ce, sans le consentement du propriétaire.

Dans son arrêt de février 2014, la cour de Cassation n'a pu, à cause de son mode de fonctionnement particulier, ne juger que sur le droit et non pas sur les faits. Pourtant un point important a été relevé : Extrait de la décision de la Cour de cassation, arrêt 5 février 2014 :

" qu'en s'abstenant de rechercher, comme elle y était invitée, si, à la date à laquelle elle se prononçait, la CCIC justifiait encore de ce qu'elle respectait ces impératifs, malgré l'augmentation considérable du nombre de touristes reçus par elle et l'accroissement, de ses propres activités commerciales comme du chiffre d'affaires en résultant, et si l'intérêt sérieux et légitime constitué par sa vocation monastique et la protection du site subsistait et justifiait l'interdiction faite aux touristes transportés par la société Trans Côte d'Azur, de débarquer et de cheminer sur le pourtour de l'île et les chemins ouverts au public, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 544 du code civil

Puis :

"Mais attendu, d'une part, qu'ayant retenu, par une appréciation souveraine des éléments soumis à son examen, que l'intrusion sur la propriété de la congrégation des touristes débarqués en nombre sur l'île était inévitable eu égard à la configuration des lieux, la cour d'appel a pu en déduire, abstraction faite d'un motif erroné relatif à la servitude de cheminement, que la congrégation était fondée à s'opposer au débarquement de passagers par la société ; "

* Lérins Famille Holding financier, prestation de conseil en gestion d'entreprise, en commercialisation de produits et services, support de développement communication, commercial et marketing – capital social 786 852 €

>>> Or les éléments soumis à l'appréciation de la des tribunaux et des administrations (et notamment de la Préfecture) doivent être actualisés en tenant compte de :

> la gestion directe ou indirecte par la Congrégation d'une part de :

- 3 navires (au lieu de 1) représentant une capacité de 514 passagers et d'une valeur cumulée de plus de 4,1 millions d'€
 - 5 sociétés au capital social cumulé de 854 052 €
 - dont 4 de ces sociétés en 2011-2012 ont cumulé un chiffre d'affaire de 4 623 250 €
 - pour un excédent et un excédent brut de 854 052 € (toujours sur 4 sociétés)
- Il n'existe pas d'information sur le chiffre d'affaire de la cinquième société "holding financière" car la création est trop récente (capital social 786 852€),

> l'accroissement du flux de passagers de 60 000 à 93 000 passagers par an d'autre part avec affiché depuis l'année dernière l'objectif de 110 000.

> et enfin la multiplication des actions commerciales.

Le motif de la propriété privée et l'intérêt sérieux et légitime constitué par la vocation monastique et la protection du site justifie-t-il toujours, "encore" aujourd'hui, l'interdiction générale et absolue opposés aux sociétés de transport de débarquer sur l'île en nombre limité ? Comment exclure que sur la base de ces faits nouveaux, les représentants des transporteurs défendent l'idée que la Congrégation abuse d'une position dominante ou bien de son droit de propriété ?

Il reviendra alors à la Congrégation de justifier de manière légitime et sérieuse du respect "**des impératifs de protection de la nature**" et de la vocation monastique, au regard :

- de l'accroissement avéré du nombre de visiteurs (chiffres officiels) ;
- du développement des activités commerciales et des chiffres d'affaires sur l'île et autour de l'île ;

Toujours dans son arrêt du 5 février 2014 la cour de Cassation offre finalement une voie de recours aux défenseurs des compagnies maritimes qui devrait être de nouveau exploité sur la base de faits nouveaux :

Et attendu, d'autre part, que n'ayant pas soutenu devant la cour d'appel que la congrégation avait abusé de son droit de propriété et que cet abus était susceptible de faire obstacle à sa demande, le moyen, pris en sa troisième branche, est nouveau, mélangé de fait et de droit ;

>>> Qu'advierait-il si ce point de vue était soutenu demain devant les juridictions au regard des activités pratiquées aujourd'hui sur l'île ?

Désormais, les tribunaux ne disposeraient t-il pas de suffisamment d'éléments pour qualifier l'abus du droit de propriété de la part de la Congrégation ?

Par comparaison, qui trouverait normal et légitime qu'un propriétaire de château ou d'un hôtel particulier, propriété privée, classée, avec un parc protégé, des salles de réunion, restaurant gastronomique et boutique, le tout au bord de mer puisse :

- se réserver le droit d'accueillir le nombre de personnes qu'il souhaite sans rendre de compte, en terme de site classé, à la Commission départementale des Sites ou en terme de normes de sécurité des Etablissements Recevant du Public à la commission locale compétente ;
- refuser l'accès à son restaurant, sous le prétexte de la propriété privée, à toute personne qui n'est pas arrivée par la compagnie de taxi ou de transport gérée par ce même hôtel (exerçant par ailleurs sur d'autres destinations)
- refuser l'accès pour le départ des visiteurs de l' hôtel ou du parc à toute autre compagnie de taxi ou de transport
- interdire également l'accès au public ou le soumettre à paiement d'une "taxe écologique" pour emprunter la servitude de passage le long du littoral ou accéder au domaine public maritime qui, même s'il est restreint et non délimité, existe nécessairement comme l'a affirmé le Conseil d'Etat et la Cour de Cassation.

Conformément à notre rôle et à notre fonction, il ne nous appartient aucunement de préjuger de la suite des événements en terme de contentieux. En revanche quel que soit le suivi judiciaire, il faut comprendre qu'il ne pourra pas être de la compétence des juridictions de fixer les règles qui vont encadrer les activités de l'île Saint Honorat. La compétence des juges se bornera simplement à valider ou non les règles pré-établies par les administrations compétentes.

Dans ce contexte, la réouverture de ce dossier en amont, sous l'égide le Préfecture des Alpes Maritimes, apparait désormais nécessaire. Une telle démarche permettra une nouvelle réflexion autour de la gestion de l'île en abordant les 3 points fondamentaux que sont :

I- la gestion de l'île en tant que site classé pour tenir compte des objectifs de préservation

II- la gestion du flux de passagers en tant qu'il est susceptible de porter atteinte à l'intégrité du site et en tant que la sécurité des visiteurs doit être contrôlée

III- le contrôle de l'atteinte à la libre concurrence dans le cadre d'un marché pertinent

I - la gestion de l'île en tant que site classé

Il ne fait aucun doute sur le fait que l'île Saint Honorat est en très grande majorité une propriété privée et également un site à préserver car incontestablement riche de son histoire, de son cadre et de son monastère.

Dans ce contexte, il semble nécessaire de convoquer la « **Commission Départementale des Sites** » (CDS) dont le rôle est prévu par la loi (Article L341-16 du code de l'environnement) compétente en matière de nature, de paysages et de sites.

Le rôle de la CDS est de concourir à la protection de la nature, à la préservation des paysages, des sites et du cadre de vie et de contribuer à une gestion équilibrée des ressources naturelles, et de l'espace dans un souci de développement durable (R341-25* et suivants du code de l'environnement).

Cette commission devrait (aurait dû ?) se prononcer à la fois sur la politique de gestion de l'île, l'accroissement des activités et publicités commerciales mais également sur l'établissement de servitudes conformément à son objet, prévu dans le code de l'environnement.

La CDS, qui doit se réunir une fois par an, et selon l'ordre du jour sous la présidence du préfet, a eu l'occasion de se prononcer sur l'île Sainte Marguerite mais ne semble pas avoir été impliquée dans la gestion de l'île Saint Honorat (cf. Annexes 1 et 2, documents de la Diren).

Il n'apparaît pas que le caractère privé ou non de la propriété soit déterminant pour lui donner compétence et pour qu'elle puisse se prononcer.

Le rôle, la composition, les capacités d'expertise de cette commission, prévue par la loi, est donc un **outil tout à fait approprié en terme de conseils de gestion des sites classés**. La convocation de la Commission Départementale des Sites serait plus que pertinente afin qu'elle se prononce de manière objective sur les servitudes de passages, l'aménagement du site, la régulation du flux de visiteurs ou la compatibilité de la politique commerciale actuellement développée sur le site.

* Article R341-16 "La commission départementale de la nature, des paysages et des sites concourt à la protection de la nature, à la préservation des paysages, des sites et du cadre de vie et contribue à une gestion équilibrée des ressources naturelles, et de l'espace dans un souci de développement durable. Elle est régie par les dispositions des articles 8 et 9 du décret n° 2006-665 du 7 juin 2006.

I.-Au titre de la protection de la nature, la commission est notamment chargée d'émettre un avis, dans les cas et selon les modalités prévus par les dispositions législatives ou réglementaires, sur les projets d'actes réglementaires et individuels portant sur les réserves naturelles, les sites Natura 2000, les biotopes, la faune et la flore, le patrimoine géologique et les établissements hébergeant des animaux d'espèces non domestiques autres que les espèces de gibier dont la chasse est autorisée.

Elle constitue une instance de concertation qui peut être consultée sur la constitution, la gestion et l'évaluation du réseau Natura 2000 dans le département.

II.-Au titre de la préservation des sites et des paysages, du cadre de vie et de la gestion équilibrée de l'espace, la commission exerce notamment, dans les cas et selon les modalités prévus par les dispositions législatives ou réglementaires, les attributions suivantes :

1° Elle prend l'initiative des inscriptions et des classements de site, émet un avis sur les projets relatifs à ces classements et inscriptions ainsi qu'aux travaux en site classé ;

2° Elle veille à l'évolution des paysages et peut être consultée sur les projets de travaux les affectant ;

3° Elle émet les avis prévus par le code de l'urbanisme ;

4° Elle se prononce sur les questions posées par la publicité, les enseignes et les pré-enseignes ;

5° Elle émet un avis sur les projets d'unités touristiques nouvelles.

III.-Au titre de la gestion équilibrée des ressources naturelles, la commission, dans les cas et selon les modalités prévus par les dispositions législatives ou réglementaires, élabore le schéma départemental des carrières et se prononce sur les projets de décisions relatifs aux carrières.

II- la gestion du flux de passagers en tant qu'il est susceptible de porter atteinte à l'intégrité du site et à la sécurité des visiteurs

La régulation des visiteurs normalement instituée pour préserver le caractère monastique des lieux et préserver l'intégrité de l'île ne devrait plus au regard de l'accroissement du flux des visiteurs et des activités commerciales être exclusivement réservé à la discrétion de la Congrégation.

Contrairement à une simple propriété privée, le site, doit obéir non seulement à une législation sur les sites classés mais également, à la réglementation sur les « **ERP** » (**établissements recevant du public**) puisque 100 000 visiteurs se rendent sur l'île annuellement.

En effet, lorsque qu'un lieu public ou privé a vocation à accueillir du public, il entre obligatoirement dans la catégorie des "Etablissements recevant du public" visé par le code de la construction et de l'habitation.

A ce jour, nous ne savons pas si l'île Saint Honorat a bien été classée et catégorisée parmi ces «établissement recevant du public ». Les demandes de documents administratifs effectuées en ce sens sont restées sans réponse.

L'obligation de protection contre les risques d'incendie et de panique est très large dans la mesure où elle s'impose à toutes les personnes publiques et privées. Si cette organisation n'existe pas sur Saint Honorat, celle-ci demeure à la fois obligatoire et incontournable.

Enfin, les « ERP » doivent être dotés de dispositifs d'alarme et d'avertissement, d'un service de surveillance et de moyens de secours contre l'incendie. Cette obligation est adaptée en fonction de leur taille, leur destination et appropriée aux risques.

Le classement en « ERP » implique donc un certain nombre d'obligations à respecter et un certain nombre de normes réglementaires en terme de sécurité telles que des quotas de personnes qu'il est possible de recevoir simultanément. En outre, à une propriété strictement privée, le fait d'être un "Etablissement Recevant du Public" rend bien plus délicate la faculté pour son propriétaire ou gestionnaire d'établir des discriminations infondées sur l'accueil des visiteurs.

Article R*123-2 du code de la construction

"Pour l'application du présent chapitre, constituent des établissements recevant du public tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non.

Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement à quelque titre que ce soit en plus du personnel." *

* (cf. Mis à jour le 11 février 2013 -www.developpement-durable.gouv.fr/Etablissements-recevant-du-public,13420.html)

Classement des établissements

Tous les ERP ne présentent pas les mêmes caractéristiques de taille, de destination, d'usage et de risques. Ils sont donc répartis en types selon la nature de leur exploitation, classés en catégories d'après l'effectif du public et du personnel. Ils sont soumis à des dispositions générales communes ainsi qu'à des dispositions particulières qui leur sont propres issues du *Règlement de sécurité contre l'incendie et relatif aux établissements recevant du public*.

La typologie de l'établissement, qui correspond à son activité, est désignée par une lettre (article GN 1 du règlement de sécurité incendie dans les ERP).

Il existe **30 types d'établissements dont certains semblent bien correspondre à la situation et à l'exploitation qui est faite de l'île Saint Honorat :**

- Établissements installés dans un bâtiment

- J : Structures d'accueil pour personnes âgées ou personnes handicapées
- L : Salles d'auditions, de conférences, de réunions, de spectacles ou à usage multiple
- M : Magasins de vente, centres commerciaux
- N : Restaurants et débits de boissons
- O : Hôtels et pensions de famille
- P : Salles de danse et salles de jeux
- R : Établissements d'enseignement, colonies de vacances
- S : Bibliothèques, centres de documentation
- U : Établissements sanitaires
- **V : Établissements de culte**
- W : Administrations, banques, bureaux

- Établissements spéciaux

- PA : Établissements de plein air
- CTS : Chapiteaux, tentes et structures itinérants ou à implantation prolongée ou fixes,
- EF : Établissements flottants ou bateaux stationnaires et bateaux
- REF : Refuges de montagne

Les « ERP » sont également répertoriés en 5 catégories.

Ces catégories sont déterminées en fonction de la capacité de l'établissement :

- 1^{ère} catégorie : au-dessus de 1 500 personnes
- 2^{ème} catégorie : de 701 à 1 500 personnes
- 3^{ème} catégorie : de 301 à 700 personnes
- 4^{ème} catégorie : 300 personnes et au-dessous, à l'exception des établissements de 5^{ème} catégorie
- 5^{ème} catégorie : établissements accueillant un nombre de personnes inférieur au seuil dépendant du type d'établissement

Ainsi le flux de visiteurs journaliers, peu importe s'il s'agit d'une propriété privée, n'a pas, en principe, à être fixé par la Congrégation mais officiellement et réglementairement par une «**Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité** ». La vérification de la conformité d'un ERP avec les règles de sécurité comprend l'examen d'un dossier réunissant tous les documents relatifs aux dispositions prises pour assurer la sécurité, l'évacuation, l'emplacement de divers équipements à risques, notamment au moment des permis de construire.

Le fait d'exploiter un site recevant du public sans être soumis à la réglementation ERP ou de ne pas respecter les obligations issues de la classification (nombre de personnes autorisées...) est constitutif d'une infraction pénale et peut aller jusqu'à la fermeture administrative.

Un commerçant (dont le commerce est également une propriété privée) ou un ERP ne peut normalement pas refuser de vendre ou d'accueillir un client, un visiteur plutôt qu'un autre sans motif légitime. Un lieu, qu'il soit public ou privé, qui accueille ou reçoit du public ne peut pas et ne doit pas en principe avoir de pratiques discriminatoires infondées.

Lors du passage des représentants devant Le Rapporteur du Conseil de la concurrence, "il n'y avait pas d'horaire sur les billets si bien l'on ne peut pas contrôler les quotas" (annexe 8, p6). Les moyens techniques utilisés aujourd'hui par les sociétés gérées par la Congrégation le permettent sans aucune difficulté particulière (site internet, comptage électroniques, QR code**...)

NAV-AD PL	NAV-AD PL	
ST HONORAT ALLER / RETOUR	ST HONORAT ALLER / RETOUR	
AD PLEIN	ADULTE PLEIN TARIF	Indication de la catégorie de client
15,50 EUR 03/03/14 11:01 407490 / P/11 407490-20140303-2	15,50 EUR Emis le : 03/03/14 11:01 407490 / P/11 TPM incluse 407490-20140303-2	Indication du tarif Indication du jour et le l'heure de l'émission (précision à la minute)
		Code QR cf. ci-dessous résumé du potentiel du QR Code

*Le **code QR** est un type de code-barres en deux dimensions (ou code matriciel datamatrix) constitué de modules noirs disposés dans un carré à fond blanc. L'organisation de ces points définit l'information que contient le code. QR (abréviation de Quick Response) signifie que le contenu du code **peut être décodé rapidement après avoir été lu par un lecteur de code-barres**, un téléphone mobile, un smartphone, ou encore une webcam. **Son principal avantage est de pouvoir stocker plus d'informations qu'un code à barres permettant ainsi de déclencher facilement des actions** comme : naviguer vers un site internet, visiter un site web ou mettre l'adresse d'un site en marque-page, regarder une vidéo en ligne ou un contenu multimédia, déclencher un appel vers un numéro de téléphone ou envoyer un SMS, envoyer un courriel, faire un paiement direct via son cellulaire, ajouter une carte de visite virtuelle dans les contacts, un rendez-vous ou un événement dans l'agenda électronique, montrer un point géographique sur Google Maps, afficher un texte (sa version la plus grande permet d'inclure un texte d'environ 500 mots)...

III- le contrôle de l'atteinte à la libre concurrence

Pour les armateurs locaux, si ces exceptions et privilèges initiaux étaient acceptables ; ils l'étaient dans le cadre d'une activité réellement monastique, non commerciale, sincère envers ses engagements.

Ainsi l'exception à la libre concurrence issue du caractère monastique du site et la non application du droit de la concurrence étaient tout à fait compréhensibles et objectivement envisageables dans la mesure où la Congrégation :

- 1- ne se positionnait pas sur un marché pertinent, ne souhaitait pas développer d'activités commerciales et ne pas concurrencer les activités des autres armateurs ("la concurrence étant déjà bien assez fournie" cf. Père Gaudrat)
- 2- ne souhaitait pas accueillir trop de visiteurs (60 000 pour le Conseil de la concurrence et pas plus de 300-350 par jour ou, 80 000 visiteurs par an pour l'association de défense de l'île et ses 25000 pétitionnaires) ;
- 3- ne souhaitait pas s'engager dans une politique commerciale ;
- 4- et si cela n'aboutissait pas à la mise en oeuvre de protections proportionnées et non sur des interdictions générales et absolues.

Il n'y a pas de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale avec l'instauration d'un droit d'accès et ce qui va avec, service et équipements de sécurité.

Depuis plusieurs années, **en réponse à chacun des points permettant objectivement d'écarter le droit de la concurrence**, les activités de la Congrégation se sont poursuivies à la fois :

- 1- sur un marché d'autant plus pertinent que des activités annexes particulièrement lucratives avec des chiffres d'affaires très conséquents se sont développées sur l'île et autour de l'île (restaurant gastronomique, boutique, 3 navires de commerces, une holding financière (cf- les bilans des sociétés - pages 41)
 - 2- sur le nombre de visiteurs puisque le nombre de visiteurs envisagé par le Conseil de la concurrence était de le limiter à 60 000 par an et il est aujourd'hui aux alentours de 100 000. Sachant par ailleurs que le seuil des 100 000 avait été relevé à l'époque comme étant inacceptable et avait motivé la mise en place du monopole par les services de l'Etat.
 - 3- avec une démarche résolument commerciale (news letter, tourisme d'affaire, achat d'un 3ème navire, promotion sur le site Groupon.fr, publicités sur des panneaux à affichage électronique, Facebook , passeport-abonnements, offre trajet + restaurant...)
 - 4- avec des mesures de sélections discriminatoires des compagnies ou d'interdictions générales et absolues d'accoster afin de s'en arroger le monopole commercial : le flux de passagers n'étant plus pris en considération
- Les voies de recours en France étant épuisées, les transporteurs évincés ont la possibilité soit de ressaisir l'Autorité de la concurrence soit, à l'étude, les instances européennes où l'argument de la propriété "entièrement" privée (ce qui déjà est en partie faux comme nous avons pu le voir dans la première partie) serait étudié sur la base des faits nouveaux.

Le droit de la concurrence protège la liberté de la concurrence et par extension, la liberté d'entreprendre, cela conduit à des limites et contraintes aux principes de propriété privée dont se prévaut la Congrégation. En droit interne, l'**Autorité de la concurrence**, est une autorité administrative indépendante française chargée de lutter contre les pratiques anticoncurrentielles et d'étudier le fonctionnement des marchés. Elle a pour but d'assurer le respect de l'ordre public économique (sachant que par ailleurs l'Etat lui-même doit s'y conformer sauf très rares exceptions)*. Finalement, peu importe où se situe le siège d'une l'activité, domaine public, propriété privée, île... toute activité qui produit des biens et des services est normalement soumise au droit de la concurrence.

Si certaines entités publiques ont eu l'habitude d'indiquer qu'"il n'appartient pas à l'administration de s'immiscer dans ces relations à caractère privé et commercial", ce n'est pas le cas en matière d'abus de position dominante puisque c'est précisément un des rôles de la "Direction Départementale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes". En effet, celle-ci contribue à définir et à faire respecter les règles de concurrence favorables au développement d'un marché ouvert et transparent, susceptible de produire des effets bénéfiques sur le pouvoir d'achat des consommateurs, et ce, sous le contrôle de l'Autorité de la concurrence (anciennement Conseil de la concurrence). Par ailleurs, l'administration devra également tenir compte du caractère particulier de l'île Saint Honorat en tant que site classé mais également de la sécurité de l'accueil du public.

Un règlement administratif n'est jamais à exclure **et il résulterait de ce qui précède que :**

- 1- La Commission Départementale des Sites ;
- 2- La Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité ;
- 3- et la Direction Départementale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes ;

sont les **3 organes légitimement compétents pour établir, sous la responsabilité du Préfet, un quota de passagers**, qui prendra en compte les 3 aspects fondamentaux de la question :

- 1- le respect du site classé et de son environnement pour la Commission Départementale des Sites
- 2- la fixation d'un quota par jour dans l'intérêt de la sécurité des visiteurs et des baigneurs pour la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité
- 3- pour les aspects relatif à la gestion de la concurrence : la Direction Départementale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes.

Il n'est pas certain que l'Autorité de la concurrence ou les prochains tribunaux approuvent les positions commerciales et anticoncurrentielles prises par la Congrégation. Comme nous l'avons vu la situation actuelle de la Congrégation n'est plus, vis à vis de sa position initiale ou de celle de l'association de protection de l'île, uniquement ambivalente, elle est désormais contradictoire aussi, il semble incontournable que l'organisation et la gestion de cette île soient réadaptées à une certaine réalité.

*La directive européenne « Transparence » du 20 juillet 2000 attend des États membres que "Les situations complexes découlant de la diversité des entreprises publiques et privées auxquelles des droits spéciaux ou exclusifs sont accordés ou qui sont chargées de l'exploitation de services d'intérêt économique général, l'éventail des activités susceptibles d'être exercées par une même entreprise, ainsi que les degrés variables de libéralisation des marchés dans les différents États membres, peuvent être de nature à compliquer l'application des règles de concurrence, et en particulier de l'article 86 du traité. Il est, par conséquent, nécessaire que les États membres et la Commission disposent de données détaillées sur la structure financière et organisationnelle interne de ces entreprises, en particulier de comptes séparés et fiables concernant les différentes activités exercées par une même entreprise. Ces informations ne sont pas toujours disponibles ou ne sont pas toujours suffisamment détaillées ou fiables.

Il n'est pas certain non plus que la Congrégation, au regard des investissements réalisés dans de nouvelles sociétés et de nouveaux navires, soit en mesure de faire un retour en arrière en n'accueillant que 60 000 visiteurs annuels et pas plus de 300-350 visiteurs par jour conformément à ses déclarations et à la décision du Conseil de la concurrence visant à préserver son caractère monastique et son environnement. Ou encore, qu'elle revienne à un système par lequel elle ne gère qu'une compagnie maritime à "prix coûtant" et une billetterie pour contrôler le flux, dans le cadre d'une simple propriété privée pour in fine renoncer à ses activités commerciales.

En définitive, il faut entendre les armateurs évincés qui n'ont aucunement l'intention de mettre en place de nouvelles lignes régulières* qui seraient non conformes avec la protection du site. Ils ont toujours affirmé la nécessaire protection de l'île toutefois, ils souhaiteraient que l'interdiction générale et absolue d'accoster sur l'île soit très judicieusement et très raisonnablement abrogée pour imaginer un système plus proportionné avec des quotas et notamment des permissions faites aux compagnies d'emmener des groupes limités "à jour J et heure H".

Sans pouvoir préjuger de la pertinence, du résultat et des plaidoiries de chaque partie en cas de contentieux fondé sur des faits nouveaux, on ne peut totalement exclure l'hypothèse :

- si ces interdictions discriminatoires et disproportionnées devaient se maintenir ;
 - si cet état de fait favorisant un monopole exclusif, fondé sur des arguments non respectés devait perdurer ;
- que des sanctions puissent être appliquées à l'encontre de la Congrégation.

En outre la question de l'extension de cette responsabilité à l'Etat français, instigateur de ce monopole permettant la montée en puissance de la Congrégation sur des secteurs concurrentiels, pourrait très vraisemblablement se poser, et ce, d'autant plus en cas d'inaction prolongée de celui-ci dans le rétablissement d'une situation normale qu'il lui appartient de rétablir.

Le non respect de la limitation des passagers qui avait motivée la mise en place du système de monopole et les activités actuellement menées par la Congrégation pourraient et devraient emmener les pouvoirs publics à ré-adapter la politique de gestion et de desserte de l'île en imposant de nouvelles obligations à la Congrégation.

Au regard de l'extrême complexité de ce sujet et malgré tous les soins et la rigueur que nous avons pu apporter, cette étude est rendue sous toute réserve.

	Accompagnement de Projets Public/Privé - Formation Julien BELDA contact@belda-consultant.com www.belda-consultant.com
---	---

* "c'est dommage mais le conseil en a décidé ainsi et il faut en rester là. Les moines ne veulent pas plus de 60000 visiteurs par an mais ils auront du mal à tenir une rentabilité avec leur compagnie " (in. Nice matin "Les moines de Lerins : seuls maîtres à bord 2005" - Auteur Pierre Vallet)

TABLE DES ANNEXES

- 1- Dren St Honorat – n'indique pas l'implication de la Commission départementale des sites pour Saint Honorat
- 2- Dren St Marguerite – indique l'implication de la Commission départementale des sites pour Sainte Marguerite
- 3- Presse : Nice Matin signé Th. R - Interview du Père Gaudrat « Saint Honorat n'est pas Marineland... »
- 4- Presse : Nice Matin "Desserte d l'île St Honorat: Le tribunal administratif coule le monopole" 19.04.2003 – 75000 passagers - Commentaires de Thierry ARNAL
- 5- Presse : Libération "Vade retro capitaine himpi" R. Lecadre 05.06.2001
- 6- Plaquette commerciale de la Congrégation 2012 – baignade – contribution écologique – restaurant
- 7- Document de l'Etat sur le "sentier du littoral"
- 8- Conseil de la concurrence 27.09.2005 - Déclarations de la Congrégation devant le Rapporteur – Document et engagements importants : 60 000 visiteurs et volonté affirmée de ne pas exploiter l'île commercialement**
- 9- Courrier DDGCREP 03.06.1999 sur la pertinence du marché en 1999
- 10- Presse : "Cannes: du flottement dans la baie" 1999 – Volonté de réguler la fréquentation afin que la vie monastique et l'environnement soient protégés
- 11- Presse : Nice Matin "Mer calmée" J.P. Déclaration du Père Gaudrat de l'absence de volonté de concurrencer les autres compagnies
- 12- Presse : "Les moines se rebiffent" J-M Verne 04.09.1999 – Etablissement du seuil d'intolérance des 100 000 passagers
- 13- Statut de l'association (A) – délibération sur 80 000 visiteurs à ne pas dépasser pour la protection du site (B) – Appel aux dons et 25 000 signatures reçues dans le cadre d'une "Pétition nationale" (C)**
- 14- Presse : Nice Matin "Les moines de Lerins: seuls maîtres à bord" Pierre Valet, 2005 - Commentaires de Thierry ARNAL
- 15- Presse : Nice Matin "Saint Honorat : un afflux touristique redouté" – 25.04.2003 – 75000 passagers étaient encore problématique en 2003
- 16- Presse : L'Expansion "Cannes: dans le secret des puissants" 07/08 2013
- 17- Presse : "Les moines étoffent la desserte de St. Honorat" 20.06.2012 – un 2ème navire arrive et l'objectif est désormais 110 000 passagers**
- 18- Plaquettes commerciales
- 19- Plaquette commerciale du 3ème navire, le saint Maxime, navire restaurant-barge, homologué pour diverses prestations et 181 places**
- 20- Presse : Nice Matin "St. Honorat à l'abri du monde" E. Pouquet 12.07.2003
- 21- Presse : Nice Matin "St. Honorat: La Tonnelle contraint à la fermeture" 31.10.2009
- 22- Presse : Nice Matin "La Tonnelle: le paradis gourmand de St. Honorat" 01.09.2012
- 23- Document officiel : Association reconnue utilité publique
- 24- Extrait de document public : le montant de la redevance payée par la Congrégation à l'Etat en 2005 pour l'exploitation et l'accostage à titre monopolistique sur le domaine public maritime : 3135€ par an**
- 25- Presse : "Ile : la guerre des pontons" Joel Bernard" 23.06.1992 – éléments d'appréciation de la redevance
- 26- Décision de la cour de Cassation de février 2014 – s'interroge de savoir si le monopole d'accostage est toujours légitime et sérieux.**
- 27- Article de Nice Matin – inauguration du Sainte maxime en grandes pompes
- 28- Brochure publicitaire des prestations commerciales 2014**
- 29- Article Nice Matin parution internet, 13 juin 2014, fait état de subvention publique de plus de 500 000 €

Etat actuel

L'île est toujours occupée par une communauté de moines, dont la présence et les travaux agricoles assurent une gestion complète du site. Le monastère fortifié a été partiellement restauré depuis le classement.
L'ONF participe à la gestion forestière des lieux.

Observations

Le Domaine Public Maritime de l'île n'est pas classé.

Annexe 1 2/2

LOCALISATION ET PERIMETRE

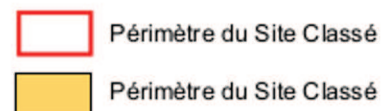
Cadastre ancien :

Arrêté du 17 septembre 1941 : «L'île de Saint-Honorat est classée parmi les Sites dont la conservation présente un intérêt général. Ce classement s'étend à l'ensemble des immeubles nus et des façades et toitures des immeubles bâtis, ainsi qu'aux plantations d'arbres, appartenant à la communauté de l'Abbaye de Lérins.
Toutefois en ce qui concerne les bâtiments situés à l'intérieur de la clôture, pourront être exécutés sans autorisation préalable tous travaux d'entretien, de transformation, d'appropriation ou de construction qui, par leur hauteur ou leur emplacement, ne seraient pas visibles de la mer, de l'île de Sainte-Marguerite, ou des parties de l'île Saint-Honorat accessibles au public.

En outre, les terrains actuellement consacrés aux cultures et vignobles pourront continuer à être réservés à cet usage.»

Cadastre actuel :

Parcelles 121 à 142, 145 à 148, 150 à 171, 173 à 176 de la section DL.

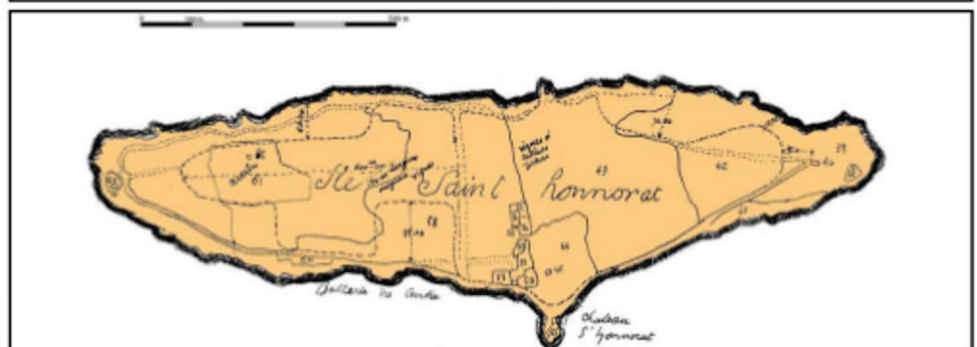


SITUATION Sources : IGN - scan25

CADASTRE
ACTUEL



CADASTRE
ANCIEN



Juillet 2007

CANNES

ILE SAINTE MARGUERITE ET SA FÔRET

Annexe 2 1-2

Alpes Maritimes

12

Site Classé

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Site classé

Arrêté du 17 mars 1930

Propriété

Etat :

Communale

Privée:

Superficie

non renseignée

Autres mesures de protection concernant le site

-MHC fort, puits, espace zone militaire (27/07/1927)

-MHI batterie de la Convention (06/06/1933)

Autres protections au titre des sites sur la commune

-MHC tour du Suquet, chap. Ste-Anne, église N-D de l'Espérance (28/07/1937)

-MHC chapelle St-Sauveur - Île St-Honorat (12/07/1886)

-MHC chapelle de la Trinité - Île St-Honorat (12/07/1886)

-MHC château - Île St-Honorat (1875)

-MHC four à boulet - Île St-Honorat (22/10/1908)

-IMH chapelle de la Miséricorde (06/06/1933)

-SC ouvrages couronnant le mamelon du Suquet (A 13/12/1921)

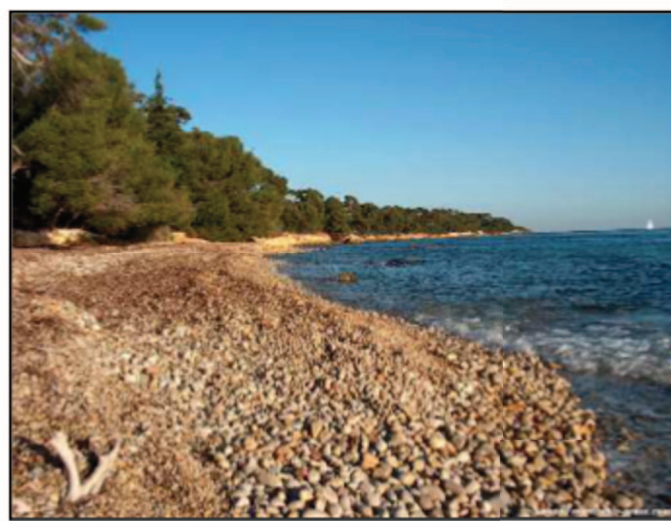
-SC butte de St-Cassien (A 04/08/1936)

-SCI Île St-Honorat (A 17/09/1941)

-SC parties du DPM (A 04/06/1964)

-SI ensemble littoral Ouest (10/10/1974)

-SI Promenade de la Croisette (11/05/1944)



Photos : [at.PM/JMM]

COMPOSANTES DU SITE

Motivation de la protection

L'Île de Ste-Marguerite est un des joyaux naturel et historique de la Côte d'Azur, véritable écume d'émeraude posée sur les flots. Elle est délimitée, sur le rivage Nord, par le Fort Royal (de type Vauban) et son enceinte bastionnée. La pinède dissimule le fort Royal dont l'habitat a été conservé mais aussi un petit cimetière militaire et musulman. La végétation littorale potentiellement riche est en cours de reconstitution.

La Commission Départementale des Sites et Monuments Naturels paraît être à l'origine du classement de l'île Ste-Marguerite au vu de la DCM du 1er août 1928. La municipalité approuva ce classement qui éloignait la possibilité de voir un jour l'île cédée à des « spéculateurs ».

Annexe 2 2-2

Etat actuel

Le Fort Royal a été acquis en 1995 par la ville de Cannes.

L'île est quasiment entièrement recouverte de bois ; de nombreuses portions en ont été mises en défends afin de permettre à la végétation de sous-bois de se régénérer (elle avait disparu en partie du fait du piétinement des visiteurs, de 150 à 180.000/an), principalement dans la partie occidentale de l'île. Une réserve biologique y a été établie afin d'étudier les effets des embruns sur la végétation (chargés d'hydrocarbures et autres polluants, les embruns provoquent le dépérissement de la végétation en bord de mer). L'étang du Bateguier a été réhabilité par l'ONF qui y a installé un centre d'observation des oiseaux.

Observations

La CDS du 30/05/1951 avait examiné et rejeté une demande de construction sur l'île, tout en constatant le début probable de la construction d'un «lotissement irrégulier» et «inviter le Maire à fournir tout renseignement sur ce point». Au début des années 2000, une série de P.V. a été dressé par les services de la Préfecture, à l'encontre de cabanoniers pour infraction au Code de l'Urbanisme. En 1955 il avait été relevé 21 constructions illicites, 31 en 1985 ; certaines ont été partiellement ou totalement détruites, d'autres ont jusqu'au mois de mars 2005 pour se mettre en conformité. Il semble que la Ville de Cannes attribua des autorisations d'implantation de cabanons, ceux-ci devant suivre un cahier des charges datant de 1974. Le site n'est pas signalé.

Deux associations actives («Défense du patrimoine historique et du site de l'île Sainte Marguerite», «Amis de l'île Ste-Marguerite - îles des Lérins»), sont présentes sur l'île.

De plus, l'île abrite, entre autres, un centre de loisirs (colonie de vacances) et le musée de la Mer.

Le fort Royal a été classé en 1927 au titre des monuments historiques.

LOCALISATION ET PERIMETRE**Cadastre ancien :**

Arrêté du 17 mars 1930 : «L'ensemble de l'île Ste-Marguerite, à Cannes avec sa forêt - ensemble comprenant la totalité des propriétés des personnes indiquées* ci dessus - à l'exception du fort et de ses dépendances, déjà classés sur la liste des Monuments Historiques, est classé parmi les Sites et Monuments de caractères artistique»

* Le Ministre de la Guerre représentant l'Etat, le Ministre de l'Agriculture représentant l'Etat, la Ville de Cannes, M. Félix. Sue, propriétaires

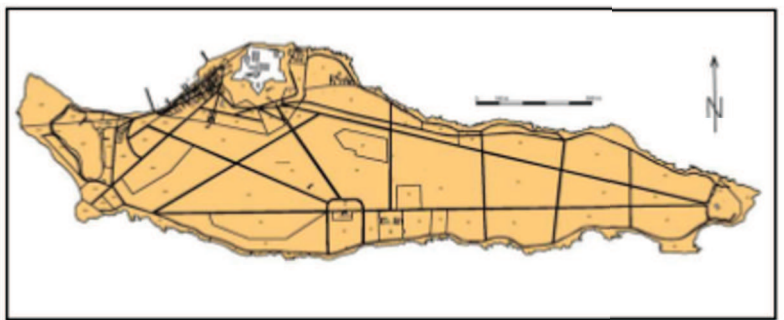
Cadastre actuel :

Parcelles 1 à 120, 178, 181 et 182 de la section DL

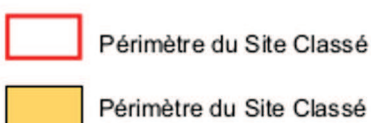


SITUATION

Source : IGN - scan25



CADASTRE ACTUEL



CADASTRE ANCIEN

L'éviction de deux compagnies pour la desserte de St-Honorat a fait chuter la fréquentation d'une île qui a retrouvé son calme et, selon le vœu de l'Abbaye, sa vocation monastique

Dom Vladimir Gaudrat : « Saint-Honorat n'est pas Marineland, et les moines ne sont pas des dauphins. »
(Photo William Dupuy)



"Saint-Honorat n'est pas Marineland et les moines de l'abbaye ne sont pas des dauphins que l'on vient visiter par bateaux entiers ! Dans son combat pour préserver des hordes touristiques l'île propriété de la congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception, Dom Vladimir Gaudrat, abbé mitré de Lérins, a remporté, à la veille de l'été, une manche capitale pour la sérénité de lieux, d'abord voués, selon lui, au silence, au recueillement, à la paix des âmes et au respect d'une nature fragile et trop longtemps malmenée."

Cinq fois moins de visiteurs

On se souvient que dans la houleuse affaire de la desserte maritime de Saint-Honorat, deux compagnies, Sterel-Chanteclair et Trans Côte d'Azur, contestaient le monopole du transport des passagers accordé par l'abbaye de Lérins à la société Plaria (ex-Horizon). Dans une ordonnance de référé, rendue le 7 juin dernier, le tribunal de grande instan-

ce de Grasse avait donné gain de cause aux moines de Lérins en reconnaissant leurs droits sur le domaine public maritime et en interdisant, sous peine d'astreintes financières, aux deux compagnies rivales, d'accoster sur le ponton numéro 14, le seul en bon état permettant le débarquement de passagers.

Si les deux compagnies rivales persistent à protester contre les atteintes au jeu concurrentiel, celles-ci ne se sont toutefois pas engagées dans un nouveau bras de fer avec l'Abbaye. Les débarquements "sauvages" constatés à maintes reprises dans le port-abri de Saint-Honorat (en infraction avec un arrêté municipal) ont cessé. Depuis l'ordonnance du TGI de Grasse, aucun incident n'est à déplorer, à la seule exception d'un bateau venant de Nice qui, le 9 juin, a débarqué des touristes dans la passe du port-abri, se félicitent les avocats des moines.

Aujourd'hui, Dom Vladimir Gaudrat a retrouvé le sourire et Saint-Honorat son ambiance sereine, pro-

pice à a méditation. Les chiffres de fréquentation de notre île ont été gonflés artificiellement pendant des années, les compagnies incitant les visiteurs à acheter un combiné pour les deux îles. Aujourd'hui, ne viennent sur Saint-Honorat que des gens réellement motivés, en quête de calme, de nature, intéressés par

✓ Plus de débarquements sauvages

✓ Un self à la place d'un restaurant de luxe

✓ Silence, prières, nature et... baignades

notre communauté monastique, son histoire, ou qui veulent tout simplement profiter d'une baignade dans un cadre préservé."

Le prix de la tranquillité

De trois à quatre mille, le nombre de visiteurs quotidiens, en pleine saison estivale, a chuté, cette

année, à cinq ou six cents. "Nous avons voulu reprendre notre destin en main, retrouver la spécificité d'une île unique en Méditerranée, conserver son caractère monastique tout en restant ouverts au public", explique le père Abbé. "Pour cela, ajoute-t-il, nous avons consenti de gros sacrifices financiers".

L'abbaye s'est lourdement endettée, ces dernières années. Les moines ont financé la remise en état de leur débarcadère (1 million de francs) et ont dû régler 7 autres millions de francs pour dédommager le restaurant Frédéric, longtemps haut lieu de la jet-set et du Tout-Côte d'Azur qui débarquait de luxueux yachts pour y déguster, à prix d'or, les fameuses "langoustes aux oignons".

L'endroit abrite désormais "Les Tonnelles", un self-service géré par les moines et servant des sandwiches et quelques boissons. Le prix à payer, paradoxalement, pour pouvoir vivre modestement...

Th. R.

Un article de Nice Matin, avant les décisions de justice :

- volonté de limiter le flux de visiteurs pour protéger l'île et le caractère monastique
- Exploitation de self-service plus en adéquation avec l'objectif de vivre modestement

La Côte d'Azur a donné l'accent aux sociétés maritimes qui contestaient l'exclusivité du transport de passagers attribué par l'Etat à Planaria, la « compagnie des moines »

Les moines de Lérins vont-ils devoir quitter leur petit paradis au large de Cannes ?

« Si nous ne sommes plus maîtres de ce qui se passe sur l'île, alors, peut-être allons-nous devoir nous résoudre à mener une vie monastique dans un autre lieu ». Les craintes de Dom Vladimir Gaudrat, abbé mitré de Lérins, de voir Saint-Honorat transformée en « un nouveau Marineland » ont été ravivées, cette semaine, avec un jugement du tribunal administratif de Nice qui met un terme au monopole du transport maritime de passagers attribué aux Cisterciens.

Avec la bénédiction du préfet de l'époque

L'éternel combat de Saint-Honorat, c'est celui d'une poignée d'irréductibles moines – la congrégation de l'Immaculée Conception – qui résistent encore et toujours à l'envahisseur en short.

Avides de tranquillité, les

vingt-trois membres de la communauté avaient en effet créé, il y a quatre ans, leur propre compagnie maritime (la société Planaria) et interdit l'accès de l'unique ponton de l'île à d'autres sociétés commerciales.

« Saint-Honorat n'est pas

ouvert au public dans un cadre respectueux du silence et de la spiritualité », plaide le père Abbé.

L'an dernier, la société Planaria a déposé 75 000 visiteurs sur Saint-Honorat, soit environ 30 % de moins que du temps où plusieurs sociétés assuraient la desserte.

Cette façon de gérer l'afflux de touristes et de préserver le calme de ce petit joyau insulaire avait été menée avec la bénédiction du préfet de l'époque, Jean-René Garnier.

- ✓ **Le père Abbé : « On n'est pas Marineland »**
- ✓ **75 000 visiteurs l'an dernier à St-Honorat**
- ✓ **Trans Côte d'Azur : pas de navette ce week-end**

Les illégalités relevées par les juges

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le nouveau ponton 14 qui vient d'être construit sur l'île de Saint-Honorat (N.D.L.R.) : aux frais des Cisterciens) reste concédé à titre exclusif à la congrégation », avait écrit, en mars 2000, le représentant de l'Etat dans les Apes-Maritimes à l'une des compagnies maritimes écartées. L'attitude de l'Etat dans

ce dossier a été sévèrement critiquée par les juges nîçois qui ont annulé cinq de ses décisions. Saisi par quatre compagnies privées de transport maritime,

Cet avertissement placé sur l'unique ponton de Saint-Honorat est désormais caduc.

(Photo A. B.-J.)

Trans Côte d'Azur et trois autres sociétés vito déboutées (compagnies maritimes Cannoise ; Cap d'Antibes ; Esterel-Chanteclair), le tribunal administratif a plus précisément sanctionné les illégalités suivantes : la délégation par l'Etat à Planaria du service public de transport de passagers vers l'île sans procédure de mise en concurrence préalable ; la création d'un monopole constitutif d'une « position dominante » sur le marché ; l'édification illicite de clôtures par l'abbaye au droit des pontons et le refus de l'Etat de poursuivre ces infractions.

Aujourd'hui, la desserte de Saint-Honorat est donc de nouveau ouverte à la concurrence. Dans quelles conditions ? Hier, le maire de Cannes était bien incapable de le dire. « Le tribunal administratif ne s'est pas prononcé

pénence pour gérer le ponton de Saint-Honorat. On ne peut donc légalement prendre aucun arrêté », soulignait Jean-Marie Giorgis, adjoint au maire, délégué à la façade maritime.

En attendant, Saint-Honorat va-t-elle être livrée à l'anarchie des transporteurs et jetée en pâture à des hordes de touristes ?

Thierry Arnal, patron de Trans Côte d'Azur, assure qu'il ne profitera pas du week-end pascal pour entamer des nouvelles. Cependant, lui aussi, de la nécessité de « réguler le trafic » à destination de Saint-Honorat, il dit vouloir avant tout encourir le dialogue avec l'abbaye et le conseil.

Un signe d'apaisement qui devrait redonner du baume au cœur du père Abbé.

Trans-Côte d'Azur plaide pour une régulation du trafic

d'août. Pour Saint-Honorat, il estime qu'il pourrait accueillir « environ 100 000 visiteurs par an » (contre 75 000 actuellement).

« Il faut trouver le moyen de gérer ce flux d'une manière intelligente », confirme, de son côté, Jean-Marie Giorgis, adjoint au maire, délégué à la façade maritime. Pour l'instant, le jugement du TA constitue l'occasion de « tout remettre à plat », dans l'intérêt de l'île, « du tourisme, des compagnies de transports, des amoureux de la nature ». L'UITP a réalisé un travail de préservation remarquable – et bien sûr des moines qui sont, dit-il, chez eux ».

débarquer « à la sauvage ». « Mon souhait, dit-il, c'est d'organiser, au plus vite, une réunion de concertation avec la mairie de Cannes, l'abbaye, les Affaires maritimes et les autres compagnies de transports afin de trouver un accord sur la régulation du trafic. Je partage l'avis des moines : Saint-Honorat ne peut pas supporter des milliers de touristes à la fois ».

Thierry Arnal, qui est aussi vice-président de l'ARNAM, un syndicat qui regroupe les plus gros armateurs des côtes françaises, verrait bien un accord comme celui qui a été conclu avec le parc national de Port-Cros limitant la fréquentation de Porquerolles en pleine saison à 5 000 visiteurs par jour (contre 7 500

« Saint-Honorat était un paradis offshore, elle est rentrée dans la République ».

A la sortie de l'audience de la 5^e chambre du tribunal administratif de Nice, M^{re} Gérard Arnal, le patron de Trans Côte d'Azur, la compagnie de transport maritime qui vient d'obtenir gain de cause devant le tribunal administratif (lire ci-dessus), a le triomphe beaucoup plus modeste.

« C'est une situation navrante et absurde », dit-il. « Jamais, nous n'aurions dû en arriver là ». Même si le droit l'autorise désormais à transporter des passagers à Saint-Honorat, le patron de Trans Côte d'Azur se refuse à mettre



ANNEXE 4

forums en débats

Libération



Retour Quotidien -
Accueil

Les autres jours
Lundi - Mardi -
Mercredi
Jeudi - Vendredi -
Samedi

Société
HISTOIRES

Vade retro, capitaine impie

Les moines de l'île Saint-Honorat entendent chasser les
bateaux de tourisme.

Par RENAUD LECADRE

Le mardi 5 juin 2001

«En acceptant le testament de Charles III d'Anjou, le roi [et donc l'Etat] s'engageait à respecter les droits et privilèges concédés aux abbayes.» Jean-François Boutet, avocat des moines de Saint-Honorat

Les voix de la justice terrestre n'ont rien à envier à celles du Seigneur. Les moines de la Congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception (CCIC), installés depuis le Ve siècle sur l'île Saint-Honorat, au large de la baie de Cannes, sont aujourd'hui au centre d'un étonnant patatras historico-judiciaire. Depuis une dizaine d'années, de fréquentes batailles navales entre compagnies maritimes privées (débarquant entre 600 et 1 500 touristes sur les îles de Lérins, Sainte-Marguerite et Saint-Honorat) ont mis en exergue un *«statut tout à fait particulier, une situation extraordinaire, exorbitante du droit commun»*, selon l'aveu de la préfecture des Alpes-Maritimes.

Monastère fortifié. Incontestablement, les Cisterciens, connus pour avoir mené la croisade contre les cathares (1), sont propriétaires du monastère fortifié partiellement reconverti en lieu de retraites religieuses, agrémenté d'une sainte vigne fourrissant 8 000 bouteilles par an (2). Mais quid du domaine public maritime, cette bande du littoral appartenant à l'Etat, et des pontons permettant l'accostage de l'île ?

Depuis qu'existe le tourisme de masse sur la Côte d'Azur, l'île Saint-Honorat fait partie des destinations privilégiées pour un après-midi en plein air. Simple promenade profane, parfois. «L'abbaye de Lérins n'est pas Marineland», s'est énérvé un jour l'abbé de la Congrégation cistercienne, dom Vladimir Gaudrat. La préfecture semble avoir épousé la cause des moines, en raison de la situation *«spirituelle»* de l'île. En 1989, elle leur accordait une concession d'utilisation du domaine public, à charge pour les moines d'assurer l'entretien des cinq pontons. La congrégation n'en a rien fait : trois d'entre eux ont été laissés à l'abandon, un quatrième a été détruit. Seul subsiste le ponton «14», agrémenté depuis un an d'un grillage et d'un cadenas verrouillant l'accès à

île. Une seule compagnie, Pianaria, émanation de la congrégation, en possède les clés. La préfecture a entériné la manœuvre : bien loin de dénoncer la concession pour non-entretien du domaine public, elle a au contraire publié l'an dernier un décret interdisant l'accostage de l'île. À l'exception de Pianaria.

Fureur de la concurrence : la société Trans Côte d'Azur (TCA) a engagé en début d'année un recours devant le tribunal administratif, accusant le préfet des Alpes-Maritimes de *«cautionner, conforter et participer à la mise en place d'un monopole de fait organisé par la CCIC»*. En retour, la préfecture a beau jeu de railler ces compagnies privées qui souhaitent *«banaliser cette escale exceptionnelle en destination touristique réminiscente»*. Mais, s'agissant de la séparation de l'Eglise et de l'Etat, son attitude est ambivalente, surtout quand elle ironise sur ceux qui ont *«une perception très régaliennne et omnipotente de la puissance publique»*.

Ordonnance de 1566. En lançant sa procédure devant le tribunal administratif, TCA n'imaginait pas ouvrir une telle boîte de Pandore. Depuis trois mois, les parties échangent et enrichissent leurs arguments, au point que l'audience doit être sans cesse repoussée. C'est la Congrégation cistercienne qui a commencé à revisiter l'Histoire, en exhibant l'ordonnance de Moulins, signée en 1566 sous Charles IX. Le texte entérine diverses aliénations du domaine public maritime conquises sur le tas par des intérêts privés. Il s'agit essentiellement d'étangs salés exploités en bordure de mer, mais pourquoi ne pas imaginer que cela concerne également l'île Saint-Honorat ? Les Cisterciens ont aussi produit une série de documents en latin datant du Moyen Age. Le premier, signé en 1178 par Raymond Béranger, comte de Provence, énonce ceci : *«Par la grâce de Dieu, j'approuve, donne et confirme au Seigneur Dieu, à la Bienheureuse Marie, à saint Honorat de Lérins, à l'abbé Auger et à tous ceux qui servent Dieu en ce lieu, tout ce que mes prédécesseurs ont accordé à ce même monastère.»* Un autre manuscrit est signé en 1292 par son descendant, *«Robert, Roi de Jérusalem et de Sicile, Duc d'Apulie et Prince de Capoue, Comte de Provence et de Forcalquier, à tous ceux qui regarderont, dans les temps actuels ou futurs, les présentes lettres. En vérité, le vénérable Abbé du Monastère Saint Honorat de Lérins, notre fidèle et pieux (...), supplia notre Majesté de daigner ratifier et confirmer avec bonté par le secours de la puissance royale et de sa bienveillance seigneuriale, les dons, largesses et immunités de ce genre accordés au dit Monastère (...). Notre Père, d'illustre mémoire, par un privilège de lui à ce même Monastère, voulut être accordé que les îles et leur terre ferme et aussi leur littoral ou les rives, le Castrum de Carnes, le double bras de mer entre ces mêmes îles, soient estimés [faire partie] dudit Castrum. Quant à nous, continuant par de dignes faveurs les donations accordées aux Eglises par nos aïeux, nous favorisons du feu de notre charité les demandes de ce genre faites par lui. Mais il faut savoir que pour cette donation, je reçois de toi, Rostagne, Abbé, trois mille*

solidus de la monnaie royale.»

Le style juridique est tarabiscoté, mais les Cisterciens semblent avoir marqué un point, d'autant que l'ordonnance de Moulins, entérinant ces faits du prince, a elle-même été confirmée sous la Révolution par une loi du 14 ventose an VII (3). La préfecture, jésuite en diable, s'en félicite : *«Il n'appartient pas au représentant de l'Etat de confirmer le bien-fondé de ces documents. Par contre, il lui appartient d'observer que, si l'hypothèse se vérifiait, le présent contentieux n'aurait plus lieu d'être.»*

Fine mouche, le président du tribunal administratif de Nice s'est enquis de savoir si, entretemps, le rattachement du comté de Provence au royaume de France, en 1481, n'aurait pas introduit une rupture sur ces droits ancestraux. Faute de traité officiel, il faudrait retrouver le testament de Charles III d'Anjou, dernier comte sans héritier qui a légué ses terres au roi Louis XI, lointain cousin. Mais, pour Me Jean-François Boutet, avocat de la Congrégation cistercienne, il ne fait pas de doute que, *«en acceptant le testament, le roi s'engageait ipso facto à respecter les droits et privilèges concédés aux seigneuries, abbayes et évêchés.»*

Latin. Me Gérard Germani, l'avocat de TCA, a d'abord été tenté de contester la traduction des documents en latin, souhaitant présenter sa propre version. Puis il a décidé de contre-attaquer sur le terrain historique en s'inspirant des travaux de Michel Vergé-Franceschi, professeur à la Sorbonne (4). Pour cet homme de l'art, *«il est indéniable que les moines sont là depuis longtemps, mais leurs droits ont été bafoués, violés ou érodés.»*

Suit un recensement de massacres, de prises d'assaut et d'actes de piraterie, agrémenté d'un clin d'œil aux Grimaldi prenant de force le rocher de Monaco. Selon l'historien, c'est toujours le roi de France - l'Etat ! - qui a assuré la sécurité de l'île Saint-Honorat. Il voit le signe tangible de sa souveraineté dans le fait que son amiral avait le droit de percevoir 10 % sur les naufrages. Enfin, Me Germani a déniché l'argument juridique fatal : en 1791, une comédienne aurait acheté l'île pour y organiser quelques parties fines, brisant la continuité historique des Cisterciens. Puis Saint-Honorat fera ponctuellement partie des biens nationaux, avant d'être finalement racheté par l'évêché de Grasse.

A Cannes, la saison estivale va bientôt reprendre sans que le tribunal n'ait encore tranché. Les quarante moines résidents s'approprient à recevoir les touristes. Le chien de garde de la société Planaria est prêt à refouler les importuns.

(1) Arnaud-Arnaury, abbé de Cîteaux et chef de l'armée des croisés, se serait écrié : *«Tuez-les tous, Dieu reconnaîtra les siens»* avant le sac de Béziers du 22 juillet 1209. La citation est apocryphe, mais il est établi que l'abbé a ensuite écrit au pape

pour se féliciter de ce que «presque 20 000 de ces gens furent passés au fil de l'épée, sans égard pour le sexe et pour l'âge».

(2) Saint Lambert, évêque de Vence, formé au monastère de Lérins, fut victime d'un châtement divin au XIII^e siècle : souhaitant modérer ses abstinences, Dieu s'acharnait à transformer son eau en vin.

(3) Nobert Calderaro, dans *Droit du littoral*.

(4) *Chronique maritime de la France d'ancien régime*, éditions Cedes.

Article précédent - suivant

Chercher un article du quotidien par un mot ou une phrase:

Les autres jours Lundi - Mardi - Mercredi - Judi - Vendredi - Samedi

Retour au sommaire Quotidien

© Libération



Annexe 6 - 10 pages

VOS RÉUNIONS
DANS UN SITE D'**EXCEPTION**



Abbaye de Lérins

Une lieue des frères, un grand vin

www.abbayedelerins.com



UNE ÎLE EN MÉDITERRANÉE

*A 20 minutes au large
de la baie de Cannes,
l'île Saint Honorat, située
entre bleu et turquoise,
est un petit jardin verdoyant
que les anciens avaient dénommé Lérina.*

Elle abrite, depuis 16 siècles, le monastère de la Congrégation des Cisterciens de l'Immaculée Conception. 20 moines habitent ce paradis de soleil, joyau de verdure, de fraîcheur et oasis de silence.

Les moines de l'abbaye de Lérins cultivent leur vignoble avec art et passion depuis le moyen âge. Toutes les étapes (taille, ébourgeonnage et vendanges) sont réalisées à la main. Le domaine viticole comprend aujourd'hui huit hectares sur lesquels les moines cultivent les meilleurs grands vins, qui ont aujourd'hui une réputation qui dépasse les frontières.

Quel que soit le type de séminaire que vous envisagez, l'île Saint Honorat vous permet de donner une dimension nouvelle à vos réunions d'équipe ou d'affaires. Grâce à nos infrastructures et au matériel adapté mis à votre disposition, vous pouvez à la fois planifier vos séminaires et bénéficier d'un dépaysement hors pair.

NOS PRESTATIONS



Nos espaces de réunion

Pour vous mettre dans l'ambiance, nous vous proposons de débiter votre journée par un café d'accueil sur la terrasse de notre restaurant la Tonnelle avec vue imprenable sur l'île Sainte Marguerite, sur les eaux turquoise du Canal et de la Baie de Cannes.

Départ 7h40 du port de Cannes, arrivée à 8h à Saint Honorat, café d'accueil et début de la réunion dès 8h30.

La salle Saint Vincent



Pour vos réunions, nous mettons à votre disposition deux salles de conférence, toutes deux climatisées, équipées de volets roulants électriques, d'un écran électrique, d'un vidéoprojecteur plafonnier et de l'équipement audio.

- **La salle Saint Vincent**, attenante à l'abbaye, peut accueillir jusqu'à 100 personnes.
- **La salle de la Tonnelle**, attenante au restaurant, peut accueillir jusqu'à 50 personnes.

Les équipements compris dans le forfait : serveur internet Wifi, paper board, sous-mains, stylos et eau minérale (bouteille 50cl).

NOS PRESTATIONS

Votre déjeuner au bord de l'eau : le restaurant "La Tonnelle"

- Cuisine inventive et raffinée.
- Belle carte des vins de l'île Saint Honorat produits sur place (rouges et blancs).



- Une grande terrasse couverte pouvant accueillir jusqu'à 250 couverts été comme hiver.
- Vue exceptionnelle sur le canal, l'île Sainte Marguerite et la baie de Cannes.
- Restauration sur espace de sable fin aménagé l'été (avec supplément).
- Une salle à manger accessible en hiver (70 couverts).



*Dès votre descente
du bateau, vous êtes
accueillis par les
parfums du Sud...*

Vos pauses dans la journée

Nous avons conçu des interludes pour dynamiser vos participants. Cela permettra de leur redonner une énergie positive et d'améliorer leur audience pour la prochaine présentation, tout en découvrant le patrimoine de l'île Saint Honorat.



LES DÉGUSTATIONS DE VINS ET DE LIQUEURS DE L'ABBAYE DE LÉRINS

Depuis toujours, nous aimons partager notre passion du vin, du monde agricole et viticole. C'est indéniable, le vin est un formidable outil de communication permettant de rapprocher, autour d'un verre, tous les amateurs.

Afin de perpétuer cette tradition, nous accueillons et accompagnons toutes les entreprises, administrations ou associations souhaitant organiser une rencontre conviviale et chaleureuse dans la découverte des cépages, méthodes de vinification, cuvées élaborées par les moines de Lérins.





NOTRE DÉGUSTATION DE VINS

Plusieurs formules vous sont proposées, comprenant chacune la présentation et les commentaires de notre sommelier, et des grignotines salées :

- **Dégustation "Découverte Lérins"**

Pour une première approche de nos cuvées :
Saint Pierre blanc (Clairette) + Saint Honorat rouge (Syrah).

- **Dégustation "Art de Lérins"**

La qualité des grands vins Saint Césaire blanc (Chardonnay)
+ Saint Sauveur rouge (Vieilles Syrah).

- **Dégustation "Excellence de Lérins"**

Le Pinot noir Saint Salonus rouge + Saint Césaire blanc (Chardonnay).

- **Dégustation "Découverte des cuvées d'exceptions",**

A travers le temps et les vignes... Amateur de vins, vous choisissez la cuvée et le millésime qui vous intéresse, et vous le dégustez au pied de l'abbaye de Lérins.

NOTRE DÉGUSTATION DE LIQUEURS

Plusieurs formules vous sont proposées, comprenant chacune la présentation et les commentaires de notre liquoriste, et des grignotines sucrées :

- **Dégustation "Découverte Lérina",**

2 liqueurs au choix (Lérina Verte, Lérina Jaune, Liqueur de Mandarine, Marc ou Lerincello).

LES VISITES GUIDÉES

Les visites guidées sont organisées par une équipe de guides constituée d'amis laïcs de l'Abbaye de Lérins et encadrés par les moines.

Les objectifs sont doubles :

- Donner du sens aux visites, faire découvrir les richesses de l'île et celles de la vie de la communauté.
- Pratiquer l'accueil selon les principes d'hospitalité qui sont ceux de la communauté depuis toujours.

3 circuits sont proposés, avec des commentaires en français, anglais ou allemand (en fonction des guides disponibles et avec supplément), 1h30 chacun :

- Visite découverte de l'île : sa flore, sa faune, son histoire, ses monastères et chapelles.
- Visite du monastère fortifié : thème historique sur l'ancien monastère du XII^{ème} siècle.
- Visite spiritualité de l'île : thème religieux.



Vos souvenirs de l'île Saint Honorat

Nous vous aidons à trouver les cadeaux d'entreprise les mieux adaptés ; nous vous donnerons de nombreuses idées pour faire plaisir à vos collaborateurs :

- **Vins et liqueurs de Lérins** en emballage kraft individuel ou cartons ou caisses bois, par 1, 2, 3, 6 ou 12 bouteilles.
- Possibilité d'apposer **votre logo personnalisé**.
- **Coffrets cadeaux, offres spéciales.**
- Livraison pendant l'évènement à Saint Honorat ou **livraison à domicile**.





ACCÈS À L'ÎLE SAINT HONORAT

La compagnie maritime Planaria est la seule compagnie à vous transporter vers l'île Saint Honorat. Nous appareillons tous les jours, toute l'année au départ du quai Laubeuf à Cannes.

Nos horaires sont disponibles par téléphone ou sur le site internet

www.cannes-ilestehonorat.com

Notre flotte nous permet d'embarquer et d'acheminer jusqu'à 200 passagers par départ. Vous avez également la possibilité d'accoster avec votre bateau privé, moyennant une contribution écologique.

CONTACT

E.U.R.L. HOTELLERIE

Abbaye de Lérins - Ile Saint Honorat - CS 10040 - 06414 - CANNES Cedex

Contact : Service Commercial / Tél. +33 (0)4 92 99 54 24 - Fax. +33 (0)4 92 99 54 41

Mail : tonnelle@abbayedelerins.com

Web : www.tonnelle-abbayedelerins.com

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION

VOS RÉUNIONS DANS UN SITE D'EXCEPTION

LES SALLES DE CONFÉRENCES

Tarifs HT (TVA à 19,6%) valable
jusqu'au 31 décembre 2012 :

Salle de la Tonnelle :

- La journée 600 €
- Demi-journée 300 €

Salle Saint Vincent :

- La journée 1 000 €
- Demi-journée 500 €

Réservation obligatoire, en précisant
le nombre de participants, ainsi que
le programme de chaque session.
La communauté de Lérins se réserve
le droit de refuser une demande de
réservation au vu du caractère non
conforme à l'éthique de la communauté.

Café d'accueil ou pause café (TVA à 5,5%) :
8,53 € HT par personne incluant café, thé,
lait, jus de fruits, eaux minérales, cakes
assortis, le matin dès 8h15, ou petits fours
secs l'après-midi.

LA RESTAURATION À LA TONNELLE

Déjeuners d'affaires :

Menus 3 plats de 27,96 € à 55,92 €
(TVA à 5,5%).

Forfaits boissons incluant les vins
produits sur l'île Saint Honorat.

Buffets, cocktails déjeunatoires
de 33,18 € à 36,97 € (TVA à 5,5%).

Petits déjeuners :

- Petit-déjeuner continental à 15,17 €
(TVA à 5,5%).
- Petit déjeuner américain à 19,91 €
(TVA à 5,5%).



LES DÉGUSTATIONS

Tarifs HT (TVA à 19,6%) :

Dégustation de vins

(inclus grignotines salées et commentaires de notre sommelier)

- "Découverte Lérins" Saint Pierre + Saint Honorat 15,05 € pp*
- "Art de Lérins : Saint Césaire + Saint Sauveur : 22,58 € pp*
- "Excellence de Lérins" : Saint Césaire + Saint Salonius : 36,79 € pp*
- "Découverte des cuvées d'exception" : prix public de la bouteille choisie en 75cl sur la base d'une bouteille pour 10-12 personnes + 12,54 € pp*

Dégustation de liqueurs

(inclus grignotines salées et commentaires de notre liquoriste)

- "Découverte Lérina" : 2 liqueurs au choix (Lérina Verte, Lérina Jaune, Liqueur de Mandarine, Marc ou Lérincello) 14,21 €

LES VISITES GUIDÉES

Tarif HT (TVA à 5,5%) unique pour les 3 circuits d'1h30, valable jusqu'au 31 décembre 2012 :

- Adulte 7,11 €* (en français)
8,53 €* (en anglais ou allemand)
- Enfant (5 à 10 ans**) 2,84 €*
- Enfant (- 5 ans**) Gratuit

(*) Supplément de 10% les samedis et jours fériés.

(**) Les enfants doivent impérativement être accompagnés d'un adulte.

NB : pour des raisons d'organisation, un délai de 15 jours est demandé préalablement à la date de visite réservée.



Abbaye de Lérins
Une île des frères, un grand vin

E.J.R.L. HOTELLERIE - Abbaye de Lérins - Ile Saint Honorat - CS 10040 - 06414 - CANNES Cedex

Contact : Service Commercial / Tél. +33 (0)4 92 99 54 24 - Fax. +33 (0)4 92 99 54 41

Mail : tonnelle@abbayedelerins.com • Web : www.tonnelle-abbayedelerins.com

Nos tarifs sont à titre indicatif et sont susceptibles de modification

LE TRANSFERT ALLER RETOUR CANNES SAINT HONORAT

Les billets sont facturés suivant le tarif en vigueur applicable en France métropolitaine sur la base de la date d'achat. Les tarifs s'entendent HT (TVA à 5,5%) et sont en vigueur jusqu'au 31 décembre 2012 :

Groupes à partir de 10 personnes et avec :

- Accompagnateur 9,48 € pp
- Enfant (5 à 10 ans**) 6,16 € pp
- Enfant (- 5 ans**) Gratuit

La réservation préalable de l'horaire aller et retour est obligatoire, en précisant le nombre d'adultes et le nombre d'enfants (pour les équipements de sécurité en mer).

Les billets délivrés à la billetterie Planaria sont sous la responsabilité de l'acheteur. En aucun cas notre Société ne pourra être tenue responsable de la perte des billets après leur émission.

NB : en cas d'accostage par bateau privé, une contribution écologique de 3,70 € HT par personne débarquée vous sera facturée (TVA à 5,5%).

Sentier du littoral

La servitude de passage des piétons
le long du littoral



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Le cap Lardier (Var) dépend du Conservatoire du littoral. Le sentier y est aménagé de manière à éviter la dégradation du milieu.

Le sentier du littoral

L'expression sentier du littoral désigne la totalité du tracé ouvert au public le long de la mer. Il inclut :
 • le droit de passage, ouvert aux seuls piétons, sur les propriétés privées appartenant à des particuliers ou faisant partie des piétons le long du littoral - SPPL. Il peut s'agir de propriétés appartenant à l'État (comme le domaine public maritime), des domaines privés des collectivités territoriales ou de l'État (comme le domaine public maritime),
 • le passage sur des domaines publics appartenant à l'État (comme le domaine public maritime) et des rivages lacustres, aux collectivités territoriales ou encore au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

QUELQUES CHIFFRES EN MÉTROPOLE

7200 km
la longueur du littoral

4500 km
le linéaire de sentier ouvert au public, dont :

1700 km
de servitude de passage des piétons - SPPL

2550 km
de passage sur des terrains publics

250 km assurant à l'intérieur des terres, la continuité du cheminement

chiffres au 1^{er} janvier 2018

INTRODUCTION

Le public peut emprunter le **sentier du littoral** pour accéder à la mer et se promener le long du rivage.

En France métropolitaine, sur les 4500 km de sentiers aménagés permettant la découverte des espaces littoraux, 1700 km sont ouverts au titre de la servitude de passage des piétons le long du littoral. Cette servitude impose un **droit de passage sur les propriétés privées côtières au profit des piétons**. Depuis 2010, elle est également applicable aux départements d'outre-mer.

Gouverneur du sentier ouvert au titre de la servitude non bois de la pointe du Petit Minou sur la commune de Plouzané (Finistère)

La servitude de passage des piétons le long du littoral - SPPL

La servitude de passage des piétons le long du littoral - SPPL est une servitude de droit, constituée d'une bande de trois mètres de largeur, grevant les propriétés privées riveraines du domaine public maritime, destinée à assurer exclusivement le passage des piétons. La servitude peut grever exceptionnellement des propriétés non riveraines de toute nature, la continuité afin d'assurer, compte tenu notamment de la présence d'obstacles de toute nature, la continuité du cheminement des piétons ou leur libre accès au rivage de la mer (dans un tel cas, une décision motivée de l'autorité administrative prise après enquête publique est nécessaire).

SENTIER DU LITTORAL La servitude de passage des piétons le long du littoral



Sentier du littoral longeant le château royal de Calbiac (Pyrénées-Orientales)

UN TRACÉ prenant en compte l'évolution prévisible du rivage

Le sentier du littoral doit permettre aux piétons d'accéder au rivage de la mer et de cheminer le plus possible le long de la mer. Certaines côtes subissent très vraisemblablement un recul à court ou moyen terme. Les dispositions du code de l'urbanisme donnent la possibilité de déterminer le tracé de la servitude de passage des piétons le long du littoral en tenant compte de l'évolution prévisible du rivage afin d'assurer la pérennité du cheminement des piétons.



Accès aménagé au littoral à travers la dune à Gontio Plage (Landes)

La nécessaire protection d'un ESPACE FRAGILE

L'engouement du public pour le sentier du littoral se traduit par une fréquentation croissante. Il faut donc rester vigilant et assurer l'entretien et la gestion des espaces traversés sans remettre en cause, par des aménagements trop lourds, le fragile équilibre instauré entre la mise en valeur et la protection du littoral. Si le maintien du cheminement le long du littoral est de nature à compromettre soit la conservation d'un site à protéger, pour des raisons d'ordre écologique ou archéologique, soit la stabilité des sols, il est possible de suspendre la servitude de passage.

UN ACCÈS au rivage facilité

Pour atteindre le rivage, les voies et chemins privés d'usage collectif existants peuvent être utilisés. Cette servitude transversale a pour but de relier la voirie publique au rivage de la mer ou aux sentiers d'accès immédiat à celui-ci, en l'absence de voie publique située à moins de 500 m et permettant l'accès au rivage.



La pointe des Châteaux sur la Grande-Terre (Guadeloupe) dépend du Conservatoire du littoral et de l'Office national des forêts

UNE ADAPTATION aux particularités des départements d'outre-mer

Pour accompagner le développement du sentier du littoral dans les départements ultramarins, la servitude de passage des piétons le long du littoral est applicable depuis 2010. Les conditions de cette extension tiennent compte de la définition du domaine public maritime figurant dans le code général de la propriété des personnes publiques, de l'existence de voies privées permettant la circulation de piétons et de l'implantation de l'habitat local.

La servitude transverse est aussi applicable aux départements d'outre-mer, non seulement sur les voies et chemins privés mais aussi, sous certaines conditions de distance et d'antériorité des habitations, sur les propriétés limitrophes du domaine public maritime.



Signalétique le long du sentier du littoral au cap Béar (Pyénées-Orientales)

Une démarche PARTENARIALE

Entre les communes, les départements, les régions et les services de l'État, un partenariat s'est développé. Les collectivités territoriales participent non seulement à l'entretien du sentier mais prennent aussi part à sa réalisation.

Les sentiers peuvent être intégrés dans les plans départementaux des itinéraires de promenade et de randonnée et bénéficier alors, pour leur entretien, de la taxe d'aménagement destinée à financer les espaces naturels sensibles.

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Pour visualiser le tracé du sentier du littoral
www.geolittoral.developpement-durable.gouv.fr

Edition : mars 2012 - Ref. : DGALN/PLA/12015
 Conception éditoriale : MEDDTL/SG/DICOM/DIE
 Conception graphique : MEDDTL/SG/DICOM/DIE/F. Chevallier
 Crédits photos : Steven Piel (couv.), Laurent Mignaux/MEDDTL (p. 2, 5 et 7), Cete Normandie Centre (p. 4), Celica/Coeurs de nature/SIPA (p. 6). Impression : MEDDTL/SG/SPSSI/ATL2/
 Atelier de reprographie - Brochure imprimée sur du papier certifié écolabel européen, www.eco-label.com



RÉFÉRENCES JURIDIQUES

Code de l'urbanisme :

articles L 160-6 à L 160-8 et R 160-8 à R 160-33

Code général de la propriété des personnes publiques :

articles L 2111-4 et L 5111-1



Ministère de l'Écologie,
 du Développement durable,
 des Transports et du Logement
 Direction générale de l'Aménagement,
 du Logement et de la Nature
 Grande Arche, paroi nord
 92055 La Défense cedex
 Tél. 01 40 81 21 22



www.developpement-durable.gouv.fr



Annexe 8 - 7 pages Important

La rapporteure

Affaire suivie par : Anne Seulin
☎ : 01-55-04-00-95

Réf. : saisines n° 0047 F et n° 0048 M



Paris, le 27 septembre 2005

L'an 2005, le mardi 27 septembre à 14 h 30, nous soussignés :

Mme Anne Seulin, rapporteure auprès du Conseil de la concurrence, désignée par lettre du rapporteur général du Conseil de la concurrence, en date du 29 août 2005 pour rapporter les affaires n° 0047 F et 0048 M, agissant conformément aux dispositions des articles L. 450-1 et suivants du livre IV du code de commerce, dans le cadre de l'instruction de la **plainte de la société Trans Côte d'Azur, relative à des pratiques mises en œuvre par la congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception, la société Planaria, l'Etat et la commune de Cannes dans le secteur du transport des passagers vers l'île Saint Honorat.**

Nous trouvant au siège du Conseil,

Entendons :

Le Père Abbé Gaudrat de l'Abbaye de Lérins, représentant la congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception, Ile Saint-Honorat BP 157 06406 Cannes cédex,

En présence de Maître Corinne Lepage, avocat, 40 rue de Monceau 75008 Paris,

Alain Galabru, en religion le Frère Marie Pâque, gérant de la société Planaria, Abbaye de Lérins, Ile Saint Honorat, BP 157 06406 Cannes cédex,

En présence de Maître Christian Boitel, avocat, 4 rue Foncet BP 1757 - 06016 Nice cédex 1,

Le Père Abbé Gaudrat et le Frère Marie Pâque indiquent avoir pris connaissance de l'objet de l'entretien cité ci-dessus et nous déclarent ce qui suit :

h 206. *AE* *AS*

1. Quel est le propriétaire de l'île Saint Honorat ? (la congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception ou l'Evêque de Fréjus ? Y a-t-il des parcelles de l'île qui appartiennent à d'autres propriétaires ?)

Le port abris des moines qui correspond à la parcelle n° 172 est sans rapport avec l'île. Les 593 m² de digue reliant le monastère fortifié et qui appartient au DPM. En 1840, le monastère fortifié a été classé monument historique.

Pour le reste, c'est la CCIC qui est propriétaire de toute l'île (voir documents communiqués).

2. Quelle est la géomorphologie et la délimitation exacte du domaine public maritime sur l'île ? L'île comporte-t-elle des plages dont une partie appartient à la congrégation cistercienne et l'autre partie, au domaine public maritime selon la définition donnée par la jurisprudence (terres recouvertes par mer calme par les plus hautes eaux en dehors de perturbations météorologiques exceptionnelles) ? La superficie du domaine public maritime est-elle suffisante pour attirer des touristes ?

C'est une île rocheuse qui domine la mer de 1 mètre à 1 mètre 50. Il n'y a pas de plage, il n'est pas possible de cheminer autour de l'île, il n'y a pas de chemin des douaniers. C'est un îlot rocheux qui fait 40 hectares. Il y a des criques où l'on peut se baigner en descendant dans les rochers. Il n'y a pas de domaine public maritime « émergé ». Les pontons sont sur l'eau et font partie du domaine public maritime. Ils sont reliés à l'île par des escaliers qui font entre 18 et 20 marches, qui sont construits sur le rocher. Un portillon existait au milieu du ponton n° 14 pour des raisons de sécurité. Il a été retiré car installé sans autorisation. Depuis, la CCIC a obtenu un permis de clôture le 3 juin 2005 à installer au bas de l'escalier.

3. Combien de compagnies desservaient l'île Saint Honorat avant la création de la société Planaria en novembre 1998 ? La congrégation cistercienne avait-elle conclu des sous-traités d'entretien et d'utilisation des débarcadères avec les compagnies avec l'accord du préfet ? Quel était le volume de touristes venant visiter l'île avant la création de la société Planaria et les problèmes créés par un si grand afflux touristique ?

Entre 1970 et 1995, il y avait à peu près 200 000 touristes par ans concentrés sur juin à septembre, soit parfois 2 à 3000 personnes par jour. Le nombre de compagnies était variable : il y avait des petites compagnies qui venaient uniquement l'été d'Antibes, Juan les Pins, Cannes, Mandelieu la Napoule, Théoule et parfois de Nice ou de Toulon.

Avant 1989, c'était un régime d'autorisation temporaire du domaine public. La CCIC donnait simplement l'autorisation aux compagnies de monter. Depuis la concession du 24 juin 1989 jusqu'en 1997, il y avait une autorisation tacite de la CCIC de débarquer donnée à la compagnie Esterel Chanteclair qui était la seule à desservir l'île à partir de Cannes parce qu'en échange, la CCIC demandait à cette compagnie de les desservir l'hiver. Il n'y avait rien de formaliser pour les sept-huit autres compagnies débarquant uniquement l'été.

A.S.

CB 86. A

Les problèmes entraînés par la surconcentration sont apparus à partir des années 1970 : phénomène de surpiétinement alors qu'il y a très peu de terre sur l'île, ce qui empêchait les arbres de repousser. Troubles à l'ordre public.

4. Quelle était la politique tarifaire de ces compagnies privées ? Le prix du billet comprenait-il une partie transport et une partie visite de l'île et la partie privative de l'île était-elle en accès libre une fois les touristes arrivés sur place ?

La partie centrale de l'île où vivent les moines est clôturée sur 20-25 hectares. La partie non clôturée représentait 16-17 hectares et concernait les chemins à usage agricole et les parties non cultivables.

5. Les débarcadères étaient-ils bien entretenus par les sociétés de transport de passagers ? Y a-t-il eu la volonté de la CCIC, avec l'accord du préfet, d'abandonner les pontons n° 10, 11 et 13 malgré la concession d'entretien et d'utilisation du 24 août 1989 ?

Au moment de la concession du 24 juin 1989, trois pontons étaient déjà hors d'usage, d'où la demande d'autorisation de les démolir, qui a été accordée, et leur démolition effective. Le débarcadère n° 12 était aussi en très mauvais état. La société Estérel n'a plus entretenu le débarcadère n° 14 où elle était tacitement autorisée à débarquer.

6. Pourquoi le préfet a-t-il refusé d'agréer les sous-traités que la congrégation cistercienne avait conclu en 1997 avec la société Esterel Chanteclerc (débarcadère n° 14) et la société Trans Côte d'Azur (débarcadère n° 12) ? La société Trans Côte d'Azur a-t-elle effectivement engagé des frais pour la remise en état du débarcadère n° 12 ?

La CCIC a effectivement signé des sous-traités d'utilisation en 1997 avec les deux compagnies, qui ont été envoyés à la préfecture pour autorisation. Le préfet n'a pas répondu. La CCIC a cru que la non réponse valait acquiescement, jusqu'en 1998. La compagnie Trans Côte d'Azur a rafistolé le ponton n° 12 pour 150 000 francs. Esterel Chanteclair n'a pas entretenu le ponton n° 14, qu'il fallait reconstruire. Le ponton n° 14 a été interdit au public par le préfet en juin 1998 et a indiqué à ce moment là qu'il n'avait pas validé les sous-traités d'utilisation des pontons par les compagnies de transport. Les autres compagnies privées ont contesté le droit d'utiliser le ponton n° 12 donné à la société Trans Côte d'Azur et ont déposé des demandes indemnitaires à l'Etat. Trans Côte d'Azur avait elle-même installé un portillon sur l'embarcadère n° 12 avec la mention « accès strictement réservé à Trans Côte d'Azur ».

7. Pourquoi la décision a-t-elle été prise de créer la société Planaria (EURL) et comment cette décision a-t-elle été prise en novembre 1998 ? Y a-t-il un sous-traité d'utilisation et d'entretien du débarcadère n° 12 puis n° 14 conclu avec la société Planaria ? Par lettre du 14 janvier 1999, le préfet a-t-il autorisé la congrégation à permettre l'usage du débarcadère n° 14 à la société unipersonnelle Planaria ?

Les sous-traités n'ayant pas été approuvés, la CCIC a décidé de créer sa propre compagnie de transport en suivant les indications du préfet, dans le but de réglementer les conditions de desserte de l'île et éviter les recours des autres compagnies privées. Le préfet a approuvé cette

création le 14 janvier 1999 et a indiqué, de manière informelle, qu'il n'y avait pas de sous-traité à faire car il s'agit d'une EURL. Le ponton n° 14 fait 25 mètres carrés et ne peut pas supporter 5000 visiteurs par an.

8. Quel est le volume actuel de touristes sur l'île depuis la desserte par la compagnie Planaria ? Quels sont les différents profils de touristes rencontrés ? L'église abbatiale est ouverte au public. Obéit-elle à un régime juridique particulier ? Y a-t-il un délai d'attente pour se rendre sur l'île en tant que simple visiteur et pour bénéficier des services de l'hôtellerie ? Quelle est la fréquentation moyenne de l'île en période touristique et en basse saison ?

Il y a eu environ 60-65 000 touristes déclarés pendant l'année 2004. Il y a un pic de 300-350 personnes par jour en juin-juillet-août-septembre, l'hiver, il y a très peu de monde. En janvier 2004, il y a eu environ 1200-1300 personnes. La compagnie Planaria assure la desserte de l'île en hiver là où les autres compagnies privées le faisaient que très médiocrement auparavant.

A l'époque des 200 000 passagers, la majorité des gens ne savaient pas qu'il y avait un monastère ! 3000 personnes par an viennent faire de retraites pour une moyenne d'un peu plus de 3 jours, ce qui représente 10 000 nuitées. Beaucoup viennent pour la messe ou en pèlerinage pour une journée. Il n'y a pas d'obligation d'assurer un service culturel pour les gens qui viennent de l'extérieur, l'église abbatiale est ouverte au public sur la seule volonté de la CCIC.

La CCIC obéit à la loi de 1901 sur les associations (titre III sur les congrégations religieuses) et pas à la loi de 1905 sur les associations culturelles.

En tant que simple visiteur, il y a parfois un délais d'attente si le bateau d'un horaire déterminé est plein. Pour l'hôtellerie, il y a nécessité de réserver, comme dans n'importe quelle structure hôtelière.

9. La compagnie Planaria est-elle bénéficiaire ou déficitaire ? A-t-elle la maîtrise de la billetterie et, donc, du flux touristique ? Le prix du billet comprend-il une partie transport et une partie visite de l'île ou y a-t-il un droit d'accès à acquitter sur place ? Est-ce vrai que l'équipage des bateaux affrétés par la compagnie Planaria est le seul à détenir les clés permettant d'accéder à la partie privative de l'île ? Comment se passe l'affrètement des bateaux avec la compagnie Horizon IV ?

Le billet donne l'autorisation d'accéder à la propriété privée, c'est marqué au recto du billet. Il n'y a pas de redevance de verser par la compagnie Planaria à la CCIC en échange du droit de visiter l'île. Le billet est seulement un moyen de contrôle des entrées. Le billet est à 10 euros pour un adulte simple, 7 euros pour les groupes et 5 euros pour les enfants de moins de 10 ans et gratuit pour les moins de cinq ans.

Aujourd'hui, il n'y a pas de barrière sur le débarcadère n° 14 donc pas de problème de clés.

La compagnie Planaria était déficitaire en 2004, faiblement. Le CA est de 471 000 euros (produit de vente de billets), avec 6000 euros de perte. Le CA déclaré fiscalement est de 450 000 euros. Les billets comportent trois parties : une souche, une partie pour l'aller qui est

A.S.

26. 

donnée au capitaine du bateau, et une partie gardée par le client comme titre de transport. Il y a un contrat d'affrètement avec la compagnie horizon IV.

Prix du billet de 10 euros : au départ, fixé à 9 euros en 1999. Puis alignement sur les prix de l'île Sainte Marguerite avec un billet à 10 euros. Il y a une taxe portuaire versée à la chambre de commerce de 2, 34 euros enviro, puis la TVA, puis de juin à septembre la taxe Barnier sur les sites protégés, ce qui fait en tout plus de 3 euros de taxes.

Sur le vieux port de Cannes, le tarif est de 170 euros par mètre carré d'occupation du domaine public, par an. La billetterie occupe 15-20 mètres carrés, soit entre 2000-3000 euros par an. Il y a à peu près un quart du CA qui passe en impôts, taxes et versements assimilés.

Planaria verse en moyenne 50 % du prix du billet à la société d'affrontement. Il reste ¼ du CA pour payer le personnel de la billetterie.

Le bateau fait 127 passagers. En haute saison, il y a huit aller-retour, un peu moins en basse saison. La fréquence des aller-retour répond aussi à l'intérêt de la communauté et des personnes venant faire une retraite.

Le gérant de la société Planaria n'est pas rémunéré.

10. La congrégation cistercienne a-t-elle obtenu un permis de construire pour l'édification de clôtures sur les embarcadères n° 12 et n° 14 ? Quels sont les conflits qui ont eu lieu en 1999-2000, avant la démolition du débarcadère n°12 alors seul en service et la reconstruction du débarcadère n° 14 ? Y a-t-il eu la volonté de ne maintenir qu'un seul débarcadère ?

Ce n'est pas la CCIC qui a édifié une clôture sur le ponton n° 12, c'est la société Trans Côte d'Azur. Le ponton n° 12 a depuis été détruit. Sur le ponton n° 14, le portillon installé sans autorisation par la CCIC a été enlevé.

La CCIC a depuis obtenu un permis de clôture en juin 2005 pour l'embarcadère n° 14, avec édification d'une clôture au bas de l'escalier, qui fait partie de la propriété privée.

Il y a eu la volonté délibérée, en accord avec le préfet, de ne maintenir qu'un seul débarcadère sur l'île, qui ne fait que 40 hectares. Le ponton n° 14 fait environ 25 m2 et ne peut accueillir plus d'une centaine de personnes.

Des compagnies ont accosté dans le port abris, ce qui a créé un accident. Les compagnies Trans Côte d'Azur et Estérel Chanteclair ont essayé d'accoster sur le ponton n° 14, d'où ordonnance de référé et astreinte (pièces jointes).

11. Y a-t-il des dessertes « sauvages » sur l'île Saint Honorat ? Quelles sont les compagnies maritimes qui se sont plaintes du monopole de la compagnie Planaria pour la desserte de l'île, à part la compagnie Trans Côte d'Azur ? Y a-t-il eu également des plaintes des touristes (les consommateurs) ?

A l'heure actuelle, il n'y a plus de desserte sauvage de l'île. La compagnie Estérel Chanteclair a signé un compromis avec la CCIC dans lequel elle s'engage à ne plus accoster, se désiste de

A.S.

toutes ses procédures et reconnaît les droits de la CCIC sur l'île, en contrepartie de la renonciation au paiement de l'astreinte. Avec la compagnie Trans Côte d'Azur, c'est la seule à s'être plainte du monopole de la société Planaria.

12. Du point de vue du consommateur (le touriste), il y a un seul marché en cause compte tenu de la géomorphologie des lieux : le marché de la desserte de la partie privative de l'île. N'aurait-il pas été possible d'organiser un marché de transport sur l'île ouverte à plusieurs compagnies accostant sur le ponton public avec un nombre limité de visiteurs et, une fois sur place, de faire payer un droit d'entrée pour la partie privative ?

A l'heure actuelle, quel intérêt peuvent avoir des compagnies privées à transporter des touristes sur l'île Saint Honorat si ceux-ci ne peuvent pas accéder à la partie privative de l'île qui appartient à la congrégation cistercienne ?

Il n'est, en pratique, pas possible de dissocier le transport du droit d'accès.

Le gérant de la société Planaria a refusé de traiter 1500 passagers en une demi-journée. La CCIC a très souvent des demandes des tours opérateurs avec lesquels elle refuse de contracter.

?!

Il n'y a pas de volonté d'exploiter l'île de manière commerciale avec l'instauration d'un droit d'accès et ce qui va avec, service et équipements de sécurité.

A l'heure actuelle, il n'y a pas d'horaires sur les billets si bien que l'on ne peut pas contrôler les quotas.

L'île n'est pas organisée pour recevoir du public : il n'y a pas de service ni équipement de sécurité.

Il n'y a que 60 personnes par jour en hiver pour 6 aller/retour, ce qu'aucune compagnie privée ne peut assurer de manière rentable.

La CCIC a essayé de traiter avec les compagnies cannoises de desserte de l'île en leur proposant de faire un GIE. Les compagnies ont refusé : Estérel a dit que cela ne l'intéressait pas. Trans Côte d'Azur a refusé car elle ne pouvait pas gérer la billetterie. Finalement, Planaria a traité avec Horizon IV qui est la seule à avoir accepté.

Le seul moyen pour la CCIC et la société Planaria de contrôler le flux, c'est la billetterie. La création de la société Planaria s'analyse comme un outil à prix coûtant pour assurer la régulation d'un flux qui ne peut être régulé autrement.

A.S.

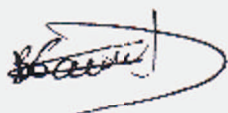
24. 31. AB

Le présent procès-verbal comporte 7 pages. L'audition s'est clôturée à 16 heures 30.

Après lecture, les personnes entendues ont persisté dans leurs déclarations et ont signé le présent document. Copie du procès verbal a été remis au Père Abbé Gautrat et au Frère Marie Pâque, qui reconnaissent l'avoir reçue.

Ont signé, après lecture :

Le Père Abbé Gautrat



Me Corinne Lepage



Le Frère Marie Pâque



Me Christian Boitel



La rapporteure, Mme Anne Seulin



DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE LA CONCURRENCE,
DE LA CONSOMMATION ET DE LA RÉPRESSION DES FRAUDES
DES ALPES-MARITIMES
37, avenue Thiers
06050 NICE CEDEX 1

Annexe 9 - 2 pages

N° 2058

NICE, le - 3 JUIN 1999

TÉLÉPHONE : 04 97 03 33 00
TÉLÉCOPIE : 04 93 88 89 72
Mél.: dd06@dgccrf.finances.gouv.fr

Le Directeur départemental

à

Monsieur le Sous-Préfet de Grasse
Service Actions de l'Etat

3, avenue Général de Gaulle 06335 GRASSE CEDEX

COPIE

Objet : Desserte de l'île Saint-Honorat à Cannes
Réf. : Vos lettres des 21 et 27 mai 1999

Par notes visées en référence, vous avez bien voulu attirer mon attention sur la compatibilité de l'exclusivité de la desserte de l'île Saint-Honorat avec les dispositions de l'ordonnance du 1 décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, dans la mesure où l'exploitation économique de l'île constitue un marché pertinent, l'entreprise qui possède ou gère et utilise elle-même une installation essentielle, soit une infrastructure sans laquelle ses concurrents ne peuvent offrir de services à leurs clients, et qui leur refuse l'accès à cette installation, abuse de sa position dominante.

De ce point de vue, la congrégation se trouverait en infraction à l'article 8 de l'ordonnance précitée pour « exploitation abusive de l'état de dépendance économique dans lequel se trouve à son égard, une entreprise cliente ou fournisseur, qui ne dispose pas de solution équivalente ».

A ce titre, conformément à l'article 9 de la même ordonnance, les entreprises maritimes écartées du service pourraient se prévaloir de la nullité de la convention d'exclusivité.

Il appartiendrait toutefois à la congrégation d'apporter une justification objective à son comportement, voire à démontrer que ses pratiques ont pour effet d'assurer un progrès économique dont le profit serait équitablement réparti.

F. FILIPPI

Cannes : du flottement dans la baie

Invoquant l'exclusivité de la concession qui permet à leur seule compagnie de rallier Saint-Honorat au continent les moines de Lérins se heurtent aux autres compagnies maritimes, qui affirment de pas avoir reçu notification de l'interdiction de débarquer sur l'île de l'abbaye

Une semaine après les incidents survenus lors du week-end du 1^{er} mai, le problème de la desserte de l'île Saint-Honorat, n'est pas résolu, et ce, bien que les dernières heures aient été relativement plus paisibles...

Un brin d'histoire "contemporaine" : le 8 avril dernier, les moines de l'abbaye créaient leur propre compagnie, "Planaria", seule habilitée à réguler le trafic entre le continent et l'île — et à accoster sur le ponton dont le monastère a donc la concession exclusive.

Débarquement dangereux

D'ailleurs, le vendredi précédent le week-end du 1^{er} mai, les moines ont fait usage de leur droit en installant un nouveau portail d'accès sur le ponton et des panneaux rappelant que cet espace ne pouvait être réservé qu'à la seule société "Planaria", laquelle affrète un bateau, l'*Horizon IV*, à la compagnie du même nom.

Ces "précautions" n'ont pas suffi. Portail et panneaux n'ont, en effet, pas dissuadé deux compagnies concurrentes — Estérel Chanteclair et Trans Côte d'Azur — de convoier leurs passagers jusqu'à Saint-Honorat et de les débarquer, soit sur le ponton interdit ; soit au port de plaisance, situé à quelques brassées de là, vers l'Est, mais cette fois non sans un réel danger pour les clients, car la structure portuaire, gérée par la Ville, n'est pas adaptée à ce type de manœuvres.

Résultat de ce week-end plutôt chaud et agité : après avoir fait constater par huissier les infractions et alerté la police pour dégager le ponton, les moines ont déposé une plainte pour "voie de fait" (lire notamment notre édition de Cannes-Matin des 11 avril et mardi 4 mai).

Respect de la vie monastique de la nature... et du droit

« Nous ne souhaitons qu'une chose, rappelle Dom Vladimir Gaudrat, abbé mitré de Lérins : que le droit soit respecté. Notre but n'est pas d'empêcher les gens de venir dans l'île, mais de réguler la fréquentation afin que la vie monastique mais aussi l'environnement de Saint-Honorat soient préservés ».

Les moines, qui craignent que toutes ces "manœuvres maritimes", notamment effectuées dans la passe du petit port de

plaisance, ne provoquent un jour un accident aux conséquences dramatiques pour les passagers, attendent que les pouvoirs publics fassent, enfin, valoir le droit.

Mais pour l'heure, rien ne bouge. Juste après les incidents du 1^{er} mai, la Ville, par la voix de Frédéric Armadori, l'adjoint aux ports et à la façade maritime, prônait la concertation. « Il est nécessaire d'asseoir toutes les parties autour d'une table et de trouver la meilleure solution possible », expliquait l'élu.

Une piste parmi tant d'autres : revoir la sous-traitance de la ligne en intéressant non pas une, mais les trois compagnies. Un deal que l'on peut, sans crainte, qualifier de mort-né, Dom Vladimir Gaudrat rappelant que « cette proposition a déjà été faite, mais elle a été refusée par les compagnies » — dont celles-là même qui, avant la création de Planaria, étaient autorisées à accoster... au contraire de l'actuel concessionnaire, Horizon IV ! Cette compagnie

respecta néanmoins l'exclusivité (accordée à ses concurrentes par le prédécesseur de Dom Vladimir).

Arrêté non notifié ?

Les deux compagnies incriminées, Estérel Chanteclair et Trans Côte d'Azur, n'en démordent pas : « A ce jour, l'arrêté préfectoral nous interdisant d'accoster à Saint-Honorat ne nous est pas parvenu. Au contraire, nous sommes toujours en possession du document administratif qui, lui, nous autorise la desserte... » disent leurs responsables.

Alors ? Si rien ne change, la

desserte entre Cannes-continents et Saint-Honorat continuera, même par mer calme, d'être mouvementée. Et cela même si un début de prise de conscience du danger émerge.

C'est ainsi que désormais, Frédéric Armadori, qui vient de rencontrer l'abbé mitré de Lérins, se dit prêt (enfin !) à fermer le port de plaisance, en cas de nouveaux débarquements. Mais il ne s'agit pas là que d'une demi-mesure, permettant à la Ville de se "mettre à l'abri" en évacuant le risque d'accident. Le ponton des moines, lui, serait toujours accessible...

Annexe 10



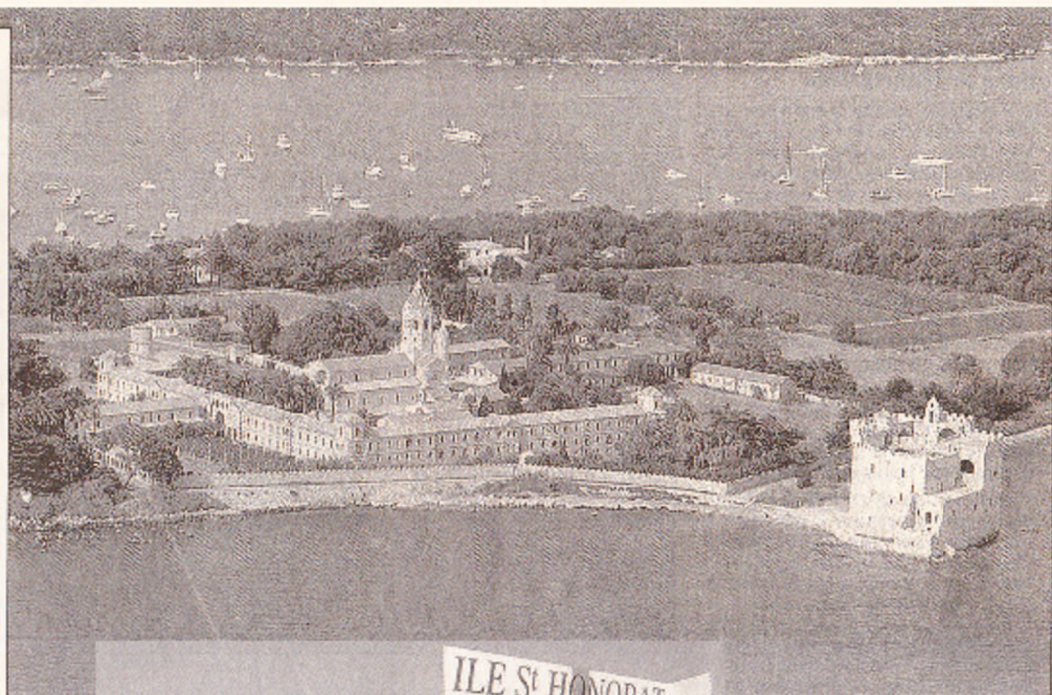
Concession exclusive pour les bateaux de « Planaria » mais concurrence de fait sur les pontons de Saint-Honorat : l'été pourrait être agité en baie de Cannes, si force ne reste pas à la loi... explicitement notifiée. (Photos Franz Chavarroche)

S^t-Honorat : mer calmée

Après plusieurs mois de réflexion, Dom Vladimir Gaudrat, abbé de Lérins, a remis en ordre le trafic maritime entre Saint-Honorat et le continent. Les moines en assurent l'exclusivité

Le bateau de la compagnie nouvellement créée, Planaria, sera le seul à assurer les liaisons entre Saint-Honorat et le continent. Un point final à une concurrence sauvage autant qu'illégale, qui mêlait infractions à positions abusivement dominantes. Sur la mer calmée, une nouvelle ère commence. Les moines ont dû se résoudre à effectuer eux-mêmes une exploitation commerciale, qui côté continent sera basée sur la jetée Albert-Edouard (à côté du Palais des festivals)

(Photos N.-M. et Gilles Traverso)



Sur le plan économique et sur celui des transports, la chronique des remous en baie de Cannes n'est pas la plus jolie que l'on puisse faire de la ville (il y en a certes d'autres, tout aussi peu flatteuses).

Depuis des années, depuis toujours diront certains, les appétits commerciaux nés de l'exploitation du trafic maritime ont débouché sur des querelles qui ont fait du bruit. Bateaux coulés ou abîmés, exploitants menacés, la liste est longue. A Cannes pas plus qu'ailleurs, les quais ne sont pas le domaine des grands seigneurs. Et le Seigneur n'y a rien fait, fût-il abondamment sollicité par les moines de Saint-Honorat.

De guerre lasse, ces derniers ont dû se résoudre à assurer le transport du continent jusqu'à leur île. C'est chose faite depuis cette semaine.

Les terres de Saint-Honorat sont la propriété des moines, à l'exclusion des appointements, situés sur le domaine maritime et donc propriété de l'Etat — qui les a concédés aux moines, avec possibilité de sous-traitance.

Dans le but d'éviter une fréquentation par trop importante de leur île, ces derniers n'avaient, depuis deux ans, autorisé l'accès de Saint-Honorat qu'à deux compagnies : Trans-Côte d'Azur et Esterel-Chanteclair. C'était du temps de Dom Nicolas Aubertin, auquel a succédé l'an dernier Dom Vladimir Gaudrat.



Entretemps, « l'appointement concédé à Esterel-Chanteclair a été mal entretenu, explique Dom Vladimir. La préfecture en a donc interdit l'accès à la compagnie... qui n'a pas tenu compte de cette interdiction ni de nos

sommutations par huissiers ». Les navettes continuaient donc d'effectuer le trajet, en toute illégalité.

Deux autres éléments sont venus nourrir la réflexion de l'ab-

bé Mitre de Lérins : d'une part le sort injuste fait à une autre compagnie, Horizon IV, qui a respecté la préférence accordée à ses concurrentes mais dont les dirigeants n'ont jamais caché leur dépit devant cette situation.

D'autre part, le monastère entendait mieux maîtriser le flux important des visiteurs d'une île d'abord vouée au recueillement, à la paix des âmes... et à celle d'une nature trop souvent malmenée.

Remise à plat... et fin des liaisons entre les deux îles

Avec l'aval de la Préfecture, les moines ont donc créé une nouvelle compagnie. Celle-ci s'appellera Planaria, qui rappelle un des noms de Saint-Honorat, Planasia ('plate', en latin). Logique pour une remise à plat dont la double conséquence est une mini-révolution en baie de Cannes : Planaria sera la seule compagnie à desservir Saint-Honorat... et seulement Saint-Honorat. La vocation des moines n'étant pas de s'ajouter à une concurrence déjà fournie, leur bateau n'ira pas à Sainte-Marguerite. Et il n'y aura donc plus de liaison directe entre la grande et la petite île. En guise de commentaire, Dom Vladimir estime qu'« on n'a pas assez d'une journée pour visiter les deux ! ». Mais derrière la piquette, il y a évidemment le regret d'avoir dû en arriver là...

J. P.

Horaires d'été, horaires d'hiver

□ Les horaires de la liaison vers Saint-Honorat sont les suivants, variables selon les saisons.

Actuellement, et de novembre à avril, navette aller à 8 heures, 10 heures, midi, 14 heures et 16h30.

Retour à 8 heures, 9 heures, 10 heures, 11 heures, midi, 14 heures, 15 heures, 16 heures, 16h30 et 17h30.

De mai à octobre, le dimanche et en période de vacances scolaires, aller à 8h30, 10h30, 12h30, 14h30 et 16h45.

Retour à 8h30, 9h30, 10h30, 11h30, 12h30, 14h30, 15h30, 16h30, 17 heures et 18 heures.

Tarif : 50 francs, 40 francs pour les groupes. 25 francs pour les enfants.

L'élaboration de tarifs à destination des familles nombreuses et des cartes de fidélité pour les personnes se rendant régulièrement à la messe sur l'île sont envisagées.

Renseignements par téléphone au 04.92.96.71.38.

SOCIÉTÉ

Saint-Honorat



Dom Vladimir Gaudrat préside aux destinées du cloître de Saint-Honorat et de ses trente-trois moines.

Les moines se rebiffent

La « guerre des navettes » trouble la quiétude des îles de Lérins. Trop de compagnies, trop de touristes. Les cisterciens s'en mêlent.

Par Jean-Michel Verne

Nous avons décidé de réguler la fréquentation des touristes. Nous avons 100 000 visiteurs par an. La préfecture nous a conseillé de créer notre propre compagnie de navigation », explique, avec un éternel sourire, dom Vladimir Gaudrat. L'abbé mitré de Lérins préside aux destinées de ce cloître du V^e siècle, agrandi au XIX^e et bordé de vignes. Mais les

moines ne se contentent pas de prier. Ils produisent aussi un vin blanc de grande qualité, dont les bouteilles numérotées s'arrachent dans les diners de la jet set. Ils vendent aux touristes d'autres produits comme l'Evera (un digestif) ou du miel de lavande. La tranquillité des cisterciens de Saint-Honorat ne fait pas l'affaire de tous, à commencer par les compagnies de navigation écartées lors de l'appel d'offres, lancé en décembre dernier. La nouvelle compagnie, « Planaria », n'est qu'une structure juridique destinée à créer un monopole sur le transport.

Une cohue indescriptible

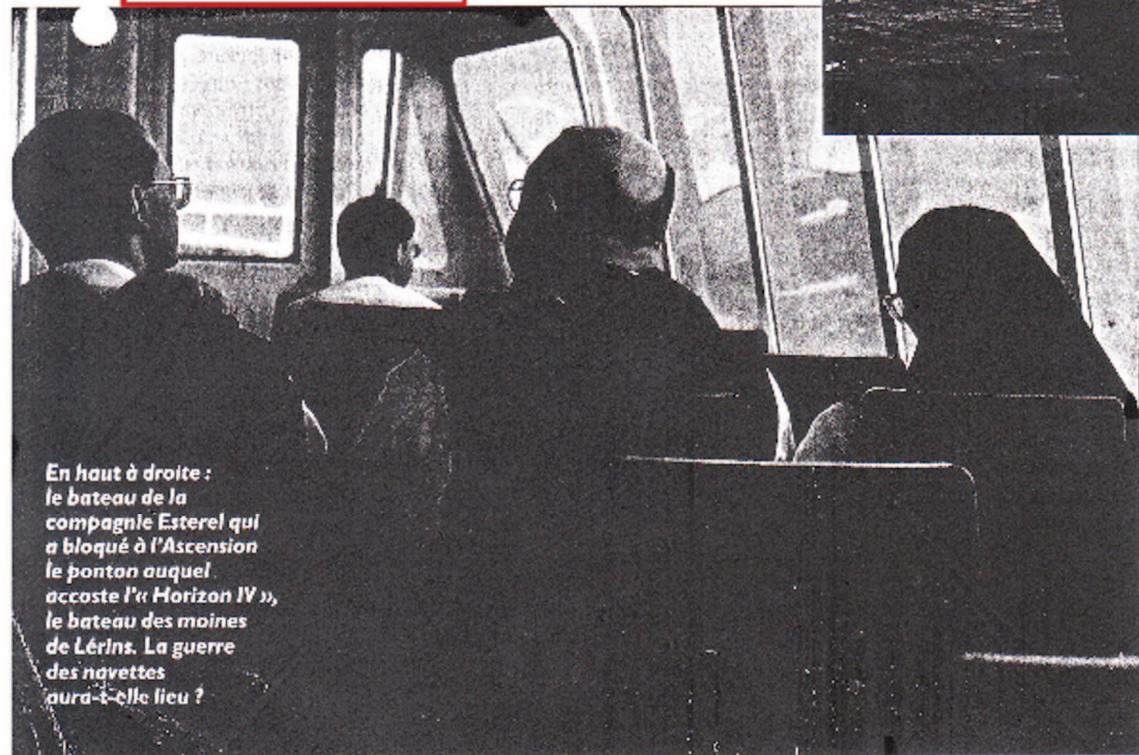
Le marché est sous-traité à la société « Horizon 4 ». L'une de ses responsables estime que ce choix s'est fait dans la transparence. Christiane Taylor se refuse, en revanche, à nous communiquer le montant de la dime reversée au monastère sur chaque voyage.

Gabriel Pipolo, de la compagnie « Esterel Côte d'Azur », ne décolère pas depuis qu'il est passé à la trappe. Il voit dans cette affaire une volonté des ecclésiastiques d'avoir la mainmise sur le juteux business du tourisme. « Si cette situation continue, je vais mettre mes cinquante employés au chômage. Alors je débarque mes passagers directement dans le petit port de plaisance de l'île, malgré l'interdiction. » Le ton est monté lors du week-end

de l'Ascension. La compagnie « Esterel » a bloqué le ponton de « Planaria ». Des passagers ont été pris de malaise dans une cohue indescriptible.

Tentative de conciliation

Le 1^{er} mai des moines avaient déjà été menacés et insultés. Le monastère a déposé plainte. Les incidents se sont multipliés durant l'été. Quant au patron de la compagnie Trans-Côte d'Azur, il tente



En haut à droite : le bateau de la compagnie Esterel qui a bloqué à l'Ascension le ponton auquel accoste l'« Horizon IV », le bateau des moines de Lérins. La guerre des navettes aura-t-elle lieu ?

d'adopter un profil bas pour s'attirer les bonnes grâces de dom Vladimir. « Je pense que certains devraient s'excuser pour débloquer la situation », explique Thierry Arnal.

La mairie de Cannes cherche de son côté à trouver une solution. « Je pense pouvoir prochainement mettre tout le monde autour d'une table », commente Frédéric Armaroli. Mais l'adjoint à la mer sait que le drapeau noir flotte sur la marmite et qu'à tout moment elle peut exploser. ●

Annexe 13 - Important - Les statuts de l'association de protection du site de saint Honorat et divers compte rendus. Ces documents affirment la volonté de :

- ne pas exploiter l'île de manière commerciale
- ne pas dépasser les **80 000 visiteurs**
- Un appel au don a été lancé et **25 000 pétitionnaires** se sont ainsi engagés

L'ASSOCIATION

L'association dont les statuts ont été déposés en sous-préfecture de Grasse le 29 septembre 2003 sous le n°0061020335 a pour objet :

La protection du site classé et exceptionnel de l'île Saint Honorat, et en particulier de son espace forestier et naturel et de son patrimoine historique et culturel.

L'association est composée de membres bienfaiteurs, en lien avec la communauté monastique propriétaire de l'île Saint Honorat, défenseurs de la beauté et de l'équilibre naturel de ce site ainsi que de son patrimoine historique et spirituel. Rejointe par plus de 25.000 membres pétitionnaires à ce jour, l'association met en oeuvre des moyens d'information du public pour la sauvegarde de l'espace naturel de l'île, singulièrement l'été et mène des études et des actions pour la protection du site, enfin elle soutient toutes initiatives pour le respect d'un tourisme équilibré, maîtrisé et propre sur l'île Saint Honorat. Ce dernier point étant aussi une véritable attente qualitative des visiteurs de l'île.

L'association observe les menaces et atteintes éventuelles à l'environnement naturel de l'île (les faits de l'été 2003 : dégazage au large de Lérins, incendies en PACA, débarquements sauvages à Saint Honorat, etc ...) et se réserve le droit d'agir de façon appropriée pour le respect du droit sur l'île Saint Honorat, propriété de la communauté monastique qui y est présente.

Le Bureau de l'association est composé :

Président, Monsieur François-Xavier Lucas

Vice-Président, Monsieur Jean Paul Ortelli

Trésorière, Mademoiselle Thérèse Gicalone

Secrétaire Général, Monsieur Edouard Lagourgue

LE PROBLEME

*NOTE SUR L'ÎLE SAINT HONORAT - Lérins, le lundi 7 juillet 2003
Fr. M. Vladimir GAUDRAT (Abbé de N. D. de Lérins)*

L'île Saint Honorat est la plus petite des 2 îles constituant l'archipel de Lérins dans la baie de Cannes. Elle est la propriété de la Congrégation Cistercienne de l'Immaculée Conception reconnue par décret du Premier ministre du 12.06.1980. C'est un site classé par arrêté ministériel du 17 septembre 1941 sur le fondement de la loi du 2 mai 1930. Elle a une superficie de 42 hectares dont 18 hectares de bâtiments et terres agricoles et 22 hectares d'espaces forestiers et naturels périphériques. Les 2 îles de Lérins sont les seuls espaces littoraux des Alpes-Maritimes offrant une continuité entre les milieux naturels terrestres et la mer sans voies de communication ni construction. C'est aussi le seul domaine privé de cette taille ouvert au public.

Les espaces forestiers et naturels sont gérés en collaboration avec l'ONF avec un financement provenant de la taxe sur les passagers maritimes embarqués à destination

d'espaces naturels protégés (loi 1995). Au niveau de la faune, il y a un grand nombre d'espèces d'oiseaux. Un inventaire « ZNIEFF » 02200 a montré la diversité de ces espèces qui sont principalement des passereaux mais aussi des corvidés et quelques rapaces (Corneille noire et Choucas des tours, Faucon crécerelle, mésanges, fauvettes, Verdier, Pic vert, Hibou petit duc, Huppe fasciée, Rossignol philomèle. . .). Une grande partie de ces espaces est ouverte au public (environ la moitié soit 11 hectares approximativement). C'est un espace à la fois restreint et fragile.

Il existe une communauté monastique sur l'île depuis 16 siècles avec l'interruption de la Révolution française. Cette longue histoire monastique ainsi que l'histoire militaire de ce site stratégique a laissé de nombreux bâtiments sur l'île dont un certain nombre sont classés au titre des monuments historiques (Monastère fortifié, 2 chapelles, fours à boulets). En dehors de sa mission de prière qui est pour elle l'essentiel, la communauté pratique un large accueil de personnes à la recherche de silence et de spiritualité. Elle peut accueillir environ 40 personnes. Pour préserver le recueillement des hôtes, il existe des espaces réservés pour eux. De nombreuses personnes viennent aussi une journée sur l'île à la recherche de prière et de silence. Pour subvenir à ses besoins, la communauté a une exploitation viticole de 7 hectares. Elle envisage de remettre en production les 400 oliviers qui se trouvent sur l'île. Elle est un des 3 exploitants agricoles de la commune de Cannes et pratique une agriculture respectueuse de l'environnement (utilisation des techniques de confusion sexuelle pour le ver de la grappe . . .).

Pour assurer la desserte de l'île, la congrégation a bénéficié depuis le 19^{ème} siècle, en tant que propriétaire, d'une Autorisation d'Occupation Temporaire pour la construction et l'utilisation de débarcadères avec permission de sous-louer les débarcadères à une compagnie privée de transport. Les moines avaient conclu des contrats de location avec deux compagnies, l'une de Cannes, l'autre de Golfe-Juan et ce système a fonctionné de manière à peu près satisfaisante jusque dans les années 1975. Le décret n° 79-518 du 29 juin 1979 ayant édicté de nouvelles règles relatives à l'occupation du domaine public maritime a substitué des Concessions Trentenaires aux AOT dont la dernière venue à expiration le 31 décembre 1982, n'a pas été renouvelée. Après différentes instructions administratives dont une enquête publique, l'Abbaye s'est vue attribuer une concession trentenaire des débarcadères de l'île par Arrêté Préfectoral du 24 août 1989. Cette concession a été accordée « dans l'intérêt général de la desserte de l'île Saint Honorat et du caractère monastique des lieux », elle est « exclusivement personnelle et le concessionnaire ne peut accorder d'autorisation d'occupation ou d'usage sans l'accord du concédant ». À la même époque, la présence de plusieurs compagnies de bateaux sur Cannes et l'existence d'une véritable guerre navale entre elles aboutissait à une situation ingérable et à une augmentation de la fréquentation de l'île (environ 200 000 personnes par an) incompatible à long terme avec sa vocation monastique. L'Abbaye a d'abord essayé de signer 2 conventions de sous-traité avec 2 compagnies de bateaux, mais celles-ci n'ont pas été approuvées par l'autorité préfectorale. Elle a donc décidé avec l'accord de l'autorité préfectorale de desservir directement l'île qui est sa propriété par l'intermédiaire d'une EURL (Planaria) dont la Congrégation est l'unique associée (1998). Ne voulant tirer aucun profit de cette exploitation, l'Abbaye a décidé d'affréter des bateaux auprès des compagnies amarrées au port de Cannes et d'assurer elle-même la tenue de la billetterie pour pouvoir contrôler la situation. Finalement, une seule des compagnies travaillant sur le port de Cannes a accepté de travailler avec nous. Cette solution a fonctionné depuis 4 ans malgré d'innombrables pressions locales parfois violentes et a permis, à la fois d'assurer le transport dans de bonnes conditions et de maintenir la

**Pour l'association, le nombre de visiteurs acceptable est de 80 000
aujourd'hui il est supérieur à 94 000 et l'objectif est de 110 000**

fréquentation de l'île à un niveau acceptable (80 000 personnes par an). La communauté a du également a ses frais reconstruire complètement un débarcadère pour que celui-ci soit conforme aux normes de sécurité.

Le tribunal administratif de Nice dans un jugement du 15 avril 2003 tout en confirmant la légalité de la convention de concession attribuée à la Congrégation a annulé une lettre du préfet qu'il considère comme contenant des décisions implicites. Ces lettres enjoignaient aux compagnies de ne plus utiliser les débarcadères. Le motif invoqué est la nécessité d'une desserte concurrentielle de l'île, même si le tribunal reconnaît que la concession « a pour but de confier au concessionnaire l'organisation éventuelle des transports vers l'île. ». Depuis cette date, la communauté subit des pressions considérables pour laisser débarquer de nouveau librement sur l'île tous les bateaux de toutes les compagnies quelles que soient l'heure et la provenance ce qui risque d'aboutir rapidement à une situation incontrôlable et insupportable tant pour la communauté que pour l'environnement. L'État ainsi que la Congrégation ont fait appel du jugement à la Cour d'appel administrative de Marseille. Il y a en même temps un problème juridique de droit administratif et à moyen terme un problème de sauvegarde d'un environnement très particulier.

La communauté craint tout particulièrement que dans un contexte local très particulier, elle soit dans la pratique, sinon dans le droit, dépossédée de tout contrôle de ce qui pourrait se passer sur l'île ce qui serait à long terme incompatible avec son maintien sur place.

Site de l'Abbaye Rubrique Actualité

Message de l'Association pour la Protection du Site Classé et Exceptionnel de l'Île Saint Honorat

Cannes, le 15 décembre 2004

Chers Amis,

L'Association pour la Protection du Site Classé et Exceptionnel de l'Île Saint Honorat concourt à la défense de ce lieu. Lequel, comme vous le savez, fête cette année 16 siècles de présence monastique. Un site exceptionnel de beauté et de quiétude, que vous connaissez peut-être en tant que membre du Club, et où chacun peut venir en retraite ou en simple visiteur. Il faut préserver son caractère naturel et culturel sur cette Côte d'Azur déjà si défigurée et qui a tant besoin de ce poumon naturel.

Une seule compagnie de navigation assure aujourd'hui la desserte maritime entre Cannes et l'Île Saint Honorat. Cette compagnie créée par les Moines assure des liaisons régulières et permet de maîtriser un flux touristique à 60.000 visiteurs par an au lieu de 200.000 auparavant. Cette île est la propriété de la communauté monastique. Par ailleurs, nul n'a jamais été empêché de s'y rendre. Chaque visiteur bénéficie maintenant d'un environnement apaisé grâce à un tourisme maîtrisé. La nature y reprend ses droits et l'on voit même la végétation gagner sur les zones d'empiètement ralentissant ainsi son érosion.

Pourtant les compagnies de navigation installées à Cannes et assurant déjà la desserte vers l'Île Sainte Marguerite tentent aujourd'hui de nouveaux recours en justice dirigés cette fois contre l'État, la Mairie de Cannes et la Communauté Monastique afin d'exiger

200 000 visiteurs est un chiffre erroné cf annexe 11

un droit de débarquement sur l'île Saint Honorat. Ces compagnies se moquent du caractère privé de l'île et des conséquences de débarquements en nombre de touristes. Seule la perception du montant du passage les intéresse. L'association souligne la grave menace sur l'équilibre naturel de l'île que représentent les revendications non fondées des compagnies de navigation et dont elles ont déjà été déboutées devant d'autres juridictions dont le TGI de Grasse. Il s'agit donc aujourd'hui de défendre le caractère privé de l'île face aux prétentions prédatrices de certaines compagnies maritimes. Ces procédures et l'acharnement judiciaire qu'elles représentent visent, au-delà du problème de la desserte maritime, à décrédibiliser les Moines de Lérins au cas où les recours judiciaires en cours ne réussiraient pas. L'association entend être acteur face aux menaces qui planent sur l'île Saint Honorat. Pour ce faire, elle doit aujourd'hui procéder à deux «interventions volontaires» dans des procédures actuellement en cours devant le Tribunal Administratif de Nice et de Marseille.

Cette jeune association de défense de l'environnement n'a pas encore les moyens de financer ses projets pourtant si urgents et sollicite votre aide pour entreprendre les interventions volontaires en justice.

150 personnes offrant 30 € suffiraient à trouver les fonds nécessaires immédiatement. Vous pouvez libeller et adresser votre don à : Association pour la Protection du Site Classé et Exceptionnel de l'île Saint Honorat
2, rue Bivouac Napoléon
06400 Cannes

Devenez membres bienfaiteurs de cette association et participez ainsi à la défense de l'île Saint Honorat qui nous réunit aujourd'hui. Au delà il s'agit aussi du respect d'un site classé et exceptionnel si rare sur la côte, du respect de la propriété privée et enfin du respect d'une communauté largement ancrée dans l'histoire de Cannes et sa région. Elle a aussi prouvé depuis 16 siècles qu'elle protégeait un site exceptionnel tout en le maintenant ouvert à tous.

Vous pouvez consulter notre site web en cours de développement: <http://www.ile-saint-honorat.com/> ou le site de l'Abbaye.

Si vous ne pouvez pas répondre à cet appel, mais que vous en approuviez le principe, nous vous remercions de faire circuler ce mail afin de toucher de généreux donateurs qui puissent aider l'association dans cette démarche urgente.

Le président : François xavier Lucas

Le secrétaire général :Edouard Lagourgue

Bulletin d'inscription

1) Je deviens membre bienfaiteur et je soutiens l'Association de protection du Site Classé et exceptionnel de l'île Saint Honorat

Je fais un don de 20 € de 50 € de..... €

Par A l'ordre de 'L'Association de protection du site classé' chèque

Adresse de courrier
 Association pour la Protection du Site Classé et Exceptionnel de l'Île Saint Honorat
 2, rue Bivouac Napoléon
 06400 Cannes
 votre adresse
 Nom prénom
 Rue
 Code postal ville
 Tel courriel

2) Je m'abonne au « Bulletin de Lérins » pour un an (4 numéros) à compter du..... (date)

Nom : Prénom :
 Adresse :
 Code postal : ville :
 Téléphone : courriel :

Abonnement ordinaire France - 15 €
 Abonnement ordinaire Autres pays - 18 €
 Abonnement de soutien à partir de 18 € - montant
 Et je règle mon abonnement par chèque bancaire ou postal établi à l'ordre de :
 Directeur Abbaye de Lérins
 (CCP : 372 60 P Marseille)
 Signature de l'abonné

Adresse de courrier
 Directeur Abbaye de Lérins
 Abbaye de Lérins
 BP 157 06 406 CANNES Cedex

Pétition nationale signée par 25 000 personnes en vue de ne pas dépasser les 80 000 visiteurs

PETITION NATIONALE

La préservation du site exceptionnel de l'Île Saint Honorat est le résultat d'un équilibre fragile qui ne peut être maintenu que si le niveau de fréquentation est compatible avec l'environnement

Depuis seize siècles les moines de l'Abbaye de Lérins, propriétaires de l'île SAINT HONORAT préservent la qualité de cet environnement à proximité de la ville de CANNES par :

- La protection de l'espace naturel et forestier de l'ensemble de l'île. Leur activité agricole fait de ce lieu un des derniers domaines exploités du littoral des Alpes-Maritimes.
- L'entretien d'un patrimoine architectural unique offrant en un seul lieu des témoignages de notre histoire et de notre culture allant du VIème au XIXème siècle.
- Le maintien d'une tradition fondée sur l'accueil, l'hospitalité et la sérénité.

Ce site serait actuellement menacé par les dégradations et les atteintes à l'environnement qu'entraînerait une fréquentation touristique non contrôlée.

Pour que cet environnement continue à être préservé comme par le passé, je fais confiance à l'action des moines de Lérins, défenseurs légitimes de ce site protégé et de son équilibre fragile. J'accepte de signer cette pétition de l'Association pour la protection du site classé et exceptionnel de l'Île Saint Honorat.

Nom

Prénom

Adresse

Code postal

ville

Pays

Profession

Signature

A

Pétition à renvoyer à :

Association pour la protection du site classé et exceptionnel de l'Île Saint Honorat,
2 rue Bivouac Napoléon
06400 CANNES

- la presse fait état de la décision du Conseil de la concurrence de limiter le seuil à 60 000 visiteurs
- Cet article démontre que la concurrence n'a pas à être diabolisée

TRANSPORTS MARITIMES

Les moines de Lérins seuls maîtres à bord

LES moines de l'île Saint-Honorat resteront, après Dieu, seuls maîtres à bord. La desserte par bateau de leur île ne sera pas ouverte à la concurrence comme le réclamait la société de transport de passagers Trans Côte d'Azur. Son gérant, Thierry Arnal espérait bien pouvoir permettre à ses clients d'aller successivement à Sainte-Marguerite puis à Saint-Honorat à partir de Cannes. C'est raté.

Les touristes repasseront par le port de Cannes s'ils veulent visiter les deux îles pourtant séparées de seulement 600 mètres.

Monopole confirmé

Le Conseil de la concurrence saisi par l'armateur le 8 juillet dernier vient en effet de rendre sa décision et elle confirme bel et bien le monopole de la société Planaria, propriété des moines, à assurer le transport des passagers vers Saint-Honorat : « La desserte monopolistique de l'île répond à une nécessité objective de la part de la congrégation cistercienne justifiée par la géographie des lieux, le caractère privé de l'île et la nécessité d'assurer la maîtrise des flux des visiteurs », précise le conseil.

L'île Saint-Honorat est en effet propriété de la congrégation des cister-



Le bateau affrété par les moines restera le seul autorisé pour débarquer des passagers sur l'île Saint-Honorat.

(Photo ABI)

ciens, hormis le rivage et le débarcadère qui font partie du domaine public. Thierry Arnal, s'attendait un peu à être débouté. Car les moines ont su faire parler le caractère religieux de leur institution et la protection du site, menacé selon eux, par l'affluence déraisonnable qu'aurait entraîné une desserte ouverte aux cinq autres compagnies de

transports basées au port de Cannes.

« Il faut en rester là »

« C'est dommage, mais le conseil en a décidé ainsi et il faut en rester là. Les moines ne veulent pas plus de 60 000 visiteurs par an, mais ils auront du mal à tenir une rentabilité avec leur compagnie », résume Thierry Arnal. De fait, la société des moines, Planaria, qui dessert exclusive-

ment Saint-Honorat a réalisé 469 000 euros de chiffre d'affaires en 2004 et affiche un déficit de 6 135 euros. C'est le prix de la sérénité et il semble bien que les religieux soient prêts à s'en accommoder. Mais du côté de l'abbaye, le silence est resté monacal : « Le Père-abbé est dans notre orphelinat au Vietnam », précisait hier frère Gilles au téléphone.

PIERRE VALET

2003, avant la décision du conseil de la concurrence
l'afflux de 75 000 passagers était redouté
Aujourd'hui il est supérieur à 93 000 avec 2 navires et
bientôt un troisième

Bassin cannois

Source = Nice Rahn
le 25 Avril 2003.

TIN : 17, rue Buttura et rue Vénizelos - Tél. 04.93.06.3750 - Fax 04.93.06.3751 - PUBLICITÉ : Eurosud, 17, rue Buttura - Tél. 04.93.06.3790

Saint-Honorat : un afflux touristique redouté

L'augmentation du nombre de navettes maritimes devrait entraîner celle de ses visiteurs. L'île cannoise accueille déjà 75 000 touristes chaque année



ILS ONT DIT

Catherine : le panorama

« C'est par curiosité qu'on se rend sur l'île St-Honorat, on n'y vient pas pour acheter une maison », dit cette touriste originaire de Picardie. Elle est venue en famille visiter l'île, qu'elle a connue par la promotion touristique.

Elle espère qu'il y ait moins de vacanciers que sur St-Marguerite où elle s'est déjà rendue une fois. « C'est surtout le panorama qui nous attire, et si ça nous plaît, on reviendra une prochaine fois ».



Jeanne-Marie : en retraite

« Je me rends sur l'île S-

LE MAGAZINE QUI DONNE DU SENS À L'ÉCONOMIE

L'Expansion

N° 786 - JUILLET-AOÛT 2013 - 5,50 €

www.lexpansion.com

CANNES

DANS LE SECRET DES PUISSANTS

- Les lieux de pouvoir en ville et les hommes-clé du port
- Les coulisses de la succession de Bernard Brochand
- Les jet-setters de l'immobilier de luxe et des yachts



EXPRESS ROULART

M 01523 - 786 - F: 5,50 € - RD



Cannes

Dans le secret des puissants

REPORTAGE : NICOLAS ROBERT, RÉDACTEUR EN CHEF : GILLES LOCKHART.

Mondialement connue, mais modeste par la taille : c'est le paradoxe de Cannes. Mosaïque d'influences, la ville abrite une communauté de décideurs parfois très puissants qui y ont leurs habitudes... et leurs secrets.

« **C**ANNES, C'EST UN village mondial, une ville avec de profondes racines provençales, qui accueille toute l'année des décideurs venus du monde entier. » Premier adjoint à la mairie, David Lisnard a le sens de la formule. Et son analogie est pertinente à plus d'un titre.

Ce « village » cannois a ses codes et ses secrets, ses lieux où tout se décide et ceux où tout se sait. Ici, pour réussir, il faut connaître aussi bien les commerçants du marché Forville que les entrepreneurs qui se rencontrent dans les lieux chics de la ville pour discuter business autour d'une bonne table.

Les prétendants à la mairie en 2014 (dont un certain... David Lisnard) l'ont parfaitement compris. Dans une campagne qui s'annonce déjà à couteaux tirés, leur maîtrise des ressorts cannois comptera autant que les petites phrases assassines. L'heureux élu sera celui qui aura su décoder la singularité d'une ville complexe et pleine de surprises.

Si une poignée de décideurs, de chefs d'entreprise, d'hommes et de femmes de réseaux sont parvenus à tirer leur épingle du jeu, c'est

parce qu'ils ont parfaitement intégré ce qu'on pourrait appeler le « paradoxe du village cannois ».

Yacht-club et francs-maçons

Cannes et sa Croisette s'imposent aux yeux du monde comme un carrefour du luxe, du tourisme et du cinéma, certes. Mais pour ses habitants, Cannes reste et doit rester une ville de taille moyenne (73 000 habitants), composée d'une mosaïque de quartiers. Depuis le Vieux-Port jusqu'aux hauteurs du quar-

tier de la Californie, là où la vente de villas se négocie à coups de millions, la sphère des puissants est une petite communauté solidement implantée et qui connaît intimement « sa » ville. Un milieu restreint, dans lequel tout le monde connaît tout le monde.

Ces figures de pouvoir, on les croise sur un parcours de golf ou dans les travées du Palais des Victoires, le temple local du volley. On les voit au Jumping international ou au yacht-club. On les aperçoit à proximité de l'abbaye de Saint-Honorat ou pendant les repas réservés aux francs-maçons.

L'Expansion a rencontré ceux qui occupent une place de choix dans cet endroit unique. ©

Bataille autour de l'île Saint-Honorat

A voir un pied dans le monde religieux, un autre dans le monde des affaires, tout en restant dans le monde des hommes, tel est le credo de frère Marie-Pâques, prêtre chargé de l'économe à l'abbaye de Lérins, sur l'île Saint-Honorat. Moine et entrepreneur, il est à la base d'une politique économique très cadrée, dont il explique qu'elle ne se dissocie jamais des valeurs de partage que porte sa communauté.

Le but de la vente de vin, par exemple, est de « faire de Lérins un domaine de notoriété internationale, pour devenir ambassadeurs de justice et artisans de paix ». Les frères tiennent aussi l'activité de croisière (92 000 visiteurs par an) et l'animation de séminaires auprès d'entreprises. Sans oublier sept sites Internet pour faire « connaître nos valeurs ».

« Nous avons l'obligation de vivre du travail de nos mains, et la nécessité pragmatique d'assurer le quotidien », explique frère Marie-Pâques, alors que l'île doit notamment composer avec de futurs travaux d'assainissement d'un montant de 500 000 euros. En 2014, les moines pourront s'appuyer sur un nouveau bateau pour faire de la restauration en mer. Leur chiffre d'affaires s'élève à moins d'un million d'euros.

Les choix de l'abbaye de Lérins ne font toutefois pas régner une paix céleste sur



CROISIÈRES. Les moines entrepreneurs de l'abbaye de Lérins transportent des milliers de visiteurs par an. Au grand dam de la compagnie Trans Côte d'Azur.

le port de Cannes. Surtout du côté de Trans Côte d'Azur. De 1996 à 1999, cette compagnie assurait la desserte Cannes-Saint-Honorat, jusqu'à ce que les religieux reprennent le contrôle de l'accès à l'île. « C'était une nécessité, soutient l'économe. C'était ça ou laisser débarquer tout le monde. » Chez Trans Côte d'Azur, on affirme que la congrégation abuse de sa position dominante en se réservant la desserte de l'île

en dehors de toute procédure de mise en concurrence. « Saint-Honorat est une propriété privée et ce droit doit être respecté », rétorque frère Marie-Pâques. « On se fiche du monde : ce sont purement et simplement des businessmen », assure Thierry Arnal, à la tête de Trans Côte d'Azur. Depuis treize ans, les procédures judiciaires se multiplient. Et ce n'est pas près de s'arrêter.

© N.R.

JEAN-CLAUDE MONTAUDO, 18
FOTOGRAFIE DES VIGNETTES

Je n'hésite pas à taper du
poing sur la table des moines



autour du nau-
frage en de la

avec son filot pour y faire
un « faut qu'on discute! »

NDLR . Rappel : Objectif de fréquentation à la hausse

- le Conseil de la concurrence évaluait le nombre de visiteurs à ne pas dépasser **60 000 - 65 000** par an
- L'association de protection de l'île à **80 000** en 2004 (cf. Annexe13)
- Ici ce sont **92 000** visiteurs qui sont annoncés
- Dans l'annexe 17 : **110 000 visiteurs**

LES CHOSES ON CHANGE, MAIS L'EMERGENCE DE L'ESCADRONS DANS LE PORT DE CANNES

© FOTOGRAFIE DES VIGNETTES

Lecumverginolide 13359

1. L'Etat a-t-il des obligations particulières en matière de sécurité des ports ?
 2. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 3. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 4. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 5. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 6. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 7. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 8. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 9. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?
 10. Quelles sont les obligations particulières de l'Etat en matière de sécurité des ports ?

La terrasse à l'ombre de La Tonnelle

Sur l'île de Saint-Honorat.

QUI L'île qui abrite l'abbaye cistercienne est une étape touristique. Mais le calme qui y règne est aussi propice aux conversations discrètes. On dit ici qu'il n'y a pas meilleur endroit pour parler d'un projet en gestation ou évoquer un sujet sensible, en politique ou en affaires.

COMMENT En journée seulement. Le restaurant n'est pas ouvert le soir.



SAINT-HONORAT. Dans le cadre enchanteur de l'île aux moines, La Tonnelle accueille le business de ce monde.

Et aussi

Conçu par l'architecte Jean-Michel Wilmotte, le restaurant-plage la **Plage** du festival est la propriété

Q11 Dans les deux cas, vous pourrez croiser cinq entreprises membres du club ou être invités lors de la soirée prospects.

• **NICOLAS ROBERT**

Reproduction d'un article paru sur internet en juin 2012

Il est fait état du bon espoir d'atteindre les 110 000 visiteurs par an, à l'arrivée du 2ème navire (en 2005, Conseil de la concurrence en envisageait 60 000)

Source : www.webtimedias.com 20 juin 2012

Les moines étoffent la desserte de Saint-Honorat

Publié le 20 juin, 2012 - 17:06 par Emmanuel Maumon - Vu 807 fois

Les moines de l'Abbaye de Lérins viennent de faire l'acquisition d'un second bateau, le Saint-Siffrein, pour assurer la desserte de l'île Saint-Honorat. Un navire qui va leur permettre de gérer cette desserte, dont ils ont l'exclusivité, avec beaucoup plus de souplesse. Construit en France dans des délais records, le Saint-Siffrein est plus rapide, plus silencieux et plus économe que l'autre navire de la compagnie des moines, tout en offrant une plus grande capacité ce qui devrait permettre d'augmenter le nombre de passagers transportés chaque année vers Saint-Honorat.



Le Père Abbé Don Wladimir Gaudrat et Frère Marie Pâques sur la proue de leur nouveau bateau, le Saint-Siffrein

Les moines de l'Abbaye de Lérins ont procédé vendredi à la bénédiction de leur nouveau bateau, le Saint-Siffrein (nom d'un moine de Lérins qui fût évêque de Carpentras au VIIe siècle), qui vient étoffer la desserte de l'île Saint-Honorat. Une desserte dont les moines, propriétaires de l'île, ont l'exclusivité mais qui n'était assurée jusqu'à présent que par un seul navire, ce qui la fragilisait quelque peu. La mise en service d'un second bateau constitue donc un grand pas vers l'autonomie de la desserte pour le Père Abbé Don Wladimir Gaudrat qui se réjouit de « la beaucoup plus grande souplesse qu'apportera le Saint-Siffrein car il arrive qu'on manque de place pour les individuels quand on transporte les groupes ». L'objectif ne sera pas d'augmenter la fréquence de la desserte qui restera fixée à une traversée par heure, même si elle pourra être ponctuellement renforcée lors des périodes d'affluence, en particulier pour la dernière traversée le soir. La capacité de transport sera néanmoins étendue puisque le Saint-Siffrein peut emmener à son bord 200 passagers contre seulement 134 pour l'autre bateau de la Compagnie des moines.

Un bateau moderne et économe

L'autre gros avantage du Saint-Siffrein, c'est qu'il bénéficie des dernières technologies et est donc plus rapide avec une vitesse de pointe de 18 nœuds, plus silencieux et surtout beaucoup plus économe en carburant, ce qui n'est pas sans conséquence sur la rentabilité de la desserte de l'île. Si les moines ne cherchent pas à faire du profit sur cette desserte, ils devront tout de même augmenter le nombre de passagers transportés pour rembourser les 21 000 euros de crédit par mois correspondant à l'acquisition, pour 1,5 M€, de ce bateau auprès du Chantier Naval Bordelais qui a réussi l'exploit de leur livrer moins de 7 mois après la commande. Un exploit d'autant plus grand que ce bateau ne fait pas partie d'une série existante mais a été conçu, sur les plans de l'architecte naval azuréen Philippe Subrero, spécialement pour répondre aux besoins de la traversée vers Saint-Honorat. Pour atteindre le point d'équilibre sans augmenter le prix du trajet qui reste fixé à 14€, il leur faudra transporter 110 000 passagers/an contre 94 000 aujourd'hui. Un objectif que les moines de Lérins ont bon espoir d'atteindre avec leurs deux navires, d'autant plus que le dernier né pourra également être occasionnellement loué pour des soirées privées.

Annexe 18

Plaquette commerciale 8 pages

Ile Saint Honorat

À 15 minutes en bateau au départ de Cannes



Abbaye de Lérins
Une île, des frères, un grand vin



■ *Excursion en mer*



■ *Séminaire*



■ *Dégustation
de vins & Liqueurs*



■ *Visite Guidée*



■ *Restaurant La Tonnelle*

Service Commercial | Tel. +33 (0)4 92 99 54 24 | Tel. +33 (0)4 92 99 54 18

| Fax. +33 (0)4 92 99 54 41 | tonnelle@abbayerins.com

E.u.r.l Hotellerie | Abbaye de Lérins | Ile St Honorat | CS 10040 | 06414 Cannes Cedex



Saint Honorat, une île en Méditerranée



A 15 minutes au large de la baie de Cannes, l'île Saint Honorat, située entre bleu et turquoise, est un petit jardin verdoyant que les anciens avaient dénommée Lérina

Depuis 16 siècles, l'île abrite les moines de l'Abbaye de Lérins qui ont réussi à la transformer en un paradis de soleil, oasis de silence, joyau de verdure et de fraîcheur.



Les 19 moines qui composent aujourd'hui la communauté du monastère de la Congrégation Cistercienne de l'Immaculée Conception, cultivent leur vignoble avec art et passion depuis le moyen-âge. Toutes les étapes (taille, ébourgeonnage et vendanges) sont réalisées à la main. Le domaine viticole comprend désormais huit hectares sur lesquels les moines cultivent les meilleurs grands vins, ayant qui ont une réputation qui dépasse les frontières.

En plus de cet incroyable vignoble, des chapelles du Xème et des vestiges du XIXème siècle parsèment l'île tout en laissant libre accès à des petites criques naturelles et à des allées bordées d'oliviers et de pins d'alep.



C'est dans cette atmosphère que, quel que soit le type de séminaire que vous envisagez, l'île Saint Honorat vous permettra de donner une dimension nouvelle à vos réunions. Grâce à nos infrastructures et au matériel adapté mis à votre disposition ainsi qu'au cadre exceptionnel qui vous entourera, vos équipes garderont à tout jamais le souvenir de cette journée hors du commun.



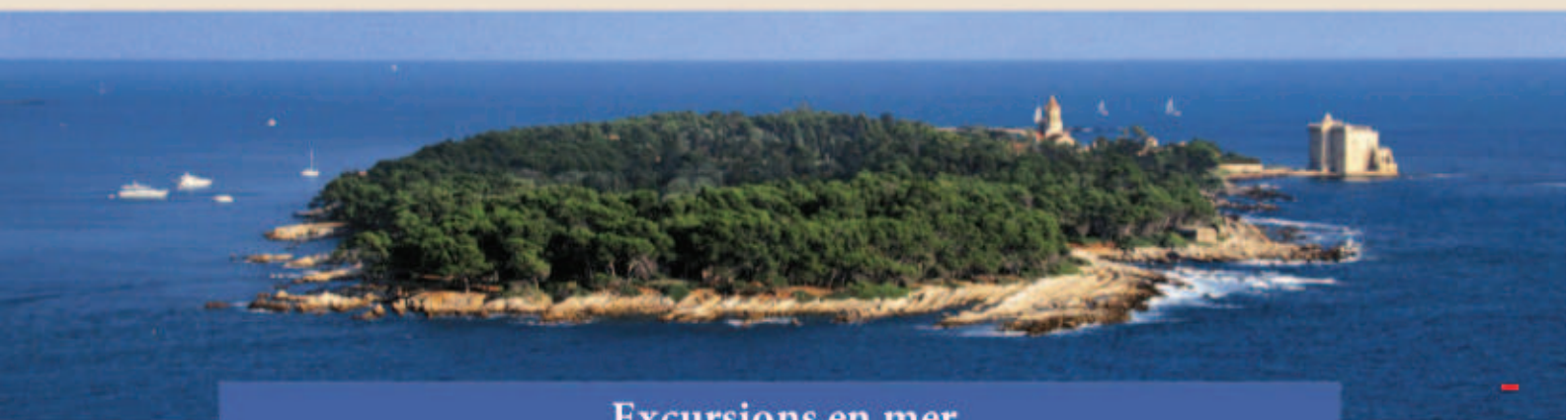
Traversées Cannes – Saint Honorat

Les compagnies maritimes Planaria et CMLSH sont les seules compagnies à vous transporter vers l'île Saint Honorat. Nous appareillons tous les jours, toute l'année au départ du quai Laubeuf à Cannes. Notre flotte nous permet d'embarquer et d'acheminer jusqu'à 360 passagers par départ. Si toutefois vous souhaitez accoster avec votre bateau privé, une contribution écologique vous sera demandée.

Nos horaires sont disponibles par téléphone ou sur les sites internet :

www.cannes-ilesdelerins.com

www.lerins-sainthonorat.com



Excursions en mer

Vous avez bien sûr la possibilité de privatiser l'une de nos navettes au départ du port de votre choix de St Tropez à Monaco, pour des transferts ou même des mini croisières qui vous permettront d'apprécier les beautés de la Riviera sous un nouvel angle.

Vous pourrez ainsi choisir les horaires qui conviennent le mieux à votre groupe. Pour rendre votre journée encore plus inoubliable, nous vous proposons également des formules cocktails (Nous consulter).



Nos espaces de réunion



Au bord des eaux turquoise baignant l'île Saint Honorat, vous pourrez débuter votre journée par un café d'accueil sur la terrasse de notre restaurant La Tonnelle, avec une vue imprenable sur l'île Sainte Marguerite et la baie de Cannes. .

Par exemple, Bateau de 7h40 au départ du port de Cannes, arrivée à 8h à Saint Honorat, café d'accueil et début de la réunion dès 8h30.



Salle «St Vincent»

Pour vos réunions, nous mettons à votre disposition deux salles de conférence, toutes deux climatisées, équipées de volets roulants électriques, d'un écran géant, d'un vidéoprojecteur plafonnier et de tout l'équipement audio dont vous avez besoin.

Salle «St Vincent»

Attenante à l'abbaye de Lérins, elle peut accueillir jusqu'à 100 personnes.

Salle «Tonnelle»

Attenante au restaurant «La Tonnelle», elle peut accueillir jusqu'à 50 personnes.



Salle «Tonnelle»

Les équipements compris dans le forfait :

- Accès Internet Wifi sécurisé,
- Paper board,
- Sous mains,
- Stylos,
- Eau minérale (bouteille 50cl)

Pour plus de renseignements ou demandes particulières, contactez-nous.



Dégustation des vins produits par les Moines (45min)



« Depuis toujours, nous aimons partager notre passion du vin, du monde agricole et viticole. C'est indéniable, le vin est un formidable outil de communication permettant de rapprocher, autour d'un verre, tous les amateurs. »

Afin de perpétuer cette tradition, nous accompagnons au cours d'une rencontre conviviale et chaleureuse dans les vignes (si le temps le permet) tous les groupes dans la découverte de nos cépages et méthodes de vinification.

Plusieurs formules de dégustation de vin vous sont proposées accompagnées de grignotines salées. (*Présentation, Initiation, et Commentaires de notre sommelier*)

Découverte de Lérins

Pour une toute première approche de nos cuvées avec une initiation à la dégustation des vins de l'Abbaye de Lérins et la découverte de son vignoble.

- **Saint Pierre**

(Vin blanc - Clairette/Chardonnay)

- **Saint Honorat**

(Vin rouge - Syrah)

Art de Lérins

Aussi bien adaptée aux amateurs qu'aux passionnés de l'œnotourisme, allez plus loin dans cette dégustation des vins de l'île en découvrant la qualité de nos grandes cuvées.

- **Saint Césaire**

(Vin blanc - Chardonnay)

- **Saint Sauveur**

(Vin rouge - Vieilles Syrah)

Excellence de Lérins

Sur les pas des grands de ce monde avec la dégustation des vins servis aux chefs d'Etats lors du G20 et au Jury du Festival International du Film (*Cannes*).

- **Saint Césaire**

(Vin blanc - Chardonnay)

- **Saint Salonius**

(Vin rouge - Pinot noir)

■ Découverte Cuvées d'Exception

A travers le temps et les vignes, amateurs et initiés, vous choisissez parmi nos cuvées ainsi que leur millésime.



Coffrets Cadeaux Entreprise

Nous vous aidons à trouver les cadeaux d'entreprise les mieux adaptés

Nous vous donnerons de nombreuses idées pour faire plaisir à vos collaborateurs : Vins et liqueurs de Lérins en emballage kraft individuel ou cartons ou caisses bois par 1, 2, 3, 6 ou 12 bouteilles. Coffrets cadeaux, offres spéciales. Possibilité d'apposer votre logo personnalisé. Distribution pendant l'événement à Saint Honorat ou livraison à domicile.

Dégustation des liqueurs produites par les Moines (45min)



« Depuis plus d'un siècle, les moines de l'abbaye cultivent le savoir faire ancestral de maîtres liquoristes. Ils élaborent plusieurs liqueurs dont la célèbre Lérina, verte ou jaune, et le Lerincello à base de citrons de Menton. »

Les liqueurs Lérina Verte et Jaune sont élaborées à partir de 44 plantes macérées dans l'alcool, la distillation emportant avec elle le meilleur des arômes des plantes. Ensuite cet "esprit" est mélangé à de l'alcool et diverses recettes secrètes.

Dégustation Découverte Lérina



2 liqueurs au choix en dégustation, accompagnées de grignotines sucrées.

- Liqueur de Mandarinine
- Marc de Lérins
- Lerincello
- Lérina Verte
- Lérina jaune

Liqueur Mandarinine 42°

« Robe orange cuivrée et brillante. Arômes intenses de mandarine, de zeste d'orange et d'agrumes confits. Équilibré et fruité. » *Jean-Pierre Rous, Maître sommelier de France.*

Lerincello 25°

Créé de manière artisanale, sans colorant, sans arôme artificiel, ni conservateur, à partir de citrons de Menton non traités, le Lerincello est une fusion parfaite de la couleur, de l'arôme et de la saveur du citron. Sa fragrance ensoleillée est pétillante de légèreté et de fraîcheur. Le Lerincello se consomme très glacé. Il est parfait dans l'élaboration de desserts et de cocktails.

Marc de Lérins 50°

Robe limpide et nette d'une grande pureté. Nez aux arômes pointus et complexes où domine le noyau d'amande amère. Équilibre et harmonie en bouche. Bonne rétrofaction fruitée.

Lérina Verte 50%

Robe jaune vert tendre d'une luminosité parfaite. Nez aux arômes floraux, intenses, menthe, verveine et anis. Puissant en bouche et bien équilibré. Onctuosité et complexité.

Lérina Jaune 43°

Robe jaune citron, nette, éclatante et chatoyante. Arômes puissants et frais de fleurs sauvages, d'écorces d'agrumes, de cédrats, de citrons confits. Rond et suave en bouche.



Visite Guidée de l'île St Honorat (90min)

« Île St Honorat, un lieu chargé d'histoire »

Les visites guidées sont organisées par une équipe de guides constituée d'amis laïcs et passionnés de l'Abbaye de Lérins et encadrée par les moines. Commentaires en français, anglais, allemand ou italien (en fonction des guides disponibles et avec supplément)

Les objectifs :

- Donner un sens aux visites.
- Faire découvrir les richesses de l'île et celles de la vie de la Communauté.
- Pratiquer l'accueil selon les principes d'hospitalité qui sont ceux de la Communauté depuis toujours.

Découverte de l'île



Découvrez l'île Saint Honorat :

- * Faune et flore
- * Histoire
- * Eglise
- * Monastère fortifié
- * 7 chapelles .
- * Fours à boulet

La Spiritualité de l'île



Saint Honorat, une île spirituelle :

- * Les temps de prière
- * Les moines de l' Abbaye et la vie en communauté
- * La Règle de St Benoît
- * La vie monastique

Monastère Fortifié



Thème historique sur l'ancien monastère du XIème siècle.

Etroitement liée, à l'origine, à l'ensemble abbatial, en étant un lieu de refuge pour les moines, cette tour s'élève encore sur la côte sud . Gardienne de l'île, elle a traversé le temps et est aujourd'hui chargée d'histoire. De sa terrasse supérieure, vous bénéficierez d'un panorama à vous couper le souffle.



Votre Déjeuner au bord de l'eau

Le restaurant La Tonnelle, un cadre unique au cœur de l'île Saint Honorat dans une ambiance décontractée autour du bien-être et de la sérénité.

Une cuisine conviviale d'inspiration méditerranéenne

Cuisine inventive
et raffinée

Belle carte des vins
produits sur l'île Saint Honorat
par les moines de l'Abbaye.
(vins rouges et blancs)

Grande terrasse couverte
pouvant accueillir jusqu'à 250 couverts,
été comme hiver

Vue exceptionnelle sur l'île Sainte
Marguerite et la baie de Cannes

*Restauration possible sur un espace de
sable fin aménagé l'été (avec supplément)*

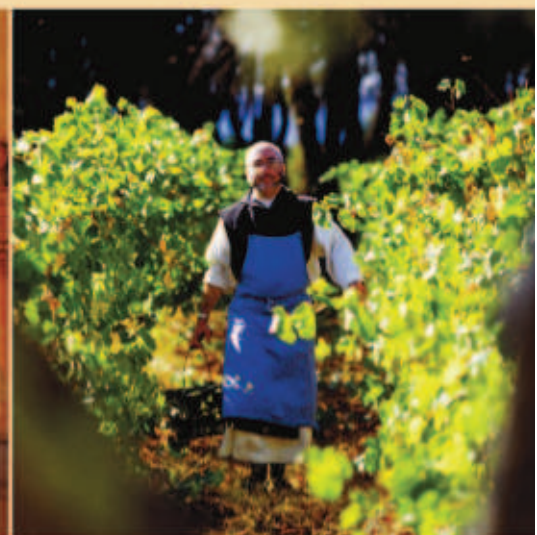


www.tonnelle-abbayedelerins.com



Abbaye de Lérins

Une île des frères, un grand vin



COMPAGNIE MARITIME LÉRINS SAINT HONORAT

Vos événements

à bord du Saint Maxime...

Unique à Cannes, le **Saint Maxime** vous reçoit à bord dans les meilleures conditions, tout au long de l'année.

La polyvalence de ses espaces, de ses agencements et de ses équipements de dernière génération vous permettra la réalisation de toutes vos manifestations haut de gamme. Que ce soit à quai ou au large, pour une journée complète, une soirée, une demi-journée ou juste pour quelques heures, pour les entreprises ou les particuliers, nous sommes en mesure de vous offrir le meilleur des services.

CONFÉRENCES • RÉUNIONS DE TRAVAIL • LANCEMENTS DE PRODUITS • SÉMINAIRES
• TEAM BUILDING • CONCERTS • SOIRÉES • ÉVÉNEMENTS FAMILIAUX • DÉJEUNERS
• DÎNERS • COCKTAILS • RÉCEPTIONS • DÉGUSTATIONS



Salon privatif



Toit panoramique amovible

Caractéristiques techniques du navire Saint Maxime :

- Port d'attache : Cannes
- Disponibilité : Mars 2014
- Longueur : 22,00 m
- Largeur : 6,80 m
- Vitesse : 16 nœuds
- Tirant d'eau : 1,40 m

2 ponts :

- Pont inférieur de 70 m² couvert, chauffé, avec toit panoramique amovible, à l'abri des intempéries, salon privatif de 20 m² à l'arrière et plage avant à ciel ouvert de 13 m²
- Pont supérieur de 25 m² à ciel ouvert

Capacité :

- Banquet : 84 pax avec tables rondes de 6 à 10 couverts
140 pax avec tables rectangulaires
- Transport : 181 pax

Équipements :

- Une cuisine relai complète
- 2 toilettes dont une pour handicapé
- 2 groupes électrogènes de 17,5 kw et 9,5 kw



Pont à ciel ouvert



Plage avant à ciel ouvert

Pour toute étude personnalisée
de votre projet, notre service
commercial est à votre disposition,
du lundi au vendredi au

+33 (0)4 92 99 54 18

ou par mail :
croisieres@abbayedelerins.com

www.lerins-sainthonorat.com





Abbaye de Lérins
Une île des frères, un grand vin



COMPAGNIE MARITIME LÉRINS SAINT HONORAT

Navire Saint Maxime | Tarifs 2014

VALABLES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2014

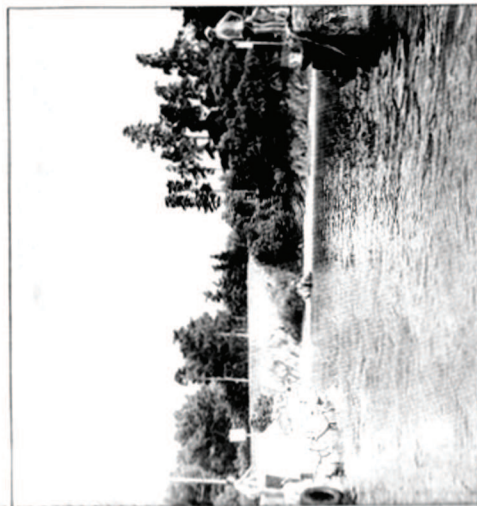
GRILLE TARIFAIRE	Temps de location	Horaires	Forfait	+ Bancs pp	+ Tables rondes pp
Journée + soirée	24 heures		16 800 €	1,50 €	2,50 €
Journée	10 heures	8h00 à 18h00 9h00 à 19h00	7 500 €	2,50 €	4,50 €
1/2 journée	6 heures	8h00 à 14h00 12h00 à 18h00	5 300 €	2,50 €	4,50 €
Soirée	6 heures	18h00 à 24h00	6 350 €	3,00 €	5,40 €
Ponctuel	3 heures		3 800 €	2,50 €	4,50 €

CONDITIONS

Prix HT susceptibles de changement

1. Le Saint Maxime est basé à Cannes. Tout déplacement sur un autre port sera facturé en sus selon le temps mis à rejoindre celui-ci et à en revenir sur la base d'un tarif horaire de jour de 550 € HT et de nuit de 660 € HT.
2. Tout dépassement d'horaires sera facturé au tarif horaire de 750 € le jour et 900 € la nuit pour chaque heure commencée.
3. Les frais portuaires seront ajoutés aux tarifs précédents selon les ports d'embarquement et de débarquement.
4. Les nappes ne sont pas incluses et la décoration est en sus.
5. La cuisine relais sera installée à la demande. Une redevance additionnelle de 7% sera alors facturée sur toutes les prestations traiteur et annexes.

St-Honorat à l'abri du monde



Le charmant port-abri de Saint-Honorat cache la seule petite anse sableuse de l'île. Mais il reste difficile d'accès en saison, investi par quelques habitués peu partageurs. (Photo Steve de Rocco)

ANE PAS MANQUER

En 2004, l'abbaye de Lérins, ce petit îlot méditerranéen, a été déclarée site de l'histoire de France. Elle est le lieu de l'arrivée de saint Honorat, entre 400 et 410, sur l'île qui porte aujourd'hui son nom. C'est là que saint Honorat a fondé l'abbaye de Lérins, entre l'Ascension et la



Le père Vladimir Gaudrat, abbé de l'abbaye Notre-Dame de Lérins est arrivé sur l'île il y a 21 ans. Il nous fait découvrir cet univers préservé où il n'existe ni voiture ni commerce

C'ÉTAIT en janvier, et je l'ai vue comme un désert, loin de tout... » Il y a 21 ans, quand il est arrivé sur Saint-Honorat, c'est ainsi que le père Vladimir Gaudrat a découvert l'île où il avait choisi de passer sa vie... « Pas pour la mer, ni le soleil, j'étais plutôt montagne, mais pour le mode de vie de cette communauté. J'ai compris plus tard que cette façon de vivre est modelée, profondément marquée par cette île. »

Un lien dont les origines remontent au V^e siècle, quand Honorat fonda vers 410 la première communauté religieuse de l'île (voir encadré). Saint-Honorat, la plus petite des deux îles de Lérins face à Cannes... un petit paradis préservé, juste en face, et pourtant à l'abri du monde.

Comme il y a un siècle...

Ni voiture ni commerce ni bruit, ni fureur, les seuls habitants de l'île sont les 27 moines de l'abbaye cistercienne. « Nous travaillons et nous vivons ici. » souligne Dom

Vladimir devenu père abbé de l'abbaye.

Leur principale activité : l'agriculture, « et notre exploitation est l'une des trois dernières de Cannes. » Elle occupe un quart de la surface de l'île : environ 40 hectares.

Les moines de Lérins travaillent la vigne et commercialisent leur vin. On trouve aussi dans leur boutique (devant le monastère) liquors (dont la célèbre Lerina), eau de vie, miels... Leur autre vocation est l'accueil (voir par ailleurs).

La meilleure façon de découvrir l'île pour une journée ? « Je conseillerai de venir de bonne heure le matin par le premier bateau (8 heures). Et commencer par se promener, sans penser qu'il y a quelque chose à voir. Goûter le lieu. L'environnement de l'île est assez proche de ce qu'était celui de la région... il y a un siècle. »

Tout en découvrant les chapelles qui jalonnent le pourtour de l'île, vous croirez sans doute des fאים qui se régalaient dans les vignes. Peut-être aussi des huppés fasciés, mais, de

jour, ni petits ducs, ni chauves-souris. La balade permet d'admirer la forêt de chênes-verts et de pins ainsi que les palmiers du monastère, qui comptent parmi les premiers implantés sur la Côte d'Azur.

« Ensuite on peut aller visiter le monastère fortifié où l'on vous raconte l'histoire de l'île et de la communauté. Et puis, après, quelles que soient ses croyances religieuses, assister à un petit office d'un quart d'heure. » Pour sexte, à 12 h 35 ou none, à 14 h 30. « On habite ici. Cela me semble naturel de venir passer un moment avec nous, de se laisser imprégner par l'atmosphère où nous vivons. »

Balades sous-marines

Côté baignade, l'abbé confie : « Nous, nous allons au plus près, au pied du monastère, mais tout le tour de l'île est beau... » Cependant, ne cherchez pas de plage, il n'y en a aucune. Juste une petite anse de sable au fond du très joli port abri des moines, ouvert... et occupé non stop en saison. Mais il y a de belles

balades à faire avec palmes, masque et tuba, en particulier entre l'île et l'îlot Saint-Ferréol à l'est et autour du monastère fortifié. Gardez quand même les hélices à l'œil.

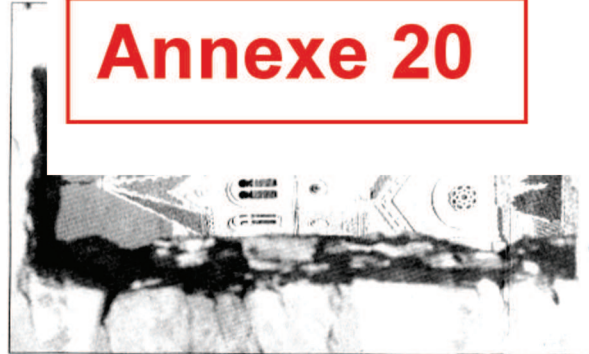
À la sandwiche « La Tonnelière », près du ponton de débarquement, les visiteurs peuvent acheter de quoi manger, « mais l'on ne vient pas gueuletonner sur l'île. »

Des interdictions ? Fumer et allumer des feux, faire du nudisme, et du camping. « On demande aussi aux gens de respecter les zones réservées aux moines, d'utiliser les poubelles et de ne pas cueillir. »

Depuis bientôt seize siècles, moines et nature vivent en harmonie sur Saint-Honorat, une île non pas repliée, mais résolument ouverte, comme en témoigne l'écrivain Thierry Fabre (1), que l'abbé a tenu à citer : « A Lérins, le calme et le retrait de l'île m'ont donné à voir le monde autrement. Non pour m'y absenter, mais pour mieux le comprendre. »

Emmanuelle POUQUET

1. Extrait de Traversées. Actes Sud



Annexe 20



Ci-contre : le monastère du XIX^e et le monastère fortifié daté du XI^e siècle attestent de la longue histoire monastique de l'île. (Photo Felix Golési)

Le père Vladimir Gaudrat (ci-dessus) : « S'il n'y avait pas de moines sur l'île, elle ne serait pas différente du reste de la Côte d'Azur... » (Photo Steve de Rocco)

Le monastère fortifié côté sud : du donjon (ci-dessus), la vue ouvre d'autres perspectives. (Photo Franz Chavarroche)

Saint-Honorat : « la Tonnelle » contrainte à la fermeture

RESTAURANT La société niçoise à laquelle les moines ont confié la gérance de leur établissement est en liquidation judiciaire. Les associés se renvoient la responsabilité

« Sous le choc... » Ce sont les mots du frère Marie-Pâques pour exprimer l'état d'esprit de la communauté de Lérins. La société niçoise Riviera Baie à laquelle les moines ont confié en 2008 la sous-location gérance du restaurant de l'île, a été placée le 15 octobre en liquidation judiciaire.

« Le jugement a été prononcé à 9h30. Une demi-heure plus tard, raconte le frère en charge de la commercialisation à l'abbaye, les employés ont reçu un appel leur signifiant qu'ils devaient immédiatement fermer l'établissement et tout jeter. » Initialement le bail devait prendre fin le 14 mars 2010 : « Et il était prévu de le renouveler. »

Loyers, redevances et 120000 euros de vin impayés



C'est une affaire florissante qui vient de fermer ses portes. À la grande déception des moines qui s'estiment « trahis » dans leur confiance et des clients, nombreux, qui espéraient bien venir profiter du site cet hiver. Car le restaurant, inauguré en avril 2008, devait rester ouvert toute l'année. (Photo archives A.B.J.)

Que s'est-il passé ? Pourquoi l'établissement s'est-il retrouvé dans une telle situation alors que *La Tonnelle* semblait, depuis son ouverture en avril 2008, une affaire florissante. Il y a quelques semaines, dans le cadre du bilan du port de Cannes, les chiffres de la compagnie maritime l'Anaria qui dessert l'île attestaient même d'une hausse de fréquentation de Saint-Honorat de 10 %, hausse directement liée à l'activité du restaurant. Pour l'heure et parce qu'il semble qu'un procès au pénal se profile, les moines n'ont pas souhaité donner de précision : d'autant, insiste leur porte-parole, que l'abbaye n'a rien à voir dans tout cela. La situation concerne les trois congrégants de la société.

En l'occurrence : Marcel Boys, Claude Viotti et Philippe Granatini qui s'accuseraient mu-

tuellement sur des problèmes de trésorerie. Les moines n'ont-ils vraiment rien vu venir ?

« On est venu nous voir en août pour exprimer des inquiétudes parce qu'il manquait de l'argent... Mais on n'imaginait pas une situation d'une telle gravité. » Le mandataire liquidateur judiciaire, M. Jean-Patrick Funel à Nice, est resté injoignable.

Quel préjudice représente cette fermeture pour l'abbaye ?

« Sachant que nous avons relancé cet établissement pour financer les travaux du centre d'accueil aménagé dans le même bâtiment, du point de vue matériel, c'est un préjudice important. Nous comptons déjà trois mois de loyer et de redevances d'exploitation impayés, auxquels s'ajoutent quelque 120000 euros de vin dont les factures n'ont pas été réglées à

l'abbaye. Loyers et redevances qui devaient être payés jusqu'en mars. Et pendant ce temps nous devons continuer à payer le crédit des travaux. »

« Si un jour on rouvre le restaurant... »

« Néanmoins, reprend Frère Marie-Pâques, ce qui nous attriste le plus ce sont les lettres que nous avons reçues depuis cet été de clients mécontents. On a découvert à ce moment-là que les employés n'avaient plus les moyens de travailler correctement. Ce n'était pas le but, ça ne correspond pas à notre éthique et, c'est une grosse déception car notre confiance a été trahie. C'est la raison pour laquelle, malgré le préju-

dice, on ne va pas se précipiter. On compte réfléchir à cet échec et prendre toutes les mesures pour que ça ne se reproduise pas si un jour on rouvre le restaurant. Des demandes, on en a tous les jours, mais on prendra notre temps et on

« Impossible que ça reste fermé ! »

Kamila
Directrice du restaurant

« Nous sommes déçus, très déçus, c'était unique, un cadre idyllique, il y avait beaucoup de monde. Si encore, c'était une affaire qui avait du mal à tourner... Mais ça marchait tellement

ne sait pas encore ce que l'on va décider. » En attendant, la fermeture de *La Tonnelle* laisse huit salariés sur le carreau.

EMMANUELLE POUQUET
epouquet@nicematin.fr

bien, avec une belle clientèle très différente... Vraiment c'est nul ! Et puis on y croyait, on s'est tous investis, comme si c'était une affaire personnelle, on avait des projets... Ce qu'on sait, c'est que les associés ne s'entendaient plus et qu'ils s'accusaient mutuellement. Aujourd'hui, j'ai du mal à dormir, on ne sait pas ce qui va se passer... Mais pour moi, un restaurant qui vient d'être refait dans un cadre pareil, c'est impossible que ça reste fermé ! »

Les moines gardent la main sur la desserte de l'île

Mardi, le Conseil d'État a rejeté le recours de Trans Côte d'Azur. Le transporteur avait attaqué l'arrêté du préfet des Alpes-Maritimes interdisant tout accostage sur les pontons publics de

l'île de Saint-Honorat à l'ensemble des compagnies maritimes. Rendue en catimini, un jour inhabituel pour la haute juridiction, la décision rappelle que la Congrégation des cisterciens de l'Immaculée

conception est totalement propriétaire de l'île Saint-Honorat, à l'exception du domaine public maritime et d'un point d'accostage. Et, dès lors que la congrégation s'est vue attribuer la concession de l'uti-

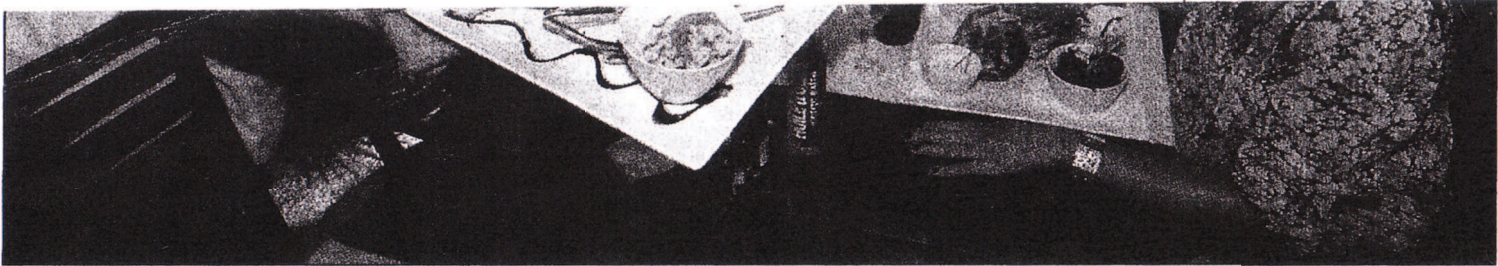
lisation des ouvrages d'accostage sur l'île (convention du 24 août 1989), elle dispose d'un droit exclusif de choisir les sociétés assurant le transport par bateau des passagers entre l'île et le continent.

La société Trans Côte d'Azur a, par ailleurs, été condamnée à verser 3000 euros à la congrégation au titre des frais de justice.

CHRISTOPHE BELLEVUE
Diagona Press

Le restaurant la Tonnelle amenait déjà à l'époque + 10% de passagers sur l'île alors que celui-ci était moins grand et moins réputé qu'aujourd'hui

- il n'était pas ouvert toute l'année
- il n'y avait pas de promotion bateau + restaurant à tarif préférentiel comme maintenant
- la Congrégation avait moins de navires



Dans un décor de rêve, le restaurant La Tonnelle propose une carte essentiellement axée sur les produits de la mer.

(Photo A. B.-J.)

La Tonnelle, le paradis gourmand de Saint-Honorat

Ceux qui n'ont jamais goûté à Saint-Honorat ne peuvent imaginer. Eau turquoise, végétation luxuriante, quiétude... L'île qui abrite l'Abbaye de Lérins est une expérience unique... Mais aussi, depuis avril, une improbable destination culinaire. Face à l'île Sainte-Marguerite et à quelques pas de l'embarcadère, le restaurant **La Tonnelle** s'offre aux pèlerins dans ce paysage grandiose. Un paradis gourmand, propriété de la congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception, tenu par Philippe Granatini. Un éden,

au bord de la grande bleue, à l'ombre des canisses et au son des cigales...

Trois espaces composent la Tonnelle : un coin pour déjeuner avec 200 couverts (130 à l'extérieur et 70 à l'intérieur), un espace snack et un salon pour l'apéritif.

La carte du restaurant, essentiellement axée sur les produits de la mer, est élaborée par Christian Nevrière, ancien chef du restaurant gastronomique Thales de Cannes. On se réglera avec les nombreuses grillades proposées (gambas, loup, dos

de saumon, daurade, sole...) dont les prix oscillent entre 13 et 39 €. Ou avec la langouste royale, un des musts de l'établissement, mais l'expérience est réservée à un public fortuné (plus de 200 € pour deux personnes).

Pour accompagner ces plats le choix se portera, forcément, sur un blanc de l'île Saint-Honorat. Un vin onéreux (de 50 à 100 € la bouteille) mais assez exceptionnel, ne serait-ce que par son existence dans ce cadre unique. Des dégustations sont d'ailleurs organisées régulièrement sur réserva-

tion. 15 à 20 €, pour goûter ces cuvées originales, servies les pieds dans l'eau.

Enfin, en dessert, plaisirs des sens avec le baba au lerincello ou le Saint Honorat (8 €).

PIERRE COMET

■ **La Tonnelle.** Abbaye de Lérins sur l'île Saint-Honorat. Ouvert 7j/7, de 9 h à 15 h 30. Snack ouvert de 11 h à 17 h 45. Rens. 04.92.99.18.07. Traversée vers l'île depuis Cannes : 11 €. Possibilité pour les plaisanciers d'être conduit de leur bateau jusqu'au restaurant.

98 3663

2982
Déposé au Greffe du Tribunal
de Commerce de Cannes, le
16 NOV. 1998

Annexe 23



LA SOUSSIGNEE :

"LA CONGREGATION DES CISTERCIENS DE
L'IMMACULEE CONCEPTION"

Association reconnue d'utilité publique

Abbaye de Lérins - Ile Saint Honorat
06400 CANNES

Représentée par le Père Abbé en exercice.



A

Etabli, ainsi qu'il suit, les statuts d'une Société à Responsabilité
Limitée Unipersonnelle qu'elle constitue.

PA 4A

Important - Extrait de document administratif- Annexe 24

DIRECTION GENERALE DES IMPOTS
SÉRIE DES IMPOTS FONCIERS DE NATURE
HOTEL DES IMPOTS
10 RUE JOSEPH CADET
91010 NICE CEDEX 1
Tél : 04 93 90 45 35

14/12/2004

Redevance due par la Congrégation à l'Etat pour l'utilisation de l'embarcadere à titre monopolistique

Objet : Occupation du domaine public national
Délibéré en date du 24/08/1989
AMENAGEMENT DE 3 OUVRAGES D'ACCOSTAGE
ILE SAINT HONORAT
CANNES

CONGREGATION CISTERCIENNE
DE L'ABBAYE DE LERINS
ILE SAINT HONORAT
06400 CANNES

Références : N° de Dossier : CTH-1990-118-8009
Nature du Titre : ARF
Fin de Titre : 31.12.2016

AVIS DE PAIEMENT

Montant Net de la Redevance Annuelle.....	3139
Régularisation de / / au / / :	0
Droit fixe	0

TOTAL À PAYER : 3139 euros

DATE LIMITE DE PAIEMENT : 1er JANVIER 2005

Cette somme est dès à présent payable à la : Recette BP DE CANNES EST
(À L'ORDRE DU "TRÉSOR PUBLIC")

16 BD LEADER
06323 CANNES LA BOCCA CEDEX
BdF n° CANNES 0000Y050002 CLE 72
(Tel : 04.93.90.45.35)

☒ **PAYÉ**

CCF 7573936 le 03/01/05

L'accès aux informations nominatives est assuré conformément à la Loi du 6 Janvier 1978
relative à l'informatique et aux libertés.

NDLR : La redevance d'utilisation du domaine public est supposée prendre en compte l'ensemble des avantages conférés à son bénéficiaires (avantages commerciaux et autres).

Elements de comparaison pour les redevances

Iles : la guerre des pontons

La mise en doute de la légalité d'une convention entre l'État et la ville de Cannes quant à l'exploitation en sous-traitance des pontons de l'île Sainte-Marguerite, remet en cause l'ensemble du règlement actuel, bien au-delà de certains dysfonctionnements reconnus par la sous-préfecture...

La bataille navale sans merci que se livrent chaque été les compagnies maritimes desservant les îles de Lérins - allant parfois jusqu'à l'accrochage, comme le 15 juin dernier -, risque de faire des vagues au niveau judiciaire.

Juillet 1989 : les préfets terre et mer des Alpes-Maritimes adoptent un règlement de police pour l'utilisation des ouvrages d'accostage situés sur les îles. Le règlement stipule notamment que les bateaux utilisant les appointements « ne pourront y demeurer que le temps d'embarquer ou de débarquer passagers ou marchandises, cette durée ne pouvant excéder 30 minutes ».

Une clause curieusement oubliée...

Le 22 février 1990, une convention est conclue entre l'État et la ville de Cannes aux termes de laquelle l'utilisation des pontons de Sainte-Marguerite sont concédés à la commune. Elle s'accompagne d'un cahier des charges qui précise clairement, au chapitre de la sous-traitance, que « le concessionnaire [la ville donc] peut, avec l'autorisation du concédant [l'État], confier à des tiers tout ou partie de l'utilisation de ces installations, mais en demeurant responsable, tant envers le concédant qu'envers les tiers... ».

L'État ne fut jamais consulté. Un contrat fut cependant passé entre la Ville et la compagnie Estérel

Chanteclair, confiant à cette dernière l'entretien et l'exploitation de l'ouvrage n° 2 dit appointement du service des îles. Il avait été précédé, le 23 juin 1992, d'une délibération du conseil municipal qui autorisait Chanteclair à exploiter les ouvrages pour 30 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2018, moyennant une redevance de 150 000 F les trois premières années, et de 60 000 F à compter du 1^{er} janvier 97, ainsi qu'une facturation des billets à la ville avec 35 % de remise sur les tarifs prix publics.

L'autre compagnie exploitante, la Société cannoise maritime, qui aurait pu signer également cette convention, ne le fit jamais, ayant été mise en cessation d'activités.

Une deuxième délibération du conseil de décembre 93, accorda à la compagnie Estérel-Chanteclair, et à sa demande, l'exploitation du côté ouest du ponton Sainte-Anne. Décision qui, selon M. Gérard Germani, conseil juridique de la compagnie Trans Côte d'Azur, crée un monopole de fait. Il ne manque pas de relever l'existence de 6 compagnies concurrentes pour la desserte des îles.

Annulation significative

L'arrêté pris en juin 96, portant règlement de police sur l'utilisation des appointements de Sainte-Marguerite, allait faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif, introduit par M. Germani. Il fut rapporté le 20 septembre de la même année par le premier

adjoint de Cannes, et à la demande expresse du préfet.

Le 17 juin dernier en sous-préfecture et en présence de MM. Michel Authier, sous-préfet, Frédéric Armaroli, adjoint aux Affaires maritimes, et des représentants des compagnies concernées, il fut décidé « qu'afin d'éviter que se reproduisent les dysfonctionnements constatés au cours de l'été 96 », la commune de Cannes devrait se faire remettre d'urgence par les six armateurs concernés, leurs programmes et horaires de rotation et qu'il lui appartiendrait de « dresser un planning d'accostage des bateaux sur les pontons qui servirait de règlement d'exploitation jusqu'au 30 septembre 1997. »

Un nouvel arrêté fut pris qui limitait, cette fois, le temps d'utilisation des pontons à 20 minutes.

Tant bien que mal, le problème a donc été repoussé et le naufrage du système actuel encore esquivé.

Mais le sort fluctuant des pontons de Sainte-Marguerite ne s'en trouve pas réglé pour autant.

Après de rugueux contacts en mairie pour tenter (en vain) de se faire remettre les pièces manquantes du dossier et quelques courriers échangés avec le sous-préfet, M. Germani lui a demandé de procéder à la révocation de la convention passée entre l'État et la ville de Cannes en 90, le priant de considérer cette missive



Quand la guerre des pontons fait rage...

(Photos archives A. B. - J.)

comme une mise en demeure. Elle était datée du 5 septembre dernier. Il apparaît donc claire-

ment que des mesures devront être prises avant l'été prochain, ne serait-ce que pour redonner une

armature légale enfin plausible à l'utilisation de ces pontons.

Joël BERNARD

Situation d'attente

Pour sa part, M. Gabriel Pipolo, gérant de la compagnie Estérel-Chanteclair, s'est refusé à toute déclaration, estimant seulement « que la situation était assez compliquée comme cela et qu'une autre réunion devrait intervenir prochainement en sous-préfecture dans le but de la clarifier. »

Pour l'instant, aucune réponse n'a été donnée à la mise en demeure de M. Germani. Ce n'est que passé un délai légal de quatre mois que le silence de l'administration pourra être considéré comme un refus implicite.

Un autre problème lié, cette fois, à la billetterie (jusqu'à l'été dernier, chèques et cartes de crédit étaient refusés) serait en passe d'être rapidement réglé par un retour à la normale.

Cette solution serait commercialement plus rentable pour l'économie linné, nombre de touristes habitués aux règlements bancaires, se trouvant parfois obligés au moment de l'embarquement, d'épuiser leurs liquidités pour l'achat de leurs titres de transport et ceux de leur famille.

Cour de cassation

chambre civile 3

Audience publique du 5 février 2014

N° de pourvoi: 12-20382 12-25219

ECLI:FR:CCASS:2014:C300124

Non publié au bulletin

Irrecevabilité

M. Terrier (président), président

SCP Nicolaý, de Lanouvelle et Hannotin, SCP Piwnica et Molinié, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, TROISIÈME CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur la recevabilité du pourvoi n° C 12-20.382 :

Vu l'article 613 du code de procédure civile ;

Attendu qu'il résulte de ce texte que le délai de pourvoi en cassation ne court, à l'égard des décisions par défaut, même pour les parties qui ont comparu devant les juges du fond, qu'à compter du jour où l'opposition n'est plus recevable ;

Attendu que la société Trans Côte d'Azur s'est pourvue en cassation, le 4 juin 2012, contre l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 6 mars 2012), susceptible d'opposition de la part de la partie défaillante ; qu'il n'est pas justifié de l'expiration du délai d'opposition à la date de ce pourvoi ;

Que le pourvoi est irrecevable ;

Sur le moyen unique du pourvoi n° K 12-25.219 :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 6 mars 2012), rendu sur renvoi après cassation, (Civ. 3e, 1er juin 2011, n° 10-17781), que l'association Congrégation des cisterciens de l'Immaculée Conception (la congrégation) a assigné la société Trans Côte-d'Azur (la société), en présence de l'Etat français et du ministère public, en interdiction de porter atteinte à sa propriété en déposant des passagers sur l'Ile Saint-Honorat dont elle est propriétaire, **sauf autorisation, urgence avérée ou exigences de sécurité** ; que **l'association pour la protection du site classé et exceptionnel de l'Ile Saint-Honorat est intervenue volontairement à l'instance et a repris les demandes de la congrégation** ;

Attendu que la société fait grief à l'arrêt d'accueillir la demande de la congrégation, alors, selon le moyen :

1°/ que l'usage du droit de propriété ne peut se faire que dans le respect des lois et des règlements ; que les propriétés privées riveraines du domaine public maritime sont grevées, de plein droit, d'une servitude légale destinée à assurer exclusivement le passage des piétons, et ce, sur une bande de trois mètres de largeur ; qu'en relevant, pour faire défense à la société Trans Côte d'Azur de déposer des piétons sur l'île Saint-Honorat, que le fonds appartenant à la Congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception n'était pas grevé de cette servitude de plein droit, faute pour les piétons, amenés par la voie maritime, de pouvoir se prévaloir du droit de cheminement, la cour d'appel a ajouté une condition que le texte ne prévoit pas et violé les articles 544 du code civil et L. 160-6 du code de l'urbanisme ;

2°/ que la servitude légale de passage des piétons sur une bande de trois mètres de largeur à l'intérieur des propriétés riveraines du domaine public maritime est de portée générale, le droit de cheminement des piétons n'étant pas limité à l'existence de plages et à leur accès ; qu'en retenant, pour interdire, sur le fonds de la CCIC et dans la limite d'une bande de trois mètres de largeur, le passage aux piétons débarqués sur l'île Saint-Honorat par la société Trans Côte d'Azur et faire obstacle à leur droit de cheminement le long du domaine public maritime, que cette île ne disposait pas de plages auxquelles ces piétons pourraient avoir l'accès, la cour d'appel a ajouté une condition au droit de cheminement des piétons sur les fonds riverains du domaine public et violé l'article L. 160-6 du code de l'urbanisme ;

3°/ que l'abus dans l'exercice du droit de propriété est caractérisé lorsqu'il porte atteinte aux droits équivalents des tiers, sans qu'il ne soit justifié d'un intérêt sérieux et légitime ; que la cour d'appel a retenu qu'il avait été décidé, dans des décisions de justice des 8 novembre 2005 et 4 juillet 2006, que le monopole du transport des passagers par la CCIC « répondait à la nécessité objective de préserver la tranquillité du site monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé » tandis que la société Trans Côte d'Azur entendait accroître le flux des passagers, lorsque la « nature de l'île impose qu'il soit limité » ; qu'en s'abstenant de rechercher, comme elle y était invitée, si, à la date à laquelle elle se prononçait, la CCIC justifiait encore de ce qu'elle respectait ces impératifs, malgré l'augmentation considérable du nombre de touristes reçus par elle et l'accroissement, de ses propres activités commerciales comme du chiffre d'affaires en résultant, et si l'intérêt sérieux et légitime constitué par sa vocation monastique et la protection du site subsistait et justifiait l'interdiction faite aux touristes transportés par la société Trans Côte d'Azur, de débarquer et de cheminer sur le pourtour de l'île et les chemins ouverts au public, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 544 du code civil ;

Mais attendu, d'une part, qu'ayant retenu, par une appréciation souveraine des éléments soumis à son examen, que l'intrusion sur la propriété de la congrégation des touristes débarqués en nombre sur l'île était inévitable eu égard à la configuration des lieux, la cour d'appel a pu en déduire, abstraction faite d'un motif erroné relatif à la servitude de cheminement, que la congrégation était fondée à s'opposer au débarquement de passagers par la société ;

Et attendu, d'autre part, que n'ayant pas soutenu devant la cour d'appel que la congrégation avait abusé de son droit de propriété et que cet abus était susceptible de faire obstacle à sa demande, le moyen, pris en sa troisième branche, est nouveau, mélangé de fait et de droit ;

D'où il suit que le moyen, pour partie irrecevable, n'est pas fondé pour le surplus ;

PAR CES MOTIFS :

DECLARE IRRECEVABLE le pourvoi n° C 12-20.382 ;

REJETTE le pourvoi n° K 12-25.219 ;

Condamne la société Trans Côte d'Azur aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, condamne la société Trans Côte d'Azur à payer à la Congrégation des cisterciens de l'Immaculée Conception la somme de 3 000 euros ; rejette la demande de la société Trans Côte d'Azur ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, troisième chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du cinq février deux mille quatorze.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit au pourvoi n° K 12-25.219 par la SCP Piwnica et Molinié, avocat aux Conseils, pour la société Trans Côte d'Azur.

Le moyen fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir fait défense à la Sté TRANS COTE D'AZUR de porter atteinte à la propriété privée de la CONGREGATION des CISTERCIENS de l'IMMACULEE CONCEPTION (CCIC) sur les parcelles dont elle est propriétaire et qui constituent la totalité de l'île Saint Honorat, à Cannes, et notamment de déposer des passagers sur l'île, sauf autorisation expresse de la CCIC, urgence avérée ou exigences justifiées de sécurité, sous peine d'astreinte de 20 000 €, par infraction constatée, à compter de la signification de l'arrêt,

AUX MOTIFS QUE la CCIC est propriétaire de la totalité des parcelles constituant l'île Saint Honorat, en face de Cannes, où est construite l'abbaye de Lérins ; qu'elle est également concessionnaire, en vertu d'une concession conclue avec l'Etat en date du 24 août 1989 des ouvrages d'accostage qui ont été progressivement réduits à un seul ponton ; qu'elle est en litige depuis plusieurs années avec les compagnies de transport maritime auxquelles elle avait accordé, dans un premier temps, le droit d'accostage, pour la desserte de l'île, et à qui elle a, dans un second temps, contesté ce droit, considérant que le débarquement d'un flux de passagers sur l'île portait atteinte à sa propriété privée, à la préservation de la vocation monastique des lieux et à l'environnement ; que c'est ainsi qu'elle a obtenu en référé qu'il soit fait interdiction aux compagnies ESTEREL CHANTECLAIR, aujourd'hui liquidée, et TRANS COTE D'AZUR d'accoster sur ses appontements ; que par décision en date du 29 mai 2006, confirmée par le Conseil d'Etat, le 27 octobre 2009, la cour administrative d'appel de Marseille a rejeté la demande de la Sté TRANS COTE D'AZUR en annulation des décisions implicites du préfet des Alpes Maritimes des 22 mars 2000 et 24 avril 2000 en ce qu'elles conféraient à la Sté PLANARIA, créée par la CCIC, un monopole de la desserte de l'île ; que la Sté TRANS COTE D'AZUR ayant saisi le Conseil de la concurrence pour contester l'exploitation monopolistique de l'unique ouvrage d'accostage sur l'île, et obtenir le rétablissement d'un libre accès pour tous les passagers débarqués sur les rivages relevant du domaine public, a été déboutée de ses demandes par décision du Conseil de la concurrence en date du 8 novembre 2005, confirmée par arrêt de la cour d'appel de Paris du 4 juillet 2006 ; que la CCIC entend, dans le cadre de la présente instance au fond, voir faire défense à la Sté TRANS COTE D'AZUR de débarquer des passagers sur sa propriété privée, sauf autorisation de sa part, urgence avérée ou exigences justifiées par la sécurité ; qu'elle invoque à juste titre à l'appui de sa demande d'interdiction les dispositions des articles 544 et 545 du code civil, en vertu desquelles elle a un droit absolu à la protection de sa propriété privée, et n'a pas à subir les atteintes résultant des intrusions des touristes débarqués en nombre par la compagnie maritime ; qu'elle ajoutée justement qu'elle a l'obligation, aux termes du décret du 12 juin 1980 par lequel elle a été reconnue légalement, de conserver à l'île, siège de la congrégation, l'affectation religieuse et monastique des lieux ; qu'il est incontestable que des milliers de touristes sont amenés par bateau dans le cadre des rotations organisées par la Sté TRANS COTE D'AZUR, entre Cannes et les îles de Lérins, et débarqués sur le seul ponton d'accostage dont la plate-forme est trop exiguë pour les contenir, les amenant à pénétrer sur la propriété de la congrégation ; qu'il ne peut être exigé de la congrégation qu'elle prenne des dispositions pour éviter les intrusions, sur son fonds, en installant une clôture, la faculté de se clore posée par l'article 647 du code civil ne pouvant devenir une obligation, sans laquelle la propriété privée ne pourrait être protégée ; que le tribunal a considéré que l'existence d'un domaine public maritime, si réduit soit il, interdisait à la CCIC de s'opposer au débarquement de passagers ; que la Sté TRANS COTE D'AZUR soutient dans le même sens que l'existence d'un domaine public maritime est incontestable, qu'il ne se limite pas au seul ponton d'accostage, mais

comprend le port, la plate-forme de 5 à 6 mètres de large sur 70 mètres de long, construite au droit du ponton, le chemin d'accès à l'ancien monastère fortifié, ainsi que les rivages auxquels l'accès doit être préservé ; qu'elle prétend qu'il ne peut être retenu que le débarquement de passagers aurait pour conséquence nécessaire un empiètement sur la propriété privée de la CCIC et sollicite avant dire droit une expertise, pour voir délimiter le domaine public maritime ; mais que la cour constate en premier lieu que la question de la délimitation du domaine public échappe à la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire de sorte que la demande d'expertise ne peut qu'être rejetée ; qu'elle considère en second lieu qu'elle dispose en lecture des décisions rendues par les juridictions administratives d'éléments suffisants, lui permettant d'apprécier l'étendue du domaine public maritime, sur l'île Saint Honorat, notamment au regard des énonciations de l'arrêt de la cour administrative d'appel du 29 mai 2006 sus cité ; qu'il y est en effet indiqué : « qu'il est constant que l'île Saint Honorat est propriété privée de la congrégation appelante ; qu'elle ne comporte pas de zones ou voies ouvertes à la circulation publique en dehors du point d'accostage et de débarquement, désormais unique, pour les touristes et les services publics ; qu'en raison de la configuration de l'île, le domaine public maritime y est limité à l'extérieur du port de plaisance, à la bordure abrupte du socle terrestre et aux rochers détachés qui sont baignés par les plus hautes eaux de mer en l'absence de circonstances météorologiques exceptionnelles » ; qu'elle relève enfin qu'il ressort du PV de constat établi à l'initiative de la CCIC le 15 avril 2003 que le ponton lui-même présente une superficie de 32,40 m² alors que la plate forme et l'escalier qui permet d'accéder à l'île ont une surface de 27,05 m² pour la première et de 18,90 m² pour le second ; qu'il ressort de l'ensemble de ces éléments que l'exiguïté du domaine public maritime est telle que l'intrusion sur la propriété privée de la CCIC des touristes débarqués en nombre sur le ponton est inévitable ; que la Sté TRANS COTE D'AZUR invoque les dispositions de l'article L.160-6 du code de l'urbanisme en vertu desquelles les propriétés privées riveraines du domaine public maritime sont grevées sur une bande de trois mètres de largeur d'une servitude destinée à assurer exclusivement le passage des piétons ; qu'il apparaît toutefois que ces dispositions ont pour vocation de permettre le cheminement des piétons ou leur libre accès aux plages lorsqu'ils viennent de propriétés riveraines ou de chemins publics ou ouverts au public ; qu'en l'espèce, les touristes sont amenés par la voie maritime et ne peuvent se prévaloir de ce droit de cheminement, alors même que le principe de continuité du territoire a été dénié entre la partie continentale du territoire français et l'île par les décisions administratives sus citées, et notamment par l'arrêt de la cour administrative de Marseille ; qu'il n'est pas établi que l'île Saint Honorat dispose de plages auxquelles les passagers transportés pourraient avoir accès ; qu'enfin, la Sté TRANS COTE D'AZUR conteste les arguments tirés de la préservation du caractère sacré des lieux et du respect du site avancés par la CCIC et par l'association et soutient que la présente action a pour objectif de réserver à la CCIC le monopole de l'exploitation commerciale du transport des passagers qu'elle fait transporter par la société de transport maritime qu'elle a créée ; qu'il apparaît toutefois que le Conseil de concurrence et la cour d'appel de Paris à qui cette problématique avait été soumise par la Sté TRANS COTE D'AZUR ont considéré que le monopole de transport de passagers par la CCIC « répondait à la nécessité objective de préserver la tranquillité du site monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé » alors que la démarche poursuivie par la requérante avait pour objet de parvenir à un accroissement sensible du flux des passagers dont « la nature particulière de l'île impose qu'il soit limité » ;

1) ALORS QUE l'usage du droit de propriété ne peut se faire que dans le respect des lois et des règlements ; que les propriétés privées riveraines du domaine public maritime sont grevées, de plein droit, d'une servitude légale destinée à assurer exclusivement le passage des piétons, et ce, sur une bande de trois mètres de largeur ; qu'en relevant, pour faire défense à la Sté TRANS COTE D'AZUR de déposer des piétons sur l'île Saint Honorat, que le fonds appartenant à la CONGREGATION CISTERCIENNE DE L'IMMACULEE CONCEPTION n'était pas grevé de cette servitude de plein droit, faute pour les piétons, amenés par la voie maritime, de pouvoir se prévaloir du droit de cheminement, la cour d'appel a ajouté une condition que le texte ne prévoit pas

et violé les articles 544 du code civil et L.160-6 du code de l'urbanisme ;

2) ALORS QUE la servitude légale de passage des piétons sur une bande de trois mètres de largeur à l'intérieur des propriétés riveraines du domaine public maritime est de portée générale, le droit de cheminement des piétons n'étant pas limité à l'existence de plages et à leur accès ; qu'en retenant, pour interdire, sur le fonds de la CCIC et dans la limite d'une bande de trois mètres de largeur, le passage aux piétons débarqués sur l'île Saint Honorat par la Sté TRANS COTE D'AZUR et faire obstacle à leur droit de cheminement le long du domaine public maritime, que cette île ne disposait pas de plages auxquelles ces piétons pourraient avoir l'accès, la cour d'appel a ajouté une condition au droit de cheminement des piétons sur les fonds riverains du domaine public et violé l'article L.160-6 du code de l'urbanisme ;

3) ALORS QUE l'abus dans l'exercice du droit de propriété est caractérisé lorsqu'il porte atteinte aux droits équivalents des tiers, sans qu'il ne soit justifié d'un intérêt sérieux et légitime ; que la cour d'appel a retenu qu'il avait été décidé, dans des décisions de justice des 8 novembre 2005 et 4 juillet 2006, que le monopole du transport des passagers par la CCIC « répondait à la nécessité objective de préserver la tranquillité du site monastique et de sauvegarder l'intégrité du site classé » tandis que la Sté TRANS COTE D'AZUR entendait accroître le flux des passagers, lorsque la « nature de l'île impose qu'il soit limité » ; qu'en s'abstenant de rechercher, comme elle y était invitée, si, à la date à laquelle elle se prononçait, la CCIC justifiait encore de ce qu'elle respectait ces impératifs, malgré l'augmentation considérable du nombre de touristes reçus par elle et l'accroissement de ses propres activités commerciales comme du chiffre d'affaires en résultant, et si l'intérêt sérieux et légitime constitué par sa vocation monastique et la protection du site subsistait et justifiait l'interdiction faite aux touristes transportés par la Sté TRANS COTE D'AZUR, de débarquer et de cheminer sur le pourtour de l'île et les chemins ouverts au public, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 544 du code civil.

Décision attaquée : Cour d'appel d'Aix-en-Provence , du 6 mars 2012

Cannes

Eurosud Publicité : 04.93.06.37.90.
Rédaction : 17, rue Buttura - Tél. 04.93.06.37.50 - cannes@nicematin.fr

Lérins : comment les moines

Détentrice d'un monopole sur la desserte de Saint Honorat, devenu contestable selon ses concurrents, l'abbaye de Lérins mène une politique commerciale particulièrement dynamique

Derrière le paysage serein et idyllique des îles de Lérins se cache une âpre bataille commerciale et judiciaire qui dure depuis presque quinze ans. Sur la desserte des îles, les intérêts économiques des uns et des autres pèsent clairement sur la satisfaction du visiteur et sur la logique touristique. Impossibilité par exemple de relier les deux joyaux de Lérins ! Arrivé au guichet du quai Laubeuf, le choix est donc cornélien : Sainte-Marguerite et son Port Royal ? Ou Saint Honorat et son monastère fortifié ? Les enjeux sont importants et l'échiquier maritime en perpétuel mouvement.

S'agissant de Saint-Honorat, la congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception a fait valoir en juin 2009 ses droits sur sa propriété, décrochant de l'État le monopole dans la liaison maritime vers la plus petite des deux îles. Un monopole qui répondait à l'époque à la « nécessité objective de préserver la tranquillité du site monastique et de sauvegarder l'intégrité du patrimoine naturel classé », selon la cour d'appel d'Aix.

« Concurrence agressive »

Cette logique est contestée depuis par Thierry Arnal, gérant de Trans Côte d'Azur, évincé de Saint Honorat, et qui assure, ainsi que la société Horizon, les liaisons vers Sainte-Marguerite. « La situation de monopole était actée sur une base de 65 000 visiteurs par an. Aujourd'hui, ils en sont à 93 000. Ils ont débordé du cadre et constituent une concurrence agressive ! » Le 5 février dernier, la cour de cassation a rendu un ultime jugement, confortant encore le monopole des moines. Mais reprochant à la



La congrégation cistercienne de l'Immaculée Conception a fait valoir en juin 2009 ses droits sur sa propriété, décrochant de l'État le monopole dans la liaison maritime vers la plus petite des deux îles. (Photo Patrice Lapatrie)

cour d'appel de s'être abstenue de rechercher « si la congrégation justifiait encore d'un intérêt sérieux et légitime de poursuivre son activité monopolistique alors qu'étaient constatés une augmentation considérable du nombre de touristes et un accroissement des activités commerciales et du chiffre d'affaires ».

L'expansion économique de la congrégation de Lérins est une réalité. En 2009, elle crée la Compagnie maritime Lérins Saint Honorat et développe depuis des offres

d'une flotte de trois navires, dont le Saint-Maxime, inauguré hier. « On nous reproche de vouloir gagner notre vie... Notre objectif est de contrôler les flux sur l'île mais avec des impératifs économiques. Nos comptes sont négatifs. Pour équilibrer, il faudrait rajouter entre 12 à 13 000 passagers. On ne peut pas mettre en péril la société. Je pense qu'il y a du travail pour tout le monde », indiquait hier frère Marie Paques. Rentabiliser, c'est le maître mot de l'abbaye qui emploie 70 personnes en pleine saison et a réalisé 4 M€ de chiffre

d'affaires en 2013 pour l'ensemble de ses activités vinicoles, restauration et transport.

Tarif : 2 euros de plus

La rentabilité. C'est ce qui a poussé aussi à faire grimper le tarif de la desserte vers Saint Honorat de 13,50 € l'an dernier à 15,50 € cette année. Un choix assumé. « La TVA a augmenté, et la taxe Barnier s'est élargie. On est moins cher que d'autres îles françaises », arguait hier le business-moine.

Sur Sainte-Marguerite, ses concurrents, Trans Côte d'Azur et Horizon

se sont associés sur la logistique et cumulent 220 000 visiteurs en 2013. Thierry Arnal a acheté lui aussi un nouveau bateau hybride destiné à la desserte, livré en juillet. Avec toujours l'espoir d'être un jour « autorisé à accoster ponctuellement sur Saint Honorat ». Un vœu pieux ? Sans doute. Même si frère Marie Paques, « en artisan de la paix », dit « déplorer ces polémiques » et veut « travailler en bonne entente... et pourquoi pas ensemble ? ».

GAËLE ARAMA
garama@nicematin.fr

Ce qu'ils en pensent

« On a choisi la plus grande »

Laurence, Pierre, Iris et Sophie, de Paris

« En vacances, c'est la première fois que nous visitons les îles. Nous avons opté pour Sainte-Marguerite, la plus grande. Nous ne pourrions revenir pour Saint Honorat. Nous avons payé sur internet, car c'était moins cher, soit 30 € pour quatre. Selon



« Surprises et déçues »

Aurélia, Céline, et Fabienne, de Belgique

« En vacances à Nice quinze jours, nous aurions voulu faire la visite des deux îles, mais impossible ! C'est assez étonnant. On est surprises et déçues. Car chaque île doit avoir son intérêt. Tout ça, c'est du commerce ! On va sur Sainte-Marguerite. Saint





mènent leurs barques...



Sous la robe de bure de frère Marie-Pâques se cache un business man réaliste, Eric Martin.

(Photos Gilles Traverso)

Le Saint-Maxime va surfer sur le vin

Nulle ambiance liturgique hier matin sur le Saint-Maxime. Baptisée du nom d'un abbé de Lérins du V^e siècle, la nouvelle acquisition des moines, amarrée au port de Cannes, était inaugurée en grande pompe. Moquette moelleuse, canapés immaculés, petits tours et ambiance chic de yacht de luxe. Construit en six mois par le chantier naval CNB à Bordeaux, le navire flambant neuf de 22 mètres a été conçu sur commande selon les vœux (pas pieux) de la congrégation. Objectif : la polyvalence. Car dessiné par l'architecte Philippe Suhrens, ce modèle unique est totalement modulable. Capable de transporter du matériel sportif et d'une simple prière, de se transformer en restaurant flottant pouvant accueillir 150 convives à table.

L'embarcation dispose même d'une vraie cuisine équipée et d'une desserte à la poupe. Innovation originale, le toit ouvrant, customisation d'abri de piscine, qui disparaît dans le tablier de timonerie, laisse imaginer les soirées d'été exclusives sous les étoiles, sur fond de clapotis marin.

Rentabiliser 2,1 M€

Car l'objectif est clair : rentabiliser cet investissement de 2,1 M€, qui implique 13000 € de crédit mensuel pour les moines. « On va répondre à une demande d'incitations pour des événements en mer », explique frère Marie-Pâques, un vrai business man sous sa robe de bure.

Pour s'offrir l'écran du Saint-Maxime, les sociétés d'événementiel devront débours 7500 € la journée, 5300 € la demi-journée ou



Des dîners à bord en perspective avec dégustation de vins de Saint-Honorat bien sûr...

6350 € la soirée. Le bateau est d'ailleurs déjà loué pour un cocktail dînatoire en juin.

Des croisières œnologiques

Mais pour rentabiliser son troisième navire, la congrégation de Lérins multiplie les offres commerciales cette année, complétant une

gamme déjà ambitieuse. Une stratégie dynamique.

Surfant sur la notoriété viticole de l'île, ils lancent cette saison, les croisières œnologiques à bord du Saint-Maxime. La première du nom « avec dégustation de nos produits » aura lieu le 25 avril, moyennant 49 € par adulte. Nouveautés aussi,

les croisières au coucher du soleil, « Sea wine and sun ». Sans oublier la liaison tréfilée hélicoptère Cannes Saint-Tropez sur le Saint-Maxime (voir ci-dessous). Cogérant du restaurant la Tonnelle, à Saint-Honorat propriété de la congrégation, Marc Dussoulier se frotte déjà les mains : « L'intérêt du bateau, c'est sa polyvalence. Un outil idéal pour les congressistes qui peuvent l'utiliser en mode réunion, salon ou restauration ».

Hier, d'autres rêvaient déjà de décrocher des partenaires juteux sur fond de grande bleue. Comme Marc Bozzetto, de l'école d'ostéopathie de Sophia Antipolis qui suggérait « une thalasso en mer avec des ostéopathes confirmés ».

Amen.
GAËLLE ARAMA
garama@nikematin.fr

Les nouvelles offres commerciales

LES NOUVEAUTÉS

La croisière œnologique : Deux heures de promenade en mer autour de l'île Saint-Honorat avec dégustation commentée des vins produits par les moines. De 18 h 30 à 20 h 30 les 25 avril, 30 mai, 27 juin, 25 juillet, 29 août et

26 septembre. Tarifs : 49 euros par adulte ; 20 euros de 5 à 10 ans.

La croisière « Sea Wine and Sun ». Escapade en mer d'une heure et demie, avec dégustation d'un verre de vin, tous les vendredis du 1er juin au 30 septembre.

Départ à 19 h. Tarif : 32 euros ; 20 euros de 5 à 10 ans.

La liaison Cannes Saint-Tropez Rallier Cannes à la cité du Bailli, c'est désormais possible du 1er juin au 30 septembre tous les samedis. Départ de Cannes à 9 h 30. Escale jusqu'à 16 h. Retour à can-

nes à 17 h 30. Tarif : 45 euros, 33 euros de 5 à 10 ans.

Mais aussi... Croisière Corniche d'or, croisière Cap des milliardaires, et soirées foux d'artifice en mer avec plateau traiteur... Réservations : 04.92.98.71.38.

Aujourd'hui

Vendredi 18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

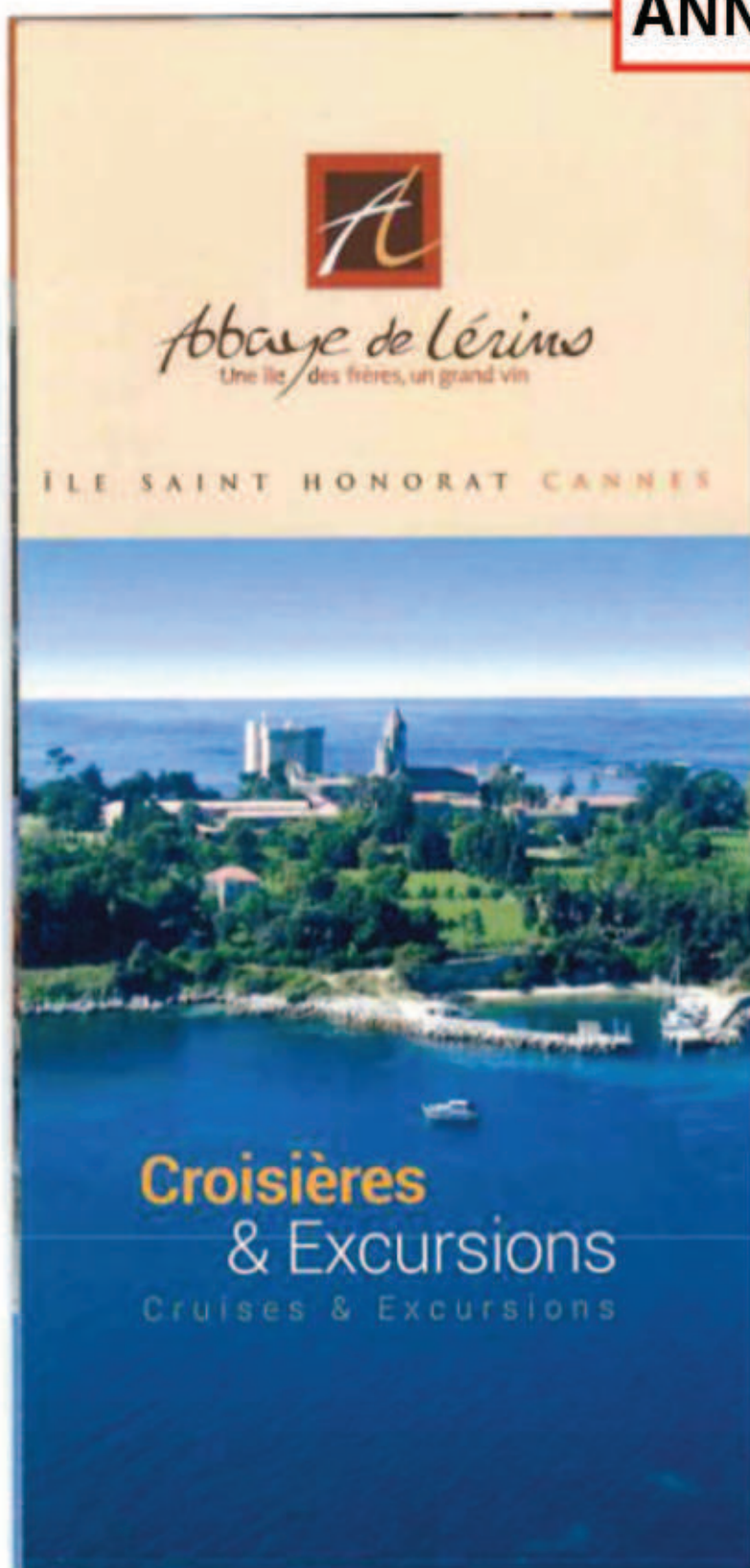
18 avril 2014

18 avril 2014

18 avril 2014

Brochure publicitaire des prestations commerciales pour l'année 2014

ANNEXE 28



Page de couverture



Soirée feux d'artifice en mer avec plateau traiteur

Fireworks cruise with catering
tray-served menu

Soyez aux premières loges pour voir le ciel de la baie de Cannes s'embraser d'une multitude de couleurs dans ce spectacle son et lumière. | The best way to see the sky ignite in lights and colors over Cannes bay in this sound and light show.

DATES

- 9, 14, 21 et 29 juillet 2014 | July 9th, 14th, 21st, 29th
- 7, 15 et 24 août 2014 | August 7th, 15th, 24th

Sous réserve de modifications inhérentes à l'organisation du festival.
Subject to modifications by the festival organization.

TARIFS | FARES

- **Adulte** : à partir de 49€ | Adult: from 49€
- **Enfant (5 à 10 ans)** : 29€ | Child (5 to 10 years old): 29€
- Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

HORAIRES | TIMES

- **Départ** : 19h30 | Departure: 7:30 PM
- **Retour** : vers 22h45 | Return: around 10:45 PM

Croisière Corniche d'Or (commentée)

Corniche d'Or guided cruise

Découvrez un superbe littoral de roches volcaniques rouges façonné par les flots et plongeant dans le bleu turquoise de la Méditerranée. | Discover a stunning coastline of red volcanic rocks shaped by the sea and plunging into the turquoise waters of the Mediterranean Sea.

DATES

- Du 1^{er} juin au 14 juillet et du 16 août au 30 septembre, **tous les jeudis** | From June 1st to July 14th and from August 16th to September 30th, **every Thursday**
- Du 15 juillet au 15 août, **tous les mardis et jeudis** | From July 15th to August 15th, **every Tuesday and Thursday**

TARIFS | FARES

- **Adulte** : 28€ / 33€ * | Adult: 28€ / 33€ *
- **Enfant (5 à 10 ans)** : 11€ / 16€ * | Child (5 to 10 years old): 11€ / 16€ *
- Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

HORAIRES | TIMES

- **Départ** : 13h | Departure: 1:00 PM
- * **Départ** : 9h, 10h, 11h, 12h | Departure: 9:00 AM, 10:00 AM, 11:00 AM, 12:00 PM
- **Retour** : 15h | Return: 3:00 PM

* Croisière combinée : Ile Saint Honorat + Corniche d'Or.
Possibilité de déjeuner sur l'île. Réservation : 04 92 99 54 08
Combined cruises: Saint Honorat island + Corniche d'Or.
Possibility to have lunch on the island. Reservation: +33(0)4 92 99 54 08

Réservation
impérative
Compulsory
booking

Réservation
impérative
Compulsory
booking



Recto : volets 1 et 2



Saint Tropez

Partez à la découverte de ce célèbre village avec ses ruelles pittoresques, son marché provençal et sa jet set internationale. | Go and discover this famous village with its picturesque narrow streets, Provencal market and international jet set.

**NOUVEAU
NEW!**

Croisière Cap des milliardaires (commentée)

Billionaires' cape guided cruise

Découvrez les somptueuses villas, le célèbre quai des milliardaires avec certains des plus beaux yachts au monde, la citadelle d'Antibes et l'endroit où Napoléon débarqua en 1815. | Discover the sumptuous mansions, the famous billionaires' quay with some of the world's most beautiful yachts, the citadel of Antibes and the place where Napoleon I landed in 1815.

DATES

- Du 1^{er} juin au 30 septembre, **tous les mercredis**
From June 1st to September 30th, **every Wednesday**

TARIFS | FARES

- **Adulte** : 28€ / 33€ * | Adult: 28€ / 33€ *
- **Enfant (5 à 10 ans)** : 11€ / 16€ *
Child (5 to 10 years old): 11€ / 16€ *
- Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

HORAIRES | TIMES

- **Départ** : 13h | Departure: 1:00 PM
- ***Départ** : 9h, 10h, 11h, 12h
Departure: 9:00 AM, 10:00 AM, 11:00 AM, 12:00 PM
- **Retour** : 16h30 | Return: 4:30 PM

* Croisière combinée : Ile Saint Honorat + Cap des Milliardaires.
Possibilité de déjeuner sur l'île. Réservation : 04 92 99 54 08
Combined cruises: Saint Honorat island + Billionaire's cape.
Possibility to have lunch on the island. Reservation: +33(0)4 92 99 54 08



DATES

- Du 1^{er} juin au 30 septembre, **tous les samedis**
From June 1st to September 30th, **every Saturday**

TARIFS A/R | RETURN FARES

- **Adulte** : 45€ | Adult: 45€
- **Enfant (5 à 10 ans)** : 33€ | Child (5 to 10 years old): 33€
Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

HORAIRES | TIMES

- **Départ de Cannes** : 9h30 | Departure from Cannes: 9:30 AM
- **Escale à Saint Tropez** : 10h55 à 16h
Stopover in Saint Tropez: 10:55 AM to 4:00 PM
- **Arrivée à Cannes** : 17h25 | Arrival in Cannes 5:25 PM

Réservation
impérative
Compulsory
booking

Réservation
impérative
Compulsory
booking

Recto : volets 3 et 4

NOUVEAU
NEW!

Croisière "Sea, Wine and Sun"

Sunset wine Cruise

Pour terminer la semaine en beauté, embarquez pour une escapade en mer autour des îles de Lérins avec une vue incroyable sur la Croisette, dans la magnifique lumière de fin de journée, tout en savourant dans une atmosphère détendue un verre de vin de l'abbaye de Lérins avec une assiette de mignardises salées *.

Step aboard for a perfect ending to the week in a relax atmosphere and enjoy an included glass of wine from Lerins Abbey with snacks while cruising past the islands of Saint Honorat and Sainte Marguerite and discovering impressive views of the Croisette in the glow of the setting sun.

DATES

- Du 1^{er} juin au 30 septembre, tous les vendredis
From June 1st to September 30th, every Friday

TARIFS | FARES

- **Adulte** : 32€ | Adult: 32€
- **Enfant (5 à 10 ans)** : 20€ | Child (5 to 10 years old): 20€
Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

* 1 verre de vin par personne inclus dans le tarif.

Possibilité de plateau traiteur (entrée, plat, dessert) pour 26€ en plus.

Réservez obligatoire et au plus tard 48 heures à l'avance.

Option : catering tray (starter, main, dessert) for an extra 26€.

Compulsory booking at least 48 hours in advance.

HORAIRES | TIMES

- **Départ** : 19h | Departure: 7:00 PM
- **Retour** : 20h30 | Return: 8:30 PM



Croisière œnologique

Wine tasting bay cruise

Alliez les plaisirs d'une promenade en mer autour de l'île Saint Honorat avec une dégustation commentée des vins produits par les moines de l'Abbaye de Lérins accompagnée d'une assiette de charcuterie et fromage. | Cruise into Cannes bay, one of the most breathtaking scenic water ways in the world, while sampling exclusive wines from Lerins Abbey paired with cheese and charcuterie.



DATES

- 25 avril | April 25th
- 30 mai | May 30th
- 27 juin | June 27th
- 25 juillet | July 25th
- 29 août | August 29th
- 26 septembre | September 26th

TARIFS | FARES

- **Adulte** : 49€ | Adult: 49€
- **Enfant (5 à 10 ans)** : 20€ | Child (5 to 10 years old): 20€
Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

Possibilité de plateau traiteur (entrée, plat, dessert) pour 26€ en plus.

Réservez obligatoire et au plus tard 48 heures à l'avance.

Option : catering tray (starter, main, dessert) for an extra 26€.

Compulsory booking at least 48 hours in advance.

HORAIRES | TIMES

- **Départ** : 18h30 | Departure: 6:30 PM
- **Retour** : 20h30 | Return: 8:30 PM

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ.

A CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

NOUVEAU
NEW!

Réservez
impérative
Compulsory
booking

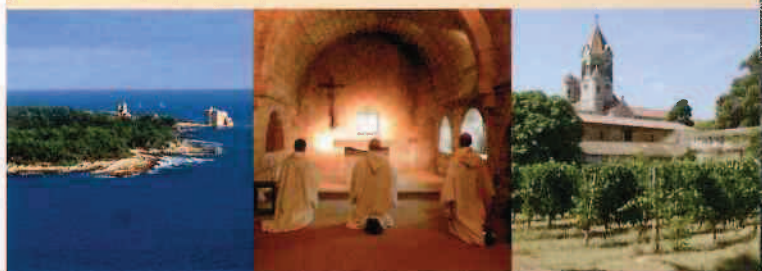


Recto : volets 5 et 6



Abbaye de Lérins
Une île des frères, un grand vin

ÎLE SAINT HONORAT CANNES



**RÉSERVATIONS
& INFORMATIONS
DES CROISIÈRES
& EXCURSIONS**

BOOKING & INFORMATION
FOR CRUISES & EXCURSIONS

**COMPAGNIE MARITIME
LÉRINS SAINT HONORAT**

+33 (0)4 92 99 54 18

+33 (0)6 40 99 73 64

+33 (0)4 92 98 71 69

croisieres@abbayedelerins.com

www.lerins-sainthonorat.com

Quai des îles | Port de Cannes
Au bout du parking Laubeuf

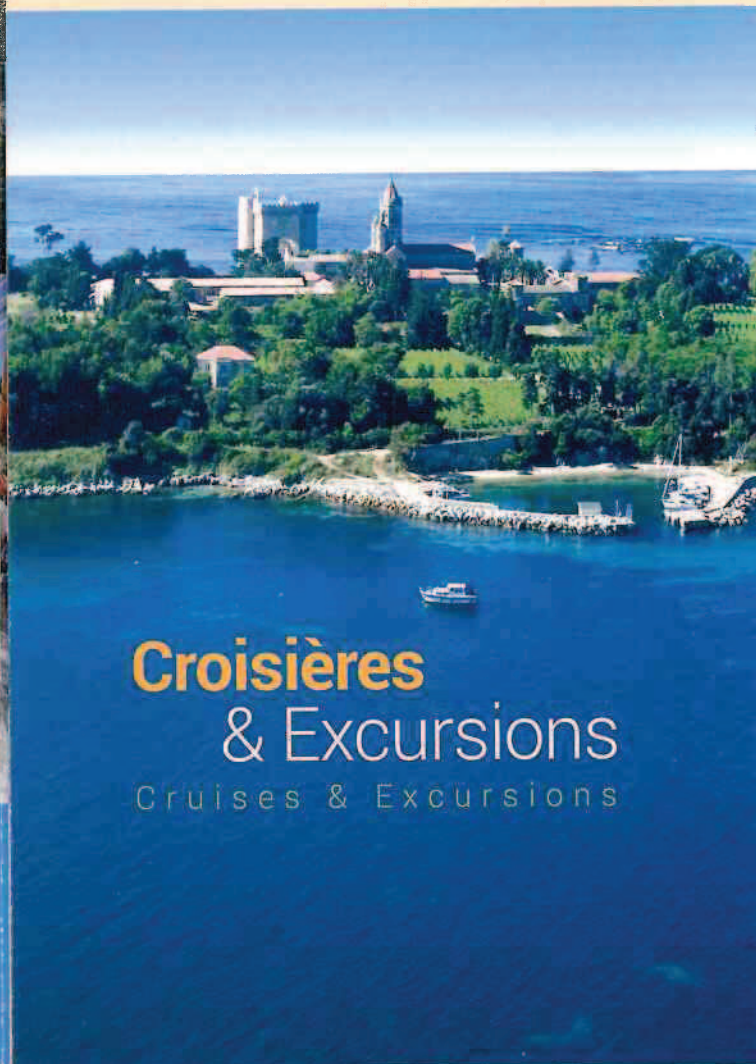
La direction se réserve le droit d'annuler les prestations sans obligation d'en donner les raisons
The management may decide to cancel the cruises at any time without justification

Photos : Catherine Kérougan - L'Oratoire, Audien Antoine, Arthur R. Gailly - Fotolia. Ne pas jeter sur la voie publique. Do not litter.



Abbaye de Lérins
Une île des frères, un grand vin

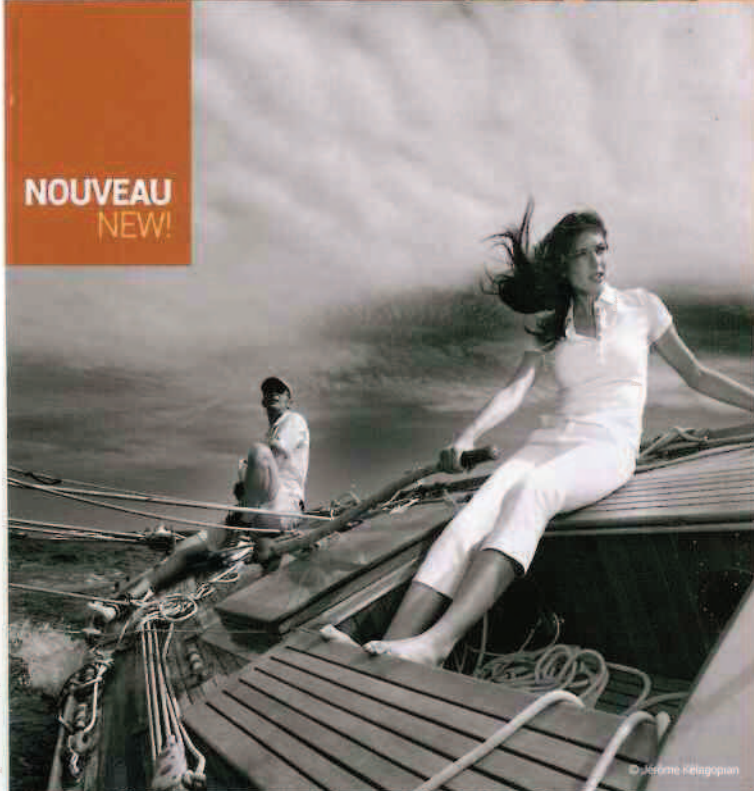
ÎLE SAINT HONORAT CANNES



**Croisières
& Excursions**
Cruises & Excursions

**Dépliant ouvert :
1er et dernier volets**

NOUVEAU
NEW!



© Jérôme Kélegouan

Régates Royales

Découvrez un spectacle magique et exceptionnel en suivant ces voiliers légendaires dans la baie de Cannes. Discover a magical and exceptional show by following these legendary sailing boats in Cannes bay.

DATES

- 23 au 27 septembre 2014 | September 23rd to 27th

Sous réserve de modifications décidées par l'organisateur.
Subject to modifications by the organizer.

TARIF | FARE

- Tarif unique : 33€ | Single Fare: 33€
Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

HORAIRES | TIMES

- Départ : 13h30 | Departure: 1:30 PM
• Retour : vers 16h | Return: around 4:00 PM

RÉGATES ROYALES
TROPHÉE PANERAI

© Patrick Hanez

Réservation
impérative
Compulsory
booking

PASSEPORT ÎLE SAINT HONORAT



Avec le passeport Île Saint Honorat

individuel ou multiple (pour les familles), profitez de :

With the individual or multiple (for families)
Saint Honorat island passport, get:

Remise de
Discount **5%**

sur toutes
nos excursions
& croisières
on all our rates

...en plus d'une quantité d'autres avantages !
...and take advantage of a full array of offers!

Hors consommation à bord | On board consumption excluded

Verso : volets 2 et 3

NOUVEAU
NEW!

Bienvenue à bord du Saint Maxime

Welcome on board



Vous voulez faire plaisir à vos proches ou à vos amis pour un anniversaire, un départ en retraite ou une fête ? Offrez-leur un moment inoubliable de découverte, de détente et de partage à bord. Toutes nos croisières sont disponibles en bon cadeau.

Would you like to please your friends and family for a birthday, an anniversary, or a retirement? Purchase a gift certificate and get them on board one of our cruises.

GROUPES GROUPS

Le Saint Maxime est à votre disposition pour des promenades en mer pour les groupes de plus de 30 personnes ou pour des réceptions... Pour que vos rêves deviennent réalité en Méditerranée, contactez-nous. For specific cruises for groups of 30 people and above or for your private events and make your dreams come true, please contact us.



HORAIRES DES TRAVERSÉES POUR SAINT HONORAT BOAT SHUTTLES SCHEDULES TO SAINT HONORAT ISLAND

Départ de Cannes | Departure from Cannes

8h00*	9h00	10h00	11h00	12h00
14h00	15h00	15h50**	16h30	17h30

Départ de Saint Honorat | Departure from Saint Honorat

8h30*	9h30	10h30	11h30	12h30
14h30	15h30	16h10**	17h00	18h00

* Disponible uniquement les dimanches et jours fériés
Only available on Sundays and public holidays

** Facultatif | Optional

Du 1^{er} mai au 30 septembre uniquement | Only from May 1st to September 30th

TARIFS ALLER/RETOUR | RETURN FARES

Adultes | Adults : 15,50 €

Enfants de 5 à 10 ans | Children aged 5 to 10 : 7,50 €

Gratuit pour les moins de 5 ans | Free for children under 5

Tarifs groupes (à partir de 10 personnes) | Group rates (from 10 people) : 12 €

RÉSERVATIONS & INFORMATIONS DES NAVETTES

BOOKING & INFORMATION
FOR BOAT SHUTTLES

+33 (0)4 92 98 71 38
planaria@abbayedelerins.com
www.cannes-ilesdelerins.com

Quai des îles | Port de Cannes
Au bout du parking Laubeuf

Verso : volets 3 et 4

Réalisant par le biais de 5 sociétés commerciales plus de 4 millions d'€ de chiffres d'affaires, la Congrégation bénéficie également de subventions publiques.

>>> Ici plus de 500 000 €

ANNEXE 29

nicematin.com

vendredi 27 juin 2014 24°C

CONSULTEZ
L'ÉDITION NUMÉRIQUE

ESPACE
ABONNÉS

L'est
Azul

Pseu

Mot de p

Actualités Sports Economie Auto Vidéos Photos Sortir Carnet Annonces Votre Journal Les Blogs

Boite Auto Le buzz politique Sécurité Défense Je voudrais savoir Blog BD Le blog danse Olivier Biscaye Blog du Vieux-Nice Philip

En direct de vos villes > Antibes Cagnes-sur-Mer Cannes Grasse Menton Nice Monaco Vallées Sophia Antipolis

Accueil > Alpes-Maritimes > Cannes

Eric Ciotti inaugure l'aménagement du Vieux-port de Cannes

Publié le vendredi 13 juin 2014 à 15h46

Réagir Imprimer Envoyer Partager

Voter
0

Share

Le président du conseil général s'est rendu sur l'île Saint-Honorat, ce vendredi matin. Il a ensuite inauguré l'aménagement du Vieux-port de Cannes.

Le projet de restauration de la chapelle Saint-Sauveur et du monastère fortifié de l'île devrait rapidement se concrétiser. Le coût total de ces rénovations avoisinerait les 7 millions d'euros.

Eric Ciotti prévoit une aide du conseil général de 500 000 euros minimum, étalée sur plusieurs années. David Lisnard, maire de Cannes, table lui sur un financement de la ville "à hauteur de 10%" du coût total. L'Etat en grande partie, et quelques mécènes devraient apporter le reste.

Plus tard dans la matinée, les deux hommes ont inauguré la dernière partie des travaux réalisés dans le Vieux-port de Cannes, en compagnie du président du conseil portuaire et maire de Mandelieu Henri Leroy, ainsi que du président de la CCI Bernard Kleynhoff. Le coût total des rénovations s'élève à 12 millions d'euros (HT), dont 11,5 millions supportés par la CCI et 500 000 par le conseil général.

Share 0

R.S

Thématiques

Communes : Cannes

Les dernières vidéos



Toutes les vidéos >

Dans la même rubrique

- A Cannes, il fait du yo-yo avec son chiot
- A Mandelieu, il filme sous les jupes d'une femme dans un grand magasin
- IDEF Cannes: le marché du jeu vidéo reprend des couleurs
- Un fonds qatarien achète le Carlton de Cannes
- Lydia, la Super Mamie Alpes-Maritimes en finale nationale dimanche
- Cantine 100% bio: Mouans-Sartoux veut montrer l'exemple

Diaporamas



Alain Bernard apprend à nager aux enfants à La Turbie
vendredi 27 juin 2014

- La falaise de Bon-Voyage à Nice a explosé
jeudi 26 juin 2014
- Les intempéries dans le pays grassois en images
mercredi 25 juin 2014



Entreprise de conseil maritime & portuaire

- Donnez un avantage certain à la réalisation de vos projets -

Domaines d'intervention :

- Occupation ou utilisation du domaine public maritime et portuaire
- Lobbying ou négociation administrations/concurrents
- Conquête de marchés ou de délégations de service public
- Recherche d'informations, enquêtes de concurrence, lutte contre les abus de position dominante
- Conciliation, arbitrage, mise en réseau de spécialistes
- Police portuaire
- Formation

BELDA Consultant
contact@belda-consultant.com
www.belda-consultant.com