



Commune de
CAMARET-SUR MER



Compte-rendu du Conseil Portuaire du 12 avril 2021

Annexe 1 : Liste des membres et personnes présentes

Annexe 2 : Présentation

Le Conseil Portuaire s'est réuni le lundi 12 avril à 16h30 salle St Ives sous la présidence de Madame Majo LE ROUX-LE PAGE, adjointe au maire en charge du port.

Madame Majo LE ROUX-LE PAGE remercie pour leur présence les membres du conseil portuaire – titulaires et suppléants. Elle présente les personnes présentes. Elle excuse les personnes qui l'ont informée de leurs absences.

Les conditions du quorum étant satisfaites, l'ordre du jour est abordé.

I) Introduction

Après une énonciation des règles sanitaires de la séance, la présidente Majo Le Roux-Le Page a procédé à l'appel des différents participants. La présidente a ensuite annoncé l'objet principal de ce conseil avec une présentation axée sur le budget du port.

Il est en effet primordial de s'attacher à ce point afin de comprendre les problématiques du port mais aussi ses enjeux afin de se projeter sur l'avenir de cette infrastructure.

Cette démarche vise également à être transparent vis-à-vis de l'ensemble des membres du conseil portuaire.

II) Présentation du Compte Administratif 2020 et du Budget Primitif 2021 (voir diapositives 3 à 14 et documents fournis avec l'invitation)

Dans cette partie, une présentation du périmètre du budget du port et donc des différentes charges a été faite.

Certaines d'entre elles apparaissent comme très lourdes (entretien bâtiments, pontons, matériel). Ces charges sont par ailleurs quasiment fixes, car renouvelables d'une année sur l'autre afin d'assurer la sécurité des plaisanciers et des professionnels du port. Par ailleurs, une partie des charges rattachées au budget du port ne sont pas en lien avec des activités maritimes (ex partie des travaux du quai Kleber, cabane noire de la Tour Dorée, musée du canot de sauvetage).

Cette

approche souligne le volume important des charges auquel doit répondre le port chaque année.

A l'inverse, les recettes apparaissent comme essentiellement réalisées par les plaisanciers en particulier les escales visiteurs en haute saison. Les recettes globales englobent relativement peu d'AOT comparé à d'autres ports de taille similaire (droit de terrasses Morgat). A Camaret, les recettes issues des terrasses des restaurants et cafés sont dans le périmètre du budget de la mairie et non du port.

Ainsi si le déficit du port n'est pas justifié, les raisons en sont plus claires.

En ce qui concerne les recettes d'exploitation 2020, le port a été impacté par une baisse importante des escales à cause de l'épidémie COVID (absence de plaisanciers britanniques). Il est important d'anticiper des chiffres similaires pour la saison 2022 qui risque également d'être affectée. Il y a eu également des erreurs et retards de facturation sur certains postes qui seront régularisés sur la gestion 2021.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation 2020, il est à noter une bonne maîtrise limitant les dépenses au strict nécessaire pour le fonctionnement du port.

En ce qui concerne les investissements, on peut souligner 2 projets importants rattachés au budget du port, i.e. le Perré et le ponton gasoil, travaux qui ont été lancés en 2019/ début 2020 et achevés à ce jour.

Pour conclure sur le bilan de clôture du CA 2020 (voir diapositive 10) :

- La section d'exploitation 2020 dégage un résultat de clôture de 16K€.
- La section d'investissement clôture avec un déficit cumulé de 830K€. A ce titre, le déficit d'investissement doit être couvert par un emprunt.

Dans le cadre du Budget Primitif 2021, il est à noter le versement d'une subvention de 311K€ correspondant à la subvention pour le Perré, ce qui réduira d'autant le déficit d'investissement. L'objectif principal en 2021 est de dégager du financement, en poursuivant la maîtrise des dépenses de fonctionnement, ainsi qu'en augmentant les tarifs des services portuaires et taxes d'amarrages. Enfin les travaux d'investissement identifiés seront lancés après obtention de subventions.

Cette première partie de la réunion a permis de mieux comprendre le budget et le port dans une approche systémique (charges, recettes). Cette approche était nécessaire afin d'aborder dans un deuxième temps la stratégie du port et son avenir au sein du territoire de la presqu'île de Crozon.

III) Amélioration du port de Camaret (court terme)

Avec la mise en évidence dans la première partie des difficultés financières du port mais aussi de sa nécessité d'évoluer, nous devons adopter une stratégie cohérente. Cette dernière s'axe sur plusieurs points pour développer le port (cf diapositive 11) :

Nouveaux projets : Pour évoluer, le port doit continuer à se lancer dans de nouveaux projets afin de proposer de meilleurs services et être un atout pour Camaret. Cependant il est important de définir les projets prioritaires et de chercher des pistes de subventions afin d'éviter de creuser le déficit.

L'ensemble des tarifs ont été revus et augmentés : une augmentation de 10% pour les escales est déjà applicable, 5% pour les taxes d'amarrage annuel à partir du 2^{ème} semestre 2021, ainsi qu'une légère augmentation des autres tarifs de prestation portuaire.

Rénovation des infrastructures existantes sur le court terme : Des travaux sont prévus à la capitainerie afin d'accueillir le public dans de meilleures conditions. Une réfection du port du Styvel devrait également permettre de proposer de nouvelles places annuelles. D'autres travaux sont identifiés à la criée et dans la zone de manutention.

Maitrise des dépenses : Il est primordial de continuer à maîtriser les dépenses sachant que certaines sont récurrentes tels que les charges liées à l'entretien des infrastructures portuaires et du matériel du port (zodiac, sangles, chaînes, pontons, bouées, etc).

IV) Stratégie du Port de Camaret (moyen et long terme) (voir diapositives 15 à 22)

Il est important de porter une vision globale au développement du port de Camaret et de l'intégrer dans un sens plus large au développement territorial de la presqu'île de Crozon.

L'équipe du port cherche à inciter l'implantation de nouvelles entreprises liées au monde nautique. A ce titre, des travaux vont être menés par l'équipe du port pour accueillir au 2nd trimestre 2021 une nouvelle société d'aquaculture ainsi qu'un nouveau pêcheur dans les locaux de la criée.

On veut également accentuer la communication pour favoriser les escales de pêche (ex escales de l'Océane), maintenir l'activité des professionnels existants afin de mettre en place un cercle vertueux autour du port (plus d'offres de professionnels entraînent plus d'activités portuaires mais aussi à son tour l'arrivée de nouveaux professionnels et services).

Une extension du chantier Le Floc'h charpentier est à ce titre prévu afin de garantir l'accueil d'unités plus importantes dans son atelier. Etape à suivre : recherche de subvention.

Dans la mise en œuvre de cette stratégie, plusieurs dossiers sont en cours tels que la construction de nouveaux sanitaires plaisanciers, la réfection de l'aire de carénage et de l'enrobé du terre-plein ainsi que le nettoyage de toute cette zone portuaire.

Une étude est en cours concernant la réhabilitation de la criée (bâtiment de 60ans) mais également sur certains bâtiment pro (PMM) pour garantir la sécurité des professionnels et leur donner de bonnes conditions de travail.

Pour l'ensemble de ces projets des demandes de subventions vont être réalisées (ex : fond Européen FEAMP, Parc marin d'Iroise, subventions territoriales, ...)

Nous souhaitons également analyser plus finement le périmètre du port (travaux, entretien de bâtiments sans vocation maritime actuellement à la charge du port, cela est-il normal ?), et mener la réflexion sur certains services non rentables (ex bouées plaisance mole est).

V) Questions / Réponses

Organisation du service portuaire :

- CLUPP : *Y a-t-il un passage de l'équipe du port le weekend ?*

Oui, un passage à lieu le matin et le soir sur le plan d'eau, la totalité des plaisanciers payent, il est rare qu'un bateau parte sans payer (amende de 20euros).

- CLUPP : *Les services vélos, et livres à emporter vont-ils être maintenus ?*

Oui ce sont des services appréciés des plaisanciers, il faudrait toutefois faire un local plus approprié pour les livres avec l'installation de la nouvelle laverie.

- CLUPP : *Qui fait quoi au sein du port ? il y a-t-il un organigramme ?*

A. Chopard est le responsable du port. Son équipe est constituée de 5 personnes, 1 personne en charge de l'accueil ; les autres personnes sont polyvalentes côté criée et côté plaisance. Il y aura 5 saisonniers en juillet et août.

- CLUPP : *Quel est la limite du domaine maritime du port ?*

Les limites sont définies entre les 2 digues à l'entrée du port. Les zones intérieures à proximité immédiate du port restent assez floues (ex sillonn, terrasses café). C'est un point que nous souhaitons approfondir puisque cela impacte directement l'exercice budgétaire.

Tarifs et facturation :

- CLUPP : *Nous n'avons pas reçu les factures de début d'année, cela est-il normal ?*

Nous avons 2 logiciels, ce qui a généré des problèmes. Nous avons décidé de travailler sur un seul logiciel, ce qui facilitera la gestion comptable. La société qui gère le logiciel nous aide à transférer toutes les données.

Nous reconnaissons avoir pris du retard une communication aux usagers aurait dû être faite.

Les factures vont être envoyées avant la fin du mois d'avril.

- CLUPP : *Le port perçoit il des droits de terrasse avec la mise en place de nouvelles terrasses le long du quai ?*

Non, le port ne perçoit aucun droit de cette nature à l'inverse du port de Morgat par exemple.

- CLUPP : *Y-a-t-il beaucoup d'impayés concernant les factures du port ?*

Au-delà d'un délai d'un mois, nos factures sont transmises au trésor public qui s'occupe du recouvrement. En tant que service de l'Etat, ce procédé est assuré de manière très efficace (saisie sur le compte, ...). Ainsi cela peut prendre du temps mais la quasi majorité des factures sont ainsi obligatoirement payée par les clients.

- CLUPP : *Une Mensualisation des factures semestrielles est-elle envisageable ?*

Nous allons nous renseigner sur ce sujet, mais cela semble être difficile à mettre en œuvre (Accord du trésor nécessaire + complication des procédures (peu de paiement par virement de nos clients (multiplication des courriers nécessaires)).

- CLUPP : *Dans quelle mesure les tarifs vont-ils augmenter ?*

Comme présenté, nous avons revu l'ensemble des tarifs pour 2021 sur la base d'une remise à plat de l'ensemble des services portuaires. L'augmentation 2021 va contribuer à avoir un excédent de fonctionnement nécessaire au développement du port de Camaret. Dans le futur, on pourra par exemple envisager une hausse des taxes pour les escales, justifiée mais par la construction de nouveaux sanitaires au Vauban.

- *CLUPP : Le passeport escale est-il rentable pour le port ?*

Le passeport escale est un service très rentable pour le port qui s'explique par le fort taux d'accueil de plaisanciers de ports d'attache différents et titulaire de cette carte au sein du port et le peu de départ en croisières de nos plaisanciers.

Projets portuaires :

- *CLUPP : Des tensions subsistent entre les plaisanciers et les piétons concernant la circulation sur le sillon, des mesures vont-elles être prises ?*

La circulation est autorisée sur le sillon, des panneaux ont été mis en place et ils sont bien visibles par les piétons. Les plaisanciers et professionnels sont ainsi clairement dans leurs droits. La majorité des piétons acceptent cette règle. Cependant il est vrai que ce problème est récurrent. Même signalé, il sera toujours source de conflits (conflits d'usages).

- *CLUPP : Un projet d'allongement des pontons est-il d'actualité, de même pour l'installation de pieux ?*

Pour l'instant un projet de rajout de place annuelles est en discussion pour le port du styvel (ajout d'une panne supplémentaire). Concernant l'installation de pieux, il est à souligner que des ports soumis à des enjeux liés aux bâtiments de France ont néanmoins intégré des pieux à leurs infrastructures (ex : port du château, Port de la Rochelle). Ainsi la discussion n'est pas fermée, nous envisageons de structurer un dossier sous l'angle de la sécurité des usagers.

- *CLUPP : Pour optimiser le service manutention, un travel lift est-il prévu ?*

Le port ne dispose pas de darses adéquates pour l'utilisation de cet outil. Leur construction est très onéreuse. Par ailleurs, l'acquisition d'un travel lift entraînerait automatiquement une perte de place disponible pour les bateaux sur le terre-plein (largeur plus importante que les charriots hydrauliques). Les terre-pleins sont remplis à Camaret, ainsi nous les optimisons déjà par rapport au peu de places disponibles grâce à l'utilisation de nos charriots. L'acquisition d'une nouvelle grue est en revanche en discussion.

- *Représentant des activités du port : La vieille grue du quai Toudouze va-t-elle être démontée ?*

Pour l'instant, cela n'est pas prévu par l'équipe du port.

CLUPP : Suite à l'accident du Morvach, le port peut-il faire quelque chose ?

Le Morvach a cassé sa chaîne, le port peut difficilement anticiper les casses matérielles autrement que par des contrôles périodiques qui sont réalisés régulièrement. Les plaisanciers doivent aussi vérifier l'amarrage de leur bateau. Toutefois La mer reste un milieu dangereux et instable, aucune structure portuaire et aucun plaisancier n'est à ce jour capable d'éviter ce genre d'incident lié au matériel (usure prématurée).

- *Représentant des pêcheurs : Ne serait-il pas plus rentable de mettre des entreprises sur la concession bouée plaisance du mole est (moules, ...) ?*

Le service bouée plaisance est un service apprécié des plaisanciers qui, il est vrai n'est pas rentable.

Il permet néanmoins de désengorger le bassin annuel (forfait mixte) pour accueillir plus de visiteurs en haute saison qui payent le tarif journalier. Une réflexion est à mener sur le maintien de ce service qui coûte au port.

VI) Conclusion

L'ensemble de la démarche suivie précédemment (le port de Camaret court, moyen et long terme) permet de nous interroger sur la stratégie à adopter afin de pouvoir nous projeter sur le long terme et l'avenir du port de Camaret.

Cette dynamique est-elle nécessairement à articuler autour du slipway et des anciens chantiers historiques de Camaret ?

Il est à notre sens important pour mener cette réflexion, de repartir d'une feuille blanche sans s'attacher systématiquement à l'histoire de Camaret et son âge d'or (grand port langoustier) qui est aujourd'hui révolu.

Cette démarche va nous permettre de faire les bons choix et éviter des dépenses inutiles à la commune. Ainsi quelles sont les forces et faiblesses de Camaret à l'échelle territoriale et sur le long terme (positionnement géographique ? Port d'escale ? ...) Si des éléments de réponses apparaissent évidents, il est nécessaire de mener une analyse pertinente avant de se lancer pleinement dans la mise en œuvre de notre stratégie de territoire.

ANNEXES

Liste des membres et personnes présentes

Présentation diaporama

Membres du conseil présents :

Mme. Majo LE ROUX-LE PAGE

Président

M. Xavier MENESGUEN

Suppléant du président

Mme. Elisabeth DOUTRE

Titulaire C.L.U.P.P.

M. Alain SEVELLEC

Titulaire C.L.U.P.P.

M. Louis DANIEL

Titulaire C.L.U.P.P.

M. William ABALAIN

Titulaire représentant des activités du port

M. Christophe KERDONCUFF

Titulaire représentant des activités du port

M. Jean CLAIREUX

Suppléant représentant des activités du

port (remplaçant M. Yves Lecouteur titulaire)

M. Erwan BRUNG

Titulaire représentant des pêcheurs

Mme Monique PORCHER

Titulaire représentant du Département

M. Antoine CHOPARD

Titulaire représentant du personnel

M. Paul MERER

Secrétaire

Membres du conseil absents excusés :

M. Joseph LE MEROUR

Maire

M. Jean-Christophe CAGNARD

Titulaire représentant de la C.C.I.