

22 février 2018

Plaisance. Un audit pour soigner le port très « malade » de Perros-Guirec



Face à un contexte très délicat, l'adjoint aux ports, Yannick Cuvillier, a décidé de lancer un audit. La grande question : par où commencer avec peu de moyens ? | Enora Heurtebize

« Il y a le feu ». C'est sans tabou que Yannick Cuvillier, l'adjoint aux ports de Perros-Guirec (Côtes-d'Armor) et vice-président de l'Association des ports de plaisance de Bretagne, rend compte du très mauvais état du port de plaisance. Un audit va être lancé avant l'été pour tenter de répondre à de nombreuses questions. Entretien.

Comment se portent les ports ?

Les recettes du port du Linkin et du port de Ploumanac'h proviennent uniquement du prix des places. Le modèle économique est fragile car basé sur un certain nombre de bateaux : 615 aux pontons, 400 aux mouillages et 400 à Ploumanac'h. La première capacité d'accueil des Côtes-d'Armor.

Mais, depuis 2007, on est en baisse régulière. On perd chaque année près de vingt bateaux au port de plaisance et le constat s'accroît depuis deux ans. Nos recettes actuelles sont de 980 000 €. Avec les frais du personnel, les taxes, et le remboursement des dettes à hauteur de 30 %, on ne peut plus investir pour attirer des plaisanciers, juste s'occuper des dépenses courantes d'entretien.

Un constat général ?

La plupart des ports de Pornic à Granville ont aussi rencontré une baisse de fréquentation. Une des raisons : la crise financière avec l'arrêt puis la baisse des ventes de bateaux qui repart tout de même depuis deux ans. Une reprise qui serait durable selon le président de la fédération des industries nautiques. Mais, à Perros-Guirec, ça ne se fait pas ressentir. Notamment au port de plaisance. Je n'ai pas connaissance de port aussi malade...

Pourquoi Perros-Guirec est particulièrement touché ?

Nous partions de plus loin. Alors que certains ports comme celui de La Trinité-sur-Mer (Morbihan) indiquaient avoir jusqu'à 10 ans d'attente pour avoir une place, au port du Linkin, il n'y a jamais eu de liste d'attente. La concurrence s'est aussi amplifiée : un nouveau port en eau profonde à Roscoff, et des structures plus récentes dans les environs. Même si le port du Linkin présente des avantages comme la proximité des commerces ou le fait d'être bien abrité, il a plusieurs inconvénients.

Comme c'est un port à flot, il faut attendre la marée : des créneaux de 3 h pour sortir du port et, avec les mortes-eaux, l'impossibilité de bouger pendant trois jours. Avec 5,85 m la porte est étroite et pas toujours évidente à passer. Le port est envasé... Et, un parallèle, nos équipements sont vieillissants comme la grue, les ateliers des agents... Pour bien, il nous faudrait entre 4 et 5 millions.



Le port du Linkin est un port à flot. Il faut attendre la marée pour sortir. La porte pour y entrer est étroite et la grue vétuste et coûteuse. | Heurtebize Enora

Une première solution avortée...

L'urgence a été constatée en arrivant en 2014. En décembre, on a réévalué le prix des places tout en restant dans un prix acceptable. C'était plus que nécessaire pour sauver et pérenniser le port. Avec la marge apportée, le projet phare était la rénovation de l'aire de carénage. Jusqu'à ce que, quelques jours plus tard, on subisse la hausse du franc Suisse... Depuis, la marge sert à rembourser l'emprunt Dexia. Le port a encore une dette de 2,277 millions d'€.

Un audit comme deuxième solution ?

Aujourd'hui il y a le feu. Pour 12 000 €, on va lancer un audit qui devrait se dérouler sur deux mois et demi, avant l'été. Il sera mené par la Scet (Services, conseil, expertises et territoires), filiale de la Caisse des Dépôts. On a des solutions mais, pour avancer, il nous faut vérifier certaines hypothèses : n'aura-t-on plus jamais besoin d'une capacité de 1 400 places et, dans ce cas-là, comment on adapte les outils ? Pourquoi les autres ports s'en sortent correctement et pas nous ? Désenvaser, changer la grue... Par quoi commence-t-on ?

Déléguer la gestion du port à un tiers n'est pas exclu ?

L'autre question est : comment peut-on financer les investissements nécessaires ? À Perros, les ports sont gérés par une régie municipale. Ce qui est plutôt rare pour un port de cette taille. En Bretagne, le modèle est plutôt la société d'économie mixte. Dans le sud de la France, le modèle est de déléguer à un tiers : privée, association... Si cette solution permettait d'apporter un plus aux particuliers et à l'investisseur, d'améliorer les conditions de travail du personnel et de soulager le port, même si ce n'est pas encore envisagé, ce n'est pas exclu.

C'est ce qui est en train de se faire pour la gestion des carburants du port. La future entreprise soulagera le personnel et permettra aux particuliers de payer leur carburant au prix du marché. Une chose est certaine : si on ne fait rien, il ne se passera rien !