

**MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

CONSEIL PORTUAIRE

VIEUX PORT

PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 8 DECEMBRE 2017

La séance est ouverte à 11 H 20
sous la présidence de Monsieur Claude PICCIRILLO,
Maire de Saint-Victoret,
3^{ème} Vice-président délégué de la Commission Ports, Espace
Maritime
de la Métropole Aix-Marseille-Provence

PRESENTS

**L. KERDUEL, B. FLORY, P. PEYTOU, P. MAGUERES, A. LASSALLE, A. RAVOT,
C. CEREZO, P. PASSARO, D. DI LEONARDO, B. THOMASSIN, JM. ICARD, JL.
MAURY, M. LAMBERTI.**

EXCUSES OU ABSENTS

**C. PANTAZIS, P. SATHAL, A. TOARMINA, P. D'ORTOLI, D. BINISTI, G.
GUIGNON, T. GELLI, L. SPERDUTO, L. NGUYEN, D. CASCIO, R. BACCINO, S.
BIAGGI (x2) LA. CARADEC.**

La séance est ouverte à 11 H 20
sous la présidence de Monsieur Claude PICCIRILLO,
Maire de Saint-Victoret,
3^{ème} Vice-président délégué de la Commission Ports, Espace
Maritime
de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Madame LAVIOLETTE.- Bonjour à tous. Je vous prie d'excuser Claude Piccirillo qui m'a demandé de commencer la réunion. Il va bientôt nous rejoindre.

Aujourd'hui, nous accueillons Stéphane Marcie à la demande de Claude Piccirillo.

Monsieur MARCIE.- Je viens à la demande de Claude Piccirillo pour vous informer de l'organisation métropolitaine qui se met en place sur la partie ports, plaisance et littoral.

La Métropole s'est créée par la fusion de 6 territoires, dont le Territoire de Marseille que vous connaissez. Dans cette fusion, elle a récupéré, au niveau métropolitain, la compétence des Ports, de la Mer et du Littoral. Le seul Territoire qui gérait des ports jusqu'à présent était le Territoire ex-MPM, et les autres territoires n'avaient pas de gestion portuaire. C'était les communes qui géraient directement leurs petits ports de plaisance, comme c'était le cas à Marseille en 2002 ou 2004. La Métropole a récupéré 5 nouveaux ports. Elle aurait pu en récupérer beaucoup plus car il y a beaucoup plus de ports communaux qui apparaissent, mais les autres sont situés sur le domaine public maritime du Grand Port de Marseille. Comme l'assiette du port appartient au Grand Port de Marseille, il n'y a pas de transfert à la Métropole. Il pourra y avoir des transferts volontaires des communes si certains maires souhaitent que l'on récupère plus de ports que la loi nous l'impose, mais pour l'instant, on en récupère 5 au 1^{er} janvier : 2 ports à Saint-Chamas, le port de Berre, le port d'Istres, et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Au niveau métropolitain, il y a une Direction de la Mer, du Littoral et de l'Energie que je dirige, qui travaille sur l'échelon métropolitain. Cet échelon est en charge de la stratégie portuaire et tout ce qui n'est pas déléguable aux territoires, c'est-à-dire les tarifs, les DSP, les contrats, etc. C'est la direction métropolitaine que je dirige qui va s'occuper de cette thématique. Pour m'y aider, je suis venu avec deux collègues : l'une que vous connaissez, Laurence Magnien, la chef du service Exploitation portuaire au niveau métropolitain, mais qui reste dans ses fonctions au niveau du Territoire, et Jennifer Michelangeli qui était également sur le CT1 et qui avait porté le dossier du contrat de baie, son extension jusqu'à Port-Saint-Louis et Fos. C'est la chef du service Mer et Littoral. Le Vice-président qui chapeaute tout cela est Patrick Boré, le maire de La Ciotat, qui est Vice-président Mer, Littoral et Ports au niveau métropolitain. Claude Piccirillo conserve ses fonctions au niveau du Territoire. Il y a un emboîtement au niveau métropolitain entre la pyramide administrative que je représente pour la partie Mer et Littoral, et la pyramide politique dont Patrick Boré est titulaire de la mission. L'équipe est en train de se constituer. Pour l'instant, elle est à 100 % devant vous : Jennifer Michelangeli et Laurence Magnien.

Je vais laisser Jennifer vous dire un mot sur le livre bleu. Je réponds à vos questions sur le reste, si vous le souhaitez.

Dans l'articulation avec le Territoire, on a des missions métropolitaines qui sont pour l'instant déconnectées au niveau hiérarchique du Territoire. Christine Laviolette reste directrice des Ports à 100 % sur le Territoire de Marseille. On travaille en lien direct, et beaucoup de nos dossiers sont communs, donc on se demande des avis mutuels et respectifs permanents. Pour l'instant, il y a encore cette séparation, parce que les territoires ne sont pas autonomes. Un jour, ce ne sera plus le cas probablement, mais pour l'instant, c'est le cas. Cela ne nous empêche pas de bien travailler.

Pour ceux qui n'avaient pas tout compris, et je comprends que ce soit compliqué, je voulais faire cette petite explication. Je laisse la parole à Jennifer.

Madame MICHELANGELI.- Le livre bleu est la future stratégie littorale et portuaire de la Métropole, à laquelle la plupart d'entre vous ont été associés au travers de groupes de travail et de réunions, pour bâtir ensemble la stratégie maritime et littorale de demain, le littoral comprenant les ports, l'extension, etc. Vous êtes partie prenante, puisqu'on compte sur vos connaissances et vos compétences pour bâtir avec vous cette stratégie littorale. Cela va de l'accessibilité jusqu'aux usages, la répartition des plans d'eau ou encore la qualité de l'eau de façon générale. On va monter des groupes de travail quand le livre bleu sera annoncé par Patrick Boré au premier semestre et voté au Conseil de Métropole. On vous associera au travers de groupes de travail pour mettre en œuvre cette stratégie.

Monsieur CEREZO.- Concernant nos contrats d'occupation de postes à flot sur le Vieux Port, notre convention arrive à terme en 2019. Pouvez-vous m'indiquer comment on pourra traiter cela, si c'est avec vous ?

Madame MAGNIEN.- Vous n'allez pas changer d'interlocuteur.

Monsieur CEREZO.- On entend beaucoup de choses. On entend qu'il va y avoir des appels à la concurrence, donc on se fait du souci et on aimerait bien être au courant.

Madame MAGNIEN.- On a lancé une étude sur le sujet qui concerne les professionnels, et on s'interroge sur les sociétés nautiques. Après quelques discussions avec des juristes, il n'y a pas vraiment de doute, il y aura peut-être une mise en concurrence. Il faut voir ce que représente vraiment la mise en concurrence par rapport à vos occupations. Peut-être que cela pourra apporter des éléments positifs. Notre objectif en étudiant cette problématique n'est pas de révolutionner l'occupation des ports. On sait bien tout ce que vous pouvez apporter aux ports et le bénéfice que tout le monde en retire. On va prendre connaissance de la loi, de ce qui nous est imposé, et on va faire au mieux, avec vous, puisque vous serez associés.

Monsieur MARCIE.- Il y a beaucoup de doutes sur cette mise en concurrence. Quand vous donnez cela à des juristes, 50 % disent quelque chose, 50 % disent autre chose. Patrick Boré dit : « Je ne m'engagerai que sur ce qui est certain ». Ce qui est certain, ce sont les professionnels. Lorsqu'on exerce une activité économique sur le domaine public, on ne peut plus bénéficier de contrats de gré à gré. Pour les clubs nautiques, les questions sont posées, mais cela ne va pas être notre priorité. On va commencer par ce qui est certain, c'est-à-dire les professionnels de toute sorte : les restaurants, les grues, etc. C'est ce qu'il souhaite. Ensuite, on verra le reste.

Monsieur CEREZO.- Ce qui me gêne, ce sont les « peut-être » et « après ».

Monsieur MARCIE.- On ne peut pas savoir. Des projets de loi sortent, et ensuite, il n'y a pas de décret d'application. On vous dit qu'au 1^{er} janvier vous devez faire cela, mais on ne vous dit pas comment. Les premiers qui font essuient les plâtres, ils créent ce qu'on appelle de la jurisprudence qui permet aux suivants de s'adapter en fonction de celui qui a râlé et de celui qui a obtenu un peu plus, etc. La loi se fabrique par la jurisprudence. On voudrait éviter cela.

Quand on pose la question à la Fédération française des ports de plaisance, on n'a pas de réponse. Quand on pose la question à la FIN (Fédération des industries nautiques), on n'a pas de réponse. Pour l'instant, personne n'a de réponse. On peut aussi écouter vos propres analyses sur ces mêmes questions, puisqu'on se pose ces questions. Le 18 décembre, on fait une réunion à la demande de Patrick Boré qui va réunir l'administration, avec peut-être un juriste en plus, pour que les professionnels nous posent des questions et qu'on puisse apporter les premières réponses et avancer sur le dossier. Ce n'est pas de la mauvaise volonté de notre part. Je reviens du Salon nautique, j'ai posé la question aux Bretons, aux Normands, au Calvados, à La Rochelle, à tous ceux qui gèrent des ports, et aucun n'est plus avancé que nous.

Madame MAGNIEN.- Dans le cadre d'une mise en concurrence, il suffit d'être le meilleur. Je n'ai aucun doute sur vos capacités à l'être. Je ne m'inquiérais pas à votre place.

Monsieur PASSARO.- Vous savez que nous sommes en régie et nous sommes tous des bénévoles. Qui voulez-vous que l'on ait en concurrence à du bénévolat ? Nous sommes 140 personnes sur le port pour le bien des sociétaires, et c'est tout à vous.

Madame MAGNIEN.- Pascal, tu as entendu ce que j'ai dit. La loi n'a pas été élaborée pour les sociétés nautiques.

Monsieur MARCIE.- On ne fait pas de bénéfice. On ne va pas faire du juridique aujourd'hui.

Madame MAGNIEN.- En début d'année, on vous sollicitera. En hypothèse, très rapidement, il faut que cette question soit tranchée, puisque vos contrats arrivent à échéance mi-2019. Il va falloir qu'on commence à retravailler ensemble sur les contrats. La dernière fois, la négociation a duré 2 ans. J'espère que cette fois-ci, ce sera un peu moins long, d'autant plus que je pense qu'il n'y a pas grand-chose à faire évoluer.

Monsieur PASSARO.- On vous parle de convention. La convention se termine en 2019. Nous avons demandé à plusieurs reprises, depuis 2005, de nous reporter (*inaudible**). Il nous a dit, parce que nous l'avons rencontré, qu'il nous assurerait jusqu'en 2020, pas après. En 2020, on va le rencontrer pour qu'il signe notre convention. Il peut nous avoir dit verbalement oui, mais après, ce n'est pas vrai. À partir de là, nous avons toujours été d'accord. On anime le Vieux Port, on fait tout ce qu'il faut.

Madame LAVIOLETTE.- Nous aurons l'occasion de discuter de ces sujets.

Monsieur RAVOT.- On parle bien de l'ordonnance 2017-562 du 19 avril ?

Madame MAGNIEN.- Non.

Monsieur RAVOT.- J'ai une interprétation juridique, je vous la lis : « Cette nouvelle procédure n'a pas vocation à s'appliquer lorsque sont concernés des titres délivrés à d'autres fins qu'une exploitation économique. Les autorités domaniales pourront donc, par exemple, toujours délivrer des autorisations à des associations à but non lucratif dont l'activité ne poursuit pas un objectif économique ». Si ce n'est pas clair, vous m'expliquez une autre sémantique possible.

Monsieur MARCIE.- Comme vient de le dire Christine, c'est un juriste qui dit cela, mais je vous en trouve 10 qui disent l'inverse. Notre problème est là. Nous serions ravis que ce soit cela, parce que cela nous ferait moins de travail, nous continuerions de travailler avec vous de gré à gré. Nous sommes partisans de ce que vous venez de lire. Le problème est qu'on a d'autres interprétations et d'autres juristes qui peuvent avoir leur mot à dire.

Monsieur RAVOT.- C'est une référence très sérieuse.

Madame MAGNIEN.- Vous ne pouvez pas dépendre uniquement de cette ordonnance, mais également de celle sur les concessions. Notre juriste nous alerte depuis longtemps, non pas sur cette ordonnance de 2017... Celle-ci nous faciliterait la tâche si vous ne dépendiez que de celle-ci. Le plus gros problème est l'ordonnance sur les concessions. Étant donné que vous avez une activité que l'on pourrait exercer, certains juristes disent que c'est une concession qu'il faut consentir à chacune des sociétés nautiques, non pas une concession de service public, mais une concession de service.

La réflexion que l'on mène aujourd'hui est de savoir si l'on vous met en concurrence ou non. Si c'est dans l'affirmative, eu égard à l'application de la loi sur les concessions, cela nous ennuerait beaucoup, parce que les procédures sont plus lourdes, ou alors c'est une mise en concurrence en application de l'ordonnance que vous venez de citer. C'est un moindre mal, car nous sommes en train de réfléchir aux procédures pour les professionnels. L'objectif est que l'on respecte la loi, dans le respect de tous, et surtout pour que nos ports s'en sortent le mieux possible.

C'est cette réflexion qu'il faut mener à bien le plus rapidement possible, parce que s'il faut qu'on mène une mise en concurrence et que vos contrats à échéance en mars 2019, il faut qu'on puisse s'organiser. Nous vous prenons en considération, parce que vous êtes des acteurs essentiels des ports.

Nous allons essayer de faire au mieux, Monsieur Ravot, et en prenant cette analyse en compte si possible.

Monsieur MARCIE.- Il faut revenir aux politiques. Jean-Claude Gaudin a été constant vis-à-vis de vous depuis le début à vouloir conserver les équilibres existants et la plaisance traditionnelle. C'est un message fort et constant. On obéit à ce message.

Un autre message vient se cumuler à celui-là, celui de Patrick Boré, qui est aussi clair mais que vous connaissez moins. C'est le même, mais il veut dynamiser les filières des professionnels. Il considère qu'on ne fait pas assez pour les professionnels et qu'on pourrait faire rentrer des recettes sur le Territoire, notamment sur la grande plaisance. Il est aussi dans la conservation des équilibres, des associations et des clubs nautiques. Comme on obéit à nos deux élus, on ira dans ce sens, mais il faut trouver le cadre juridique inattaquable.

Monsieur RAVOT.- J'ai noté dans vos propos une volonté de concertation.

Monsieur MARCIE.- Absolument.

Monsieur RAVOT.- Merci.

Madame LAVIOLETTE.- Peut-on passer à l'ordre du jour ?

I – Approbation du compte rendu du 18 septembre 2017

Madame LAVIOLETTE.- Y a-t-il des observations ? Non.

Unanimité.

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

Madame LAVIOLETTE.- Vous avez eu les documents avec les augmentations qui ont été faites. Pour information, les AOT des sociétés nautiques ne

subiront pas d'augmentation pour l'année prochaine ainsi que les DSP, mais peut-être pour la moitié de l'année, parce que s'il y a une notification en cours d'année, on verra.

L'équilibre du budget des ports est très fragilisé du fait de la faiblesse des tarifs, parce qu'il faut constater que l'on a des tarifs à la Métropole bien inférieurs à ceux d'autres ports en Méditerranée, et d'une augmentation substantielle de la taxe foncière qui est passée de 500 000 euros en 2012 à 1,25 million en 2017. Elle risque d'augmenter encore. Il était bien entendu qu'il fallait répercuter cette taxe foncière sur l'ensemble des usagers.

Dans un premier temps, cela ne concerne que les postes à flot en régie, puisque dans les contrats d'AOT des sociétés nautiques et dans les contrats de DSP, c'est nous qui payons la taxe foncière. Pour absorber cette taxe foncière, il a été décidé d'augmenter les postes à flot dans les ports en régie de 8 euros du mètre carré par bateau. C'est la principale augmentation qui se fait sur les postes à flot. Sur l'ensemble des autres redevances qui concernent les habitations, les terre-pleins bâtis, non bâtis, commerciaux, non commerciaux, associatifs, les remorquages, les carénages et la manutention, les augmentations sont de l'ordre de 4 %. Ces augmentations tarifaires nous permettent d'avoir des recettes d'environ 350 000 euros, qui ne suffisent pas encore à équilibrer notre budget, puisque des provisions de l'année dernière à hauteur de 800 000 euros peuvent encore être inscrites sur ce budget.

Au niveau de la Direction, nous avons mené une démarche pour diminuer nos dépenses de fonctionnement avec le non-remplacement de départs à la retraite, une meilleure répartition du travail, etc. Nous avons fait une économie de près d'un million d'euros sur le budget de fonctionnement. Nous avons essayé de rechercher des recettes, en particulier sur les gratuités qui étaient accordées pour des événements qui étaient des manques à gagner importants pour nous. Il y a une véritable volonté politique de mesurer les gratuités que l'on accorde. Il y a eu également des recherches de subvention. Pour l'année 2018, presque 500 000 euros de subventions vont rentrer en recette dans notre budget.

Si vous avez des questions sur cette délibération, je vous écoute.

Monsieur LAMBERTI.- Je reviens sur le regard qu'il faut porter sur les autres ports méditerranéens. Je crois qu'il faut cesser. La Métropole est un quart du potentiel des anneaux du littoral méditerranéen, donc je pense qu'on peut regarder notre politique et pas toujours aller voir ce qu'il se passe ailleurs.

Je le répète, les tarifs sont décidés sans aucune concertation, donc nous sommes là aujourd'hui pour approuver, c'est tout, avec une disparité incompréhensible. Certaines personnes ont une augmentation énorme, de l'ordre de 20 ou 25 %. On s'arrête à 4 parce que cela fait mieux. Je pense qu'il faudrait qu'on arrive à discuter de tout cela et à se concerter. On fait passer la pilule auprès de certains en leur disant « vous avez de petites augmentations », tandis que d'autres ont une augmentation de plus de 20 %. Au niveau de la Fédération et par solidarité aux gens de la Pointe Rouge qui vont avoir de très fortes augmentations, nous préférons voter contre.

Madame LAVIOLETTE.- Qui vote pour ? 3. Qui est contre ? 5. Qui s'abstient ? 5.

Madame MAGNIEN.- Les personnes habilitées à voter sont le Président, Loïc Kerduel, M. Flory, M. Peytou, M. Magueres, M. Lasalle, M. Ravot, M. Cerezo, M. Passaro, M. Icard, M. Lamberti.

III – Présentation du budget prévisionnel 2018

Madame LAVIOLETTE.- Vous avez reçu document concernant le budget prévisionnel 2018. Je vous prie de m'excuser et d'excuser Claire Baille et Karen Wagon qui sont les rapporteurs du budget. Elles sont en clôture budgétaire et n'étaient pas en mesure de venir commenter ce budget.

Concernant l'évolution du budget, on peut constater les efforts réalisés en dépenses de fonctionnement et en recettes dans la mesure où l'on a pu avoir des subventions de l'ordre de 500 000 euros.

Y a-t-il des réactions sur le budget de fonctionnement ? *(Non.)*

Le budget d'investissement a été aussi considérablement réduit. Il ne faut pas oublier que nous empruntons la totalité du budget pour les investissements. Pour information, nous avons un encours de dette de 19 millions avec des intérêts annuels de 448 000 euros. On comprend après que notre budget soit largement en déséquilibre et qu'on ne peut plus faire appel au budget général, comme le signale le rapport de la Chambre régionale des comptes, dont je peux vous faire lecture de l'extrait : « *Le budget annexe des ports se caractérise par un déséquilibre chronique en fonctionnement et par un besoin à la fin de chaque exercice d'une avance de trésorerie du budget principal. La nécessaire optimisation des ressources de ce budget annexe passe donc par une revalorisation des tarifs des redevances, à des niveaux plus conformes à leur juste valeur* ».

Monsieur LAMBERTI.- La date ?

Madame LAVIOLETTE.- Juin 2017, mais il y en avait déjà eu avant. Nous avons eu les mêmes remarques sur la faiblesse des tarifs.

Monsieur LAMBERTI.- Je veux revenir sur le principal rapport qui avait été fait, dont 21 pages sur 90 portaient sur les ports. J'ai lu attentivement les réponses du Président Guy Teissier et il n'y a pas une seule ligne sur les ports. Soit la Chambre régionale des comptes a raison sur tout, soit le sujet est tellement mineur que la Métropole n'en parle pas. On peut s'interroger.

Madame LAVIOLETTE.- On a quand même été mis à l'index.

Monsieur MARCIE.- La réponse est quand même importante. On a une volonté du Président actuel de prendre en compte l'énorme augmentation de la taxe foncière. La mise à niveau a été faite progressivement, vous avez subi des augmentations progressives depuis plusieurs années. Un effort considérable a été fait de votre côté, un effort considérable du côté de la Direction des Ports dans la gestion. Il y a de grosses économies qui n'apparaissent pas forcément au compte administratif, parce qu'on fait encore des compensations avec le budget général. Il y a des grosses économies de l'ordre du million d'euros, ce qui fait 10 %.

La taxe foncière n'est pas absorbable. Le Président a dit d'augmenter et de mettre 8 euros du mètre carré pour les postes à flot. On fera pareil avec les AOT et avec les délégations de service public. On intègre dans le cahier des charges l'obligation pour les délégataires de prendre leur part de taxe foncière. Il y a un lissage sur toutes les occupations de plan d'eau de cette taxe. C'est le plus gros de l'effort. Dans les 8 euros d'augmentation, il doit y avoir 6 euros de taxe foncière et 2 euros du reste, et l'effort n'est pas fini. C'est un gros travail qui est engagé. Cela n'apparaît pas dans sa réponse, parce qu'il s'était engagé à donner des suites positives.

Le deuxième travail engagé, qui est à mon sens plus important, est le travail de récupération des gratuités que l'on consentait en permanence pour toutes les manifestations qui se déroulaient à Marseille. Un travail important a été réalisé par la

Direction des Ports. Claude Piccirillo, à la dernière Commission, a subi les foudres de certains parce que, alors qu'il était en train de récupérer de l'argent, on lui disait qu'il ne récupérait pas assez. Je ne sais plus pour quel événement c'était.

Monsieur LE PRESIDENT.- Red Bull.

Monsieur MARCIE.- Tu disais : « non, je veux au moins récupérer la moitié », c'est-à-dire 25 000 euros. Les élus disaient non.

Pour avoir une idée de la masse que cela représente, 8 euros sur les contrats, c'est 350 000 euros d'augmentation. La venue du Belem à Marseille, c'est 90 000 euros de gratuités. On s'est battu, on ne paiera pas, et vous ne paierez pas. C'est la Ville de Marseille qui va subventionner cet événement, et la Métropole sur le budget général, et non pas sur le budget annexe des ports, parce qu'on considère que c'est de l'événementiel et non pas une activité portuaire. C'est un travail que l'on mène au quotidien pour essayer de récupérer ces petites niches, qui ne sont pas petites, parce que ce sont des grosses sommes. Mis bout à bout, on y arrive assez vite.

Il y a aussi le travail d'aller récupérer des plans d'eau inexploités comme celui du Frioul, les consignes sanitaires, etc. Claude Piccirillo et Patrick Boré ont remis sur la table des anciens dossiers pour générer de nouvelles recettes. On attend vos suggestions pour en trouver. La précédente Commission disait de faire payer les parkings, les mises à l'eau, etc. Je ne dis pas que l'on va aller jusque-là, mais il y a des choses gratuites qui pèsent sur vous. Les augmentations tarifaires que vous faites, c'est parce que le reste est gratuit. C'est un budget annexe, donc c'est un équilibre.

Oui, il a compris, c'est important de le faire. Un gros travail a été fait. Il y aura encore un pas à franchir. Ensuite, on parlera des choses sérieuses.

Monsieur ICARD.- Je pense aussi que beaucoup d'argent se perd avec l'économie souterraine. Je vois beaucoup de locations de semi-rigides qui se font de manière illégale, qui vont accoster à droite et à gauche sans payer la taxe de *touch and go*. Ce travail échappe à toute fiscalisation et pourrait être un dégât assez important pour la Métropole.

Madame LAVIOLETTE.- Nous sommes d'accord et nous essayons de veiller au maximum à éviter les débordements.

Monsieur ICARD.- Il y a beaucoup de débordements. Étant au quai Marcel Pagnol, je vois ce qu'il se passe un petit peu. Je peux vous dire que les bateaux qui viennent embarquer des groupes de touristes sans payer aucune taxe, on ne les reconnaît pas, parce que ce sont des bateaux de plaisance. On ne sait pas d'où ils sortent et où ils vont. Ils travaillent, mais il n'y a pas de taxe passagers, de calanques, de *touch and go*. Je pense que beaucoup d'argent disparaît.

Madame LAVIOLETTE.- Nous n'avons pas les moyens de contrôler tout cela. La capitainerie fait son maximum, mais c'est difficile.

Monsieur KERDUEL.- En *touch and go*, on est entre 15 000 et 20 000 euros par an de recettes.

IV – Présentation du bilan des travaux 2017

V – Programmation des travaux pour 2018

Madame LAVIOLETTE.- Vous avez reçu un état des travaux 2017, ce qui a été réalisé et ce qui est en cours, ainsi qu'une programmation pour 2018. Y a-t-il des observations sur cette programmation de travaux ? Je sais que M. Pasarro m'a interpellée tout à l'heure sur les chaînes.

Monsieur MONSELLO.- En ce qui concerne les chaînes-mères pour celles qui concernent l'APPT, les travaux ont bien été commandés, mais malheureusement, notre prestataire a pris beaucoup de retard. Je peux confirmer que ce sera fait avant Noël.

Monsieur FLORY.- Un petit mot en ce qui concerne notre pavillon sanitaire qui a été démonté il y a plus de 2 ans et qui n'est toujours pas en état de fonctionnement. Nous sommes totalement désespérés. Une partie est réservée aux professionnels et une partie pour les usagers du CNTL. Ce serait bien si l'on pouvait arriver à avoir ces sanitaires en fonctionnement d'ici la fin de l'année.

Madame LAVIOLETTE.- Ce sont des sanitaires qui sont sur un pavillon dans l'enceinte du CNTL. Ce sont des travaux qui ont été faits dans le cadre de l'aménagement du Vieux Port et réalisés par la Direction des Infrastructures. Ce qui est un peu compliqué, c'est qu'on ne peut pas intervenir directement, puisque ce sont des travaux réalisés par une autre direction. On ne manquera pas de le signaler, mais on le fait à chaque fois.

Madame LAGRENE.- Je ne sais pas comment ils n'arrivent pas à s'en sortir avec leur problème d'évacuation des eaux. On en parle depuis un long moment. Ils ont un problème récurrent que la maîtrise d'œuvre n'a pas géré.

Monsieur FLORY.- On nous parle d'un problème de budget pour terminer les travaux.

(Echanges croisés.)

Madame LAGRENE.- En tant que Direction des Ports, nous avons refusé la réception de l'ouvrage.

Monsieur LE PRESIDENT.- Il faut rappeler Joël Vanni

Monsieur FLORY.- On le rappelle régulièrement et il dit que cela va se faire.

(Échanges croisés.)

Monsieur LAMBERTI.- À tout hasard, a-t-on une idée de la finition des travaux ? Vous savez que trois quarts du Vieux Port ont été faits et un quart du Vieux Port attend désespérément des travaux. Peut-on avoir des nouvelles, pouvez-vous prendre des engagements ?

Monsieur MARCIE.- La seule chose que je sais, c'est que l'on ne fera pas le glacis. La dernière phase, je ne peux pas te donner de date. Elle n'est pas annulée, mais elle est suspendue. Le glacis tel qu'il avait été décidé par l'architecte au début ne se fera pas *a priori*.

Monsieur LE PRESIDENT.- Il faut que ce soit fait avant 2024.

Monsieur LAMBERTI.- Certaines personnes qui ont accepté des travaux et qui ont participé vivent aujourd'hui plus confortablement, et à l'inverse, certaines attendent toujours d'avoir des locaux et des sanitaires. Pour la même redevance, les gens n'ont pas le même service. J'ai l'impression que c'est un peu de l'indifférence des responsables de la Métropole.

Monsieur LE PRESIDENT.- Ce n'est pas de l'indifférence, c'est un manque de budget. Je le disais sous forme de boutade, mais avant 2024, je pense que des crédits seront alloués pour faire des aménagements et recevoir des centaines de milliers de visiteurs. À ce moment-là, je pense que le Vieux Port sera complètement terminé. Il faut attendre un an, voire 2 ans pour la programmation. On s'y attendait, mais on ne savait pas si c'était 2024 ou un peu plus tard. Je pense qu'ils sont en train de travailler pour voir les clés de répartition financière pour pouvoir commencer les travaux, surtout devant l'Hôtel de Ville. C'est la moindre des choses que ce soit fait, puisque le Maire recevra beaucoup de personnalités. Il y avait quelques problèmes avec le MACT qui avait le plan B, le plan

C et le plan D. Il faut arriver à harmoniser ce que les sociétaires souhaitent et ce que la Métropole souhaite également.

Je voudrais faire un vœu pieux. Quand je me trouvais l'autre jour pour le nettoyage du port, je me gare au CNTL. Depuis le CNTL jusqu'à l'Ombrière, heureusement que je ne me suis pas arrêté, parce que sinon, je serais resté collé sur la crasse. C'est étonnant que vous n'en parliez pas. Vous parlez des fonds, c'est important, mais à l'endroit où sont les bancs, on ne voit même plus les pierres. Je pense qu'il serait bon, et je m'adresse aux deux responsables – je sais que ce n'est pas de notre ressort – de s'armer de quelques Karcher et de faire du nettoyage, parce que c'est là qu'on reçoit les 10 millions de touristes. C'est vraiment dommage qu'il n'y ait pas un entretien systématique de ces pavés en granite. C'est même dangereux au niveau de l'hygiène parce que ce n'est pas nettoyé du tout. Comme il ne pleut plus, c'est une catastrophe.

Monsieur PEYTOU.- Qui gère le nettoyage de l'espace piéton sur le port ?

Monsieur LE PRESIDENT.- Les cantonniers.

Monsieur PEYTOU.- En face de la Nautique, on a les seules poubelles du quai de Rive Neuve. Cela déborde en permanence, c'est pourri et « dégueulasse ». Quand on a des manifestations, on nettoie nous-mêmes, parce que certains régatiers ne veulent pas marcher sur le verre. On a fait la réflexion à M. Tian* plusieurs fois. Cela a été décidé au début des travaux. Comment auraient-ils pu penser qu'avec 4 malheureuses poubelles enfouies, on arrive à gérer 20 commerces. Sur tout le quai, jusqu'au parking du CNTL, il n'y en a pas d'autres. Cela nous embête que ce soit pourri, mais que fait-on ? On nettoie plus souvent qu'à notre tour.

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est même honteux.

Monsieur PEYTOU.- Peut-être que ce sera fait pour 2024.

Monsieur LE PRESIDENT.- Et encore, je ne sais pas.

Monsieur DI LEONARDO.- On parle de la saleté sur le port, mais on ne parle pas des rats. Quand on soupe dehors, les rats nous passent entre les jambes. Dans les restaurants en face, c'est pareil. À Saint-Jean, nous sommes un peu oubliés. On nous a fait de belles pannes, c'est bien. On ne sait pas quand ils feront le quai et si l'on va garder les portes. C'est nous qui avons payé les portes, assez cher pour un petit club. On paye la mise en place d'électricité. Il faut sortir de l'argent et on nous en demande toujours. Deux portes, 6 000 euros. Pour brancher l'électricité, cela dépasse encore les 6 000 euros. De plus, nous sommes envahis de rats.

Monsieur LE PRESIDENT.- La propreté attire la propreté, la crasse attire la crasse. Vous avez raison. Je pense que c'est un manque d'observation de la part des dirigeants qui ne voient pas que c'est crasseux.

Monsieur PASSARO.- On ne peut pas attendre 2 ans. Les chalets vont s'écrouler, les barrières vont tomber. On parle de sécurité.

Monsieur LE PRESIDENT.- Demandez à Stéphane Marcie s'il peut se renseigner et nous donner rapidement une réponse sur la programmation, si elle se fait et quand elle va se faire. Nous vous répondrons, parce que je n'en sais rien.

Monsieur MARCIE.- Il y avait eu une bonne idée, mais qui a été abandonnée, de créer une unité décentralisée autour du Vieux Port pour traiter, à travers une direction spécifique, tous les problèmes du Vieux Port. Cette direction avait la propreté, tout. Cela fonctionnait parce qu'il y avait une intensité. Cela a été abandonné, je ne sais pas pourquoi. Le Vieux Port s'ajoute à d'autres problèmes de la Ville et il n'est pas prioritaire, alors qu'avec une Direction Vieux Port...

Madame LAVIOLETTE.- On peut le reposer.

Monsieur DI LEONARDO.- Comment cela se fait-il que les restaurateurs en face aient le droit de se garer le long du port et des barrières le soir ? On ne peut plus sortir des barrières. On ne dit rien. Nous, pour une voiture, c'est 135 euros. Cela fait 60 ans que je suis sur le port. Je vois des Mercedes, des BMW. Samedi, je suis allé voir le vigile pour lui demander comment on sortait. Ils fument la chicha, on ne dit rien, et ils sont tout le temps garés sur le trottoir et sur le bas-côté.

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est le pouvoir de police du Maire. Je pense qu'il faudrait que vous écriviez ou que vous fassiez une pétition.

Monsieur DI LEONARDO.- On n'y comprend rien.

Monsieur LE PRESIDENT.- Je crois qu'il faut appeler M. Gaudin directement. M. Gaudin n'aime pas avoir des pétitions, donc si vous en faites une, je pense que cela va bouger. Il faut aller le voir directement en lui disant gentiment les choses. Il va vous écouter, j'en suis persuadé.

Monsieur DI LEONARDO.- Le Maire nous a reçus. Quand on lui a parlé des travaux, il a demandé combien cela coûtait. Son bras droit a donné la somme et le Maire a demandé s'il était obligé de faire ces travaux car cela coûte une fortune. Je ne comprends pas, avec le trottoir long que l'on a et qu'on paye... Ils ont pris la moitié de la route, ils payent peut-être, mais on paye autant qu'eux.

Monsieur LE PRESIDENT.- Faites une lettre signée.

Monsieur DI LEONARDO.- Cela ne marche pas.

Monsieur LE PRESIDENT.- Si, parce qu'il reste des traces.

Monsieur CERESO.- J'aurais aimé qu'on nous dise que l'année prochaine, on attaque les travaux pour les 4 clubs qui sont en désuétude, parce qu'il va y avoir un accident. On nous a dit que quand on allait faire les travaux, on nous mettrait des contre-pannes. Tout le monde nous a dit oui. Comme cela tardait trop et que cela n'allait jamais se faire, on l'a fait. Je vous signale officiellement qu'on a mis des contre-pannes qui sont belles. Je fais la demande officielle de lever rapidement les portes, parce que c'est horrible. C'est rendre service à d'autres personnes. Comme c'est sale, nous allons nettoyer le rebord du Vieux Port, mais je voudrais que l'on nous fasse cadeau au moins de deux gros salabres pour ramasser tout ce qui traîne. C'est un geste symbolique qu'il faut que vous fassiez pour rendre service à la communauté.

Monsieur LE PRESIDENT.- Les petits ports de la Côte Bleue se plaignent qu'une lampe n'est pas changée ou qu'une porte ferme mal. J'avais demandé aux maires qui ont des services techniques, dans le cadre de l'amitié et de la coopération, pour changer une lampe, de le prendre sur le budget de la mairie. On n'attend pas cette lourdeur administrative de la Métropole pour changer. Par exemple, j'ai un tractopelle mairie, mais voirie, ce n'est plus la mairie, c'est la Métropole. S'il y a de la neige, je vais prêter le tractopelle de la mairie, parce que la Métropole n'a pas de tractopelle à Saint-Victoret. Je fournirai mes cantonniers et mon tractopelle. Tout le monde paye la même chose. Qu'on le paye à la Métropole ou à la commune, c'est pareil, mais il faut au moins qu'il y ait cette collaboration pour les petits travaux. Je pense que la mairie peut vous donner un container.

Je m'adresse aux fonctionnaires que vous êtes tous. Il faudrait qu'il y ait des passerelles, que M. Marcie ou Mme Laviolette ne soient pas tout le temps obligés de monter au créneau. Vous avez des amis dans d'autres secteurs. Pour un container ou une bricole, on doit pouvoir se débrouiller, dans le cadre de la coopération. On ne rentre pas dans les lois strictes qui posent tant de problèmes, mais on doit pouvoir se débrouiller.

Qui est le responsable parmi vous ?

(Échanges hors procès-verbal.)

Monsieur LE PRESIDENT.- Je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année.

La séance est levée à 12 heures 20.

**Le 3^{ème} Vice-président délégué de la
Commission Ports, Espace Maritime,**

M. Claude PICCIRILLO