

Ville de Bandol



Procès verbal Conseil Portuaire du 26 janvier 2021

Ouverture de la séance à 10H00.

Présents : cf feuille de présence.

Le quorum est atteint.

Monsieur le Maire ouvre la séance et rappelle que l'ordre du jour de ce conseil portuaire comporte un seul point concernant la réorganisation du port qui interviendra à l'issue des amodiations.

Monsieur ROCHETEAU, PDG de la Sogeba, poursuit en précisant que cette réorganisation comportera deux volets :

- Un premier volet juridique : des consultations sont en cours sur un grand nombre de problématiques qui sont soulevées à l'occasion de la fin des amodiations et des projets de réorganisations. Cet aspect n'est pas du ressort du conseil portuaire mais a un impact significatif sur les choix qui pourraient être faits.
- Un second volet technique : qui est au cœur de la réunion du jour et qui concerne les choix qui doivent être faits au sujet du nouveau dessin de l'ex panne amodiée et de l'organisation du plan d'eau.

Le bureau d'études ICTP, présenté lors du conseil portuaire précédent, a rendu son rapport de mission d'AMO et propose trois possibilités de réorganisation qui sont présentées et commentées par monsieur Rocheteau et monsieur Ladislas, maître de port principal du port de Bandol.

Pour rappel, le plan de mouillage actuel de la panne amodiée comporte essentiellement des emplacements de petite taille et notamment des places très étroites qui ne correspondent plus aux standards des bateaux actuels.

Le souhait exprimé par la Sogeba, en sa qualité d'exploitant du port, est de tirer profit de l'occasion pour rééquilibrer la proportion du nombre de postes d'amarrage de petite taille (inférieur à 8m), actuellement très nombreux, au profit des postes de tailles intermédiaires (entre 9 et 13 m), peu nombreux, qui correspondent mieux aux demandes actuelles.

Ceci entraîne deux problématiques à avoir en tête :

- l'élargissement des postes d'amarrage entraînera mécaniquement une diminution du nombre de postes d'amarrage disponibles dans le port ;
- que vont faire les propriétaires actuels de petites unités ?

Sur les versions d'aménagements projetées, en résumé :

- version 1.1 : remplacement de la panne amodiée par un ponton béton en L rattaché au quai d'honneur et développant un quai linéaire « couteau suisse » le long du canal central permettant d'accueillir indifféremment des unités de très grandes dimensions (jusqu'à 43m) ou de taille plus modeste.
Des pontons flottants organisent des darses permettant l'accueil d'unités de taille moyenne. L'accueil des passagers en escale est ramené au niveau du quai d'honneur pour une plus grande proximité des commerces et services du cœur de ville.
Un espace « évènementiel » peut être organisé facilement dans l'espace délimité entre le long du quai « couteau suisse » et le quai d'honneur. Cela permettrait de développer des facultés d'accueil de manifestations nautiques (salons, régates, etc..).
Une grande partie du flux de navigation serait orientée sur le chenal ouest menant au bassin des activités professionnelles. Le chenal central serait ainsi délesté au profit des activités de transport de passagers.
- version 1.2 : est une variante de la version 1.1 avec l'ajout de deux nouveaux pontons au niveau du quai prudhomme pour y accueillir des bateaux de petite taille. Cela est cohérent avec le faible tirant d'eau disponible à cet endroit du port et éviterait des opérations de dragage coûteuses.
- version 2.1 : la nouvelle panne centrale reprendrait une architecture proche de l'actuelle avec une arrête centrale en béton en T et des pontons flottants perpendiculaires.
Le quai béton en haut du T permettrait également l'accueil de très grandes unités qui supporteraient mieux la grande exposition aux mauvaises conditions météo de cette partie du port.
Cette hypothèse permet un meilleur équilibrage du flux de navigation entre les chenaux ouest et central.

Sur les questions soulevées par la présentation de ces différentes possibilités d'aménagements :

Les représentants des plaisanciers font part de leur inquiétude sur la politique de rééquilibrage du nombre de postes d'amarrage au profit des unités de taille moyenne et au détriment des bateaux de plus petite taille. A leur sens, les petites unités naviguent plus régulièrement et sont d'un apport plus grand pour les commerces de la ville que ne peuvent l'être les propriétaires d'unités de taille moyenne.

Monsieur le Maire et monsieur Rocheteau rappellent qu'il n'est pas question de supprimer les postes de petites dimensions dans le port de Bandol. Il s'agit simplement de trouver un meilleur équilibre entre la demande actuelle et la capacité du port.

La version 1.2, qui a la faveur de la Sogeba, a précisément été pensée pour permettre de créer des postes de petites dimensions qui pourraient être une solution pour les ex-amodiataires intéressés par ces dimensions de places.

Les représentants de professionnels indiquent que la grande majorité du marché, tant en neuf qu'en occasion, est effectivement orientée sur des unités entre 9 et 13 mètres. La clientèle de ces unités est très souvent une clientèle qui découvre la ville et finit par y construire un projet de vie après l'acquisition du bateau. C'est également une clientèle qui amène beaucoup d'activité pour les commerces de la ville et notamment les restaurateurs.

Il semble également que la clientèle qui dispose déjà d'un poste d'amarrage au port est également très souvent intéressée par une montée en dimension de leur bateau mais ne peut pas réaliser le projet faute de places disponibles.

Le sujet des amodiations professionnelles est également abordé. Ce dossier est très « juridique » et n'a pas vocation à être abordé en conseil portuaire.

Il le sera avec les intéressés. Toutefois, la volonté de maintenir le contingent de places disponibles pour accueillir des flottes de loueurs est certaine et des propositions seront faites en ce sens prochainement.

Des échanges seront également à prévoir avec ces professionnels pour définir les dimensions optimales de postes d'amarrage nécessaires (compte tenu notamment des contraintes posées par le Parc National des Calanques).

Une organisation différente de ces activités sur le plan d'eau est en cours de réflexion avec des postes répartis dans le port et plus organisés en « marinas ».

La création du futur pôle « nautique » sur le quai ouest entraînera également une organisation nouvelle des activités professionnelles. L'objectif restera d'assurer une grande visibilité pour les activités commerciales.

La réflexion qui sera menée sur ces nouvelles organisations intégrera forcément des échanges avec les professionnels concernés pour prendre en compte au mieux les spécificités de chacune des activités (nécessité ou non de la proximité entre des locaux et les postes d'amarrage, etc.).

Les activités de transports de passagers seront regroupées et positionnées dans l'axe du chenal central pour favoriser les manœuvres de ces navires. Des aménagements spécifiques pourraient être imaginés côté quai pour l'accueil du public spécifiquement pour ces activités destinées à recevoir un large public.

La capacité du port à créer des postes pour accueillir des catamarans est également questionnée par certains professionnels. Ils rappellent que ce marché est très dynamique.

Après un gros effort réalisé pour la création d'un bassin consacré à la location de catamarans, la Sogeba précise que sa priorité est de consacrer les postes disponibles aux plaisanciers inscrits de longue date sur la liste d'attente.

Le maître de port indique toutefois que le rapatriement des escales vers le quai d'honneur libérera la panne K, qui après avoir été rénovée et équipée en conséquence, pourra accueillir des unités telles que des catamarans.

Un dernier point est relevé par les professionnels et concerne la possibilité de prévoir des postes d'amarrage réservés au « chargement et à l'avitaillement ». Ces postes devraient être facilement accessibles en véhicule pour le transport à bord de charges lourdes.

Cette idée est intéressante et pourra être intégrée dans les phases à venir de définition du projet.

Sur le mécanisme des garanties d'usage :

Monsieur le Maire rappelle que le principe de la mise en œuvre de garanties d'usage à l'issue des amodiations actuelles a d'ores et déjà été approuvé par le conseil municipal de la ville.

Ce principe a été assorti d'un droit de priorité à destination des actuels amodiataires. Toutefois, ce dispositif fait l'objet d'un recours contentieux de la part d'un plaisancier de la liste d'attente et pourrait être remise en question en tout ou partie par la juridiction administrative saisie du contentieux.

Il existe donc une incertitude juridique sur ce mécanisme de droit de priorité sur lequel des consultations et des réflexions sont déjà en cours afin de trouver des solutions d'aménagement qui permettraient de proposer un « équilibre » qui pourrait conduire une juridiction à considérer que les droits et intérêts de l'ensemble des usagers sont préservés.

A ce niveau, il est encore trop tôt pour que les caractéristiques précises des garanties d'usage soient rendues publiques. En effet, elles dépendent d'un grand nombre de facteurs, dont le premier est le montant des travaux à financer avec les fonds ainsi levés.

Toutefois, les hypothèses de prix, aux alentours de 150 euros de m² par an, évoquées lors du précédent conseil portuaire sont toujours d'actualité. Elles relèvent d'une étude menée en 2020 sur la réalité du marché des garanties d'usage sur le marché méditerranéen.

Les tarifs élevés fixés dans des ports proches ne seront pas atteints. Toutefois, la nécessité de financer d'importants travaux visant la création des futures infrastructures portuaires de la ville avec un haut niveau de service apporté aux plaisanciers et aux professionnels ne permet pas non plus d'envisager des tarifs trop bas.

L'hypothèse d'une progressivité des tarifs en fonction de la taille des places pourraient être envisagée au lieu d'un prix universel et commun à toutes les tailles de postes d'amarrage.

L'éventualité qu'une partie des travaux envisagés soient éligibles au contrat de plan Etat-Région conclu récemment par la Région Sud est soulevée. Cette question n'a pas encore été explorée.

Les possibilités de subventionnement seront systématiquement explorées comme sur tous les projets d'investissements de ce type. Toutefois, la particularité du mécanisme des garanties d'usage fait que l'aspect du financement du projet n'est ici pas une difficulté. Au contraire, l'enveloppe finançable conditionne le nombre et la durée des garanties d'usage qui pourront être proposées aux plaisanciers.

S'agissant des durées, là encore quelques questions d'ordre juridique restent à aplanir. Il est pour autant raisonnable de penser que les garanties d'usage auront une durée de 10 à 15 ans. Cette durée est également une variable du budget total à financer, elle est donc susceptible de devoir être affinée.

Même si les modalités précises de commercialisation ne sont pas encore connues, il est assez probable qu'une forte demande soit au rendez-vous et dépasse donc le nombre de garanties d'usage qui seront finalement disponibles.

L'hypothèse de mise en place d'une liste d'attente pour gérer cette situation sera sûrement nécessaire.

Enfin, concernant le planning prévisionnel des opérations, les différents acteurs du dossier travaillent actuellement sur une hypothèse de démarrage des travaux à l'automne 2022. D'après les conclusions de l'AMO, les travaux seront difficilement réalisables en une seule saison hivernale. La mise en place d'installations provisoires est à l'étude pour la saison estivale intermédiaire.

Toutefois, l'ampleur et la nature des travaux envisagés nécessiteront forcément la mise en œuvre de procédures d'autorisations et de validations administratives (études au cas par cas, loi sur l'eau, études d'impact) qui auront évidemment un impact significatif sur le planning de réalisation.

La commercialisation des garanties d'usage devraient pouvoir intervenir au cours du dernier trimestre de l'année 2021.

Une étude juridique sera lancée rapidement sur les conditions dans lesquelles des contrats d'un type à définir pourraient permettre aux ex amodiataires, et notamment à ceux qui auraient fait l'acquisition d'une garantie d'usage, de rester au port dans l'attente du démarrage des travaux.

Plus personne ne souhaitant intervenir, la séance est levée à 12h00.