



Réunion des Usagers du port de Marennes, organisée par l'APPM en présence du SYNDICAT MIXTE DES PORTS DE L'ESTUAIRE DE LA SEUDRE (SMPES), invité.

Maison des Associations de Marennes – Samedi 18 Janvier 2020 à 10h30

Etaient présents :

Mr. Pierre-Yves Chevalier, Directeur du SMPES (Syndicat mixte des ports de l'estuaire de la Seudre)

Mr. Aymeric Bréchet, Président de l'APPM (Association des plaisanciers des ports de Marennes)

Mr. Jean Oger, Vice-président de l'APPM

Devant une assistance de 48 personnes, la séance est ouverte à 10h45.

- Mr. Aymeric Brechet ouvre la séance par un rappel de l'objet de la présente réunion :

La gestion du port a été reprise par le Syndicat regroupant la gestion de 10 autres ports sur la Seudre. Ce changement dans les habitudes a amené de nombreux usagers à poser des questions aux dirigeants de l'APPM, lesquels n'étant pas compétents pour y répondre, ont donc sollicité le SMPES. Monsieur Pierre-Yves Chevalier a répondu favorablement à cette invitation. Tous les sujets relatifs au port, peuvent être abordés.

- Monsieur P-Y Chevalier trace un rapide historique de la gestion de ce port de Marennes-La Cayenne. En 1968, l'Etat a confié l'exploitation et l'aménagement à la commune de Marennes. Tout l'aménagement est à faire. En 1974, l'ETAT fait de même pour le port de La Cayenne.

En 1983/84, les premières lois de décentralisation confient la compétence du port de Marennes-La Cayenne au Département. Celui-ci poursuit la mise en œuvre des contrats de concession auprès de la Commune. En 2015, la loi NotRe entraîne la création du SMPES, regroupant le Département, la CDC du bassin de Marennes et la CARA. Les ports, dont celui de Marennes-La Cayenne, sont transférés par le Département au Syndicat pour qu'il y assume sa compétence. Le contrat de concession de Marennes Plaisance est mené à son terme fin 2018 et le Syndicat a fait le choix d'en assurer l'exploitation directe, ceci depuis Janvier 2019. Celui-ci assure l'exploitation directe depuis janvier 2019.

La loi NotRe a revisité beaucoup de compétences et les a réparties entre les collectivités ; les intercommunalités ont ainsi récupéré la compétence portuaire au même titre que celles liées à la submersion et aux inondations (GEMAPI) et à la gestion des eaux pluviales.

Puis il invite l'assistance à poser ses questions.

Question : Entre la demande (pontons dans le chenal) et son attribution, le tarif a doublé en 1 an.

PYC : le mode de gestion a pu changer dans l'intervalle pour le ponton concerné. En effet selon le choix de l'utilisateur, soit la construction et l'entretien sont assurés par ce dernier, et dans ce cas le niveau de redevance est moins élevé, soit il est récupéré ou construit puis entretenu par le Syndicat et dans ce cas, le niveau de redevance est plus élevé. La différence est environ du simple au double effectivement.

Question : comment se calcule la tarification d'un port comme Marennes par rapport à Royan.

PYC : normalement, l'utilisateur paie ce que ça coûte au gestionnaire, toutes charges et dépenses comprises (obligation pour les services publics à caractère industriel et commercial tels que les ports). Le budget doit être équilibré par les ressources propres. Des subventions sont possibles pour les investissements. Ainsi, sans la prise en charge de l'investissement (9.5 ME HT) pour le port de La Tremblade, le coût annuel de la place serait d'environ 4800 € HT pour un amortissement sur 50 ans environ. Dans ce cas, il restera au gestionnaire les charges d'exploitation et de provisions pour grosses opérations d'entretien et remplacement des aménagements au bout de 25 à 30 ans environ ; c'est ce qui permettra un niveau de tarification annoncé de 130€/ml de navire. Une augmentation de 2% a été appliquée en 2020 sur l'ensemble des tarifs, soit une recette supplémentaire de 10.000€ pour le budget des 11 ports.

Question : Qu'en est-il du dévasement ? Pour les bateaux d'un tirant d'eau important, la sortie devient difficile jusqu'à la grue.

PYC : A Marennes, la pollution des sédiments retarde la réalisation des travaux de dragage. L'affaire plus globale de pollution des terrains adjacents, est devant le Conseil d'Etat. Des décisions sont attendues pour 2020 et permettra de déterminer vers qui il sera possible de se retourner pour une prise en charge des coûts de dragage et de dépollution des vases. Pour les experts qui ont travaillé sur ce sujet, le doute subsiste en ce qui concerne les causes de la pollution actuelle des sédiments du port. Le coût estimé est de 100 €/m³ pour traiter les boues polluées, sans compter le transport et les engins de dragage ! Un site dédié à ce traitement est crée à La Rochelle.

L'envasement est un problème commun à tous les ports et nous travaillons de différentes manières à ce sujet. Ainsi dans certains ports, les mouvements de navires aident au dévasage par remise en suspension des sédiments.

Question : comment s'effectue le calcul des redevances ? Pour les 11 ports, les tarifs sont-ils identiques ou non ?

Qui finance les travaux à La Tremblade et qu'en est-il des excédents de Marennes dont nous avons eu connaissance ?

PYC : les excédents budgétaires constatés pour la gestion du port de Marennes fin 2018, ne financent pas le port de La Tremblade. Le financement de ces travaux est assuré, assuré par la Communauté d'Agglomérations de Royan et le Département. Les excédents de la commune de Marennes - sur budget de La Cayenne - 300.000 €, ont été versés au Syndicat pour financer les travaux engagés pour 290.000 €. Sur budget de Marennes plaisance : 100.000 €, a permis notamment le remplacement du ponton B, qui est réalisé et le lancement des études préalables pour le remplacement des portes.

- Les redevances futures seront variables en fonction des services rendus et de l'accès à la mer. Plusieurs critères de minoration des tarifs de bases, ont été proposées et nous allons travailler avant l'été 2020 sur les nouvelles grilles de tarif pour 2021, afin que les grilles soient les mêmes pour chaque port mais avec des niveaux de tarif différents selon ces critères.

Dans un premier temps, nous travaillons sur une tarification la plus juste possible, proportionnelle aux avantages tirés de l'usage du domaine public. A titre d'exemple actuellement, puisque nous avons reconduit les grilles de redevances et les tarifs existants, des entreprises installées sur les ports, ne paient pas de redevance proportionnelles aux avantages qu'elles en tirent. Ainsi, un restaurant, prochainement, va se voir appliquer ce type de tarification proportionnelle (1.5%) à son chiffre d'affaire. C'est la loi et la jurisprudence qui nous impose désormais, d'appliquer ce type de tarification. A lui seul, il apportera un montant de redevance égal à l'augmentation des tarifs appliqués en 2020 à tous les usagers.

Question : quid des portes ?

PYC : C'est budgétisé et programmé pour le mois de Novembre 2020 (début des travaux) et une fin des travaux pour janvier à février selon les aléas rencontrés.

Question : concernant les plaisanciers du chenal qui ont acheté un ponton, le règlement actuel amène une spoliation.

PYC : les règles qui régissent l'usage du domaine public, ont des origines très anciennes. Pour les usagers professionnels de la mer, le transfert à des tiers professionnels se faisait par des transferts de biens. Dès que les aménagements sont sortis de la sphère professionnelle, des aspects financiers sont apparus alors que le domaine public et ses dépendances, sont inaliénables. En ce sens, il peut y avoir une spoliation puisque l'utilisateur qui a « récupéré » un ponton, n'en est pas propriétaire.

L'autorisation AOT est basée sur ces règles anciennes auxquelles des adaptations, voire des dérogations, ont été apportées. Il y a ainsi possibilité de construire une cabane, mais les termes sont de remettre les choses en l'état à la fin du contrat. Il peut y avoir un accord avec le gestionnaire pour laisser la cabane en place ; le gestionnaire en devient propriétaire, une indemnisation est prévue par le règlement interne du Syndicat, pour l'ancien occupant.

Question : Quand les cales sont-elles nettoyées ?

PYC : tous les 15 jours, après chaque maline.

Question : qu'est-ce qu'un usager du port ?

PYC : « Toute personne qui bénéficie d'une autorisation d'occupation d'une quelconque partie du port »...plaisanciers, ostréiculteurs, restaurateurs, visiteurs.

Question : Il y a de gros déversements d'eaux pluviales dans le port. Celui-ci est en train de mourir. Il semble inconcevable que la commune se désengage de cela. Les redevances devraient être fonction de la capacité à utiliser le navire.

PYC : la commune ne s'est pas désengagée, c'est le contrat de concession qui la liait au Département puis au Syndicat pour gérer le port, qui est arrivé à échéance. Le Syndicat a pris la décision de gérer lui-même les ports. Les communes peuvent éventuellement aider et des subventions peuvent être attribuées dans des cas précis. L'aide est donc possible, notamment pour tout ce qui a un rayonnement (touristique, économique), au-delà du simple usage pour le plaisancier..

Question : fonctionnement du Syndicat ? Qui paie les salariés ? Comment est assurée la représentation des usagers ?

PYC : les salaires du Syndicat sont assurés par le fonctionnement du Syndicat et ses ressources propres. Une dotation dégressive du Département est accordée pour son démarrage et le salaire du Directeur transféré du Département pendant 5 ans. Ensuite tout sera assuré par ses ressources propres. Actuellement, l'effectif est de 9 personnes.

La représentation des usagers est assurée par le Conseil Portuaire et par le CLUPIPP (explications de la composition et du fonctionnement de ces instances par M. Chevalier.

Question : Y aura-t-il des bornes électriques sur le chenal ?

PYC : question à étudier.

Question : Quel emplacement pour les remorques à La Cayenne ?

PYC : problème à étudier avec emplacement dédié à cet usage.

Question : quelle tarification pour les bateaux patrimoniaux ?

PYC : Etude à réaliser pour 2020 ; la redevance à La Tremblade, actuellement, est de moitié pour les stationnements à quai. Elle est gratuite durant les manifestations auxquelles ils sont conviés.

La séance est levée à 12h40.

L'APPM et l'assistance remercient Monsieur Pierre-Yves Chevalier de sa présence et des réponses qu'il a apportées aux questions des usagers.

Mise au point :

Un certain nombre de participants se seraient étonnés de la présence du Président et du Vice-président de l'APPM aux côtés du Directeur du Syndicat, en concluant que l'association était aux ordres du Syndicat.

Nous rappelons à leur attention que cette réunion, organisée à notre initiative, avait pour objectif de répondre aux questions des usagers ayant bien voulu se déplacer et en même temps, à l'issue d'une année de responsabilités, de faire le point sur la gestion du Syndicat et ses objectifs relatifs au fonctionnement de ce port. Ceci n'entrant pas dans le cadre des fonctions de l'association, il était donc souhaitable de mettre directement en relation les usagers du port et son gestionnaire. Monsieur Pierre-Yves Chevalier, Directeur du Syndicat, avait bien voulu répondre favorablement à notre sollicitation. Il était donc à ce titre à la fois notre invité et l'interlocuteur unique des participants, l'APPM se devant de garder la neutralité durant la séance. La place centrale lui revenait donc, et la place des représentants de l'APPM en découlait directement sans impliquer une quelconque relation de vassal à suzerain. (Interprétation subjective)

Pour toute question non évoquée lors de cet échange, veuillez contacter le Syndicat mixte des ports de l'estuaire de la Seudre :

Syndicat Mixte de l'estuaire de la Seudre

Ancienne gare Place Faure Marchand

17390 LA TREMBLADE

Tel : 0546764797

contact@ports-estuaire-seudre.fr

www.ports-estuaire-seudre.fr

Du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h30