DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

DIRECTION DES ROUTES ET DES PORTS
SERVICE MAITRISE D'OUVRAGE
AFFAIRE SUIVIE PAR : MARTIAL PACINI

RELEVE DE DECISIONS DE LA REUNION DU CONSEIL PORTUAIRE DE LA CIOTAT DU 28 NOVEMBRE 2024

Membres du Conseil Portuaire présents :

M. Richard MOLINES	Adjoint au Maire de La Ciotat
M. Frédéric CAUVIN	CD13, Directeur des Routes et des Ports (représentant M. le Délégué aux Ports)
M. Jerôme FONTAINE	CD13, Directeur Adjoint des Routes et des Ports
M. Julien BELDA	La Ciotat Shipyards , Juriste
M. Damien BLANC	La Ciotat Shipyards, Délégué du Personnel
M . Gérard CARRODANO	Premier Prud'homme de Pêche
M. David CARRODANO	Pêcheur professionnel
M. Bruno RICARD	MB 92
M. Nicolas GENELOT	MONACO MARINE (suppléant)
M. Nicolas BRUNI	NAUTECH
Mme Mylene RIGAUD	MATHEZ (suppléant)
M. Pierre DU CHAFFAUT	Plaisancier
M. Jean-Luc LEDYS	Plaisancier

Services du Conseil Départemental des Bouches du Rhône

M. Arnaud HUS	Chef du Service Maîtrise d'Ouvrage
Mme Nathalie GOISLARD DE MONSABERT	Chargée de mission. Service Développement des Grands Projets
M. Guillaume LOPEZ	Responsable Sûreté
M. Philippe PALMARINI	Surveillant de port
M. Martial PACINI	Chargé de mission portuaire
M. Grégory MASSONI	Technicien travaux portuaires

La Ciotat Shipyards

Mme Valérie SATH	Capitainerie
M. Léo LACARRIERE	Responsable Capitainerie
M. Rubin MUKAM	Responsables d'opérations

Invités	
Henri MAZE	Plaisancier (suppléant)

Le quorum étant atteint, Monsieur le Directeur des Routes et des Ports ouvre la séance en priant l'assemblée de bien vouloir excuser l'absence de M. Frédéric COLLART, Délégué aux Ports,

empêché. Il rappelle un point de règlement au sujet de la représentation des membres ; lorsque le suppléant du membre titulaire est également empêché, il appartient à ce dernier de désigner un membre du conseil portuaire de son choix pour le représenter. Ainsi, M. MAZE n'ayant pas été désigné par Mme ZAVARIZE, il assiste aux travaux du conseil portuaire en qualité d'auditeur libre sans droit de participation aux débats. M. le Directeur des Routes présente ensuite les points de l'ordre du jour qui seront successivement examinés au cours de la réunion.

OBSERVATIONS SUR LE RELEVE DE CONCLUSIONS DE LA REUNION DU CONSEIL PORTUAIRE DU 22 NOVEMBRE 2023

M. HUS précise que le Département a modifié les modalités de transmission des documents afin de limiter la production de papier. Désormais, ceux-ci sont adressés aux membres du conseil portuaire par courrier électronique et sont projetés sur écran en séance.
Le compte rendu ne fait pas l'objet d'observations particulières ; il est adopté par l'instance portuaire.

PROGRAMMES DE TRAVAUX 2024 et 2025

M. MUKAN commente le compte rendu d'exécution du programme de travaux 2024 et la programmation 2025 qui ont été transmis aux conseillers portuaires.
Au plan général, il précise que seules des petites opérations d'entretien et de maintenance ont été réalisées en 2024. L'année 2025 sera consacrée prioritairement à la maintenance des pannes du port et à l'augmentation de la puissance électrique des bornes en priorité sur les pannes 600 et 700.
M. CARRODANO fait part de son inquiétude à propos de la vétusté de la station d'avitaillement qui ne répond plus aux normes de sécurité. Celle-ci pourrait faire l'objet d'une interdiction d'utilisation par les services de l'Etat, ce qui poserait problème aux professionnels de la pêche mais également aux autres utilisateurs (SNSM, police etc). Il réitère la volonté de la Prudhomie de Pêche de conserver la gestion de cet équipement qui génère des recettes utiles à son fonctionnement. M. CAUVIN confirme sur ce point qu'un accord avait été trouvé avec LCS pour que celle-ci assure le portage du projet (évalué à 0,2 M€ HT). Ce projet devrait être relancé avec l'arrivée du nouveau Directeur Général de LCS. M. BELDA précise cependant qu'il reste encore des points techniques (dépollution, caractéristiques techniques), administratifs (mode de dévolution de sa gestion) et financier à préciser avec la Prudhomie. M. MOLINES estime que ce projet devra être engagé en compatibilité avec celui mené par la Métropole AMP sur le nouveau port afin de ne pas créer de concurrence entre les deux stations d'avitaillement. Il préconise sur ce point l'installation de cuve de bio carburant, ce type de carburant étant utilisé par la nouvelle unité de la Police Municipale en cours d'acquisition. Au terme de la discussion, il est convenu que le Département et LCS rencontrent les services de la Métropole pour étudier la nécessaire complémentarité entre les deux stations.

M. DU CHAFFAUT, s'il se réjouit des investissements importants consacrés par LCS au développement du site industriel, déplore cependant l'insuffisance de ces efforts en direction des activités de plaisance. Il illustre son propos en relevant l'absence d'échelles sur les quais et pannes alors qu'une chute s'est encore récemment produite sur le plan d'eau. Il lui est indiqué sur ce point par M. HUS et M. LACARRIERE que les échelles ont été commandées et positionnées selon les recommandations établies par les pompiers. Au reste, il n'existe aucune règlementation spécifique sur l'équipement obligatoire des quais et des appontements. M. LEDYS aurait souhaité sur ce point que les représentants des plaisanciers puissent être consultés.

M. DU CHAFFAUT considère également que la fermeture programmée des pannes serait inopérante pour empêcher l'accès à des personnes extérieures. Il lui est indiqué en réponse qu'un dispositif a été étudié avec l'ABF pour empêcher l'accès latéral des passerelles. LCS pourrait selon M. MOLINES s'inspirer des équipements de fermeture mis en place par la Métropole au nouveau port, la vidéoprotection installée sur le port, lui paraissant le meilleur moyen pour dissuader l'accès par des personnes indésirables.
S'agissant du contrôle des marchandises soulevé par Mme RIGAUD, M. BELDA précise que LCS ne dispose pas en la matière de pouvoir de police, seules les autorités des douanes ou de la police aux frontières sont compétentes pour assurer ces contrôles. Il invite les entreprises du site, en cas d'interrogations sur l'origine des marchandises, à les contacter directement.

M. DUCHAFFAUT soulève le problème de l'insuffisance des équipements de collecte des déchets sur le port qui finissent par être immergés dans le plan d'eau. Il demande que des opérations citoyennes et collectives soient organisées régulièrement auxquelles les associations de plaisanciers prêteront leur concours. M. BELDA fait toutefois remarquer que ces déchets sont principalement issus de l'activité citadine. Il n'appartient pas selon lui à LCS d'assurer à elle seule cette compétence de nettoyage du port et préconise que cette problématique soit abordée de façon collective par l'ensemble des autres entités (Ville, Métropole, Département, commerces). M. MOLINES rappelle que si celle-ci relève de la compétence de la Métropole, la Ville a recruté des agents chargés spécifiquement du nettoyage et a mis en place une charte d'engagement avec les forains pour la collecte des déchets après le marché du dimanche matin.
M. CARRODANO met en évidence les limites de ces actions de sensibilisation et préconise de s'inspirer des actions efficaces mises en œuvre par d'autres collectivités (ex : Saint-Raphaël)
Il considère que ce problème récurrent, qu'il a évoqué de nombreuses fois en conseil portuaire, pourrait être rapidement réglé avec la mise à disposition d'un agent dédié au ramassage des déchets sur le plan d'eau après le marché.
En conclusion, M. MOLINES indique que la Ville sollicitera la Métropole pour lui demander d'affecter de façon permanente des agents métropolitains au ramassage des déchets lors du marché du dimanche matin.

M. DUCHAFFAUT indique également que la capacité limitée de levage du chariot élévateur ne permet pas le levage d'une partie importante du parc des bateaux ; il demande ainsi à LCS d'étudier la possibilité de le remplacer par un autre matériel de plus grande capacité d'autant plus que le bénéfice annoncé dans les documents budgétaires de LCS pourrait permettre cette acquisition. M. BELDA considère que cet investissement serait trop dispendieux au regard des besoins exprimés et rappelle que les missions de LCS sont priorisées vers le développement du site industriel, l'activité de mise à terre des bateaux de plaisance ne relevant pas d'un service public obligatoire. M. LEDYS estime pour sa part que le chariot de levage pourrait être amélioré à moindre coût et propose que l'association des plaisanciers établisse un chiffrage de ce projet.
Sur l'avenir du port à sec, M. BELDA rappelle que celui-ci est tributaire du développement du site industriel, moteur prioritaire de la création d'emplois, LCS ayant la volonté à ce stade de le maintenir en l'état. Il confirme par ailleurs les termes de la circulaire adressée aux plaisanciers notifiant sa fermeture le week-end, le coût du service étant trop important par rapport au nombre restreint de sortie à cette période. Les plaisanciers peuvent, en anticipant leur demande, solliciter une mise à l'eau le vendredi et une sortie le lundi, ce qui leur permet de les utiliser le week-end.

PROJET DE TARIFICATION 2025

M. BELDA commente le projet de tarification 2025, telle que précisé dans le document qui a été transmis au conseil portuaire.

Il précise qu'il n'est plus fait mention des clauses d'indexations car ces tarifs sont délibérés annuellement par le Département.
Il relève également la facturation des éditions des badges d'accès aux entreprises extérieures dans la mesure où ces dernières bénéficient des aménagements d'accès et de contrôle mis en place par LCS. Sur ce point, M. GENELOT, sans contester le bien- fondé de cette mesure, met en évidence l'augmentation substantielle (multipliée par 4) de ce coût qui est pris en charge par les entreprises du site. A titre d'exemple, le coût actuel à la charge de MONACO MARINE est de 100 K€ et passerait de la sorte à 400 K€ sans compter le coût de la dévolution à temps plein d'un salarié pour le suivi de ces badges.
Il demande en conséquence que LCS assure la facturation directe de ces éditions de badges auprès des entreprises extérieures, celle-ci devant être différenciée selon la durée et le type de leurs prestations. M. CAUVIN juge légitime cette prétention et demande à LCS d'organiser cette facturation directe et de définir les critères différenciés des tarifs.
Il fait également droit à la remarque de M. GENELOT de comparer avec les autres chantiers navals concurrents le prix de cette prestation. Ce dernier insiste sur le fait que les conditions d'accès sont des éléments forts d'attractivité du site portuaire. Pour cela, elles doivent être simples, efficaces et efficientes pour les entreprises.

Par suite, la tarification 2025 est approuvée par l'instance portuaire

ACTIVITES ET VIE DU PORT : BILAN 2024 ET PERSPECTIVES 2025

M. LACARRIERE commente le bilan d'activités 2024 du port dont la synthèse a été transmise aux conseillers portuaires. Il fait observer notamment les points suivants :

- L'augmentation du nombre de manifestations par rapport à 2023,
- L'affectation de 36 nouvelles places fin 2023,
- La situation des postes à flot : 428 plaisanciers, 190 au port à sec, 5 places de commerce, 7 places dédiées aux associations, 12 professionnels de la pêche, 40 exploitants de terrasses,
- La baisse de la fréquentation de passage liée aux mauvaises conditions climatiques de la saison,
- La normalisation de la situation des remboursements de la tarification des 200 euros : la majeure partie des plaisanciers s'est acquittée de cette somme, les 5 plaisanciers n'ayant pas remboursé n'obtiendront pas la reconduction de leur AOT.

Ce bilan d'activités ne fait pas l'objet d'observations particulières du conseil portuaire.

BUDGETS 2024 ET 2025 (activités de plaisance du port-vieux)

Exercice 2024 : Le résultat probable d'exploitation est estimé à 208 K€. Il est constaté une augmentation de charges de personnel (du fait du renforcement des effectifs de la capitainerie) ainsi que de la dotation aux amortissements consécutivement à l'achèvement de la dernière partie des travaux de confortement des quais du port-vieux.
Exercice 2025 : Il est envisagé un résultat prévisionnel de + 125 K€. Les charges devraient augmenter de + 66 K€ du fait de l'augmentation des dépenses d'entretien et de maintenance prévues en 2025.

Ce bilan financier et les perspectives ne font pas l'objet d'observations particulières du conseil portuaire.

PROJET DE REVISION DU REGLEMENT D'EXPLOITATION

Présenté par M. BELDA, ce document (joint au dossier transmis aux membres du conseil portuaire) constitue un toilettage et une nouvelle réorganisation des dispositions du règlement précédent pour intégrer et accompagner l'évolution du site industriel : mise en place de la norme de sûreté ISPS, de la vidéoprotection, des nouvelles conditions d'accès et de circulation etc...

Il fait observer le renforcement des mesures concernant la circulation des navires, l'étiquetage des conteneurs, l'utilisation des drones.

Entendu cet exposé, le conseil portuaire approuve ce projet de révision du règlement d'exploitation.

L'ordre du jour étant épuisé, M. CAUVIN clôt la séance et remercie les participants.

Le Délégué aux Ports

Frédéric COLLART

2 6 MARS 2025