**MÉTROPOLE**

**AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

**CONSEIL PORTUAIRE**

**\*\*\***

**PETITS PORTS DE MARSEILLE**

**PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 8 DECEMBRE 2017**

**La séance est ouverte à 10 H 23**

**sous la présidence de Monsieur Claude PICCIRILLO**

**Maire de Saint-Victoret**

**3ème Vice-Président de la Commission Ports, Espace Maritime**

**de la Métropole Aix-Marseille-Provence**

**PRESENTS :**

**L. KERDUEL, PA. D’AMICO, C. CIEUSSA, R. GARNIER, C. MICHEL, P. BATISTONI, Y. RIVA, JM. CRACOLICI, L. SALLES, S. TINARD, A. PINNA**

**EXCUSES OU ABSENTS**

**S. MANCINI, N. CHARDIN, N. BOUMAHAMMED, T. GELLY, L. SPERDUTO, P. ROVERE, D. CASCIO, R. BACCINO, D. REAULT. LA. CARADEC, S. BIAGGI, S. BERNASCONI, Y. MORAINE.**

**La séance est ouverte à 10 H 23**

**sous la présidence de Monsieur Claude PICCIRILLO**

**Maire de Saint-Victoret**

**3ème Vice-Président de la Commission Ports, Espace Maritime**

**de la Métropole Aix-Marseille-Provence**

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Claude Piccirillo va nous rejoindre dans un petit moment. Il m’a demandé de commencer la réunion.

# I – Approbation du compte rendu du 18 septembre 2017

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Nous allons commencer par l’approbation du compte rendu du 18 septembre. Y a-t-il des observations ? *(Non.)*

On vote le compte rendu.

# II – Approbation des redevances d’occupations temporaires pour l’année 2018

**Madame Christine LAVIOLETTE.** Je crois que vous avez reçu les documents.

Pour rappel, cela ne concerne pour le moment des augmentations que sur les postes à flot en régie, parce que les contrats que vous avez jusqu’à présent ont une formule d’indexation d’un euro pour les petits ports saisonniers et sont bloqués à 25 euros sur les ports de Marseille. Les augmentations ne vous concernent pas directement. Ceci étant, pour vous informer, si l’on a dû procéder à une telle augmentation, c’est qu’on considère que les tarifs des ports de la Métropole sont très bas. On a d’ailleurs été retoqué par la Chambre régionale des comptes qui nous a signalé que nous appliquions des tarifs trop bas.

Le deuxième point est l’augmentation substantielle des taxes foncières qui sont passées de 500 000 euros en 2012 à 1,25 million aujourd’hui. Ce n’est peut-être pas fini, parce qu’on s’attend encore à des augmentations. Le travail qui a été fait est d’abord un travail de diminution des dépenses de fonctionnement. Cela ne suffit pas, donc nous avons été obligés d’augmenter les tarifs des postes à flot d’environ 8 euros du mètre carré dans les ports en régie. À la fin des contrats de DSP et d’AOT, je pense qu’il y aura des déblocages des tarifs. C’est 8 euros par mètre carré sur les postes à flot en régie et 4 % d’augmentation sur tous les postes concernant les terre-pleins bâtis, les terre-pleins non bâtis, commerciaux ou associatifs. Toutes les petites redevances relatives au remorquage, les terrasses et les habitations ont subi des augmentations de 4 %.

Avez-vous des observations à faire sur cette proposition de redevance tarifaire ?

**Monsieur CRACOLICI**.- C’est 4 % pour tout le monde, tous les clubs ?

**Madame Christine LAVIOLETTE.** Non. Cela ne bougera pas pour les clubs jusqu’au renouvellement des AOT, sauf les petits ports qui augmentent avec une indexation d’un euro chaque année. Pour les autres grands ports avec des sociétés nautiques, le tarif n’augmente pas. Quand je parle d’augmentation de 4 % c’est sur les habitations, terre-pleins bâtis, non bâtis, commerciaux, non commerciaux, remorquage. Toutes les autres redevances et les terrasses sont augmentées de 4 %.

**Monsieur CRACOLICI**.- Jusqu’en 2019, on est tranquille ?

**Monsieur CIEUSSA**.- Le non bâti, cela fait partie des petits clubs. Ce n’est pas augmenté ?

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Non.

**Madame MAGNIEN**.- Les personnes qui peuvent voter : Loïc Kerduel, Charles Cieussa, Robert Garnier, Claude Michel, Jean-Marc Cracolici, Louis Salles, Sébastien Pinard.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Qui est pour ? Qui s’abstient ? Qui est contre ? Merci.

# III – Présentation du budget prévisionnel 2018

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Vous avez reçu les documents relatifs au budget prévisionnel de 2018. Je vous prie d’excuser Claire Baille, la personne qui s’occupe du budget dans notre direction. Elle est en clôture budgétaire actuellement, donc elle n’a pas pu venir présenter ce budget.

Si on le balaye ensemble, on peut constater que les dépenses de fonctionnement ont été limitées. Nous avons fait des efforts sur les dépenses de fonctionnement en ne remplaçant pas des gens partis à la retraite. Nous avons augmenté nos recettes en essayant de ne plus accorder de gratuités dans l’évènementiel. On avait souvent des événements qui demandaient des gratuités, ce qui faisait un manque à gagner pour notre budget. Un effort certain a été réalisé, de même que sur les demandes de subvention. Pour l’année prochaine, on a presque 500 000 euros de subventions qui vont venir en recette sur notre budget de fonctionnement.

Sur la section investissement, au niveau des dépenses d’équipement, nous avons baissé de 10 %. Il reste des efforts à faire de récupération de recettes qui doivent s’accentuer dans la section de fonctionnement ou d’investissement.

Avez-vous des questions ?

**Monsieur BATISTONI**.- Je regardais les charges à caractère général présentées dans le tableau 11. On voit que l’évolution moyenne annuelle va dans le bon sens. Les chiffres de 2017 pour certains postes sont-ils des chiffres de dépenses réelles de la Direction des Ports ou est-ce une remontée analytique ?

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Le compte administratif est pour 2016. C’est une évaluation 2017. La clôture n’est pas terminée, donc des recettes vont encore certainement rentrer. Des factures arrivent au dernier moment.

**Monsieur BATISTONI**.- Je sais que c’est assez compliqué et que l’on est obligé de remonter certains postes en comptabilité analytique car ils ne sont pas directement liés aux ports. Un ou deux postes m’avaient semblé surprenants. Par exemple, pour la Direction des Ports, lorsqu’on voit 240 000 euros pour le carburant de 2017, c’est une déformation professionnelle du fait de mon métier…

**Madame MAGNIEN**.- On a fait des travaux sur l’aire de carénage de carburant de Carry, donc l’aire de carénage qui était en DSP a été fermée. On a acheté le carburant en régie à Sausset pour compenser, donc beaucoup plus de carburant a été acheté à Sausset l’année dernière.

**Monsieur BATISTONI**.- Vous la revendez ?

**Madame MAGNIEN**.- Oui.

**Monsieur BATISTONI**.- Donc ce n’est pas un poste 606 ? 606, ce sont les dépenses de fonctionnement.

**Madame MAGNIEN**.- La personne qui fait cela doit savoir ce qu’elle impute.

**Madame LAGRENE**.- C’est toujours en fonctionnement.

**Monsieur BATISTONI**.- Si vous le revendez, ce n’est pas du fonctionnement. Ce n’est pas un poste 606, même en comptabilité publique, je peux vous le garantir. C’est équivalent à 2,8 millions de kilomètres parcourus.

**Madame MAGNIEN**.- C’est du carburant qui est revendu.

**Monsieur BATISTONI**.- Si c’est revendu, cela ne doit pas impacter le budget des ports. On ne voit pas les recettes.

**Madame MAGNIEN**.- Si, dans les ventes et marchandises.

**Monsieur BATISTONI**.- Normalement, cela devrait être imputé en compte 607 et pas 606.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- On peut éventuellement envoyer un mail à Claire Baille pour qu’elle nous donne des explications.

**Monsieur BATISTONI**.- Je ne remets pas en question les comptes. C’est un système de compréhension.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- On peut passer au vote du budget.

Qui est pour ? 5. Qui est contre ? Merci.

# IV – Présentation du bilan des travaux 2017

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Vous avez dû recevoir un document qui fait état des travaux en cours, des travaux réalisés et des travaux en programmation. Avez-vous des observations à faire sur ce bilan ?

**Monsieur CRACOLICI**.- Je suis très content, parce qu’il est marqué cette année : remplacement des bornes mixtes. Rénovation de l’aire technique, qu’est-ce que c’est ?

**Monsieur BONNERY**.- C’est la petite visite que nous avons faite ensemble cet été.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Avait-on déjà présenté Vincent la dernière fois ?

**Madame LAGRENE**.- Sûrement, mais il peut se représenter.

**Monsieur BONNERY**.- Je suis chargé d’opérations, je m’occupe des chantiers.

**Monsieur CRACOLICI**.- C’est le petit muret avec la barrière dessus, c’est la continuité ?

**Monsieur BONNERY**.- Non, c’est plutôt au niveau de la grue et de l’aire de carénage, pour mettre une cuve pour le traitement.

**Monsieur CRACOLICI**.- En conformité.

**Monsieur CIEUSSA**.- Si l’on n’a pas la place pour mettre cette cuve ? Le camion ne passe pas.

**Monsieur BONNERY**.- Le camion peut s’arrêter au bout de la rue et pomper.

**Monsieur CRACOLICI**.- Vous allez faire cette cuve de récupération. Qui va payer les contrats pour faire évacuer ?

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Ce sont des obligations que l’on a dans tous les ports, la mise aux normes, donc il va falloir s’y plier. C’est pour cela que Vincent fait des études dans chacun des petits ports qui continuent à faire du carénage et où tous les rejets partent à la mer, pour essayer de pallier ce problème.

**Madame LAGRENE**.- Si l’on ne met pas aux normes tous nos ports et qu’on ne rentre pas dans la certification, on n’aura plus de subventions de l’Agence de l’eau. Cela fait partie des obligations pour continuer à subventionner nos actions.

**Monsieur CIEUSSA**.- Est-ce réalisable dans tous les ports ?

**Madame LAGRENE**.- Chez vous, oui.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Les très petits ports n’ont pas d’aire de carénage, ou seulement une grue pour soulever un bateau.

**Monsieur CRACOLICI**.- Et mon petit muret avec la barrière ? On avait commencé. Je pense que c’est plus important que le bac de rétention.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Le bac est une obligation.

**Monsieur CRACOLICI**.- D’accord, mais bon…

**Monsieur MONSELLO**.- Pour toi, cela a un intérêt parce que tu vas en profiter pour refaire tout le barriérage, la partie clôture, etc. Tous les alentours de ton espace vont en bénéficier.

**Monsieur CIEUSSA**.- Quand allons-nous avoir nos anneaux ? Cela fait 2 ans qu’on les demande.

**Monsieur MONSELLO**.- On les a commandés, on a demandé à nos prestataires de travaux sous-marins.

**Monsieur CIEUSSA**.- Mon bateau personnel s’est détaché quand l’anneau a cassé.

**Monsieur MONSELLO**.- On leur met la pression tous les jours pour qu’ils accélèrent.

**Monsieur CIEUSSA**.- L’année dernière, en réunion, j’avais demandé un petit grillage de sécurité pour que les enfants n’aillent pas sur le glacis. Est-ce possible avant le début de l’été ? Les treuils électriques sont dangereux ; un enfant peut s’écraser la main.

Si vous ne pouvez pas le faire, nous le ferons. On ne peut pas laisser ainsi, parce que cela devient dangereux.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- D’autres questions sur les travaux ?

**Monsieur BATISTONI**.- Je voulais remercier la Direction des Ports d’avoir pris en compte le renforcement du quai sur lequel le renfort existant était tombé. Normalement, c’est prévu pour 2018.

**Monsieur RIVA**.- J’ai été étonné quand j’ai vu la programmation des travaux pour 2018, parce que j’ai fait un courrier le 3 mars 2017 à Mme Lagrène lui demandant de contrôler les chaînes de cales longues qui sont en très mauvais état. Réponse rapide, puisque le 7 mars, M. Monsello et Mme C. Roux sont venus. En juin, M. d’Amico a demandé la nature des travaux demandés à tous les ports pour 2018. J’ai réitéré ces chaînes, parce que deux sociétaires ont mis des chaînes personnelles pour doubler la chaîne-mère. On arrive en hiver, puis on va arriver à l’été, les bateaux vont se remettre à Callelongue, puisque c’est un port saisonnier. Qui dit port saisonnier dit aucun abri selon la mer. On a des chaînes qui sont très fragilisées. Je suis inquiet. Que faut-il que je fasse, parce que j’ai vu que pour 2018, ce n’est pas programmé ? Pourtant, j’ai fait la demande en mars 2017.

**Madame LAGRENE**.- Les chaînes, c’est du fonctionnement. Les travaux de fonctionnement n’apparaissent pas sur la programmation. C’est la programmation d’investissement uniquement.

**Monsieur RIVA**.- Je n’ai quand même pas de réponse.

**Madame LAGRENE**.- La société de travaux maritimes, en ce moment, est surchargée.

**Monsieur RIVA**.- Ce qui m’inquiète, c’est que si un bateau lâche l’amarre arrière et va frapper les autres, qui va être responsable ? À Callelongue, quand cela rentre, cela rentre. On ne vous demande rien. On n’a ni eau, ni électricité, ni grue, mais on a les chaînes. Quand il y a un petit trou sur le quai, on fait une gâche et on le bouche. Quand il y a une barrière à repeindre, on achète un pot de peinture et on le fait.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- C’est noté et ce sera programmé.

**Monsieur SALLES**.- Je vous remercie d’avoir mis en sécurité la Fausse Monnaie, puisque c’est notre gros problème toute l’année, surtout en période estivale, en termes d’envahissement. On sert de restaurant, de lieu de récréation. Des personnes faisaient du skateboard sur le dessus de nos caissons. Grâce aux travaux que vous avez pu faire, on sera tranquille à ce sujet. Merci de nous avoir aidés dans ce moment difficile à passer pour nous.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Merci au service Équipements.

**Monsieur MICHEL**.- J’avais demandé la finalité des travaux qui avaient été commencés sur les glacis. Je pense que c’est en cours de réalisation.

**Monsieur MOSELLO**.- Notre prestataire de travaux sous-marins a pris du retard et nous sommes en train d’essayer de rattraper cela.

**Monsieur MICHEL**.- On a des panneaux sur lesquels il est marqué « attention de ne pas », mais il y a toujours quelqu’un qui… C’est comme quand on dit attention à la peinture.

**Monsieur MONSELLO**.- Ce sera vraisemblablement fait en début d’année prochaine, mais pas avant Noël en tout cas.

**Monsieur CIEUSSA**.- On a aussi les bornes électriques qui sont très abîmées, parce que les jeunes rentrent et donnent des coups de pied. On n’ose pas démonter les bornes d’eau.

On a un petit glacis indépendant de chez nous. Il y a 6 bateaux. Il voudrait intégrer notre amicale. On pourrait le prendre avec nous ?

**Monsieur KERDUEL**.- Il s’agit de l’association Les Amis du glacis, une association différente de l’APPVA. Ce serait bien d’envisager de fusionner les deux.

**Madame ROUX**.- Vous allez changer vos statuts.

**Monsieur CIEUSSA**.- Oui.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Faites quelque chose de commun aux deux, puis nous ferons un contrat.

**Madame MAGNIEN**.- L’association Les Amis du glacis va disparaître ?

**Monsieur CIEUSSA**.- Oui. Ce serait bien qu’au mois de janvier on puisse arriver à…

**Madame MAGNIEN**.- Il faut nous adresser des courriers conjoints de la part des deux associations pour pouvoir résilier le contrat consenti à l’association Les Amis du glacis. Il faut qu’ils nous fassent une demande de résiliation et d’intégration de votre périmètre. Nous pourrons faire un avenant. L’avenant ne pourra pas prendre effet au 1er janvier 2018, mais nous ferons un avenant rétroactif. Ce n’est pas un problème.

**Monsieur CIEUSSA**.- Merci.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Stéphane, je voudrais que tu te présentes.

**Monsieur MARCIE**.- Je suis venu aujourd’hui pour donner quelques informations sur l’organisation métropolitaine qui concerne les ports de plaisance et le littoral. Il n’y a pas de grands changements pour le Territoire de Marseille ex-MPM, puisque c’était déjà la Communauté urbaine qui gérait les ports de plaisance sur votre Territoire. En revanche, la Métropole récupère des ports de plaisance d’autres communes qui étaient gérés en direct par les communes, pas par leur Territoire, principalement autour de l’étang de Berre. On récupère le port de Port-Saint-Louis-du-Rhône, de Berre, 2 ports à Saint-Chamas et le port d’Istres. On va passer à 29 ports. D’autres sont des ports communaux que l’on aurait pu récupérer sur le domaine public du GPMM, mais comme il est sur le domaine public du Grand Port, il n’est pas transféré automatiquement. Certaines communes souhaiteraient que nous gérions les ports. Nous le ferons peut-être dans un second temps. Le GPMM n’est pas opposé à ce qu’il y ait une unité de gestionnaires sur l’ensemble du périmètre. Nous avons cru comprendre entre techniciens qu’ils aimeraient bien pouvoir passer à autre chose qu’à la gestion portuaire sur leurs propres espaces.

La Métropole a la compétence Ports qui s’installe au niveau métropolitain, mais la Métropole n’a pas supprimé les territoires, donc vous avez aujourd’hui deux hiérarchies métropolitaines : une hiérarchie au niveau de la Métropole, et on m’a confié la Mer, le Littoral, les Ports et l’Energie au niveau de la Métropole, et une hiérarchie – c’est Christine Laviolette qui a cette fonction, et rien n’est remis en cause – qui gère le Territoire du CT1. Nous travaillons tous les deux en lien direct. Si je suis là aujourd’hui, c’est pour expliquer cette complexité, parce que c’est compliqué de comprendre. C’est l’architecture technique.

Il y a la même architecture au niveau politique. Patrick Boré, Maire de La Ciotat et Vice-président à la Mer, au Littoral et aux Ports, chapeaute la partie métropolitaine, et Claude Piccirillo assure ses mêmes missions. Eux-mêmes travaillent ensemble, avec une répartition des rôles.

Ce qui n’est pas délégable au Territoire et que j’assure en direct avec l’équipe que je vais vous présenter, ce sont les contrats, les AOT, les délégations de service public et la décision de tarification, décision prise par la Métropole, même si l’on demande l’avis et que l’on construit les choses avec les territoires. La police du maire reste au niveau des ports et même au niveau des communes. Cela ne changera rien pour vous. Ce discours est plus intéressant pour les petits ports de Berre et de Saint-Chamas que pour vous.

Aujourd’hui, on est dans une phase de construction politique du mandat qui est en train de s’ouvrir. Un livre bleu, qui est un recueil des projets politiques de la Métropole, est porté par Patrick Boré qui a rencontré tous les maires du littoral, tous les élus, la Région, le Département, et qui constitue le projet du mandat. Sans rentrer dans le détail – c’est lui qui va l’annoncer probablement au Salon nautique de La Ciotat en mars – il souhaite que nous améliorions la qualité des services dans les ports, que nous faisions des économies là où l’on peut en faire et que nous arrêtions de faire moins bien ce que les autres font mieux que nous, que les filières des professionnels du nautisme soient dynamisées, parce que ce sont des secteurs sur lesquels il n’y a pas assez de recettes ni de dynamisme. Les métiers de la mer sont peu valorisés sur notre Territoire alors que nous sommes le premier pôle de plaisance d’Europe, et de très loin. Il travaille avec la Région pour dynamiser les filières professionnelles. Il s’agit de travailler sur les polices des ports pour les harmoniser et avoir une harmonisation de la structure tarifaire pour que les choses se mettent en place.

Il est dans une dynamique très économique, il a une vision économique, il l’a montré sur La Ciotat avec la rénovation de son chantier naval. Il souhaite aussi que l’on puisse trouver à droite et à gauche des emplacements pour la grande plaisance, non pas à la place de la petite, mais pour faire rentrer les recettes. Par exemple, le dossier du Frioul qui est toujours à moitié vide, on se dit que ce serait bien de récupérer ces espaces pour mettre des gros bateaux. Il voudrait récupérer les consignes sanitaires encore occupées par des bateaux gris. Il reprend quelques dossiers que nous avions eus sur nos tables respectives pour récupérer de la recette.

Un énorme travail a été réalisé par la Direction des Ports pour réduire les coûts de fonctionnement – une économie d’un million d’euros sur 10 millions, c’est une très grosse économie – et éviter l’explosion des tarifs qui sont jugés par la Cour des comptes toujours trop bas. C’est constant, c’est le cinquième rapport qui nous dit la même chose. Les prix augmentent, mais on n’est pas loin de l’équilibre. On n’est pas encore dans de l’autofinancement, mais l’effort est important. Patrick Boré commencera par son port. C’est un maire titulaire d’un port de plaisance, donc ce qu’il dit pour l’ensemble des ports, il le dit pour son port en premier.

J’ai à ma gauche Jennifer Michelangeli qui, dans la Direction de la Mer et du Littoral, s’occupait de la mer et du littoral. C’est elle qui porte principalement le livre bleu pour le compte de Patrick Boré. À ma droite, Laurence Magnien, au niveau métropolitain, va s’occuper de l’exploitation des ports de plaisance pour l’ensemble de la Métropole. Ce sont mes bras droits et gauches au niveau métropolitain. Laurence a une double casquette, elle est toujours dans l’équipe de Christine. Elle a plus de travail, mais le même salaire, cela ne change rien. Sur la partie Mer et Littoral, Jennifer s’occupait du contrat de baie, le gros dossier que l’on avait lancé sur Marseille et qu’elle a réussi à étendre jusqu’au golfe de Fos.

**Madame MICHELANGELI**.- Je gère le contrat de baie qui va s’étendre jusqu’au golfe de Fos. C’est la partie qualitative pour améliorer la qualité des eaux de baignade et des usages, et gérer les problématiques qui peuvent se poser sur les plans d’eau. On a de gros financements de l’Agence de l’eau, de l’ensemble des partenaires. Ce contrat de baie va s’imbriquer dans un dispositif livre bleu qui sera plus large et qui traitera aussi de l’accessibilité au littoral, des parkings, des plans d’eau, et de façon plus large des JO.

Voilà ce dispositif qu’on essaye de monter avec les professionnels et les plaisanciers au travers des fédérations qui sont parties prenantes à l’élaboration du livre bleu. Si vous souhaitez participer, n’hésitez pas à nous contacter, à nous faire remonter des propositions et des visions de ce que pourraient être le littoral et la mer d’une métropole en construction qui va jusqu’à Port-Saint-Louis. Il ne faut pas l’oublier, parce que nous avons identifié une espèce de condensation très forte des pratiques, de surfréquentation sur les petits ports, Marseille et les calanques, la Côte Bleue aussi. Quand on va jusqu’à Port-Saint-Louis-du-Rhône, on a d’autres espaces, l’étang de Berre qui est la plus grande étendue d’eau salée d’Europe, qui équivaut à 22 000 terrains de foot. Il faut réfléchir en dézoomant un peu pour accompagner le développement de Port-Saint-Louis et de Fos afin de décondenser ce que vous pouvez connaître en termes de surfréquentation saisonnière.

**Monsieur MICHEL**.- Ce sont des endroits difficiles à naviguer. Il y a des bancs de sable partout et ils créent beaucoup de soucis, car lorsque la mer est un peu agitée, on ne voit pas la profondeur. Sur Les Goudes, même quand c’est trouble, on voit le fond. Là-bas, on ne le sait pas. C’est une région où…

**Madame MICHELANGELI**.- La Camargue.

**Monsieur MICHEL**.- Les portes de la Camargue. Je le sais par expérience, je me suis ensablé plusieurs fois.

**Monsieur CRACOLICI**.- Les ports de l’Estaque, c’est toujours autonome ? La Métropole ne les prendra jamais ?

**Monsieur MARCIE**.- La Métropole n’a pas d’opposition officielle par rapport aux ports de l’État. On a cru comprendre des services de l’État, donc des techniciens, que c’est lourd pour eux de gérer cela. Ce n’est pas leur métier, cela prend trop de place dans leur quotidien. Ils nous disent : « si vous structurez quelque chose au niveau de la Métropole, si vous harmonisez la police des ports, les politiques tarifaires, les politiques avec les clubs nautiques, ce qui a déjà été fait en grande partie, on rentrera dans votre costume, voire on vous donnera peut-être à gérer le bébé un jour ». Ce n’est pas une volonté politique d’aller chercher ces ports, on en a suffisamment pour l’instant. La Métropole se met en place déjà avec beaucoup de difficultés, donc on veut éviter de se rajouter du travail. C’est dans la ligne de mire parce que ce n’est pas le métier de l’État de gérer de la plaisance.

**Monsieur CRACOLICI**.- Les 4 ou 5 ports que vous avez pris, ce n’est pas cela qui va faire augmenter les prix des petits ports ?

**Monsieur MARCIE**.- Au contraire, parce qu’ils sont bénéficiaires, alors que nous sommes déficitaires. Pour l’instant, ils ne se sont pas rendu compte qu’on a dû prendre de l’argent parce que le budget annexe est global, mais on récupère une quinzaine de personnes – il y a 3 capitaineries –, notamment des plongeurs. À Istres, ils ont une équipe de plongeurs professionnels qui est bien constituée. On se dit que ce serait bien de les faire travailler sur d’autres ports, parce qu’on en avait à une époque et on n’en a plus. On est dans le partage d’informations pour l’instant. La décision de l’intégration est très récente, donc on est au début de la collaboration. D’ailleurs, Laurence met en place avec ses équipes des groupes de travail.

**Madame MAGNIEN**.- Au niveau métropolitain, en ce moment, ma mission essentielle est de m’occuper du transfert de ces 5 ports. Heureusement, je peux compter sur la volonté du Territoire Marseille-Provence, Christine nous permet de solliciter les équipes, donc le travail supplémentaire pèse sur toute la Direction des Ports. Si certains travaillent plus pour les 5 ports, les autres travaillent plus sur les ports que l’on avait déjà.

Aujourd’hui, il y a un budget annexe spécifique à ces nouveaux ports, donc ils ne vont pas être connectés pour l’instant, au niveau financier, au budget existant. Il y aura un an pour être au clair sur les finances de ces ports et pour savoir comment ils fonctionnent. Nous avons déjà pris des contacts avec les équipes. Ce sont des agents de bonne volonté qui, nous pensons, pourront nous apporter beaucoup. Cela se fait très rapidement, puisque le transfert pour le port d’Istres va être effectif au 1er janvier. Nous allons intégrer une dizaine d’agents, dont l’équipe de plongeurs. Nous espérons beaucoup de cette collaboration.

L’autre grand pan au niveau métropolitain, à part ces 5 ports qui, par la suite, vont rentrer dans une gestion quotidienne comme les autres ports, est de profiter de l’élan de la création de la Métropole pour continuer ce qu’on essaie de faire depuis de longues années au sein de la Direction des Ports, avec toutes les difficultés rencontrées, à savoir faire évoluer nos ports, améliorer la qualité du service, faire évoluer notre règlement de police et de l’étendre aux autres ports, parce qu’il a été créé en 2014, mais on sait qu’il doit évoluer en fonction des nouveaux usages et de la nouvelle réglementation. Il y a tout un travail de coordination que l’on va mener pour aller dans le bon sens.

Pour cela, des groupes de travail ont déjà été créés, mais pas encore mis en place, parce que la création de la Métropole est assez lourde. On vous demande souvent d’être indulgents à notre égard, mais en ce moment encore plus. Tout le monde est sollicité, en particulier L. Kerduel qui travaille sur les capitaineries, notamment l’amélioration directe du service pour la qualité de l’accueil et de la gestion des plans d’eau. Il y a aussi un grand dossier RH sur la reconnaissance des agents portuaires qui, dans la Fonction publique, n’est vraiment pas à la hauteur. Le service technique va travailler sur tous les travaux, parce que sur ces ports que l’on intègre, il y a des projets dont il faut que l’on prenne connaissance. Concernant la gestion, il y a de grands chantiers que nous a apporté la loi : les chantiers d’évolution parce qu’on a envie de rentrer dans la modernité, pour améliorer les attributions, et un grand chantier de mise en concurrence que nous a imposé la loi. Il va falloir s’y atteler. L. Roux va être bien concernée par le sujet. Un autre groupe de travail est porté par Thomas Bonne sur l’événementiel, puisque la Métropole est aussi l’occasion d’étendre son rayonnement.

**Monsieur CIEUSSA**.- Est-il prévu quelque chose pour les bateaux-ventouses ?

**Madame MAGNIEN**.- Nous avons beaucoup d’idées, mais il faut des moyens. On veut une plaisance active. Assez récemment, la loi nous a apporté un outil extraordinaire qui est la procédure d’abandon et de déchéance de propriété. On a entamé de nombreuses procédures d’abandon, on est arrivé à terme et il faut qu’on enclenche la phase de déchéance de propriété qui nous permettrait de devenir propriétaire du bateau et de pouvoir, soit le vendre, ce qui est très compliqué, soit le détruire. Le problème est que les procédures sont très lourdes. Notre marché d’enlèvement de bateaux et de destruction était défaillant par la mort du titulaire du marché, et le temps qu’on repasse un marché…

**Monsieur CIEUSSA**.- C’est une bonne excuse, mais le problème est qu’il y a des gens qui payent.

**Madame MAGNIEN**.- Ce n’est pas grave. La procédure d’abandon est assez extraordinaire, parce que le paiement n’est pas une preuve que l’on s’occupe de son bateau. On a quand même vu beaucoup de progrès dans certains ports, une gestion très active sur l’état des bateaux. On n’a pas beaucoup de courriers quand des bateaux sont en mauvais état. En général, les personnes se prennent en charge, ou les bateaux sont un peu remisés dans un coin du port en attendant de pouvoir réactiver ce marché.

**Monsieur CIEUSSA**.- Nous n’avons pas de quoi le faire.

**Madame MAGNIEN**.- Les sociétés nautiques, vous nous sollicitez de temps en temps parce qu’on vous accompagne cette procédure.

**Monsieur CIEUSSA**.- On a entamé une action avec Loïc.

**Madame MAGNIEN**.- Dans le Vieux Port, cela a généré beaucoup de réparations de bateau et peu de départs. Il y a un projet de création d’une fourrière à bateaux.

**Monsieur MARCIE**.- Le principe de fourrière va bien au-delà. C’est du personnel assermenté, c’est compliqué. La DTTM est très intéressée par cette démarche et veut nous aider. On va faire un groupe de travail spécifique « fourrière à bateaux » pour que, sur tout le territoire, on puisse très vite enlever les bateaux. Concernant les bateaux-ventouses, je pense que si l’on durcit les choses dans les règlements de police et qu’on enlève les bateaux – ce ne sera pas forcément notre propriété, mais si on considère qu’ils menacent la sécurité, on peut les enlever –, on va voir disparaître les bateaux-ventouses assez rapidement. Il faut durcir le texte et avoir la possibilité d’aller prendre un bateau dans un port.

**Monsieur CRACOLICI**.- On ne doute pas du travail que vous avez à faire, mais on a aussi beaucoup de travail dans nos ports. Je pense que tous les présidents les tiennent bien. C’est beaucoup de travail. Depuis quelque temps, on entend parler, au niveau contrat, des augmentations. Si les augmentations sont minimes, cela peut encore aller, mais si ce sont de grosses augmentations, on ne sait pas comment on fera. Je sais que j’ai beaucoup de retraités, d’ouvriers, nous ne sommes pas des ports riches.

**Monsieur MARCIE**.- Je peux te donner des éléments.

D’abord, Patrick Boré a parfaitement compris qu’il fallait arrêter de faire un lien systématique entre le prix des autres ports à l’extérieur de chez nous et nous. On a des prix bas parce qu’on s’appuie sur le bénévolat des clubs. Ce bénévolat fait que cela ne coûte pas d’argent, parce que vous assurez des missions de service public de surveillance, de proximité, etc. On sait que les prix sont bas pour ces raisons. En revanche, ils sont trop bas. Il faut quand même que l’on fasse l’augmentation suffisante pour se mettre à niveau. Nous sommes encore déficitaires.

La mise à niveau est principalement due à la taxe foncière qui est passée de 500 000 euros à 1,25 million en quelques années. Tous les efforts que l’on a faits pour mieux gérer, pour réduire, ou les efforts que vous avez faits avec les augmentations tarifaires, ont été mangés par la taxe foncière. Ce n’est pas fini, la taxe foncière continue d’augmenter parce que chaque chose que l’on n’a pas déclaré, l’État nous demande de la taxer. On va être obligé, avec les petits clubs, de mettre les 8 euros qui sont aujourd’hui sur les contrats individuels. À la fin du contrat, on va être obligé de l’intégrer d’une manière ou d’une autre dans le nouveau contrat. On est plus proche de l’arrivée que du départ. Patrick Boré a conscience de cela, il n’est pas dans une dynamique de dire que ce n’est pas assez cher et qu’il faut augmenter. Vous aurez encore un effort à faire, mais on est dans ces proportions.

Il veut aussi faire rentrer de la recette. Les efforts ont été faits avec les petits clubs et les tarifs, mais il y a un effort que vous ne mesurez pas forcément qui est celui de récupérer des recettes, qui étaient avant des gratuités. Christine Laviolette récupère en permanence des gratuités des communes. Par exemple, la grande roue sur le port de Marseille allait dans les poches de la Ville de Marseille, alors que c’est le domaine public maritime. Le Belem et l’Hermione, quand ils venaient dans notre port, nous demandaient de faire gratuit. Non, on fait payer, parce que c’est l’argent des plaisanciers. Ce travail est fait par les services des ports, par nous aussi au niveau métropolitain, et soutenu par Patrick Boré. Ce sont des recettes importantes qui vont rentrer.

Les habitations du Vallon des Auffes vont augmenter aussi, parce qu’on ne peut pas continuer à avoir des tarifs aussi bas. Si l’on continue, c’est vous qui allez payer pour les autres. Ce sont ceux qui ont des bateaux qui vont payer pour les restaurants et les habitations. Il faut qu’on arrive à augmenter les tarifs où c’est nécessaire. La Chambre régionale des comptes, non seulement nous invite à le faire, mais l’exige. Sur les petits clubs, il y aura des augmentations d’ajustement, mais on va travailler sur toutes les autres pistes, de même que la grande plaisance. Patrick Boré a des chantiers navals à La Ciotat, il veut exploiter les espaces non utilisés du Frioul, des consignes sanitaires, etc. Quand l’argent rentre du côté des passagers ou de la grande plaisance, c’est de l’argent en moins qu’on vous demande, parce que quand le budget annexe des ports est à l’équilibre, on est tranquille. Il faut arriver à cet équilibre.

**Madame Christine LAVIOLETTE**.- Merci beaucoup. Bonnes fêtes de fin d’année.

La séance est levée à 11 heures 10.

**Le 3ème Vice-Président délégué de la Commission Ports, Espace Maritime**

**M. Claude PICCIRILLO**