

Compte rendu Conseil Portuaire du 3 juillet 2026

Présents :

- Régis GELEZ, représentant la Communauté de Communes MACS (titulaire)
- Etienne CARRERE, représentant la Commune de Capbreton (titulaire)
- Olivier BEGUE, représentant la Commune d'Hossegor (titulaire)
- Thomas LE THIERRY D'ENNEQUIN, représentant la C.C.I. des Landes (titulaire)
- Christophe VILATTE, représentant les navigateurs (titulaire)
- Cédric BARAKAT, représentant les navigateurs (titulaire)
- Armelle BARBE, représentant les associations touristiques liées à la plaisance (titulaire)
- Anne Lorraine RODOLPHE, représentant les associations sportives liées à la plaisance (titulaire)
- Patrice JURNET, représentant les pêcheurs locaux (titulaire)
- Patrick MUZELLEC, représentant la S.N.S.M. (titulaire)
- Thomas ROUSSEL, représentant le personnel du service Port et Lac de la CC MACS (titulaire)
- Louis GALDOS, représentant la Communauté de Communes MACS (suppléant)
- Frédéric ARNOULD, représentant les services nautiques (suppléant)
- Pierre Alexandre MARTINEZ, représentant les Services Nautiques (titulaire)
- Christian GERMAIN, représentant les navigateurs (suppléant)
- Patrick COURTIAU, représentant les pêcheurs locaux (suppléant)
- Sylvie BERGEROO, représentant le Conseil Départemental 40 (suppléant)
- Jean Marc BARRERE, CAP GOUF EXPLORATION (suppléant)

Excusés :

- Willy BORDESSOULLES, représentant les navigateurs (titulaire)
- François GELOS, représentant la Commune de Capbreton (suppléant)
- Anne MATTER, représentant la Commune d'Hossegor (suppléant)
- Franck BARONNET, représentant les navigateurs (suppléant)
- Jean Louis POUPINEL, représentant les navigateurs (suppléant)
- Mathieu PROFAULT, représentant les associations touristiques liées à la plaisance (suppléant)
- Bernard DUFAU, représentant la C.C.I. des LANDES (suppléant)
- Frédéric GADEAUD, représentant le personnel du service Port et Lac de la CC MACS (suppléant)

Assistés de Mme FAURE, Chef du service port et lac, M. MICHEL, M. PELLETAN, Mme BEGARDES et Mme ESPIL, Service Port et Lac.

L. GALDOS ouvre la séance à 15h30.

M. GELEZ demande à ce qu'un tour de table soit fait pour présenter les membres du Conseil Portuaire.

F. FAURE fait un rappel sur le mandat d'une durée de cinq ans du Conseil Portuaire actuel, renouvelé en 2025, qui a été réajusté en cours d'année 2026 suite au renouvellement des mandats communaux et intercommunaux.

Un rappel est également fait sur les instances du CLUPPIP et du Conseil Portuaire.

A) TRAVAUX :

T. PELLETAN intervient sur le sujet de la revalorisation des sédiments issus de la deuxième phase de désensablement du Port. Un groupement d'entreprises a été sélectionné fin 2025 (SOLVALOR/UNELO).

Depuis leur notification en novembre 2025, ce groupement a travaillé sur les études d'exécution et ont notamment recaractérisé les sédiments ainsi que l'organisation à mettre en place sur la plateforme, du fait de son espace assez restreint. Les études d'exécution ont pris un peu plus de temps que prévu et se sont terminées récemment. L'installation de la plateforme est prévue au mois de juillet 2026, le séchage des sédiments se fera à partir d'août. Un rappel est fait sur le montant du coût de l'exploitation :

3 900 000 euros H.T. dont 3 150 000 euros sont imputés sur le budget du Port.

A.L. RODOLPHE : question (inscrite sur la note de synthèses fournie en amont par les associations sportives liées à la plaisance) sur la prise en charge de ces sédiments et si cela impactera le prix de la redevance annuelle.

F. FAURE : Le montant affiché est pour une durée de six ans. Chaque année, dans le budget fonctionnement, un montant est inscrit pour valoriser ces sédiments. Sur l'année 2026, un peu plus de 300 000 euros ont été inscrits sachant que nous ne sommes pas sur une année complète d'exploitation (la valorisation des éco matériaux commencera en octobre 2026 normalement).

Les années suivantes, les frais fixes portant sur la valorisation s'élèveront entre 400 000 et 500 000 euros par an.

Ce montant pourra fluctuer en fonction de ce que l'entreprise aura pu sortir en éco produits et de la demande qu'il y aura.

A.L. RODOLPHE : question pour savoir si ce que le Port paye est le net.

F. FAURE : réponse affirmative. Le coût de valorisation est en net ; il prend en compte la redevance annuelle due par l'exploitant calculée sur la superficie occupée ainsi qu'un pourcentage sur les éco produits des filières béton et substrat agricole.

Il n'y a pas de pourcentage sur la troisième filière (technique routière) car le Service Port et Lac ne sait pas encore s'il en résultera un gain important.

C. GERMAIN : question si cela rentre dans les recettes du Port.

F. FAURE : réponse négative, c'est du net. Le montant à payer sur six ans inclue les dépenses et les recettes. Ce que le Port paye auprès des usagers est le résultat dépenses/recettes et ne rentre pas dans le budget MACS (question de Mme RODOLPHE). La recette est déjà compressée dans les dépenses.

A.L. RODOLPHE : remarque sur le fait que la parcelle ait été cédée gratuitement par la Commune de Capbreton à MACS, qui l'exploite actuellement. Moyennant redevance, le nettoyage des sédiments est effectué.

F. FAURE : le coût que représente la valorisation est intégralement rattaché au budget du Port.

Le nettoyage des sédiments n'est pas assuré directement par MACS. Un marché a été lancé suite auquel SOLVALOR/UNELO a été sélectionné et qui assure l'exploitation de la plateforme sur une durée de six

ans. Cette dernière a un cahier des charges à respecter par rapport à divers critères (caractéristiques des sédiments, normes valables pour les écoproduits, filières locales identifiées) pour mettre en œuvre cette valorisation.

L. GALDOS : précision sur le fait que la plateforme a été entièrement financée par MACS (budget principal environnement pour 1,5 millions d'euros) et ne pèse pas sur le budget du Port. Il n'y a que la valorisation qui rentre dans celui-ci. Il rappelle également que si le traitement des sédiments avait été assuré sur Bordeaux par transport routier comme auparavant, le coût aurait été beaucoup plus important.

C. VILLATTE/A.L. RODOLPHE : question pour savoir si l'entretien annuel du Port, de la passe, du chenal a été budgétisé et planifié? Inquiétude sur l'anticipation par rapport aux problèmes d'ensablement dans le Port.

F. FAURE : dans le programme d'entretien est prévu un dragage des points hauts dans le Port.

L. GALDOS : il n'y avait pas de base de bathymétrie jusqu'à récemment. Depuis 2020, une bathymétrie générale du chenal, port, canal et lac est réalisée en octobre.

F. FAURE : un dragage a été effectué en 2025. Rappel sur le fait que beaucoup de charges pèsent sur les budgets fonctionnement et investissement du Port de Capbreton et le coût des dépenses doit arriver à l'équilibre. Il faut compter entre 200 000 et 300 000 euros minimum pour enlever entre 10 000 et 20 000 m³ avec des contraintes différentes (clapage en mer ou pas) selon la qualité sédimentaire. Une réflexion est à prévoir sur un éventuel dragage et son impact sur le budget annexe du Port.

R. GELEZ : le dragage a été effectué il y a un an environ, entraînant des mouvements de sédiments dans le Port. Un levé bathymétrique est prévu en octobre 2026.

Un arbitrage devra être effectué pour décider de l'investissement financier à prévoir pour un éventuel entretien annuel. Le Conseil Portuaire devra se prononcer pour effectuer cet entretien annuel voir biennuel. La fréquence dépendra des relevés bathymétriques du mois d'octobre 2026.

Pour rappel, le dernier dragage a coûté 6 millions d'euros (le double, voir le triple du budget fonctionnement du Port) et a été financé via le budget investissement car il n'y avait aucun moyen d'équilibrer le budget fonctionnement avec un tel montant.

Cependant, si un dragage préventif est planifié plus régulièrement, il pourrait être financé via le budget fonctionnement, du fait d'un impact financier moindre.

C. VILLATTE : Il rappelle que les plaisanciers souhaitent avant tout disposer d'un Port praticable.

Sans quoi de plus en plus d'emplacements seront libres. Une remarque sur le fait qu'il y aurait plus de places vides que l'année dernière.

P. BEGARDS : il n'y pas plus de places libres que l'année dernière, des commissions d'attribution ont eu lieu cette année et des places ont été attribuées.

Intervention sur le fait que 50 places de passage et 30 places non pourvues représentent un manque à gagner sur le budget du Port.

F. FAURE : lors des commissions des places sont proposées mais malheureusement pas toujours acceptées par les personnes inscrites sur la liste d'attente, pour diverses raisons, ce qui est assez chronophage lors du processus d'attribution.

Lors de la dernière commission, moins de 50% de places ont été acceptées, malgré tous les moyens mis en œuvre pour attribuer des emplacements (seconde liste etc...).

C. VILLATTE : il s'interroge sur l'attractivité du Port de Capbreton.

F. FAURE/P. BEGARDES : le problème d'attractivité se pose dans d'autres ports également.

Un observatoire réalisé par la FFPP (Fédération Française des Ports de Plaisance) souligne aussi ce problème.

Remarque de certains usagers sur le fait que la vente de leur bateau sans l'emplacement peut aussi aggraver la problématique de l'attractivité.

A.L. RODOLPHE : question par rapport à la note de synthèse transmise précédemment pour savoir si la TVA est récupérable ?

F. FAURE/P. BEGARDES : le budget est hors- taxe. Il y a une récupération de la TVA par voie fiscale. Chaque mois le Port fait une déclaration TVA.

P. COURTIAU : s'il n'y a pas plus de courant au niveau du chenal, les différents dragages resteront inefficaces. Les seuils présents au niveau des deux cours d'eau qui arrivent dans le Port devraient être « vidés » afin de ne pas accentuer l'effet barrage.

C. VILLATTE : une étude avait été réalisée il y a quelques années sur les différentes hauteurs de seuils.

Le sujet des pièges à sable doit être à nouveau relancé.

T. PELLETAN : un choix doit être fait entre mettre en place des pièges à sable et créer plus de courant dans le chenal. On ne peut pas et capturer le sable qui arrive des courants d'eau et créer la chasse.

Les seuils ont été mise en place pour capturer les sédiments qui arrivent des cours d'eau.

P. COURTIAU : lors de la création du Port dans les années 70 le barrage n'étaient pas aussi haut.

Il y a peu ou pas de courant dans le Port ce qui n'est pas suffisant pour brasser les sédiments.

TRAVAUX :

T. PELLETAN : des changements de catways ont été effectués sur le ponton P du fait de leur obsolescence (longueur augmentée de chaque côté). Un remaniement de certaines unités a dû être opéré du fait de la nouvelle configuration de ces catways. Le coût total des fournitures de ponton s'élève à 53872 euros H.T. La pose a été effectuée par les équipes techniques du Port. Un nouveau remplacement de catways est prévu avant la fin de l'année mais le ponton concerné n'a pas encore été déterminé.

Lors du dernier Conseil Portuaire, un diagnostic sur les pieux du Port avait été planifié. Il en résulte que certains pieux sont vieillissants avec une corrosion plus ou moins avancée selon la date à laquelle ils ont été plantés ainsi que le type de revêtement appliqué à ce moment-là.

Les zones les plus impactées sont celles où le marnage est le plus important ainsi que celles à proximité des rouleaux d'anneau de guidage des pontons. Dans un premier temps, des chapeaux seront mis en place afin d'éviter que l'eau pénètre dans les pieux, ainsi qu'un « grattage » des coquillages présents sur ces derniers puis la remise en place des anodes.

Des travaux plus lourds, qui demandent des moyens importants et nécessiteront un appel d'offre, sont à prévoir par la suite. Les bassins seront classés par ordre de priorité. Le diagnostic permet de prendre contact avec des entreprises afin d'étudier les moyens techniques les plus adaptés à ce type d'opérations.

Interrogation sur la date du dernier diagnostic effectué.

T. PELLETAN : à priori aucun diagnostic aussi complet n'a été fait auparavant.

C. VILLATTE : si un entretien plus régulier avait été effectué, la situation ne serait pas celle qu'elle est actuellement.

T. PELLETAN : les anodes cathodiques sont remises en place régulièrement. Quelques-unes sont à remplacer mais pas la totalité.

Certains sont des revêtements bitumineux, d'autres seraient amiantés. Il est donc très difficile, voire impossible de retirer et remplacer ces revêtements des pieux. Un « chemisage » reste la seule solution envisageable. Cela représente au niveau du budget un coût très important.

T. LE THIERRY D'ENNEQUIN : proposition de mise en contact avec une société du Pays Basque spécialisée dans ce type de travaux.

T. PELLETAN : point sur la fabrique à glace.

Rappel sur l'étude de faisabilité effectuée en 2022 concernant la fabrique à glace.

Elle a été remise à jour jusqu'à 2026 par rapport aux nouveaux besoins, aux nouvelles données d'entrées et un nouvel emplacement a été décidé pour la fabrique à glace (échanges avec les pêcheurs professionnels, l'exploitant, l'assistant à maîtrise d'ouvrage).

Différentes phases sont obligatoires dans la mise en place du projet de la nouvelle fabrique à glace.

La première phase a été validée (AVP). Un nouvel appel d'offre doit être lancé pour les phases suivantes (PRO et DCE), qui mènera au marché de travaux. Cela permettra de déterminer les entreprises qui effectueront ces derniers.

L'objectif pour la livraison de la nouvelle fabrique à glace est fixé à début 2028.

Le montant total de l'opération est évalué à 1,5 millions d'euros, dont 80% sont financés par le FEAMPA.

Une solution provisoire a été trouvée en prévoyant la location d'une machine à glace, du fait des besoins en glace sur le Port de Capbreton et de la complexité pour St Jean de Luz d'assurer l'approvisionnement global en glace.

Elle sera installée devant la Capitainerie et coûtera 145 000 euros H.T. jusqu'à début 2028 et son montant sera impacté sur le budget du Port.

Remarque sur le dernier Conseil Portuaire où il est stipulé page 10 du compte-rendu que le financement de la machine à glace n'impactera pas le budget du Port.

C. VILLATTE : des usagers souhaitent que la glace et son coût de fabrication soient pris en charge par les utilisateurs de la glace, c'est-à-dire les pêcheurs professionnels.

R. GELEZ : pour la future machine à glace, l'investissement sera compensé par la participation du prestataire. MACS ne peut pas financer directement le budget du Port mais un accompagnement économique de la filière pêche est envisageable avec le DEVECO afin de pouvoir compenser ce surcoût et ne pas impacter les usagers.

Des solutions rapides doivent être envisagées afin d'accompagner la filière et de pouvoir aussi préserver les emplois.

L'exploitation de la fabrique à glace étant déléguée à la coopérative « La Basquaise » une nouvelle convention pour la machine à glace provisoire va être signée prévoyant un partage des coûts liées à la location de la machine.

L. GALDOS : les usagers du Port ne seront pas impactés financièrement par la location de la machine à glace provisoire ni par l'achat de la nouvelle machine à glace.

A.L. RODOLPHE : question à F. FAURE sur le montant inscrit dans les comptes administratifs de 2025, et plus précisément sur le compte (compte 61521) correspondant aux bâtiments publics pour un montant de 107 978 euros. L'année suivante, ce montant est de 198 000 euros.

F. FAURE : Il s'agit d'un compte générique dans lequel sont recensées toutes les dépenses liées au gros entretien. Un programme annuel est établi pour déterminer les actions d'entretien à mener ce qui explique que le montant varie d'une année sur l'autre.

R. GELEZ : point sur la zone technique.

Une réhabilitation urgente de la zone technique doit se faire (aire de carénage, locaux des professionnels -amodiataires).

Le projet prévu initialement pour un montant de 8 M d'euros, financé par le budget du Port pourrait remettre en cause les équilibres budgétaires et de ce fait impacter le coût des anneaux ou les redevances des occupants du domaine public.

Ce projet a donc été retravaillé afin d'essayer de faire des économies dessus. Ainsi, l'aire de carénage et le futur bâtiment des amodiataires pourraient bénéficier de subventions (Agence de l'eau) à hauteur de 40%, ce qui, au final, ferait descendre le budget prévu initialement à 5,5 M d'euros.

Le déplacement de la Capitainerie n'est plus au programme. Aussi, un travail (toiture, isolation) doit être effectué sur la Maison du Port afin de pouvoir pérenniser la structure. Une évolution de la Capitainerie actuelle est prévue avec une nouvelle implantation de la Brasserie du Port.

Le coût budgétisé par MACS suite à ce changement de projet s'élève à 2M d'euros sur l'année à venir.

T. LE THIERRY D'ENNEQUIN/A.L. RODOLPHE : des interrogations subsistent suite aux études effectuées par le cabinet WINCH et les modifications prévues dans le bilan de cette étude (Môle Nord etc...).

R. GELEZ : Les investissements prévus au départ sont trop importants et se feraient sur deux ou trois mandats.

L'urgence se porte actuellement sur l'aire de carénage et le bâtiment des amodiataires.

L'architecte sélectionné et une partie de son esquisse sont conservés.

A.L. RODOLPHE : remarque sur le fait que ce changement de programme découle de la nouvelle gouvernance de MACS. La question est de savoir si le projet se concrétisera durant la mandature actuelle.

R. GELEZ : réponse affirmative. Les consultations se feront en septembre 2026 pour l'aire de carénage et le bâtiment des amodiataires (6 mois de travaux pour l'aire de carénage et environ 1 an pour le bâtiment des amodiataires).

L'aire de carénage sera livrée avant la saison 2027, les bâtiments fin 2027 en fonction de l'avancement des travaux. Le plan prévu initialement reste le même sans la nouvelle Capitainerie.

Remarque sur l'impact sur les délais rallongés pour l'entretien des navires.

P. A. MARTINEZ : partage d'une note établie en commun avec les professionnels du secteur du nautisme et leur inquiétude concernant le Port d'avenir entre autres.

Depuis le lancement de l'AMI en 2023, les entreprises candidates au futur projet ont eu des engagements financiers à tenir, sur la base d'un calendrier déjà défini. Les professionnels souhaiteraient plus de dynamisme dans la vente de bateaux sur Capbreton et une zone d'exposition plus importante pour leurs produits.

Un programme immobilier avait été proposé par MACS ainsi qu'un modèle économique. Jusqu'à aujourd'hui il constate des reports successifs ainsi qu'une absence d'informations détaillées sur l'état réel du projet. Un professionnel prévu initialement dans le projet de la future zone technique n'en fera pas partie au final.

R. GELEZ : Le calendrier initial sera conservé. Une consultation va être à nouveau effectuée en vue de sélectionner le candidat qui remplacera l'amodiateur ayant abandonné le projet. Un nouveau travail sur la durée des baux est en projet afin de favoriser l'absorption des investissements (entre 12 et 15 ans).

P.A. MARTINEZ : les accompagnements financiers de la part de MACS, envers les professionnels semblent insuffisants.

F. ARNOULD : il souhaiterait que les professionnels bénéficient d'un emplacement réservé sur le plan d'eau afin de pouvoir mettre en avant les bateaux d'exposition.

F. FAURE : chaque professionnel qui le souhaite, peut faire la demande d'une place en passage au Port de Capbreton lorsqu'il en a besoin pour une vente ou pour faire des essais moteur (pour une durée maximale), avec une tarification préférentielle (50 % du tarif basse saison).

P.A. MARTINEZ : la mise à disposition de places de passages (entre 4 et 10 places) pour les professionnels du nautisme se fait déjà dans d'autres ports (Arcachon, Hendaye). Les futurs acquéreurs peuvent ainsi être assurés d'avoir un emplacement dans le Port dans lequel ils ont effectué leur achat.

R. GELEZ : une rencontre avec les professionnels du nautisme est à prévoir après la saison afin de discuter de ces sujets.

T. PELLETAN : Suite du point sur les travaux. Présentation du mode de fonctionnement pour accéder au niveau des parkings Pêcherie et Bonamour (Barrières en entrée et sortie).

A.L. RODOLPHE : Les parkings autour du Port de Capbreton sont un sujet très sensible pour les usagers.

Il s'agit du point qui suscite le plus d'incivilités entre les plaisanciers et le plus de ressentiment envers l'autorité portuaire.

Une demande est faite au Port de modifier la règle du « un véhicule par contrat ».

Un constat est établi sur le fait que certains professionnels, lorsqu'ils utilisent la cale de mise à l'eau, garent leur remorque sur le parking et cela pénalise les usagers du Port.

Les emplacements hors Pêcherie et Bonamour sur lesquels on peut lire « Réservé aux usagers du Port » sont souvent utilisés par des personnes extérieures au Port de plaisance.

Quand est-ce que le parking situé avenue du Maréchal Leclerc va être aménagé et fermé pour les usagers du Port ?

Ce projet devait se faire dans le cadre de l'aménagement de la future Capitainerie.

Un tarif « résident » est souhaité par les usagers concernant les parkings payants autour du Port de Capbreton afin de pouvoir stationner en face des pontons. Cette demande dépendrait de la Mairie de Capbreton.

Un partenariat serait peut-être envisageable avec le Port pour mettre en place ce système de « tarif résident » ?

T. PELLETAN : le parking de la « Pêcherie » est un parking avec peu de places. Même en limitant l'accès à une personne, il est très souvent complet. Le fait d'autoriser deux personnes pour un même contrat à stationner désavantagerait les usagers, cela mènerait à une politique du « premier arrivé premier servi ».

Le parking avenue Maréchal Leclerc est assez proche géographiquement et cela permet déjà aux deuxièmes, troisièmes véhicules d'y stationner. Il paraît nécessaire que les plaisanciers qui utilisent un bateau à plusieurs fassent du covoiturage, depuis chez eux ou depuis le parking Maréchal Leclerc.

A.L. RODOLPHE/C. VILLATTE : ce parking doit être dans un premier temps aménagé et réservé aux usagers.

R. GELEZ : une meilleure gestion du parking avenue Maréchal Leclerc (120 places) doit être mise en place (limitation des accès).

T. PELLETAN : l'aménagement de ce parking était prévu en parallèle de la future zone technique et sera donc aménagé prochainement.

Concernant le parking Bonamour et le stationnement intempestif des remorques, le constat est que malheureusement le Port ne peut pas gérer toutes les incivilités.

A.L. RODOLPHE : Une verbalisation est-elle envisageable sur ces parkings ?

Une verbalisation serait la solution finale. Le problème est que le Port ne dispose pas des plaques d'immatriculation. Un système de macaron pourrait être étudié ?

Un membre du Conseil Portuaire suggère de facturer la mise à l'eau des bateaux avec la place de parking incluse dans le forfait permettrait de générer davantage de recette.

T. PELLETAN : cette solution a été étudiée. Si on met en place une tarification pour les parkings, le Port est obligé d'assurer par la suite une assistance 24 heures sur 24, ce qui coûterait plus au Port que ça lui rapporterait.

De plus, le système de badges, macarons peut être compliqué à gérer par le fait de la mauvaise utilisation de certains usagers (perte de badge etc...) et la démultiplication des badges donnés, ce qui mène à ne plus avoir la main sur les bénéficiaires.

F. FAURE : le stationnement est compliqué surtout pendant la période estivale. De plus, le parking côté « Minus » est un parking public et donc commun à tous, la verbalisation n'y est pas possible.

Les panneaux « Réservés aux usagers du Port » n'ont qu'un effet dissuasif.

L. GALDOS : une réflexion est en cours sur le parking Bonamour et les places libres non utilisées par les usagers. Une tarification pourrait être mise en place afin de générer des recettes pour le budget du Port.

P. BEGARDES : nous sommes un port « urbain ». De ce fait, le stationnement est plus sensible.

T. PELLETAN : fin du point travaux en rappelant l'ensemble des actions mises en place par les agents du service sur les pontons, les portillons, les sanitaires, les quais, la cale de mise à l'eau.

A. L. RODOLPHE : remerciement des usagers pour les travaux (sanitaires, « petits travaux ») effectués par les équipes du Port, suite aux doléances émises lors du dernier Conseil Portuaire.

Malheureusement, le constat est que des personnes font preuve d'incivilité lors de l'utilisation des sanitaires et personne ne maîtrise cela.

Une demande est faite pour la mise en place de containers de tri autour du Port comme ceux présents en front de mer puisqu'il n'y a plus de poubelles comme auparavant.

L. GALDOS : cette demande doit être faite auprès de la Commune.

A.L. RODOLPHE : des racks à vélos sont également souhaités afin d'éviter la dégradation des garde-portes tout autour du Port et des bornes connectées.

Une surveillance plus importante au niveau du bassin de la Pêcherie est souhaitée, afin d'éviter la circulation des vélos sur les pontons.

A.L. RODOLPHE : la mise en place de brouettes de pontons supplémentaires est demandée.

F. FAURE : cette demande est déjà en cours de réflexion (manipulation de ces chariots selon configuration des pontons).

Rappel sur la mise en place récente de chariots au niveau de la zone technique, afin de faciliter la manutention du matériel nécessaire lors des opérations sur la zone technique.

VIE DU PORT

Point sur la liste d'attente.

L. MICHEL : une réflexion est en cours sur la conservation ou non des commissions concernant les demandes de changement de navires et de postes d'amarrage, de manière à ce que le Port soit plus réactif pour le traitement de celles-ci.

Un gain de temps serait possible si ces commissions n'avaient plus lieu et que les demandes étaient « traitées au fil de l'eau ».

Cela permettrait aussi que le Maître de Port puisse travailler plus souvent sur la liste d'attente générale (actuellement 30 places sont attribuables).

M. MICHEL souhaite aussi rappeler l'impartialité du Port concernant les attributions de poste d'amarrage et fait un nouveau point explicatif sur le cheminement de ces commissions. Par ordre chronologique, les demandes sont traitées ainsi : demandes de changement de navire, de poste d'amarrage et enfin la liste d'attente. Elles sont archivées sur des fiches pour chaque ponton.

Des places sont ensuite attribuées selon les places vacantes sur chaque ponton.

Il reste à la disposition des usagers pour justifier chacune des attributions effectuées ou non.

Une demande est également faite pour que les usagers n'habitant pas dans le secteur puissent s'informer auprès de la Capitainerie sur l'état de la passe.

L. MICHEL : actuellement toute personne peut appeler la Capitainerie ou consulter le site de MACS à ce sujet et avoir les informations nécessaires (WEB CAM).

Une question est posée sur les refus des personnes de la liste d'attente à qui un emplacement est proposé et la raison de ces refus.

L. MICHEL : sur 30 places proposées l'an dernier, 19 personnes ont accepté, 11 ont refusé.

Les raisons des refus sont des changements de projet de vie, des aléas financiers, des projets non aboutis, des problèmes de santé.

Un système de « seconde liste » a été testé. Un premier groupe de personne est appelé afin voir si la place proposée pourrait leur convenir.

Le premier groupe a 15 jours pour répondre. Ensuite le second groupe est contacté et dispose, lui aussi de 15 jours pour répondre.

Le constat est que même avec ce système de première et seconde liste, le nombre de refus est toujours aussi important.

De plus, auparavant le temps d'attente pour obtenir un poste d'amarrage était beaucoup plus long, les personnes qui s'inscrivaient savaient qu'il fallait un certain nombre d'années pour obtenir un emplacement au Port de Capbreton. Maintenant ce n'est plus le cas du fait de la vente des bateaux sans l'emplacement.

Rappel sur le fait qu'une personne qui refuse une place n'est recontactée qu'après avoir laissé passer une commission (environ 6 mois).

De plus, si une place proposée ne convient pas, le futur plaisancier a toujours la possibilité de faire une demande de changement de place 6 mois après l'établissement de son contrat.

A.L. RODOLPHE : possibilité de faire plus de commissions d'attributions de places ?

L. MICHEL : le risque est qu'il y ait moins de « turnover » au niveau des places.

Le but est au final, de combler les places vacantes.

Le bateau passeur :

C. GERMAIN : est-ce qu'une solution alternative est prévue pendant la fête du Chipiron à venir au cas où le bateau passeur serait en panne ?

F. FAURE : une panne a été constatée les jours précédant la Fête de la Mer malgré les contrôles annuels effectués en amont de la saison et validant le fonctionnement normal des moteurs. Le fait qu'il s'agisse de moteurs électriques rend plus compliqués le diagnostic, le démontage ainsi que la prise en charge des réparations.

Le Port de Capbreton remercie à ce sujet EVASION MARINE d'Hendaye qui est venu prêter main fort pour le démontage des moteurs, avant leur envoi sur la Rochelle pour réparation.

Les équipes espèrent une remise en fonctionnement rapide malgré le fait que cela prenne du temps (réparation des moteurs sur la Rochelle, remontage par EVASION MARINE Hendaye puis remise à l'eau et contrôle des affaires maritimes avant remise en route du bateau passeur).

Mme FAURE rappelle que pour assurer la gestion du bateau passeur, il y a beaucoup de logistique en amont (choix des matelots etc....)

A.L. RODOLPHE : est-ce qu'un système de navette (bus) entre le Môle Nord et le Môle Sud lors de la Fête du Chipiron est envisageable en cas de dysfonctionnement du bateau passeur, du fait de l'investissement financier des associations participantes ?

Une suggestion est faite pour que les Capitaines du bateau passeur embauchés le soient mais peut-être avec un diplôme de niveau inférieur, afin de faciliter leur recrutement.

De plus, augmenter les rotations hebdomadaires même si le nombre de personnes est moindre pourrait être une solution envisagée.

A.L. RODOLPHE : étant donnée la fréquentation annuelle sur Capbreton, la circulation du bateau passeur toute l'année pourrait être envisagée les week-ends. Cela pourrait rentrer dans le cadre de la mobilité douce promue par MACS.

R. GELEZ : un fonctionnement annuel du bateau passeur est envisageable, cela permettrait en plus de mettre en avant le Port de Capbreton.

P. COURTIAU : est-ce que les Capitaines du bateau passeur sont à l'ENIM (régime social des marins) ?

F. FAURE : réponse affirmative. Il s'agit d'un statut particulier, pas toujours évident à gérer, étant donné le Port est une collectivité territoriale.

POLICE PORTUAIRE :

T. ROUSSEL (surveillant de port) rappelle qu'il s'appuie sur le règlement d'exploitation du port de plaisance de Capbreton et sur le règlement de police portuaire du port de plaisance de Capbreton, pour garantir la conservation du domaine public ainsi que la quiétude des usagers du port.

Pour répondre aux sujets abordés précédemment, concernant les vélos et les parkings, ce sont des sujets récurrents pour lesquels des passages réguliers sont effectués pour résoudre ces situations et rappeler aux usagers les règles de bon usage :

- L'accès aux pontons est interdit en vélo, trottinette et autres véhicules.
- L'accès aux parkings est interdit aux usagers qui n'ont pas de place au port et limité à un véhicule par contrat.

Concernant le stationnement illégal de véhicules il n'est possible de dresser des contraventions de grande voirie, seulement lorsque le propriétaire est connu.

L'autre chantier principal est la gestion des navires abandonnés. 30 dossiers sont en cours de traitement, dont une partie découle de l'année précédente.

Cette année, 16 cas de navires abandonnés ont été traités par les propriétaires eux-mêmes.

11 navires sont en cours de procédure de déchéance de propriété, pour leur vente ou destruction. Leur évacuation ne sera possible, qu'une fois ces procédures arrivées à leur terme.

Enfin, 3 navires sont en cours de démarches plus longues car les propriétaires répondent mais n'arrivent pas à trouver d'issue pour la remise en état du navire.

Un autre chantier important est celui de l'exploitation illégale du domaine public (hébergements payants sur les navires, activités nautiques non déclarées). Le but de traiter ces activités illégales est de garantir la libre concurrence par rapport aux activités commerciales qui gèrent des activités déclarées et autorisées.

Cette année, le port a relancé une procédure de candidatures pour les activités économiques afin d'ouvrir la possibilité d'exercer à de nouveaux professionnels du nautisme et pour accompagner et encadrer celles qui avaient déjà une activité en 2025, mais non-déclarée et non-autorisée. Ainsi, 5 sociétés ont pu obtenir une Convention d'Occupation Temporaire pour leur activité économique depuis le port de Capbreton pour 2026-2027.

Le surveillant de port et le maître de port ont suivi une formation qualifiante, afin d'être commissionnés au titre du Code des transports, pour les ports de pêche et de plaisance. Leur assermentation devant le tribunal judiciaire leur permettra de relever les infractions et de dresser des procès-verbaux.

Malgré tout, l'accompagnement et la persuasion restent avant tout les outils majeurs pour traiter chaque problème et les contraventions seront dressées pour les cas les plus récalcitrants.

Accompagnée par les agents d'accueil, une campagne de régularisation des contrats pour lesquels le navire n'appartient pas au titulaire du contrat est en cours. Deux raisons principales en sont la cause. Soit un oubli des démarches de changement de propriétaire lors de l'achat/vente du navire. Soit un usage frauduleux du domaine public.

Enfin, comme les contrats d'emplacement sont accordés à une personne physique, suite à une inscription sur liste d'attente en nom propre, tous les navires doivent appartenir directement au titulaire du contrat. Les documents du navire NE PEUVENT PAS être seulement au nom d'une personne morale, société, association...

En relation avec les services de la commune, tels que la SNSM, la Gendarmerie, la Police Municipale... l'encadrement des divers événements festifs comme la Fête de la Mer est assuré en toute sécurité. Ces services nous sollicitent régulièrement pour l'accès aux images de nos caméras, qui sont primordiales dans la gestion des conflits, dégradations et incivilités.

Pour une gestion plus efficiente des situations problématiques pour les usagers, une amélioration de la communication par la VHF, ou la mise en place de capitaines de ponton est nécessaire. Cela permettrait une meilleure transmission des problèmes récurrents et augmenterait la réactivité de la part des équipes du port face aux situations dangereuses.

P. MUZELLEC : rappelle que la mise en veille sur canal 16 est obligatoire pour les plaisanciers.

Concernant les règlements, un membre du Conseil Portuaire questionne sur la possible évolution de succession de contrat d'emplacement lorsque cela concerne une copropriété. La demande est récurrente de la part des usagers.

F. FAURE : Il s'agit de la deuxième année suite à la mise en place du nouveau règlement. Une réflexion constante se fait par rapport à l'évolution du domaine de la plaisance. Un système d'ancienneté de la copropriété pourrait être envisagé comme dans certains ports. L'équilibre entre l'application du règlement et la souplesse quant à son application n'est pas toujours évident à maintenir.

Un constat est fait sur l'évolution de la copropriété ainsi que de la plaisance en général (coût de la plaisance), dans les divers ports en France.

Il faut s'assurer que la collectivité soit conforme sur le plan juridique, dans le traitement de ces copropriétés (pour éviter des recours juridiques suite à une mauvaise application des textes).

F. FAURE rappelle qu'en droit français, le domaine public est inaliénable.

Un groupe de travail sera mis en place à la rentrée, afin de pouvoir débattre sur divers sujets, comme celui des copropriétés.

L. GALDOS : le fait que le copropriétaire soit mentionné sur le certificat d'enregistrement avant le décès du titulaire du contrat, dans le cadre d'un mariage, pourrait être une règle qui, à l'avenir pourrait être assouplie.

A.L. RODOLPHE : lors d'un mariage dans le cadre de la communauté, les biens sont déjà des biens communs, d'où réfléchir peut-être à l'évolution de cette règle.

F. FAURE constate que les incivilités vis-à-vis des équipes du Port sont de plus en plus fréquentes même sur des sujets anodins (déplacements des vélos sur les pontons, stationnement des véhicules, emprise des annexes, appropriation des bornes...). Comme indiqué lors du dernier CLUPIPP, des procédures de signalement auprès du Service des Ressources Humaines ont dû être effectuées par rapport à ces incivilités (insultes, menaces, diffamation, tentatives d'intimidation).

Zone Technique :

F. FAURE : une nouvelle tarification a été proposée pour les professionnels utilisant la zone technique et ne faisant pas partie de l'AMI.

Un forfait annuel est proposé en fonction du nombre d'opérations effectuées par les professionnels, dans le tableau page 13 du dossier du Conseil Portuaire. Cela permettrait à tous de s'y retrouver financièrement.

Le Conseil Portuaire n'émet pas de réserve quant à cette proposition, la décision sera votée lors du prochain Conseil Portuaire de décembre 2026.

L. MICHEL demande que les plaisanciers signalent les intervenants extérieurs qui effectuent des travaux sur leur bateau en amont, afin que le Port puisse ouvrir/fermer à distance des pontons/fluides plus sereinement.

ANIMATIONS :

F. FAURE tient à remercier les actions menées conjointement avec le Port, concernant les événements festifs, avec les diverses associations ainsi que les pêcheurs professionnels.

P. COURTIAU demande si le Port a eu un retour des affaires maritimes, par rapport à la fête de la Mer passée. Il souligne que la présence d'un jet ski présent dans le chenal et assurant la sécurité pourrait être envisagée, suite aux événements constatés lors de la dernière Fête de la Mer.

Au 3 juillet 2026, F. FAURE n'indique avoir eu aucun retour négatif de la part des affaires maritimes au sujet des embarquements des passagers sur les bateaux de pêche professionnelle.

F. FAURE fait un point sur le CFU 2025 qui remplace le compte administratif et compte de gestion (Compte financier unique).

Il permet de recenser l'Etat des dépenses et recettes sur 2025.

Le Service Finances peut également apporter un avis financier et statuer sur les équilibres budgétaires.

A.L. RODOLPHE : sur le budget 2026, il avait été évoqué la mise en place d'une clause de revoyure.

F. FAURE : nous sommes en cours d'année, il est encore trop tôt pour envisager l'application de celle-ci, à l'heure actuelle, les comptes sont suivis de près et il n'est pas pour l'instant prévu que celle-ci soit appliquée. Des ajustements pourront être faits ultérieurement en fonction des besoins.

Une question est posée au sujet de la prise en charge des biens (catways, pontons etc...).

F. FAURE rappelle que la prise en charge des biens est de plus en plus complexe, surtout lorsque les causes des dommages résultent d'aléas climatiques. Les franchises sont tellement importantes actuellement que le Port préfère ne pas toujours faire de déclaration en cas de sinistre. Il a été nécessaire de faire appel à un courtier afin de trouver une compagnie d'assurance voulant bien accepter de nous assurer.

Un rappel est fait sur les opérations d'investissement : travaux prévus sur l'aménagement de la zone technique (675 000 euros avaient été inscrits initialement, pouvant évoluer par rapport au temps imparti ainsi qu'aux nouvelles orientations politiques) et mise en place de la nouvelle fabrique à glace. Les derniers éléments par rapport à la subvention FEAMPA doivent être envoyés au plus tard le 15 juillet 2026.

Le Port passera en commission au mois d'octobre au niveau de la région, pour fixer la subvention sur le montant de 1,5 millions d'euros évalués. La subvention FEAMPA est demandée sur la totalité des dépenses.

Le Port finit également de payer le solde du déploiement des bornes connectées (fin du déploiement en janvier 2026). Des ajustements sont encore en cours par rapport au fonctionnement et à l'utilisation des bornes.

A.L. RODOLPHE rapporte l'inquiétude des usagers au sujet de la facturation qui sera établie suite à l'utilisation des bornes connectées.

F. FAURE rappelle qu'une concertation avec l'ensemble des usagers acteurs sera lancée une fois la collecte de données terminée. Une facturation serait mise en place en cas de dépassement de consommation, mais pour l'instant, le Port ne dispose pas assez de recul sur les informations récoltées. Pour l'instant, le constat est que la grosse majorité des usagers reste dans des consommations normales. Une tarification concernerait une minorité d'utilisateurs.

C. BARAKAT : il souligne les problèmes qu'il a eu sur ses batteries qui serait survenu depuis le déploiement des bornes connectées (problèmes survenus au bout de 2 ans environ).

F. FAURE : une expertise pourrait être envisagée afin d'évaluer si le problème de batteries de M. BARAKAT est dû à la coupure automatique de l'électricité tous les 24 heures (réactivation manuelle avec la carte ou le téléphone). Elle souligne également que les plaisanciers ayant rencontré des problèmes sur leurs batteries suite à l'utilisation des bornes connectées reste une minorité.

A. L. RODOLPHE : les plaisanciers souhaitent connaître la quote-part de fluides (eau, électricité, stationnement) dans leur abonnement au Port de Capbreton.

F. FAURE : les usagers ont la possibilité dans l'application de visualiser leurs consommations. Certains ne semblent pas conscients de leurs consommations. Il semble compliqué à l'heure actuelle de déterminer une quote-part des consommations des plaisanciers. Pour l'instant, le seul constat est que le Port a pu faire 25% d'économies sur le budget eau/électricité. La durée d'amortissement est descendue à 6, 7 ans au lieu de 10, 12 ans prévus initialement. Il est encore trop tôt pour faire un bilan puisque les plus grosses consommations ont lieu en hiver. En France, environ 30% des ports ont déployé des bornes connectées et cela correspond aux enjeux ciblés par les ports dans le cadre du dernier observatoire des ports publié récemment.

Une remarque est faite par rapport à une minorité d'usagers qui pénalisent la majorité sur le coût financier que représente un contrat annuel au Port de Capbreton.

M. GELEZ quitte l'assemblée pour des impératifs. Les membres du Conseil Portuaire prennent la parole pour le remercier de sa présence et constatent une évolution positive du Conseil Portuaire.

F. FAURE : rappelle concernant la section investissement l'acquisition par le Port d'un camion plateau et de l'aménagement des parkings Bonamour et Pêcherie. 80 000 euros avaient été inscrits et au final revus à la baisse. Les régularisations seront expliquées en fin d'année.

F. FAURE : Le Port essaye d'apporter des solutions pour les usagers lorsqu'ils ont des chantiers sur la zone technique (chariots mis à disposition pour le déchargement du matériel), des discussions pourront avoir lieu afin d'apporter une réflexion supplémentaire concernant les divers moyens mis en œuvre.

18H : FIN DE LA SEANCE



Pour le Président
Par délégation
Le Vice Président

CONSEIL PORTUAIRE DU 3 juillet 2026

Note de synthèse des avis des associations sportives liées à la plaisance

PREAMBULE

Il existe, sur le Port de CAPBRETON, de nombreuses associations.

Certaines d'entre elles, Associations Sportives Liées à la Plaisance (ASLP), se sont regroupées en une fédération d'associations : la FAPC, Fédération des Associations du Port de Capbreton. Ce sont :

- l'UNPCP (Union Nautique du Port de CAPBRETON PECHE), club de pêche de loisir,
- les VDC (Voiles de CAPBRETON), club de navigateurs à voile,
- le CASC (Capbreton Aquatique Scaphandre Club), club de plongée,
- les AQUANAUTES, club de plongée,
- A l'EAU PLONGEE, club de plongée,
- CAP GOUF EXPLORATION, club de plongée,
- L'association des MNS de CAPBRETON.

Ces associations regroupent près de 700 usagers du port, qui ne sont pas nécessairement titulaires d'un contrat d'amarrage avec le port, mais qui le font vivre tout au long de l'année.

Conformément à la loi, les associations sportives liées à la plaisance ont proposé au concessionnaire CC MACS, par leurs Présidents respectifs, de désigner pour les représenter au Conseil Portuaire, Madame Anne-Lorraine RODOLPHE (UNPCP en qualité de titulaire) et Monsieur Jean-Marc BARRERE (Cap Gouf Exploration, en qualité de suppléant).

C'est, en conséquence, à ce titre qu'ils siègent au Conseil Portuaire, désignés pour 5 ans depuis mars 2025.

Les deux représentants des associations sportives liées à la plaisance reçoivent donc les convocations au Conseil Portuaires, les ordres du jour et notes de synthèse et y siègent es qualité.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la présente communication qu'il est instamment demandé au concessionnaire de joindre au procès-verbal rédigé à la suite du Conseil Portuaire du 3 juillet 2026, convoqué sur l'ordre du jour suivant :

- Travaux
- Vie du port
- Budget
 - . compte financier unique 2025
 - . budget primitif 2026

TRAVAUX

1. Revalorisation des sédiments issus du dragage

Les ASLP notent le rappel sur la revalorisation des sédiments issus du désensablement du port 2^{ème} phase.

Les travaux ont été décalés. Comment sont stockés ces sédiments en attente de traitement ? existe-il un risque de pollution des sols et de l'environnement ? si Oui de quelle nature ?

Peut-on être assuré que le traitement intervient désormais dans le délai initial de six années ?

Puisqu'il est imputé sur le budget de fonctionnement du port (dont nous avons compris qu'il ne peut bénéficier d'aucune subvention), pouvez vous rappeler quel impact le budget de 3 150 000 €HT soit 3.780 000 euros TTC (puisque le Port de récupère pas la TVA) aura sur les redevances des usagers ?

2. Remplacement des catways du ponton P

Les ASLP notent le remplacement des catways du ponton P pour la somme de 53.872 € HT.

Quel est le programme de changement des autre catways défectueux ?

3. Diagnostic des pieux

RAS

4. Fabrique à glace

Nous avons compris lors du dernier conseil portuaire que les études pour la fabrique à glace étaient terminées et que les travaux allaient être engagés en 2026. La communication que vous en faites démontre qu'il n'en est rien.

Pourquoi tant de lenteur ? surtout que le financement FEAMPA actuellement assuré, risque de disparaître en cas de non utilisation en temps et en heure.

La solution alternative de location, inévitable, eu égard à l'impact du manque de glace pour les pêcheurs professionnels, génère un coût de 145.000 euros : qui finance ? en tout cas, il sera impossible de le faire accepter aux plaisanciers qui n'en ont pas l'usage.

5. Port d'avenir

Ce projet nous a été annoncé pour une première livraison en 2026, puis en 2027 eu égard à la lourdeur architecturale du premier appel d'offres.

A quand la nouvelle capitainerie : le changement de gouvernance politique de MACS ne saurait être un facteur de retard dans la mise en œuvre des travaux tant l'état actuel de la zone technique est indigne d'un port tel que celui de CAPBRETON.

Sans compter le manque à gagner sur les différents espaces qui risquent d'induire une hausse des tarifs des plaisanciers.

6. Aménagement des parkings pêcheur et bonamour :

Les plaisanciers réclament :

- un accès pour deux véhicules par bateau,
- la police sur les parkings pour déloger des remorques de jet ski, et de petits bateaux qui passent sous la barrière pour stationner, à bonamour,
- la mise en place d'un badge « usager » du port à apposer sur les véhicules,
- de ne pas laisser libre le soir, l'accès au parking de la cale de mise à l'eau qui est souvent plein dès 5h du matin en saison,
- comme pour les commerçants du port, de « vendre » aux plaisanciers qui le souhaitent, un autocollant spécifique pour pouvoir stationner sur les emplacements payants du port, devant les pontons.

Et en sus :

- l'aménagement urgent du parking derrière la zone technique réservé aux plaisanciers,
- L'installation de containers de tris (dit ceux du front de mer) près de la cale de mise à l'eau et autour du port, pour éviter le dépôt des déchets à même le sol (déchets récupérés en mer ou dans le port : plastique, cordages, morceaux de filets
- L'installation de racks à vélo tout autour du port,
- Le changement du rack à vélo au sapin, encombré par des vélos poubelle,
- L'affichage de l'interdiction de rouler en vélo sur les pontons,
- La mise à disposition des plaisanciers sur tous les pontons de brouettes de transport.

7. Divers petits travaux et achats

Les usagers du port et leurs associations remercient le gestionnaire pour la mise en œuvre des travaux demandés lors du dernier conseil portuaire, notamment au niveau des sanitaires.

Les plaisanciers remercient le concessionnaire pour ces petits travaux qui relèvent de l'entretien courant du parc.

VIE DU PORT/POINTS DIVERS

Les ASLP notent les informations communiquées.

COMPTE FINANCIER UNIQUE 2025/ BUDGET 2026

Les ASLP se rapportent aux explications des navigateurs : Monsieur GERMAIN et Monsieur BARAKAT.