



DELIBERATIONS ET DECISIONS DU COMITE SYNDICAL

1. Vie de l'institution

1.1 Délibération n°2026.1.1 du 29 janvier 2026 - Adoption du procès-verbal du Comité Syndical du 17.12. 2025

2. Stratégie

3. Prise en considération

4. Domaine

5. Partenariats

6. Délégations de Service Public et Régie

7. Marchés Publics

7.1 Délibération n° 2026.7.1 du 29 janvier 2026 : Attribution du marché Attribution de marché de prestations de nettoyage des locaux, de fourniture de produits d'entretien, de distributeurs et accessoires pour les ports de Fécamp, Saint Valéry en Caux et du Tréport.

8. Budget

8.1 Délibération n° 2026.8.1 du 29 janvier 2026 : Adoption du Règlement Budgétaire et financier

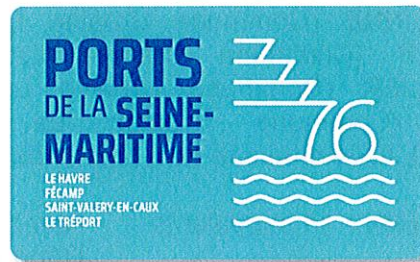
8.2 Délibération n° 2026.8.2 du 29 janvier 2026 : Débat d'Orientation Budgétaire sur la base d'un rapport

8.3 Délibération n° 2026.8.3 du 29 janvier 2026 : Autorisation d'engager des dépenses de réparations de bateaux

9. Ressources Humaines

10. Divers

10.1 Délibération n° 2026.10.1 du 29 janvier 2026 : Adhésions 2026



Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime

Comité Syndical du 29 janvier 2026

Délibération n° 2026.1.1 du 29 janvier 2026

Adoption du compte-rendu du Comité Syndical du 17 décembre 2025

Transmis en Préfecture le :	Affiché le :
-----------------------------	--------------

Le 29 janvier 2026 à 10 h 15, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime s'est réuni en visio-conférence, sur convocation en date du 12 janvier 2026 et sous la présidence de Monsieur Alain BAZILLE.

Secrétaire de séance : Monsieur Laurent VASSET

Étaient présents (avec droit de vote) :

Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Bastien CORITON (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Jérôme LHEUREUX (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Laurent VASSET (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral), Monsieur Eddie FACQUE (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Étaient présents (sans droit de vote) :

Monsieur Jean-Mary DEMONDION (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral).

Pouvoir :

Monsieur Florent SAINT-MARTIN (Département de la Seine-Maritime) donne pouvoir à Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime),

Monsieur Jean-François OUVRY (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre) donne pouvoir à Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre).

Excusés et suppléés (avec droit de vote) :

Excusés :

Madame Cécile SINEAU-PATRY (Département de la Seine-Maritime),
 Madame Florence DURANDE (Département de la Seine-Maritime),
 Madame Muriel MOUTIER-LECERF (Département de la Seine-Maritime),
 Monsieur Jean-Michel BEREGOVVOY (Département de la Seine-Maritime),
 Madame Véronique IZABELLE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
 Monsieur Marc ROUSSELIN (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),

Madame Martine LE PAIH (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Jean-Baptiste GASTINNE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Brigitte DECHAMPS (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Cyriaque LETHUILLIER (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Sophie HERVE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Jean-Jacques LOUVEL (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Membres en exercice : 11 Titulaires + 11 suppléants

Nombre de voix : 15

Quorum : 6

Quorum : 8

Présents : 7 titulaires + 1 suppléant

Représentant : 10 voix

Pouvoirs : 2

Représentant : 3 voix

Votants : 7

Représentant : 13 voix

Le quorum étant atteint, le Président procède à l'exposé des motifs.

Exposé des motifs

Monsieur Alain BAZILLE – Président – demande si les membres du Comité Syndical ont des observations sur le projet de procès-verbal du Comité Syndical du 17 décembre 2025.

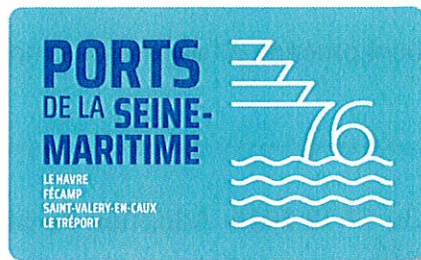
Le Comité syndical, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité :

- D'adopter le procès-verbal du Comité Syndical du 17 décembre 2025.

Pour extrait certifié conforme,
Le Président du syndicat mixte
Des ports de la Seine-Maritime,



M. Alain BAZILLE



Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime

Comité Syndical du 17 décembre 2025

Le 17 décembre 2025 à 11 h, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime s'est réuni en visio-conférence, sur convocation en date du 17 octobre 2025 et sous la présidence de Monsieur Alain BAZILLE.

Secrétaire de séance : Monsieur Laurent VASSET

Étaient présents (avec droit de vote) :

Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Florent SAINT-MARTIN (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Jean-François OUVRY (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Madame Brigitte DECHAMPS (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole), Monsieur Laurent VASSET (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral), Monsieur Eddie FACQUE (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Étaient présents (sans droit de vote) :

Madame Florence DURANDE (Département de la Seine-Maritime), Madame Muriel MOUTIER-LECERF (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Jean-Mary DEMONDION (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral),

Pouvoir :

Monsieur Bastien CORITON (Département de la Seine-Maritime) donne pouvoir à Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime).

Excusés et suppléés (avec droit de vote) :

Excusés :

Madame Cécile SINEAU-PATRY (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-Michel BEREGOVY (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jérôme LHEUREUX (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Madame Véronique IZABELLE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Marc ROUSSELIN (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Madame Martine LE PAIH (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Jean-Baptiste GASTINNE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Cyriaque LETHUILLIER (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Sophie HERVE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Jean-Jacques LOUVEL (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Membres en exercice : 11 Titulaires + 11 suppléants

Quorum : 6

Présents : 8 titulaires + 3 suppléants

Pouvoirs : 1

Votants : 8

Nombre de voix : 15

Quorum : 8

Représentant : 11 voix

Représentant : 2 voix

Représentant : 13 voix

Le quorum étant atteint, le Président procède à l'exposé des motifs.

1. VIE DE L'INSTITUTION

1.1 Délibération n°2025.1.1 du 17.12.2025- Adoption du procès-verbal du Comité Syndical du 13 novembre 2025

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité :

- **D'adopter le procès-verbal du Comité Syndical du 13 novembre 2025.**

2. STRATEGIE

Point d'étape sur les dossiers suivants :

Aujourd'hui, je vous propose de faire un point d'étape des dossiers suivants :

- Présentation de l'état d'avancement de la Stratégie 2025-2035
- Présentation état d'avancement plan de communication
- Information sur les dossiers transversaux et opérations spécifiques

3. PRISE EN CONSIDERATION

Information du Président.

4. DOMAINE

4.1 Délibération 2025-4.1 du 17 décembre 2025 - Finalisation du transfert des biens du port de plaisance et de l'avant-port de Saint-Valery-en-Caux

Le port de plaisance et l'avant-port de Saint-Valery-en-Caux sont la propriété de la ville de Saint-Valery-en-Caux. Ils ont été mis à disposition de la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre (CCCA) en 2005 afin qu'elle en assure la gestion et l'exploitation.

La partie « bassin de plaisance » a été gérée par la CCCA sur un budget annexe dit « Port de plaisance ». La partie dite « avant-port » a été gérée sur le budget principal de la CCCA.

À partir du 1^{er} janvier 2020, certains des biens de l'avant-port de Saint-Valery-en-Caux ont été mis à disposition du Syndicat Mixte Littoral de la Seine-Maritime (SML76) par la ville de Saint-Valery-en-Caux et intégrés à son patrimoine, afin que le SML 76 puisse en assurer la gestion.

Avec la création au 1^{er} janvier 2025 du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime (SMPSM), dont la CCCA est membre, la gouvernance du port de Saint-Valery-en-Caux a changé. Le SMPSM s'est vu transférer la compétence d'autorité portuaire sur la totalité du port de Saint-Valery-en-Caux (port de plaisance et avant-port). Ce transfert de compétence entraîne la mise à disposition de la totalité des biens, subventions, actifs et passifs dudit port de la Commune de Saint-Valery-en-Caux. Il entraîne également le transfert en pleine propriété des biens du port/avant-port dont la CCCA était propriétaire au profit du SMPSM.

Il convient désormais de finaliser le transfert de la totalité de l'actif et du passif du port de Saint-Valery-en-Caux (avant-port et port de plaisance).

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'accepter le transfert des emprunts suivants : DEXIA n°MIN246269EUR / MIN516941EUR et CREDIT AGRICOLE n°10001706922 à compter du 1er janvier 2025 et de l'affecter au budget principal du SMPSM 57700 (SIRET 200 102 416 00019) ;
- D'accepter le transfert des emprunts suivants CREDIT AGRICOLE N°70006604208 et CREDIT AGRICOLE N°10000235854 à compter du 1er janvier 2025 et de l'affecter au budget annexe 57701 – Plaisance (SIRET 200 102 416 00027) ;
- D'accepter le reversement de l'excédent du budget annexe Port Intercommunal de Saint-Valéry-en-Caux pour un montant de 111 622,42 €. Ce reversement se compose d'un déficit en section de fonctionnement (d'un montant de 344,95 €) et d'un excédent en investissement (d'un montant de 111 967,37 €) ;
- D'accepter les listes des biens réintégrés par la commune de Saint-Valery-en-Caux puis mis à disposition du SMPSM par la commune à compter du 1er janvier 2025, annexées à cette délibération (annexes 1-a et 2-a) ;
- D'accepter les listes de biens transférés par la Communauté de Communes Côte d'Albâtre au SMPSM à compter du 1er janvier 2025, annexées à cette délibération (annexes 1-b et 2-b) ;
- D'affecter les biens issus des mises à disposition par la Communauté de Communes Côte d'Albâtre et par la commune de Saint-Valery en Caux sur les budgets adéquats (budget général 57700 ou budget annexe 57701) selon leurs usages ; la répartition de ces biens est inscrite par bien dans les annexes 1 et 2 ;
- De valider la reprise des balances du budget 41100 – Port de Saint-Valery-en-Caux CCCA et d'affecter l'intégralité de la balance au budget 57701 – Plaisance comprenant notamment, des provisions pour dépréciations d'actifs circulant et pour les comptes épargne-temps, des restes à recouvrer, des retenues de garantie et autres.
- D'autoriser le Président avec le Comptable Public à passer toutes les écritures nécessaires au transfert de ces actifs et passifs ;
- D'autoriser le Président à signer tous les documents relatifs à la mise en place du transfert de ces actifs et passifs.

4.2 Délibération 2025-4. 2 du 17 décembre 2025 - Adoption du Plan de Réception et de Traitement des Déchets (PRTD) 2025-2030 du port du Tréport

Le plan de réception et de traitement des déchets (PRTD) des navires est le document qui présente les modalités de collecte et de traitement des déchets des navires fréquentant habituellement le port. La réglementation européenne et nationale¹ impose aux autorités portuaires d'élaborer ce document pour chacun de leurs ports, à l'exception des petits ports accueillant uniquement des activités de plaisance.

Par ailleurs, un PRTD doit être mis à jour tous les 5 ans ou lorsque des modifications organisationnelles impactent les modalités de gestion des déchets des navires.

Le PRTD du port du Tréport devait être mis à jour compte tenu des changements organisationnels intervenus au 1^{er} janvier 2025 sur l'ensemble des ports du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime.

¹ Directive UE 2019/883 – Codes des transports

CAP 76 et la SPC Côte d'Albâtre, les deux concessionnaires pêche et commerce du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime ainsi que sa Régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre ont participé à la mise à jour de ce plan.

Le projet de PRTD a été présenté une première fois à l'ensemble des représentants des usagers du port lors d'une réunion de concertation le 12 novembre 2025. Suite à cette réunion de concertation, le projet de PRTD a fait l'objet de modifications.

Le projet de PRTD ainsi modifié a été validé par le conseil portuaire du Tréport le 9 décembre 2025 et est annexé à la présente délibération.

Le comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'approuver la nouvelle version du Plan de Réception et de Traitement des Déchets des navires du port du Tréport qui entre en vigueur à compter de son adoption par le Comité Syndical ;
- D'autoriser le dépôt de cette version du Plan de Réception et de Traitement des Déchets des navires du port du Tréport auprès des services de l'Etat.

4.3 Délibération 2025-4. 3 du 17 décembre 2025 - Adoption du Plan de Réception et de Traitement des Déchets (PRTD) 2025-2030 du port de pêche du Havre

Le plan de réception et de traitement des déchets (PRTD) des navires est le document qui présente les modalités de collecte et de traitement des déchets des navires fréquentant habituellement le port. La réglementation européenne et nationale² impose aux autorités portuaires d'élaborer ce document pour chacun de leurs ports, à l'exception des petits ports accueillant uniquement des activités de plaisance.

Par ailleurs, un PRTD doit être mis à jour tous les 5 ans ou lorsque des modifications organisationnelles impactent les modalités de gestion des déchets des navires.

Le PRTD du port de pêche du Havre devait être mis à jour compte tenu des changements organisationnels intervenus au 1^{er} janvier 2025 sur l'ensemble des ports du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime.

CAP 76 le concessionnaire pêche du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime a participé à la mise à jour de ce plan.

Le projet de PRTD a été transmis par mail pour information à l'ensemble des membres du conseil portuaire du port de pêche du Havre une semaine avant que le conseil portuaire ne se tienne.

Le projet de PRTD a été présenté au conseil portuaire du port de pêche du Havre et est annexé à la présente délibération.

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'approuver la nouvelle version du Plan de Réception et de Traitement des Déchets des navires du port de pêche du Havre qui entre en vigueur à compter de son adoption par le Comité Syndical ;
- D'autoriser le dépôt de cette version du Plan de Réception et de Traitement des Déchets des navires du port de pêche du Havre auprès des services de l'Etat.

² Directive UE 2019/883 – Codes des transports

4.4 Délibération 2025-4.4 du 17 décembre 2025 - Adoption des règlements particuliers de police portuaire et des règlements d'exploitation pour les ports de Fécamp, Le Tréport, Saint-Valery-en-Caux et de pêche du Havre

Le Syndicat Mixte des ports de la Seine-Maritime est gestionnaire des ports de Fécamp, du Tréport et de Saint-Valery-en-Caux et en tant qu'autorité portuaire a souhaité d'une part élaborer et instituer sur chacun des ports un règlement d'exploitation qui définit les modalités d'organisation, de fonctionnement et de gestion de chacune des activités présentes.

Et d'autre part de la nécessité de mettre à jour les règlements particuliers de police portuaire du fait de la nouvelle gouvernance qui installe de nouveaux concessionnaires, CAP76 pour la pêche, SPCCA pour le commerce et la Régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre pour la plaisance.

Ces règlements ont été concertés auprès des usagers et des parties prenantes sur les ports.

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'approuver les règlements d'exploitation des ports de Fécamp, du Tréport et de Saint-Valery-en-Caux;
- D'approuver les règlements particuliers de police portuaire des ports de Fécamp et du Tréport;

6. DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC ET REGIE

6.1 Délibération n° 2025.6.1 du 17 décembre 2025 - Modalités d'exigibilité des redevances annuelles de plaisance

Les tarifs des redevances annuelles d'emplacement dans les ports de la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre sont votés chaque année en Conseil Syndical après soumission pour vote au conseil portuaire de chacun des ports.

Les modalités de perception de ces redevances ont fait l'objet d'une délibération n° 2024.6.1 le 12 décembre 2024, puis d'une délibération du bureau du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime n°2025.6.1 le 17 juillet 2025. Ces deux délibérations détaillent et précisent les modalités d'exigibilité de ces redevances notamment les échéanciers autorisés par port.

Après une première année d'application de ces délibérations, il est proposé de lisser les calendriers de recouvrement des redevances d'occupation portuaire dans les trois ports de plaisance de la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre.

Les détails de ces nouvelles modalités sont précisés dans la délibération soumise à votre vote.

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'accepter l'harmonisation des modalités de paiement des redevances annuelles d'emplacement à l'échelle des 3 ports de la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre telles que définies ci-dessus, et notamment :
 - Le paiement en 1, 4 ou 10 échéances selon les ports : les redevances doivent être réglées d'avance et en fonction de la périodicité choisie ;
 - La possibilité, en cas d'un rejet de paiement, de régulariser le montant dû avant le 5 du mois suivant et de reprendre l'échéancier ; dans le cas contraire, l'échéancier est arrêté.

7. MARCHES PUBLICS

7.1 Délibération n° 2025.7.1 du 17 décembre 2025 - Attribution des marchés de prestations de dragage, lots 1,2,3,6,7 et 8 (groupement de commandes avec Ports de Normandie)

Conformément à la délibération n°24-240 du 17 décembre 2024, une convention de groupement de commandes pour le dragage des Ports Normands a été signée le 18 juin 2025 par les membres suivants :

- Ports de Normandie pour les ports concernés : Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe
- Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime pour les ports concernés : Le Tréport, Saint-Valery-en-Caux, Fécamp et le port de pêche du Havre.

Le coordonnateur du groupement est Ports de Normandie et c'est sa CAO qui compétente pour attribuer les marchés.

Dans ce cadre, Ports de Normandie a lancé un appel d'offres ouvert en application des articles R2121-1 et suivants du code de la commande publique afin de conclure un accord-cadre à bons de commandes. Un avis d'appel public à la concurrence a été transmis au BOAMP et au JOUE le 25 juillet dernier. La date limite de réception des offres était fixée au 15 septembre 2025.

Les marchés seront passés pour les périodes suivantes :

	Début	Fin
Période ferme	01/01/2026*	31/12/2026
Reconduction éventuelle 1	01/01/2027	31/12/2027
Reconduction éventuelle 2	01/01/2028	31/12/2028
Reconduction éventuelle 3	01/01/2029	31/12/2029

*Si la notification est postérieure au 01/01/2026, ils prendront effet à la date de notification

Les prestations concernées par ces présents marchés sont des prestations de dragage selon différentes méthodes en fonction de la typologie des ports.

Pour les lots concernés par les 2 membres du groupement les prix d'intervention et les volumes associés sont définis de façon distincte pour chacun des membres selon le tableau précédent.

Les lots concernant le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime sont les lots 1,2,3,6,7 et 8. Par ailleurs, les lots 3,6,7 et 8 ne concernent uniquement que les besoins en dragage des ports de la Seine-Maritime.

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'approuver l'attribution des marchés de dragage avec les sociétés désignées attributaires par la commission d'appel d'offres du coordonnateur du groupement de commande ;
- D'autoriser le Président à signer toutes les pièces des marchés de dragages concernant le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime (Lots 1,2,3,6,7 et 8) avec les sociétés désignées attributaires par la commission d'appel d'offre du coordonnateur du groupement de commande.

- d'imputer la dépense au budget principal du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime, Nature 615231

8. BUDGET

8.1 Délibération n° 2025.8.1 du 17 décembre 2025 - Décisions modificatives n°2 - Budget principal et Budget plaisance

Il convient de proposer une décision budgétaire modificative n°2 pour l'exercice 2025 afin d'apporter des modifications aux budgets général et annexe pour lesquels des décisions modificatives n°1 ont été votées respectivement lors des Comités Syndicaux des 17 janvier 2025 et 27 mai 2025.

Pour le budget général comme pour le budget annexe, les décisions modificatives portent sur 2 sujets :

- Intégration des amortissements induits par le transfert du port de Saint-Valery-en-Caux
- Nécessité d'abonder le chapitre 012 – Charges de personnels

Je vous rappelle en effet d'une part que dans le cadre du transfert de compétence du Port de Saint-Valery-en-Caux, le Syndicat Mixte des Ports de Seine Maritime (SMPSM) a reçu la gestion des biens suivants :

- Biens transférés en pleine propriété par la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre ;
- Biens mis à disposition par la Commune de Saint-Valery-en-Caux.

À la suite de ce transfert, il convient de maintenir les règles d'amortissement de ces biens telles qu'elles ont été établies par les collectivités qui en assuraient jusque-là la gestion. En particulier, le SMPSM a l'obligation de maintenir le rythme d'amortissements de ces biens et d'effectuer la dotation aux amortissements nécessaires sur l'exercice 2025 et sur les exercices suivants.

Le transfert administratif n'ayant été finalisé qu'après le budget supplémentaire du SPA et après la DM 1 du SPIC, le montant de ces dotations n'a pas pu être estimé lors de l'élaboration des budgets primitifs 2025 des deux budgets.

En tenant compte de l'affectation par budget des divers biens intégrés au patrimoine du SMPSM, il convient donc d'accepter les mouvements développés ci-après.

Par ailleurs, 2025 étant la première année de plein exercice pour le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime et de sa régie, le coût des charges de personnels a été estimé en budgets primitifs votés le 10 décembre 2024, puis en budget supplémentaire (budget général) et DM1 (budget annexe) votés le 27 mai 2025.

Néanmoins, le réalisé au 10 décembre 2025 montre un besoin d'abonder le chapitre 012 Charges de personnels, à la fois dans le budget principal et dans le budget annexe :

- Budget principal : + 64 910 €
- Budget annexe : + 125 765 €

Afin de permettre le paiement des salaires des agents du SMPSM et de la régie Plaisance nautisme Côte d'Albâtre, ainsi que les charges afférentes, il convient donc d'accepter les mouvements développés dans la délibération soumise à votre vote.

Le comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'approuver la décision budgétaire modificative n°2 du budget SPA pour l'exercice 2025 afin d'ajuster les crédits conformément aux tableaux proposés en annexe 1 ;
- D'approuver la décision budgétaire modificative n°2 du budget SPIC pour l'exercice 2025 afin d'ajuster les crédits conformément aux tableaux proposés en annexe 2 ;

- D'autoriser le Président à mettre en œuvre ces décisions modificatives n°2.

8.2 Délibération N° 2025.8.2 du 17 décembre 2025 - Ouverture anticipée de crédit d'investissements – Budget plaisance

En application de l'article L1612-1 du CGCT dans sa version en vigueur au 1er janvier 2026 :

« Dans le cas où le budget d'une collectivité territoriale n'a pas été adopté avant le 1er janvier de l'exercice auquel il s'applique, l'exécutif de la collectivité territoriale est en droit, jusqu'à l'adoption de ce budget, de mettre en recouvrement les recettes et d'engager, de liquider et de mandater les dépenses de la section de fonctionnement dans la limite de celles inscrites au budget de l'année précédente.

Il est en droit de mandater les dépenses afférentes au remboursement en capital des annuités de la dette venant à échéance avant le vote du budget.

En outre, jusqu'à l'adoption du budget ou jusqu'au 15 avril, en l'absence d'adoption du budget avant cette date, l'exécutif de la collectivité territoriale peut, sur autorisation de l'organe délibérant, engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice précédent, non compris les crédits afférents au remboursement de la dette. »

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- d'autoriser à engager, liquider et mandater les dépenses d'investissements 2026 dans la limite des crédits suivants :

<u>CHAPITRES :</u>	<u>OUVERTURE TOTALE 2025 :</u>	<u>OUVERTURE ANTICIPEE 2026 :</u>	<u>% d'ouverture :</u>
Chapitre 21 : <i>A titre indicatif :</i>	360 215,00 €	90 000,00€	24,71 %
2153 :	10 000,00 €	2 500,00 €	
2154 :	56 000,00 €	14 000,00 €	
2155 :	6 255,00 €	1 500,00 €	
21758 :	287 960,00 €	71 000,00 €	

8.3 Délibération n° 2025.8.3 du 17 décembre 2025 - Ouverture anticipée de crédit d'investissements – Budget principal

En application de l'article L1612-1 du CGCT dans sa version en vigueur au 1er janvier 2026 :

« Dans le cas où le budget d'une collectivité territoriale n'a pas été adopté avant le 1er janvier de l'exercice auquel il s'applique, l'exécutif de la collectivité territoriale est en droit, jusqu'à l'adoption de ce budget, de mettre en recouvrement les recettes et d'engager, de liquider et de mandater les dépenses de la section de fonctionnement dans la limite de celles inscrites au budget de l'année précédente.

Il est en droit de mandater les dépenses afférentes au remboursement en capital des annuités de la dette venant à échéance avant le vote du budget.

En outre, jusqu'à l'adoption du budget ou jusqu'au 15 avril, en l'absence d'adoption du budget avant cette date, l'exécutif de la collectivité territoriale peut, sur autorisation de l'organe délibérant, engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement, dans la limite du

quart des crédits ouverts au budget de l'exercice précédent, non compris les crédits afférents au remboursement de la dette. »

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- d'autoriser le Président à engager, liquider et mandater les dépenses d'investissements 2026 dans la limite des crédits suivants :

<u>CHAPITRES :</u>	<u>OUVERTURE TOTALE 2025 :</u>	<u>OUVERTURE ANTICIPEE 2026 :</u>	<u>% d'ouverture :</u>
Chapitre 20 : <i>A titre indicatif :</i>	671 436,00 €	167 750,00 €	24.98 %
2031 :	664 436,00 €	166 000,00 €	
2033 :	7 000,00 €	1 750,00 €	
Chapitre 204 : <i>(Ouverture au 20421)</i>	699 500,00 €	174 000,00 €	24.87 %
Chapitre 21 : <i>A titre indicatif :</i>	6 611 680,34€	1 652 500,00€	24,99 %
2115 :	270 000,00 €	67 500,00 €	
2138 :	264 237,47 €	66 000,00 €	
21738 :	5 997 102,87 €	1 499 000,00 €	
21751 :	80 340,00 €	20 000,00 €	
Chapitre 23 : <i>(Ouverture au 238)</i>	792 408,00 €	198 000,00 €	24.99 %

8.4 Délibération n° 2025.8.4 du 17 décembre 2025 - Modalités de gestion des amortissements en M57 et en M4

Il est rappelé que l'amortissement est une technique comptable, qui permet chaque année, de constater forfaitairement la dépréciation des immobilisations et de dégager des ressources destinées à le renouveler régulièrement.

En application des dispositions de l'article L.2321-2-27 du CGCT, les amortissements constituent des dépenses obligatoires pour les communes de plus de 3500 habitants et plus, les SPIC et les groupements de communes de 3500 habitants et plus.

Elles peuvent faire l'objet d'une saisine de la Chambre Régionale des Comptes si elles n'ont pas été inscrites au budget ou l'ont été pour une somme insuffisante.

Les biens concernés sont :

- Les biens meubles, tels le mobilier, les véhicules, le matériel de bureau (sauf les collections et œuvre d'art) – comptes 2156, 2157, 2158, 218
- Les biens immeubles productifs de revenus,
- Les immobilisations incorporelles correspondant aux frais d'études non suivis de réalisation, aux frais de recherche et de développement et de logiciels – comptes 202 ,2031,2032,2033,205 et 208.

L'assemblée délibérante fixe la durée d'amortissement selon la durée de vie probable des biens, ces derniers étant généralement établis de manière linéaire.

Si ces biens amortis ont été acquis ou réalisés à l'aide de subventions, celles-ci doivent faire l'objet d'une reprise progressive en fonctionnement.

Les subventions d'équipements versées par le Syndicat Mixte sont obligatoirement amorties, dès l'année suivante, sur une durée maximale de 15 ans si le bénéficiaire est une collectivité ou 5 ans si le bénéficiaire est une personne de droit privé.

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- d'appliquer pour tous les biens renouvelables acquis ou mis en service à compter du 1er janvier 2026 pour le budget Plaisance (57701) régie par l'instruction M 4, les durées d'amortissements contenues dans le tableau joint en annexe et conformément aux propositions de durées de l'instruction M4 (annexe 1).
- d'appliquer pour tous les biens renouvelables acquis ou mis en service à compter du 1er janvier 2026 pour le budget principal (57700) les durées d'amortissements contenues dans le tableau joint en annexe et conformément aux propositions de durées de l'instruction M 57.
Ces amortissements seront linéaires avec application du prorata temporis à partir de la date du premier mandat d'acquisition de l'immobilisation (annexe 2).
- d'adopter les exceptions à la règle du prorata temporis pour les catégories de biens amortissables et soumis à la nomenclature M 57 suivants :
 - Intégration des travaux en cours de l'actif immobilisé par passage des comptes 23 aux comptes 21 ;
 - Pour l'ensemble des biens acquis ou mis en service après le 1^{er} octobre de l'année en cours. Dans ce cas, l'amortissement sera calculé en année pleine à compter du 1er janvier de l'année suivant la date de mandat ;
- de fixer pour les biens amortissables et soumis à la nomenclature M 57, le seuil unitaire en deçà duquel les immobilisations de peu de valeur ou dont la consommation est rapide s'amortissent sur an à 500,00 € TTC.
- de fixer pour les subventions versées et soumis à la nomenclature M 57, le seuil unitaire en deçà duquel les immobilisations de peu de valeur ou dont la consommation est rapide s'amortissent sur an à 5000,00 €.
- d'autoriser pour le budget principal régie par la M57, la sortie des biens de faible valeur de l'actif et de l'inventaire comptable dès qu'ils ont été intégralement amortis sans qu'il soit nécessaire de prendre une nouvelle délibération. Ces biens pourront toutefois être conservés à l'inventaire physique.
- d'enregistrer, en cas de cession ultérieure de ces biens totalement amortis qui auront au préalable été sortis de l'inventaire comptable et de l'état de l'actif conformément aux autorisations ci-dessus, le produit de cette cession en section de fonctionnement en autres produits exceptionnels sur opération de gestion.
- d'autoriser, pour tous les budgets peu importe la nomenclature, la sortie des biens devenus hors d'usage, qu'ils soient ou non de faible valeur, dès lors qu'ils ont été intégralement amortis sans qu'il soit nécessaire de prendre une nouvelle délibération.
- d'autoriser le Président à signer les certificats administratifs qui seront établis, reprenant les numéros d'inventaire, les imputations budgétaires, les dates d'acquisition, les valeurs d'origine actant les intégrations de frais d'études ou de transfert des comptes 23 en compte 21.

8.5 Délibération 2025-8.5 du 17 décembre 2025 - Adoption des tarifs portuaires 2026 pour les ports de Fécamp, Le Tréport, Saint-Valery-en-Caux et de pêche du Havre

Les tarifs portuaires des ports de Fécamp, du Tréport, de Saint-Valery-en-Caux et de pêche du Havre doivent être actualisés afin de prendre en compte les évolutions économiques liées aux activités.

Pour l'année 2026, il ressort une variation à la hausse des tarifs par rapport à 2025 :

SMSPM – Autorité portuaire

- Outillage + 1,0 %
- Outillage avec main d'œuvre + 1,5 %
- AOT + 1,04 %

SMPSM - Régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre

- Outillage + 1,0 %
- Outillage avec main d'œuvre + 1,5 %
- AOT + 1,04 %

SPCCA – Concessionnaire commerce

- Outillage + 1,0 %
- Outillage avec main d'œuvre + 2 %
- Droit de port + 1,0 %
- AOT + 1,04 %

CAP76 – Concessionnaire pêche

- Outillage chariot de manutention + 1,7 %
- Autres tarifs 0 %

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'approuver les tarifs portuaires 2026 des ports de Fécamp, du Tréport, de Saint-Valery-en-Caux et de pêche du Havre.

9. RESSOURCES HUMAINES

9.1 Délibération n° 2025-9.1 du 17 décembre 2025 - Avenant à la convention de participation prévoyance collective MNT

Par décision du bureau du 13 mai 2024, le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime a adhéré pour ses agents à la convention de participation prévoyance maintien de salaire proposée par le Centre de Gestion de la Seine-Maritime en partenariat avec le MNT-MGEN.

Cette convention est établie pour une durée de six ans, jusqu'au 31 décembre 2028.

Le Centre de Gestion 76 a informé le SMPSM de l'évolution du taux de cotisation de 5%, à compter du 1^{er} janvier 2026, de ce contrat qui prévoit contractuellement une modification de la cotisation en cas d'aggravation de la sinistralité.

Cette modification est validée par la signature d'un avenant à la convention de participation par le Centre de Gestion 76.

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'adopter l'évolution tarifaire de 5 % du contrat de prévoyance collective de la MNT à compter du 1^{er} janvier 2026 ;
- D'autoriser la signature de l'avenant au contrat de prévoyance collective de la MNT.

9.2. Délibération n° 2025-9.2 du 17 décembre 2025 -Avenant n°3 au contrat groupe mutuelle santé – MNT-

Par décision du bureau du 13 mai 2024, le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime a adhéré pour ses agents au contrat de participation santé – contrat groupe « Mutuelle Santé » conclue entre le Centre de Gestion de la Seine-Maritime et la MNT.

Cette convention est établie pour une durée de six ans, jusqu'au 31 décembre 2028.

Le Centre de Gestion 76 a informé le SMPSPM de l'évolution du taux de cotisation de 5% à compter du 1^{er} janvier 2026 de ce contrat qui prévoit contractuellement une majoration liée aux évolutions règlementaires.

Cette modification est validée par la signature d'un avenant à la convention de participation par le Centre de Gestion 76.

Le Comité syndical après en avoir délibéré décide à l'unanimité :

- D'adopter l'évolution tarifaire de 5 % du contrat de participation santé – contrat groupe « Mutuelle Santé » de la MNT à compter du 1^{er} janvier 2026 ;
- D'autoriser la signature de l'avenant n°3 du contrat groupe « Mutuelle Santé » de la MNT.

Le Président a invité les élus à prendre la parole pour exposer leurs questions et observations.

L'ordre du jour du Comité Syndical du 17 décembre 2025 étant épuisé, la séance a été levée.

Pour extrait certifié conforme,

Le secrétaire de séance



M. Laurent VASSET

Le Président du syndicat mixte
Des ports de la Seine-Maritime,



M. Alain BAZILLE



Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime

Comité Syndical du 29 janvier 2026

Délibération n° 2026.7.1 du 29 janvier 2026

Attribution de marché de prestations de nettoyage des locaux, de fourniture de produits d'entretien, de distributeurs et accessoires pour les ports de Fécamp, Saint-Valéry-en-Caux et du Tréport

Transmis en Préfecture le :	Affiché le :
-----------------------------	--------------

Le 29 janvier 2026 à 10 h 15, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime s'est réuni en visio-conférence, sur convocation en date du 12 janvier 2026 et sous la présidence de Monsieur Alain BAZILLE.

Secrétaire de séance : Monsieur Laurent VASSET

Étaient présents (avec droit de vote) :

Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Bastien CORITON (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Jérôme LHEUREUX (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Laurent VASSET (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral), Monsieur Eddie FACQUE (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Étaient présents (sans droit de vote) :

Monsieur Jean-Mary DEMONDION (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral).

Pouvoir :

Monsieur Florent SAINT-MARTIN (Département de la Seine-Maritime) donne pouvoir à Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-François OUVRY (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre) donne pouvoir à Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre).

Excusés et suppléés (avec droit de vote) :

Excusés :

Madame Cécile SINEAU-PATRY	(Département de la Seine-Maritime),
Madame Florence DURANDE	(Département de la Seine-Maritime),
Madame Muriel MOUTIER-LECERF	(Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-Michel BEREGOVVOY	(Département de la Seine-Maritime),
Madame Véronique IZABELLE	(Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),

Monsieur Marc ROUSSELIN (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Madame Martine LE PAIH (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Jean-Baptiste GASTINNE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Brigitte DECHAMPS (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Cyriaque LETHUILLIER (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Sophie HERVE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Jean-Jacques LOUVEL (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Membres en exercice : 11 Titulaires + 11 suppléants

Nombre de voix : 15

Quorum : 6

Quorum : 8

Présents : 7 titulaires + 1 suppléant

Représentant : 10 voix

Pouvoirs : 2

Représentant : 3 voix

Votants : 7

Représentant : 13 voix

Le quorum étant atteint, le Président procède à l'exposé des motifs.

Exposé des motifs

Le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime a lancé une consultation pour un accord-cadre à bons de commande sans montant minimum et avec un montant maximum annuel de 250 000 € HT soit 300 000 € TTC pour la réalisation de prestations de nettoyage des locaux, de fourniture de produits d'entretien, de distributeurs et accessoires pour les ports de Fécamp, Saint-Valery-en Caux et du Tréport

Les prestations concernées par ce présent marché sont des prestations, de nettoyages des locaux (bureaux atelier / blocs sanitaire) de fournitures de consommables et d'accessoire (distributeurs) afin d'assurer des conditions normales d'hygiène sur les sites.

Délibération

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de la commande publique

Vu les statuts du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime ;

Vu le budget primitif de l'exercice 2025 voté par le Comité syndical du syndicat mixte par délibération n° 2024-8.1 au cours de sa séance du 10/12/2024 ;

Vu le budget supplémentaire de l'exercice 2025 voté par le Comité syndical du syndicat mixte par délibération n° 2025-8.3 au cours de sa séance du 27/05/2024 ;

Vu l'avis de la commission d'appel d'offre en date du 29 janvier 2026

Considérant

- Que le Syndicat Mixte des Ports de Seine Maritime doit couvrir ses besoins en termes de prestations d'hygiène des locaux
- Qu'une consultation en appel d'offre ouvert a été lancée,
- Qu'après analyse des offres, la commission d'appel d'offre s'est réunie le 29 janvier 2026 et a attribué le marché de prestations nettoyage des locaux, de fourniture de produits d'entretien, de distributeurs et accessoires pour les ports de Fécamp, Saint-Valery-en-Caux et du Tréport à la société Arc En Ciel Normandie par accord-cadre à bons de commande sans minimum avec un montant maximum annuel de 250 000 € HT soit 300 000 € TTC.

Le Comité Syndical, après en avoir délibéré, décide l'unanimité :

- D'approuver l'attribution du marché de prestations nettoyage des locaux, de fourniture de produits d'entretien, de distributeurs et accessoires pour les ports de Fécamp, Saint-Valery-en-Caux et du Tréport avec la société désignée attributaire par la commission d'appel d'offre.
- D'autoriser le Président à signer toutes les pièces du marché de prestations nettoyage des locaux, fourniture de produits d'entretien, de distributeurs et accessoires pour les ports de Fécamp, Saint-Valery-en-Caux et du Tréport avec la société désignée attributaire par la commission d'appel d'offre

Dit

- Que la dépense sera imputée au budget principal du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime, Nature 6283 en M57 (SPA) et en M4 (SPIC)

Pour extrait certifié conforme,
Le Président du syndicat mixte
Des ports de la Seine-Maritime,



M. Alain BAZILLE.



Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime

Comité Syndical du 29 janvier 2026

Délibération n° 2026.8.1 du 29 janvier 2026

Adoption du Règlement Budgétaire et Financier (RBF)

Transmis en Préfecture le :	Affiché le :
-----------------------------	--------------

Le 29 janvier 2026 à 10 h 15, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime s'est réuni en visio-conférence, sur convocation en date du 12 janvier 2026 et sous la présidence de Monsieur Alain BAZILLE.

Secrétaire de séance : Monsieur Laurent VASSET

Étaient présents (avec droit de vote) :

Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Bastien CORITON (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Jérôme LHEUREUX (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Laurent VASSET (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral), Monsieur Eddie FACQUE (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Étaient présents (sans droit de vote) :

Monsieur Jean-Mary DEMONDION (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral).

Pouvoir :

Monsieur Florent SAINT-MARTIN (Département de la Seine-Maritime) donne pouvoir à Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-François OUVRY (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre) donne pouvoir à Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre).

Excusés et suppléés (avec droit de vote) :

Excusés :

Madame Cécile SINEAU-PATRY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Florence DURANDE (Département de la Seine-Maritime),
Madame Muriel MOUTIER-LECERF (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-Michel BEREGOVY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Véronique IZABELLE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Marc ROUSSELIN (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Madame Martine LE PAIH (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Jean-Baptiste GASTINNE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),

Madame Brigitte DECHAMPS (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Cyriaque LETHUILLIER (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Sophie HERVE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Jean-Jacques LOUVEL (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Membres en exercice : 11 Titulaires + 11 suppléants

Nombre de voix : 15

Quorum : 6

Quorum : 8

Présents : 7 titulaires + 1 suppléant

Représentant : 10 voix

Pouvoirs : 2

Représentant : 3 voix

Votants : 7

Représentant : 13 voix

Le quorum étant atteint, le Président procède à l'exposé des motifs.

Exposé des motifs

Monsieur Alain BAZILLE – Président – rappelle que l'adoption d'un RBF est obligatoire pour toutes les collectivités de plus de 3500 habitants appliquant l'instruction budgétaire et comptable M57.

Délibération

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L1612-29,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M57,

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité :

- D'adopter le Règlement Budgétaire et Financier annexé à cette délibération.

Pour extrait certifié conforme,
Le Président du syndicat mixte
Des ports de la Seine-Maritime,



M. Alain BAZILLE



Règlement budgétaire et financier

Syndicat Mixte des Ports de Seine Maritime



QUELQUES REPÈRES DE LECTURE

Table des matières

1. Préambule	3
2. Cadre budgétaire.....	3
3. Procédures budgétaires	4
4. Exécution budgétaire	6
5. La gestion pluriannuelle.....	10
6. L'exécution patrimoniale	11
7. La gestion de la dette et de la Trésorerie	12
8. Les régies	12
9. Les dispositions diverses.....	14



1. Préambule

Contexte

Le Syndicat Mixte des Ports de Seine maritime (SMPSM) est régi, pour partie, par la nomenclature M57. Cette nomenclature nous transpose une large part des règles budgétaires et comptables applicables aux Métropoles, Régions et Départements. Parmi ces règles figure la recommandation de se doter d'un règlement budgétaire et financier.

Le présent règlement fixe les règles de gestion applicable au SMPSM pour la préparation et l'exécution du budget, la gestion pluriannuelle et financière des crédits et l'information des élus.

Le présent règlement a été établi dans le cadre des dispositions réglementaires et normatives en vigueur au jour de son approbation. En cas de contradiction avec les dispositions réglementaires et normatives en vigueur lors de la réalisation d'un acte budgétaire ou comptable, les dispositions réglementaires et normatives prévaudront sur le présent règlement, nonobstant leur caractère postérieur. L'exécutif devra rendre compte lors de la réunion de l'assemblée délibérante la plus proche de ces écarts, des décisions prises et proposer au vote de l'assemblée délibérante la mise à jour du règlement.

Les modalités d'application et de modification

Ce règlement budgétaire et financier entre en vigueur à compter du 29 janvier 2026. Le présent règlement budgétaire et financier pourra être complété à tout moment en fonction notamment des modifications législatives ou réglementaires qui nécessiteraient des adaptations de règles de gestion. Toute modification de ce règlement, par voie d'avenant, fera l'objet d'un vote par l'assemblée délibérante du SMPSM, à savoir le comité syndical.

2. Cadre budgétaire

L'ensemble des activités du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime est comptabilisé au sein d'un budget principal régi par la nomenclature M57 en dehors des activités relevant de la plaisance comptabilisées au sein d'un budget annexe régi par une nomenclature en M4.



3. Procédures budgétaires

Le débat d'orientation budgétaire

Le syndicat mixte est soumis à l'obligation de tenue d'un débat d'orientations budgétaires (dispositions applicables aux collectivités de plus de 3 500 habitants).

Le budget

Le budget est l'acte par lequel sont prévues et autorisées par l'assemblée délibérante les recettes et les dépenses d'un exercice (article L2311-1 du CGCT).

Le budget est constitué de l'ensemble des décisions budgétaires annuelles ou pluriannuelles se déclinant en budget primitif, budget supplémentaire et décisions modificatives, autorisations d'engagement et de programme.

Le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime dispose de 2 budgets :

- le budget principal (M57)
- le budget annexe Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre (M4).

Le contenu du budget

La loi du 22 juin 1994 définit les principes de sincérité et d'équilibre budgétaires pour une meilleure transparence de la gestion financière des communes et des EPCI.

Ainsi, les prévisions du budget doivent être sincères : toutes les dépenses et toutes les recettes prévisibles doivent être inscrites. Elles ne doivent être ni sous-estimées, ni surestimées. Les dépenses obligatoires doivent être prévues.

Le budget comporte deux sections : la section de fonctionnement et la section d'investissement. Chacune des sections se doit d'être équilibrée, ce qui signifie que le total des dépenses inscrites sera égal au total des recettes inscrites dans la même section.

Ces deux principes comptables (sincérité et équilibre du budget), en lien direct, sont également repris dans l'article L1612-4 du CGCT.

Le budget primitif est accompagné d'une note synthétique. Ce document détaille la ventilation par grands postes.

Le vote du budget primitif

Le budget est prévu pour la durée d'un exercice qui commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre : il répond ainsi au principe comptable d'annualité.

Il peut être adopté jusqu'au 15 avril de l'exercice auquel il s'applique. Par dérogation, le délai est repoussé au 30 avril lorsque les informations financières communiquées par l'État parviennent tardivement aux collectivités locales ou lors des années de renouvellement des assemblées



délibérantes.

L'exécutif propose le vote du budget par section et par chapitre.

Le budget doit être voté en équilibre réel : la capacité d'autofinancement brute doit impérativement permettre le remboursement de la dette. En vertu de cette règle, la section de fonctionnement doit avoir un solde nul ou positif. La collectivité ne peut pas couvrir ses charges de fonctionnement par le recours à l'emprunt.

Le budget primitif est également composé d'un certain nombre d'annexes obligatoires définies par les textes.

Les décisions modificatives et le budget supplémentaire

Les décisions modificatives se conforment aux mêmes règles d'équilibre réel et de sincérité que le budget primitif.

Les inscriptions nouvelles ou ajustements de crédits doivent être motivés et gagés par des recettes nouvelles, des redéploiements de crédits ou, après arbitrage, par la reprise du résultat de l'année précédente.

Le budget supplémentaire est une décision modificative particulière qui a pour double objet

- de reprendre les résultats de l'exercice clos ainsi que les éventuels reports de crédits en investissement (le montant des reports en dépenses et en recettes doit être conforme aux restes à réaliser constatés au compte administratif de l'exercice écoulé)
- de proposer une modification du budget en cours dans le cadre de cette reprise.

Le compte financier unique

La production du compte financier unique (CFU) du budget principal et du budget annexe permet à l'exécutif de rendre compte annuellement des opérations budgétaires qu'il a exécutées.

Le CFU rapproche les prévisions ou autorisations inscrites au budget des réalisations effectives en dépenses (mandats) et en recettes (titres), et présente les résultats comptables de l'exercice.

Il est soumis par l'exécutif pour approbation à l'assemblée délibérante qui l'arrête définitivement par un vote avant le 30 juin de l'année qui suit la clôture de l'exercice.

L'article L. 1612-14 du CGCT prévoit que « Lorsque l'arrêté des comptes des collectivités territoriales fait apparaître dans l'exécution du budget, après vérification de la sincérité des inscriptions de recettes et de dépenses, un déficit égal ou supérieur à 10% des recettes de la section de fonctionnement s'il s'agit d'une collectivité de moins de 20 000 habitants, et à 5 % dans les autres cas, la chambre régionale des comptes, saisie par le représentant de l'État, propose à la collectivité territoriale les mesures nécessaires au rétablissement de l'équilibre budgétaire, dans le délai d'un mois à compter de cette saisine ». Cet article vise à s'assurer que la réalisation en exécution du budget de la collectivité locale n'a pas été effectuée en déficit.

Le compte financier unique est accompagné d'une note synthétique. Ce document détaille les grands



postes en dépenses et recettes. Il présente également la situation de la dette, des engagements hors bilan et du patrimoine de la collectivité, en concordance avec le compte de gestion, un bilan de la gestion pluriannuelle. Ce bilan explicite notamment le taux de couverture des autorisations de programme et d'engagement (restes à mandater en autorisations de programme ou d'engagement / crédits de paiements mandatés). Il est assorti de l'état relatif à la situation des autorisations de programme et d'engagement.

La dématérialisation des documents

Les budgets et comptes financiers uniques du SMPSM sont dématérialisés et transmis en préfecture et auprès des services de la DGFIP via le logiciel comptable Berger-Levrault.

4. Exécution budgétaire

La définition des engagements de dépenses

La tenue d'une comptabilité d'engagement des dépenses est une obligation pour les collectivités. Elle est retracée au sein du compte financier unique.

L'engagement comptable est une réservation de crédits budgétaires en vue de la réalisation d'une dépense qui résulte d'un engagement juridique.

L'engagement juridique est l'acte par lequel un organisme public crée ou constate à son encontre une obligation de laquelle résultera une charge.

L'engagement peut donc résulter :

- D'un contrat (marchés, acquisitions immobilière, emprunt, bail assurance)
- De l'application d'une réglementation ou d'un statut (traitements, indemnités)
- D'une décision juridictionnelle (expropriation, dommages et intérêts)
- D'une décision unilatérale (octroi de subvention)

L'engagement comptable précède ou est concomitant à l'engagement juridique. La liquidation et le mandatement ne sont pas possibles si la dépense n'a pas été engagée comptablement au préalable.

L'engagement permet de répondre à quatre objectifs essentiels :

- S'assurer de la disponibilité des crédits
- Rendre compte de l'exécution du budget
- Générer les opérations de clôture (rattachement des charges et produits à l'exercice)
- Déterminer des restes à réaliser et reports

L'exécution des recettes et des dépenses

La gestion des tiers

La qualité de la saisie des données des tiers est une condition essentielle à la qualité des comptes des collectivités. Elle impacte directement la relation au fournisseur et à l'utilisateur et prépare à un paiement



et à un recouvrement fiabilisés.

Les saisies de ces données doivent impérativement se conformer aux normes techniques en vigueur.

La gestion des demandes de paiement

L'ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014 impose l'utilisation de la facture sous forme électronique plutôt que papier, via l'utilisation du portail internet Chorus Pro du ministère des Finances.

Les factures peuvent être transmises via ce portail en utilisant :

- le numéro SIRET du Syndicat Mixte des Ports de Seine Maritime :
 - 200 102 416 00019 pour le budget principal
 - 200 102 416 00027 pour le budget annexe Plaisance

Le délai global de paiement des factures est fixé réglementairement à 30 jours :

- délai de mandatement de l'ordonnateur de 20 jours, entre la date de réception de la facture sur Chorus et la transmission de cette dernière à la Paierie.
- délai de paiement du Comptable public de 10 jours pour contrôler la conformité des mandats et effectuer le paiement des factures

Le délai global de paiement peut être suspendu dans les cas prévus par la réglementation. La facture est retournée sans délai au fournisseur. A défaut de réponse du fournisseur, ou sans élément permettant de résoudre le point de blocage justifiant de la suspension, la facture sera rejetée définitivement et le fournisseur devra déposer une nouvelle facture en bonne et due forme.

Si la facture n'est pas liquidable, pour le motif d'absence de constat et certification de service fait à la réception, cette dernière n'est, par exception, pas retournée et le fournisseur doit être prévenu par écrit sans délai. Le délai de paiement ne commencera à courir qu'à compter de la date d'exécution des prestations (date du service fait).

Les prestataires externes des collectivités peuvent attester de la date de réception des factures qu'ils ont à certifier pour leur compte lorsque cela est contractuellement prévu (exemple de la maîtrise d'œuvre de travaux publics).

A la fin de chaque mois, la Paierie transmet au SMPSM le listing des factures dont le délai global de paiement dépasse les 30 jours. Néanmoins, cet état ne tiens pas compte des éventuelles suspensions du délai de paiement mise en place par le SMPSM. La décision de verser ou non les intérêts moratoires revient donc au SMPSM.

Le service fait

La certification du service fait correspond à l'attestation de la conformité à l'engagement de la livraison



ou de la prestation. La certification du service fait engage juridiquement son auteur.

L'appréciation matérielle du service fait consiste à vérifier que :

- Les prestations sont réellement exécutées
- Leur exécution est conforme aux exigences formulées dans les marchés et/ou lors de la commande (respect des prix, des quantités, des délais...)

Plus précisément la réception d'une fourniture (matérialisée par le bon de livraison) consiste à valider les quantités reçues, contrôler la quantité et la qualité reçues par rapport à la commande, traiter les anomalies de réception.

Pour les prestations, la réception consiste à :

- Définir l'état d'avancement physique de la prestation
- S'assurer que la prestation a bien été commandée et qu'elle est conforme techniquement à l'engagement juridique (contrat, convention ou marché)

La date de constat du service fait dans le système d'information doit donc être égale, selon le cas à :

- La date de livraison pour les fournitures
- La date de réalisation de la prestation (réception d'un rapport conforme à la commande, date d'intervention, ...)
- La constatation physique d'exécution de travaux

La date de constat du service fait est en principe antérieure (ou égale) à la date de facture. Le constat du service fait peut donc être effectué à partir de l'engagement avant réception de la facture.

Le constat peut être total ou partiel. Lorsqu'une réception a fait l'objet d'un constat partiel, la liquidation est possible uniquement si la facture est conforme à ce constat partiel.

Si la livraison n'est pas conforme à la commande, le constat du service fait ne peut pas être jugé conforme.

Si la facture correspondante est adressée à la collectivité sur la base de cette livraison erronée, elle n'est pas liquidable, interrompant ainsi le délai de paiement. Dans ce cas, la facture ne doit pas être retournée et le délai de paiement ne commencera à courir qu'à compter de la date d'exécution des prestations (date du service fait). Le fournisseur doit en être impérativement informé par écrit.

Sous réserve des exceptions prévues par l'article 3 de l'arrêté du 16 février 2015 énumérant la liste des dépenses pouvant faire l'objet d'un paiement avant service fait (complété du Bulletin Officiel des Finances Publiques GCP-20-0006 du 17 août 2020), l'ordonnancement ne peut intervenir avant l'échéance de la dette, l'exécution du service, la décision individuelle d'attribution d'allocations ou la décision individuelle de subvention. Toutefois, des avances et acomptes peuvent être consentis aux personnels, ainsi qu'aux bénéficiaires de subventions (conformément aux termes de la convention).



Le régime des avances (avant service fait) aux fournisseurs est strictement cantonné à l'application des règles définies dans le code de la commande publique.

Le régime des acomptes sur marchés (après service fait) est limité à l'application des clauses contractuelles.

La liquidation et l'ordonnancement

La liquidation consiste à vérifier la réalité de la dépense et à arrêter le montant. Elle comporte la certification du service fait, par laquelle l'ordonnateur atteste la conformité à l'engagement de la livraison ou de la prestation (cf. article précédent) et la détermination du montant de la dépense au vu des titres ou décisions établissant les droits acquis par les créanciers.

Afin de détailler explicitement les éléments de calcul, la liquidation des recettes peut être accompagnée d'un état liquidatif signé détaillant les éléments de calcul et certifiant la validité de la créance.

Le service comptable de la collectivité contrôle l'exhaustivité des pièces justificatives et la cohérence avec les engagements ou recettes à recouvrer.

L'ordonnancement des dépenses et des recettes se traduit par l'émission des pièces comptables réglementaires (mandats et titres) qui permettent au Comptable public d'effectuer le visa, la prise en charge des ordres de payer / de recouvrement et ensuite de procéder à leur paiement ou recouvrement.

La signature du bordereau d'ordonnancement par l'ordonnateur ou son représentant entraîne :

- la validation de tous les mandats de dépenses compris dans le bordereau
- la justification du service fait pour toutes les dépenses résultant de ces mêmes mandats
- la certification du caractère exécutoire de l'ensemble des pièces justificatives jointes aux mêmes mandats

Les ordres de payer et de recouvrer des services assujettis à la TVA font l'objet de séries distinctes de bordereaux par activité sous réserve qu'ils ne soient issus pas d'un budget lui-même assujettie à la TVA dans sa globalité.

Les réductions et annulations font également l'objet d'une série distincte avec numérotation chronologique.

Pour mémoire, l'ordonnance n°2022-408 du 23 mars 2022 vient modifier la responsabilité financière des gestionnaires publics (RFGP) en se substituant à la responsabilité personnelle et pécuniaire des comptables publics (RPP) et à celui de la Cour de discipline budgétaire et financière (CDBF). Elle est fondée sur dix infractions définies aux articles L 131-9 à L. 131-15 du Code des juridictions financières pouvant être réparties en quatre catégories qui sont :

1. Les infractions budgétaires et comptables



2. L'octroi d'un avantage injustifié (financier ou en nature) procuré à soi-même ou à autrui, par intérêt personnel et indirect
3. La violation des règles en matière de recettes, de dépenses ou de gestion des biens
4. Les infractions protégeant l'exécution des décisions de justice et le mandatement d'office

Les rattachements et les restes à réaliser

Les rattachements

Une dépense doit être rattachée à un exercice lorsque le service a été fait au cours de l'année mais qu'elle n'a pu être mandatée avant la clôture budgétaire et comptable.

Une recette doit être rattachée à un exercice lorsque le droit a été acquis au cours de l'année mais que le titre n'a pu être émis avant la clôture budgétaire et comptable.

Le rattachement des charges et des produits est un mécanisme comptable qui répond au principe de l'annualité budgétaire en garantissant le respect de la règle de l'indépendance des exercices. Il permet de relier à un exercice toutes les dépenses et recettes qui s'y rapportent.

Ainsi, tous les produits et charges attachés à un exercice sont intégrés au résultat annuel de l'exercice.

Les restes à réaliser

Les restes à réaliser en dépenses et en recettes concernent des opérations réelles en investissement dont les crédits sont reportés sur l'exercice N+1. Ils concernent des crédits hors AP. Il s'agit de dépenses engagées et non mandatées au 31 décembre de l'exercice et des recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre de recette.

Les restes à réaliser sont détaillés, au compte administratif, par un état listant les dépenses engagées non mandatées et par un état faisant apparaître les recettes certaines n'ayant pas donné lieu à émission de titres. L'état des RAR est visé par le/la Président(e).

En ce qui concerne les recettes, l'état doit être accompagné de pièces justificatives : tout acte ou pièce permettant d'apprécier le caractère certain de la recette (contrat, convention, décision d'attribution de subvention...).

5. La gestion pluriannuelle

La programmation et suivi des opérations d'investissement

Le plan pluriannuel d'investissement est un outil de pilotage indispensable autant pour les élus que le SMPSM. Il constitue une traduction financière et technique issu de la stratégie du SMPSM et est présenté à chaque actualisation au comité syndical.

Il permet également de savoir si le plan d'investissement d'une collectivité est compatible avec le maintien de ses grands équilibres financiers. Il structure annuellement une part essentielle du débat d'orientation budgétaire et fait l'objet d'une actualisation interne à la collectivité.



Il ne fait pas l'objet d'un vote spécifique, puisque ce dernier est révisé en fonction des projets définis par les élus.

A ce jour, il n'est pas mis en place de gestion des crédits par AP/AE.

6. L'exécution patrimoniale

La gestion patrimoniale

Les collectivités disposent d'un patrimoine conséquent dévoué à l'exercice de leurs fonctionnement et compétences. Ce patrimoine nécessite une écriture retraçant une image fidèle, complète et sincère. La bonne tenue de l'inventaire participe également à la sincérité de l'équilibre budgétaire et au juste calcul des recettes.

Le patrimoine correspond à l'ensemble des biens meubles ou immeubles, matériels, immatériels ou financiers, en cours de production ou achevés, propriétés ou quasi-propriété de la collectivité.

Un bien est valorisé à son coût historique dans l'inventaire.

La tenue de l'inventaire

Chaque élément de patrimoine est référencé sous un numéro d'inventaire unique qui identifie le compte de rattachement et qui est transmis au Comptable public, en charge de la tenue de l'actif de la collectivité.

Tout mouvement en investissement doit faire référence à un numéro d'inventaire. Un ensemble d'éléments peut être suivi au sein d'un lot. Il se définit comme une catégorie homogène de biens dont le suivi comptable individualisé ne présente pas d'intérêt. Cette notion ne doit pas faire obstacle à la possibilité par la suite de procéder à une sortie partielle.

L'amortissement

L'amortissement est la réduction irréversible, répartie sur une période déterminée, du montant porté à certains postes du bilan. L'amortissement pour dépréciation est la constatation comptable d'une perte de valeur d'un élément d'actif résultant de l'usage, du changement technique ou de toute autre cause.

Conformément à la délibération 2025.8.4 du 17 décembre 2025, le syndicat mixte a opté pour la règle dérogatoire du calcul des amortissements sur le mode linéaire. Concernant le budget principal régi par la nomenclature M57, le calcul de ces amortissements sera fait selon la règle du prorata temporis, exception faite des biens acquis après le 1er octobre de l'année en cours, et des biens concernés par un transfert sur une imputation définitive (passage des fiches concernant des travaux en cours en travaux finalisés) qui eux seront amortis à compter du 1er janvier de l'année suivante.

Le critère de bien de faible valeur appliquée pour ce budget est de 500,00 € HT et de 5000,00 € pour les subventions versées. Il n'est pas prévu d'établir une gestion des biens par lot. Il est possible d'effectuer annuellement la sortie des biens comptables de faible valeur et totalement amortis, pour



autant ceux-ci seront conservés au patrimoine physique de la collectivité.

Il est également prévu la possibilité pour la collectivité de sortir, par certificat administratif, des biens considérés comme hors d'usage dès lors que ces derniers sont totalement amortis.

Concernant le budget plaisance, qui lui est régi par la nomenclature M4, il n'est pas réglementaire d'appliquer le prorata temporis, les biens acquis en cours d'année font donc l'objet d'un amortissement à compter du 1^{er} janvier de l'année suivante.

La liste des catégories de biens concernés ainsi que les durées d'amortissement sont mentionnées dans les annexes de la délibération 2025.8.4 du 17 décembre 2025.

Le cas échéant, le syndicat mixte pourra appliquer la méthode de comptabilisation par composant pour distinguer les éléments constitutifs d'une immobilisation corporelle dont le rythme de renouvellement est différent.

Les collectivités doivent amortir les subventions d'équipement versées, selon la durée définie par une délibération spécifique. Les subventions d'équipement perçues sont amorties sur la même durée que la durée d'amortissement des biens qu'elles ont financés.

7. La gestion de la dette et de la Trésorerie

Opération de gestion de la dette

Le recours à l'emprunt fait l'objet d'une mise en concurrence.

Le compte financier unique et ses annexes mentionnent le montant de l'encours de la dette, la nature et la typologie de chaque emprunt, le remboursement en capital et les charges financières générées au cours de l'exercice.

Opération de gestion de la trésorerie

Les opérations de trésorerie sont exécutées par le Comptable Public soit à son initiative, soit sur l'ordre de l'Ordonnateur.

8. Les régies

La création des régies

Seul le Comptable public est habilité à régler les dépenses et encaisser les recettes de la collectivité. Ce principe connaît un aménagement avec les régies d'avances et de recettes qui permettent, pour des motifs d'efficacité du service public, à des agents placés sous l'autorité de l'ordonnateur et la responsabilité du Comptable public, d'encaisser certaines recettes et de payer certaines dépenses.



La création d'une régie relève de la compétence de l'assemblée délibérante. Cette compétence peut être déléguée au Président(e) en application de l'article L. 2122-22 7° du Code Général des Collectivités Territoriales.

L'avis conforme du Comptable public est requis.

La nature des recettes pouvant être perçues ainsi que les dépenses pouvant être réglées par régie sont encadrées par les textes. L'acte constitutif indique le plus précisément possible l'objet de la régie, c'est-à-dire la nature des opérations qui seront réalisées par l'intermédiaire de celle-ci.

Pour mémoire, en date du 1^{er} janvier 2026 le budget plaisance du SMPSM est uniquement composé de régies de recettes. Elles sont au nombre de trois (une par port de plaisance).

La nomination des régisseurs

Les régisseurs et leurs mandataires sont nommés par décision de l'exécutif.

L'avis conforme du Comptable public est requis. Cet avis conforme peut être retiré à tout moment lors du fonctionnement de la régie s'il s'avère que le régisseur n'exerce pas correctement ses fonctions.

Les obligations des régisseurs

Les régisseurs sont fonctionnellement sous la responsabilité du Comptable.

En sus des obligations liées à l'exercice des fonctions de tout fonctionnaire, les régisseurs sont responsables personnellement et pécuniairement des opérations financières qui leur sont confiées. Le régisseur est également responsable des opérations des mandataires qui agissent en son nom et pour son compte.

Ainsi, en cas de perte, de vol ou de disparition des fonds, valeurs et pièces justificatives qui lui sont remis, le régisseur assume la responsabilité financière de ces disparitions.

Le fonctionnement

Le régisseur de recettes doit verser son encaisse dès que le montant de celle-ci atteint le maximum fixé par l'arrêté de fonctionnement de la régie, au minimum une fois par mois, et obligatoirement :

- En fin d'année, sans pour autant qu'obligation soit faite d'un reversement effectué le 31 décembre dès lors que les modalités de fonctionnement conduisent à retenir une autre date
- En cas de remplacement du régisseur par le régisseur intérimaire ou par le mandataire suppléant
- En cas de changement de régisseur
- Au terme de la régie

Le service comptable et le Comptable public sont chargés du contrôle d'opportunité et de légalité des recettes encaissées (contrôle de la conformité des opérations avec l'arrêté constitutif de la régie).

Le suivi et le contrôle des régies

L'ordonnateur, au même titre que le Comptable, est chargé de contrôler le fonctionnement des régies et l'activité des régisseurs. Il peut s'agir d'un contrôle sur pièce ou sur place.

Afin d'assurer leur fonctionnement correct et régulier, le service financier coordonne le suivi et l'assistance des régies.

Les régisseurs sont tenus de signaler sans délai à ce service les difficultés de tout ordre qu'ils



pourraient rencontrer dans l'exercice de leur mission.

En plus de ses contrôles sur pièce qu'il exerce lors de la régularisation des écritures, le Comptable public exerce ses vérifications sur place avec ou sans le service financier de l'ordonnateur. Il est tenu compte, par l'ensemble des intervenants dans les processus, de ses observations contenues dans les rapports de vérification.

9. Les dispositions diverses

Les dépenses imprévues

Le SMPSM n'étant pas dans une gestion des crédits en AP/AE, il n'est pas possible d'avoir recours aux dépenses imprévues tels que l'entend la réglementation pour la nomenclature M57 (concerne le budget principal) ni pour la nomenclature M4 (suite modification de l'instruction budgétaire et comptable M4 de novembre 2025)

En revanche, il est possible de voter, lors de l'adoption du budget, le recours à la fongibilité des crédits pour les nomenclatures M57 et M4 (art. L5217-10-6 du CGCT). En cours d'année ces crédits peuvent être affectés par décision de l'exécutif aux chapitres budgétaires à différents chapitre (hors 012 – charges de personnel). Le taux de fongibilité ne peut dépasser 7,5 % des dépenses réelles de fonctionnement ou d'investissement, et un taux peut être dissocié pour chacune des sections.

Les provisions pour risques et charges

Le provisionnement constitue l'une des applications du principe de prudence. Il permet par exemple de constater une dépréciation, un risque, ou d'étaler une charge à caractère budgétaire ou financière. Les provisions se décomposent en :

- Provisions pour litiges et contentieux
- Provisions pour pertes de change
- Provisions pour garanties d'emprunt
- Provisions pour risques et charges sur emprunts
- Provisions pour compte épargne temps
- Provisions pour gros entretien ou grandes révisions
- Autres provisions pour risques et charges

Le syndicat mixte applique le régime de droit commun à savoir des provisions et dépréciations semi-budgétaires. Les provisions ainsi constituées sont retracées dans une annexe au budget et aux décisions modificatives.

Les dotations aux provisions se traduisent par une dépense de fonctionnement.

La dotation est inscrite au plus proche acte budgétaire suivant la connaissance ou l'évaluation du risque ou de la charge financière.

La reprise des provisions s'effectue en tant que de besoin, par l'inscription au budget ou en décision modificative, d'une recette de fonctionnement.



Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime

Comité Syndical du 29 janvier 2026

Délibération n° 2026.8.2 du 29 janvier 2026

Débat d'orientation budgétaire sur la base d'un rapport d'orientation budgétaire

Transmis en Préfecture le :	Affiché le :
-----------------------------	--------------

Le 29 janvier 2026 à 10 h 15, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime s'est réuni en visio-conférence, sur convocation en date du 12 janvier 2026 et sous la présidence de Monsieur Alain BAZILLE.

Secrétaire de séance : Monsieur Laurent VASSET

Étaient présents (avec droit de vote) :

Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Bastien CORITON (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Jérôme LHEUREUX (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Laurent VASSET (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral), Monsieur Eddie FACQUE (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Étaient présents (sans droit de vote) :

Monsieur Jean-Mary DEMONDION (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral).

Pouvoir :

Monsieur Florent SAINT-MARTIN (Département de la Seine-Maritime) donne pouvoir à Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-François OUVRY (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre) donne pouvoir à Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre).

Excusés et suppléés (avec droit de vote) :

Excusés :

Madame Cécile SINEAU-PATRY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Florence DURANDE (Département de la Seine-Maritime),
Madame Muriel MOUTIER-LECERF (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-Michel BEREGOVVOY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Véronique IZABELLE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Marc ROUSSELIN (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Madame Martine LE PAIH (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),

Monsieur Jean-Baptiste GASTINNE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Brigitte DECHAMPS (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Cyriaque LETHUILLIER (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Sophie HERVE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Jean-Jacques LOUVEL (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Membres en exercice : 11 Titulaires + 11 suppléants

Nombre de voix : 15

Quorum : 6

Quorum : 8

Présents : 7 titulaires + 1 suppléant

Représentant : 10 voix

Pouvoirs : 2

Représentant : 3 voix

Votants : 7

Représentant : 13 voix

Le quorum étant atteint, le Président procède à l'exposé des motifs.

Exposé des motifs

Monsieur Alain BAZILLE – Président – rappelle que, préalablement au vote du budget primitif, dans les communes de plus de 3 500 habitants, les groupements comportant au moins une commune de 3 500 habitants et plus, et dans les départements, l'organe délibérant doit tenir un débat sur les orientations générales du budget. Ce débat doit se tenir dans les dix semaines qui précèdent l'examen de celui-ci, et dans un délai raisonnable avant la séance de vote du budget, afin que les élus disposent du temps de réflexion et de préparation nécessaire pour délibérer.

Il ne peut intervenir ni le même jour ni lors de la même séance que le vote du budget. Ces dispositions s'appliquent également aux établissements publics administratifs et aux établissements publics industriels et commerciaux rattachés aux précédents (budgets annexes).

Selon la jurisprudence, la tenue du Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) constitue une formalité préalable substantielle à l'adoption du budget primitif. Dès lors, la délibération sur le budget qui n'aurait pas été précédée d'un débat d'orientation budgétaire serait entachée d'illégalité.

Ce débat prévu à l'article L.2312-1 du CGCT doit désormais faire l'objet d'un rapport d'orientation budgétaire (ROB).

Il est pris acte du DOB par une délibération de l'assemblée délibérante qui doit faire l'objet d'un vote. Par son vote, l'assemblée délibérante prend acte de la tenue du débat et de l'existence du ROB sur le fondement duquel se tient le DOB, et qui doit avoir été transmis à l'ensemble des conseillers.

Dans ce cadre légal, le contexte économique pour l'exercice 2026, ainsi que les objectifs pris en considération pour la construction des projets de budget primitif et budget annexe 2026, sont détaillés dans le rapport sur les orientations budgétaires, annexé à la délibération.

Ce rapport constitue le support du débat d'orientations budgétaires 2026.

Délibération

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.2312-1 et suivants et L.5722-1 et suivants,

Vu la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), traduite dans l'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, et le décret n° 2016-841 du 24 juin 2016 qui précise le contenu ainsi que les modalités de publication et de transmission du rapport d'orientations budgétaires pour les communes d'au moins 3 500 habitants, les

établissements publics de coopération intercommunale qui comprennent au moins une commune de 3 500 habitants et plus,

Vu le rapport sur les orientations budgétaires 2026, annexé à la présente délibération,

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, décide :

- Prendre acte de la tenue du débat d'orientations budgétaires (DOB) du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime pour l'exercice 2026 ;
- D'autoriser Monsieur Le Président à prendre toute décision nécessaire à l'application de la délibération.

Pour extrait certifié conforme,
Le Président du syndicat mixte
Des ports de la Seine-Maritime,



M. Alain BAZILLE



Rapport d'orientations budgétaires 2026

Syndicat Mixte des Ports de Seine Maritime

INTRODUCTION : RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Le Débat et le Rapport d'Orientation Budgétaire	4
Le calendrier budgétaire du Syndicat Mixte des Ports de Seine Maritime	4

PARTIE 1 : LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE 2026

1.1. CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET MARITIME NATIONAL : PANORAMA GLOBAL	6
1.2. L'ENVIRONNEMENT PORTUAIRE INTERNATIONAL ET NATIONAL	7
1.2.1. Les ports de commerce	7
1.2.2. La pêche maritime	9
1.2.3. Plaisance et nautisme	12
1.3. L'ENVIRONNEMENT PORTUAIRE DES PORTS TERRITORIAUX DE LA SEINE-MARITIME	16
1.3.1. Les ports de commerce de la Seine-Maritime	16
1.3.2. Les ports de pêche et les criées de la Seine-Maritime	19
1.3.3. Les ports de plaisance en Seine-Maritime	21

PARTIE 2 : ÉTUDES FINANCIÈRE ET ORGANISATIONNELLE

2.1. LE BUDGET PRINCIPAL	26
2.1.1. La consommation des crédits 2025	26
2.1.2. L'évolution des dépenses de fonctionnement	27
2.1.3. L'évolution des recettes de fonctionnement	28
2.1.4. L'évolution de la section d'investissement	29
2.1.5. Les soldes de gestion	30
2.2. LE BUDGET ANNEXE SPIC PLAISANCE	31
2.2.1. La consommation des crédits 2025	31
2.2.2. L'évolution des dépenses de fonctionnement	32
2.2.3. L'évolution des recettes de fonctionnement	33
2.2.4. Le niveau d'épargne	34
2.2.5. L'évolution de la section d'investissement	34
2.3. FOCUS SUR LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE RESSOURCES HUMAINES DU SYNDICAT	35
2.3.1. Structure des effectifs	35
2.3.2. Structure de la rémunération des deux budgets	35
2.3.3. Les avantages en nature	35
2.3.4. Temps de travail	36
2.4. FOCUS SUR L'ENDETTEMENT DU SYNDICAT	37
2.4.1. L'encours au 31 décembre 2025	37
2.4.2. Plan d'amortissement de la dette	38

PARTIE 3 : LES PERSPECTIVES

3.1. UN CONTEXTE SPÉCIFIQUE ET INCERTAIN.....	40
3.1.1. Le contexte national	40
3.1.2. Le contexte général du Conseil Départemental de la Seine-Maritime	40
3.2. ACTIVITÉS ET AMBITIONS DU SMPSM POUR L'EXERCICE 2026.....	41
3.2.1. De la mise en œuvre de la gouvernance à la consolidation des acquis.....	41
3.2.2. Optimiser le domaine public portuaire et ses équipements	42
3.2.3. Une stratégie portuaire 25/35 pour guider l'action du SMPSM et de ses partenaires	44
3.2.4. Mise en œuvre de la stratégie de communication	45
3.2.5. Ressources humaines : l'organisation des élections du CSE.....	46
3.3. LE PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT DU SMPSM 2026-2028.....	47
3.3.1. Port de Fécamp.....	47
3.3.2. Port du Tréport.....	47
3.3.3. Port de Saint-Valery-en-Caux	47
3.3.4. Port du Havre.....	47
3.4. LES IMPACTS EN MATIÈRE BUDGÉTAIRE.....	48

INTRODUCTION : RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Le Débat et le Rapport d'Orientation Budgétaire

Le DOB constitue une étape impérative avant l'adoption du budget primitif pour les régions, les départements, toutes les collectivités de 3 500 habitants et plus, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), les syndicats intercommunaux et syndicats mixtes qui comprennent au moins une commune de 3 500 habitants et plus. Ces dispositions s'appliquent également aux établissements publics administratifs et aux établissements publics industriels et commerciaux rattachés aux précédents.

Selon la jurisprudence, la tenue du DOB constitue une formalité préalable substantielle à l'adoption du budget primitif. Dès lors, la délibération sur le budget qui n'aurait pas été précédée d'un débat d'orientation budgétaire serait entachée d'illégalité.

Il est pris acte du débat d'orientation budgétaire par une délibération de l'assemblée délibérante qui doit faire l'objet d'un vote. Par son vote, l'assemblée délibérante prend acte de la tenue du débat et de l'existence du rapport sur la base duquel se tient le DOB et qui doit avoir été transmis à l'ensemble des conseillers.

La tenue du DOB doit avoir lieu dans les deux mois précédant l'examen du budget primitif et dans un délai raisonnable avant la séance de vote du budget afin que les élus disposent du temps de réflexion et de préparation nécessaire pour délibérer. Il ne peut intervenir ni le même jour ni lors de la même séance que le vote du budget.

La loi NOTRe prévoit, pour les communes d'au moins 3 500 habitants, les établissements publics de coopération intercommunale qui comprennent au moins une commune de 3 500 habitants et plus et le département, la présentation d'un rapport d'orientation budgétaire qui doit comporter :

Les orientations budgétaires envisagées portant sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes, en fonctionnement comme en investissement ;	Pages 40 à 46
La présentation des engagements pluriannuels envisagés ;	Page 47
Des informations relatives à la structure et à la gestion de la dette et les perspectives pour le projet de budget*	Pages 37 et 38
Des informations relatives à la structure des effectifs ; aux dépenses de personnel comportant notamment des éléments sur la rémunération, les avantages en nature et le temps de travail*	Page 35
Des informations relatives à la durée du travail*	Page 35
Les objectifs de la collectivité en matière d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement	Page 48
Les objectifs de la collectivité en matière d'évolution du besoin de financement annuel calculé comme les emprunts minorés des remboursements de dette.	Page 48

*Éléments d'informations à mentionner pour les communes de + 10 000 habitants

Le calendrier budgétaire du Syndicat Mixte des Ports de Seine Maritime

Date de présentation du Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) : **29/01/2026**

Date de vote du Budget primitif 2026 : **03/03/2026**

Date prévisionnelle de vote du Compte Financier Unique 2025 : avant le **30/06/2026**

PORTS
DE LA SEINE-
MARITIME

LE HAVRE
FECAMP
SAINT-VALERY-EN-CAUX
LE TREPORT



Partie 1.

Les éléments de contexte 2026



1.1. Contexte économique et maritime national : panorama global

En 2019, l'économie maritime française représente 1,5% du PIB national, avec une valeur ajoutée de 43,3 milliards d'euros (Md€). Ce secteur emploie environ 525 000 personnes, soit 1,7% de l'ensemble des emplois en France.

Selon l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), l'économie maritime française se compose de 15 domaines d'activités distincts liés à la mer.

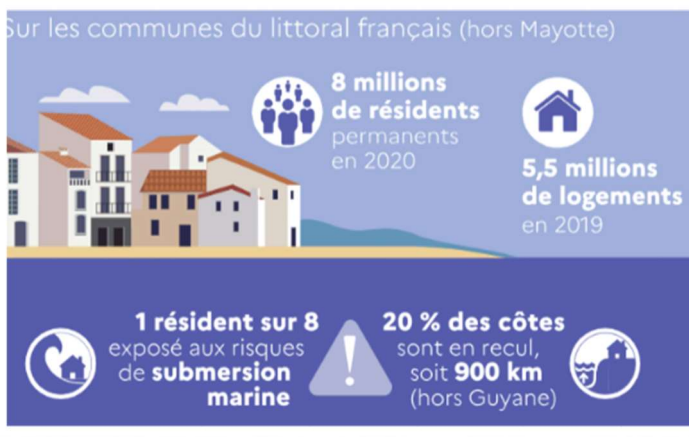
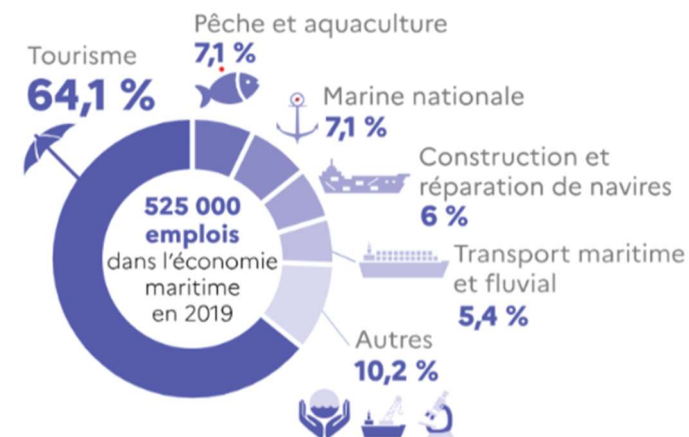
Le tourisme littoral est de loin le secteur le plus important, représentant 56 % de la valeur ajoutée de l'économie maritime (24,1 Md€) et 64% des emplois (336 700 emplois). En termes de valeur ajoutée, il est suivi par les secteurs parapétrolier et paragez offshore, bien que ce dernier n'emploie que 22 500 personnes.

La construction et la réparation de navires, le transport maritime et fluvial, ainsi que l'ensemble de la filière des produits de la mer (pêche maritime, aquaculture marine, transformation, commerce de gros et de détail) représentent chacun entre 6 et 7% de la valeur ajoutée et des emplois.

Les activités du secteur public, telles que la Marine nationale, l'intervention de l'État en mer, la protection de l'environnement littoral et marin, et la recherche marine, contribuent globalement à 8% de la valeur ajoutée et 9% des emplois.

D'autres secteurs, de taille plus modeste, comme la fabrication, la pose et la maintenance de câbles sous-marins, les travaux publics maritimes et fluviaux, l'extraction de granulats et la production de sel, apportent environ 3% de la valeur ajoutée et 4% des emplois à l'économie maritime nationale.

Activités de la mer et du littoral



Economie maritime

EMPLOIS ET VALEUR AJOUTÉE DE L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE EN 2019

Domaines d'activité	Emplois (en nombre de personnes)	Valeur ajoutée (en Md€)
Tourisme littoral	336 700	24,10
Marine nationale	37 415	2,75
Produits de la mer	37 413	2,60
Construction et réparation de navires	31 565	3,10
Transport maritime et fluvial	28 408	3,02
Services parapétroliers et paragez offshore	22 500	5,70
Production d'énergie	11 162	nr
Recherche maritime civile	4 086	0,29
Protection de l'environnement littoral et marin	4 067	0,29
Travaux publics maritimes et fluviaux	3 346	0,67
Intervention publique dans le domaine maritime	2 843	0,20
Fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins	2 783	0,20
Assurances maritimes	2 188	0,13
Extraction de matériaux marins	650	0,02
Production du sel marin	nd	0,22
Total	525 126	43,29

nd = non disponible ; nr = non renseigné.

Note : le domaine d'activité « produits de la mer » regroupe les filières de la pêche maritime, l'aquaculture marine, le commerce de gros, le commerce de détail et la transformation. Le domaine « construction et réparation de navires » regroupe la construction de navires civils et de défense, la réparation navale et la construction nautique. Le domaine « transport maritime et fluvial » regroupe le transport par eau, la location de navires, les services et la manutention portuaire.

Source : Ifremer, Données économiques maritimes françaises 2021, édition 2022.

Source : Chiffres clefs de la mer, éd. 2024

1.2. L'environnement portuaire international et national

1.2.1. Les ports de commerce

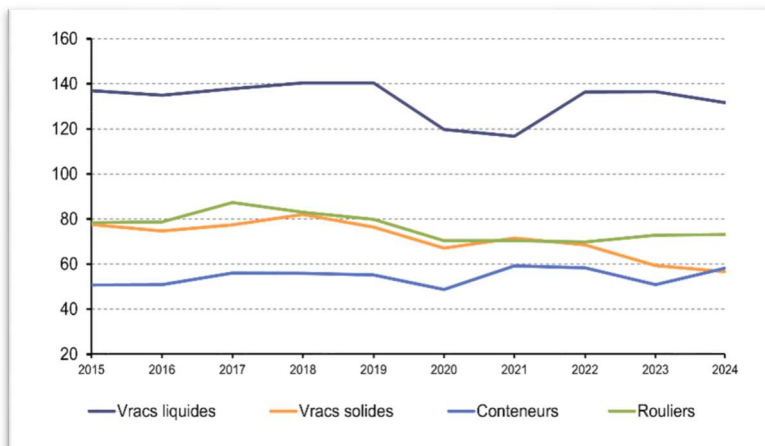
Le fret traditionnel

Stable entre 2009 et 2019 autour de 354 millions de tonnes (Mt), le transport de marchandises par voie maritime en France a chuté en 2020 à la suite de la crise sanitaire (- 13,4% par rapport à 2019), avant de rebondir en 2021 (+ 4,2% à 325 Mt) tout en restant inférieur à son niveau d'avant-crise (- 9,7% par rapport à 2019).

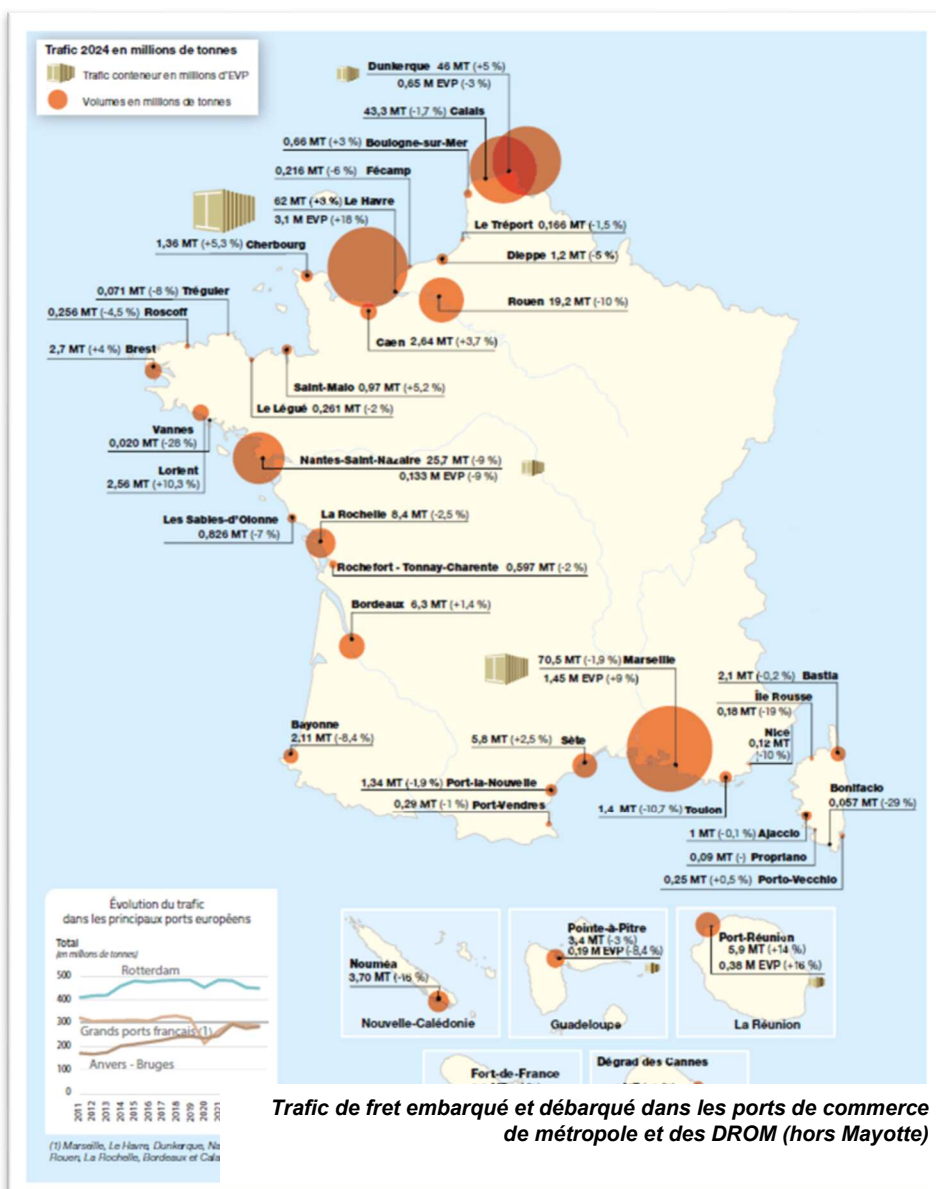
En 2024, le volume total de fret transitant par les ports français de métropole et d'outre-mer se chiffre à 325,5 Mt (312,1 Mt en métropole), en baisse de 0,3% par rapport à 2023. Le tonnage total transitant par les ports de commerce français est légèrement supérieur (+ 0,2%) à son niveau de 2021 et demeure inférieur de 4,6% à celui de 2022.

Avec 4,8 millions de tonnes (Mt) en moins par rapport à 2023, la baisse du **trafic de vracs liquides** est la plus importante en valeur absolue. Ce trafic avait bondi en 2022 (+ 16,9%) en raison de la forte hausse des trafics de gaz naturel liquéfié (GNL).

Le **trafic de vracs solides** perd de son côté 2,8 Mt. Avec 56,6 Mt en 2024, ce trafic a atteint un niveau bas historique dû à la baisse cumulée des trafics de céréales, de charbon, de minerais et



Évolution du trafic maritime selon le type de fret depuis 2015
(Mt – hors Mayotte)



Trafic de fret embarqué et débarqué dans les ports de commerce de métropole et des DROM (hors Mayotte)

Sources : Chiffres clefs de la mer, éd. 2024 / SDES, juillet 2025 / Le Marin, dossier spécial commerce 8 mai 25

de vracs solides utilisés dans la filière du BTP (sable, graviers, ciment, clinker...). L'ensemble des différents types de marchandises transportées en vrac sont concernés par ce recul, à l'exception des engrais et des produits agricoles servant à l'alimentation animale.

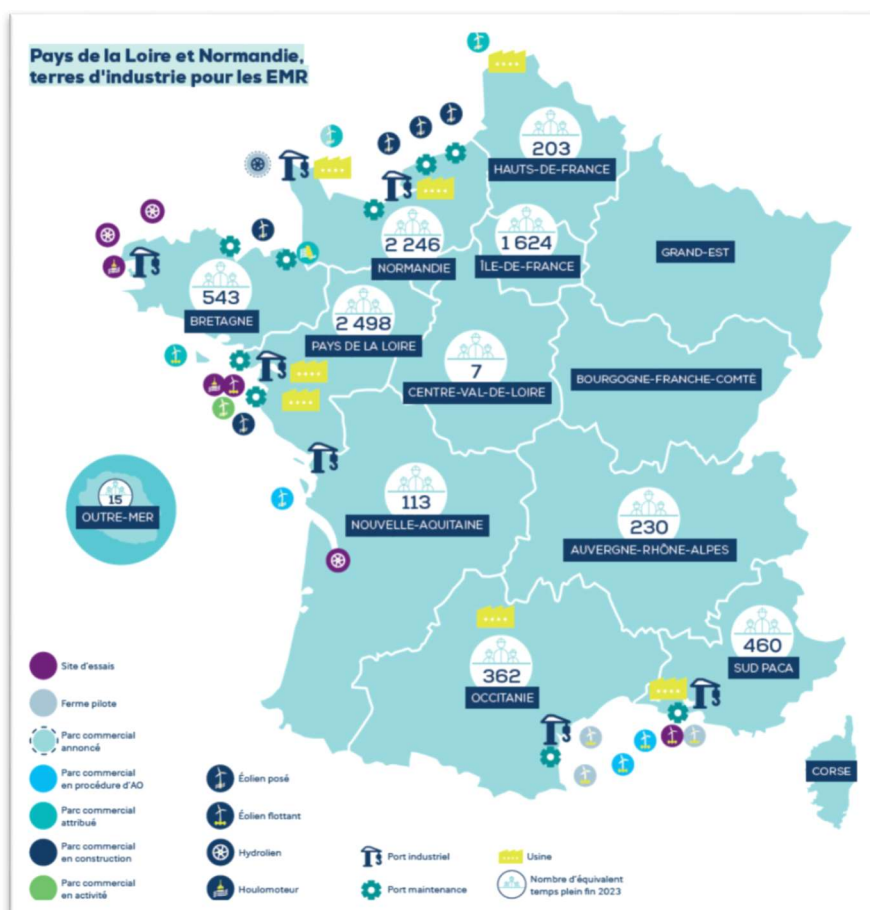
Le **trafic de conteneurs** rebondit quant à lui en 2024 (+ 14,2%) après un fort repli en 2023 (- 12,8%). Malgré une augmentation de 7,2 Mt en 2024, la filière du conteneur n'arrive pas à totalement compenser la baisse des trafics de vracs, en recul de 7,6 Mt au total. En revanche, avec ses 58 millions de tonnes (tare comprise), il dépasse pour la première fois, en volume, celui des vracs solides.

Enfin, le **trafic de rouliers** est en légère hausse (+ 0,4%), à 73,1 Mt, après avoir augmenté en 2023 (+ 4,3%).

Naturellement les Grands Ports Maritimes (GPM) sont les principaux ports de commerce français. Néanmoins, **les ports décentralisés, dits « territoriaux », concentrent 14% du volume total de marchandises ayant transité dans l'ensemble des ports français en 2024**. Ils jouent un rôle important dans l'acheminement de marchandises sur tout le territoire. Les ports décentralisés accueillent également près de 70% du trafic roulier français. Ces activités portuaires permettent de garantir des écosystèmes propices au maintien de l'activité industrielle sur les territoires, et de relier tous les centres industriels aux voies commerciales de l'économie mondialisée.

La propulsion vélique

Le transport maritime traditionnel représente 3% des émissions de gaz à effets de serre et pourrait atteindre 17% en 2050 si la tendance se poursuit. Dans l'élan des accords de Paris, les réglementations imposent désormais des objectifs de réduction impératifs à l'échelle mondiale. En particulier l'OMI fixe une réduction de 20% des GES du transport maritime d'ici 2050, 70% d'ici 2040, pour atteindre 0% d'ici 2050. Dans ce contexte, il faut souligner **la montée en puissance des cargos à propulsion vélique**. Celle-ci réinterroge, à sa mesure mais puissamment, le milieu des armateurs et du fret maritime. Selon l'association Windship - association créée et structurée pour accompagner la filière vélique française -, près de 70 grands navires (vraquiers, pétroliers, cargos...) équipés de voiles sont aujourd'hui en service dans le monde ; 120 seraient commandés pour 2026. La France en compte 11 et une quinzaine en commande. Rappelons que ces navires trouvent un réel intérêt à escaler dans les ports territoriaux, plus petits mais non moins sûrs que leurs cousins GPM.



Les énergies marines renouvelables (EMR)

Enfin, les EMR sont devenues une composante à part entière des milieux portuaires et maritimes français. Leur déploiement, engagé depuis plus de 10 ans, concerne toutes les façades maritimes métropolitaines : la Manche, la côte Atlantique et la Méditerranée.

L'éolien en mer est, parmi les EMR, l'énergie marine la plus mature. Pour atteindre l'objectif de 45 gigawatts (GW) à l'horizon 2050, la France prévoit en effet d'exploiter plusieurs dizaines de parcs éoliens en mer, faisant de l'éolien offshore un pilier de son futur mix énergétique.

Dans ce contexte, les ports se présentent comme des acteurs essentiels du déploiement des énergies renouvelables en mer. Ils constituent des centres de convergence énergétique, en tant que relais entre les lieux de production d'énergie et les réseaux d'acheminement. Les ports mobilisent leurs compétences pour contribuer à la transition énergétique, accueillant des activités variées : production industrielle, logistique, exploitation et démantèlement. Les enjeux portuaires du développement de l'éolien flottant ont également été identifiés dans le rapport « Les ports et l'éolien offshore » publié par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) en février 2025.

Sources : Les énergies marines renouvelables, Ministère de la Transition écologique, éd. Les ports et l'éolien offshore, DGITM, février 2025.

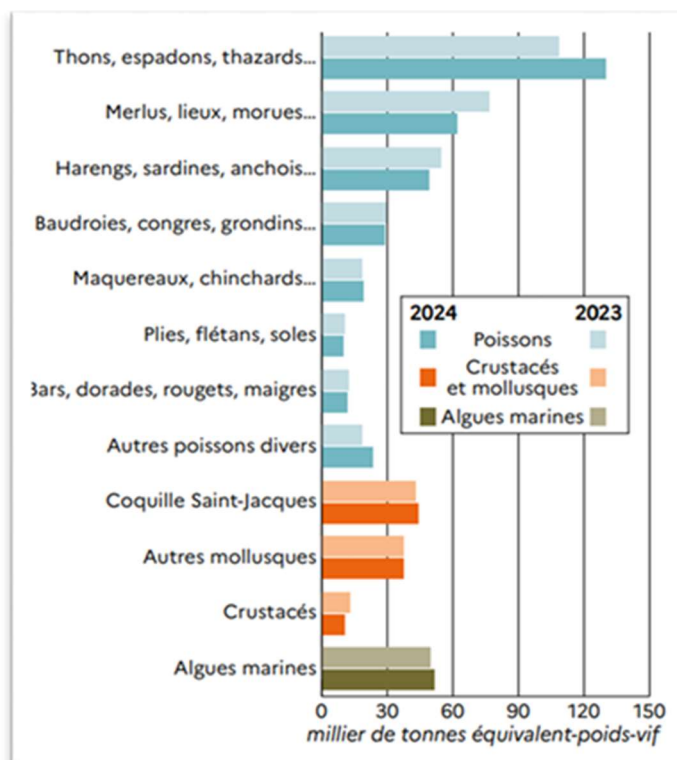
1.2.2. La pêche maritime

La débarque

En 2024, les navires français ont pêché 477 000 tonnes de produits de la mer et débarqué 418 000t. La France se situe à la 2^{ème} place des captures de l'Union européenne (14%), et représente 0,6% des captures mondiales, loin derrière la Chine (15,5%).

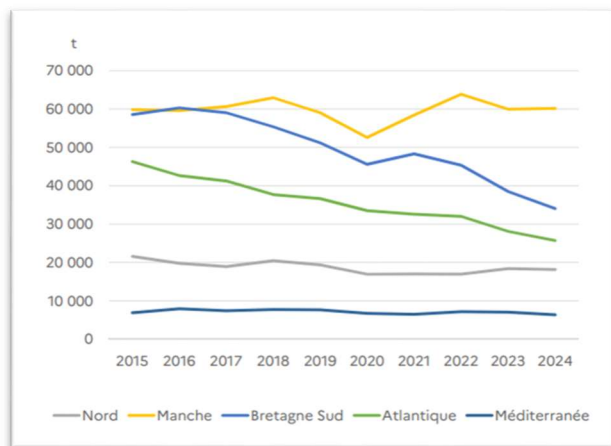
Les captures sont stables entre 2023 et 2024 (+1%), après une baisse entre 2022 et 2023. Elles restent néanmoins plus élevées qu'en 2020 (année particulièrement faible : 461 000t). Les navires français pêchent très majoritairement en Atlantique Nord-Est (71% des captures en 2024 ; les pêches en Méditerranée représentent 3%). Ils débarquent en France (62%), dans le reste de l'UE (17%) et en Afrique (19% dont 13% aux Seychelles).

Plus de 320 espèces différentes sont pêchées par les navires français mais les 12 principales représentent 70% du total des débarquements.

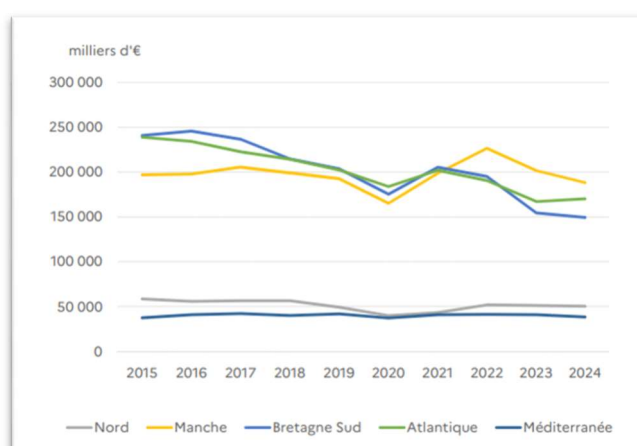


Captures des navires français entre 2023 et 2024
Source : Agreste/DGAMPA

Concernant les 34 criées/halles à marée, elles s'inscrivent dans une tendance globale à la baisse des ventes déclarées en tonnes et en euros constants. La façade Manche se maintient mieux que les autres façades en tonnages. Elle reste mieux placée que les autres en valeur.



Évolution des ventes déclarées en HAM de 2015 à 2024 par façade et en TONNES
Source : France AgriMer/VISIOmer



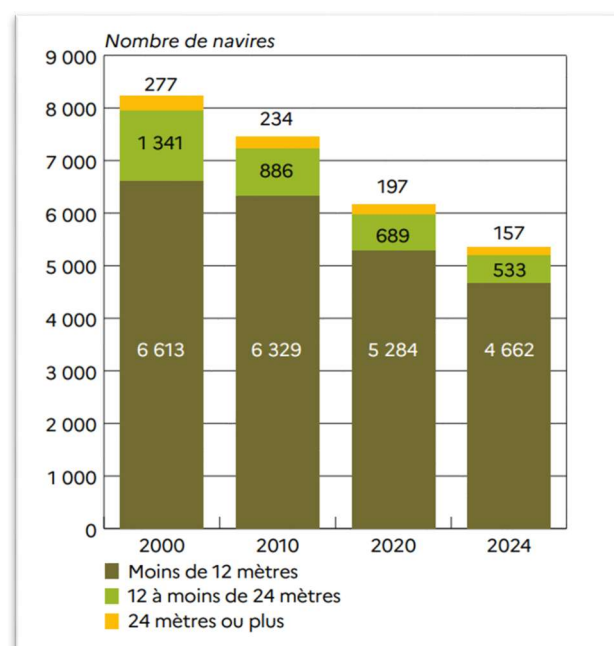
Évolution des ventes déclarées en HAM de 2015 à 2024 par façade et en Milliers d'EUROS constants
Source : France AgriMer/VISIOmer

La flotte de pêche

Depuis 2000, la flotte française a diminué de 35%, pour atteindre 5 352 navires en 2024. Elle représente 8% de la flotte de l'Union européenne et 16% de sa puissance (2^{ème} position en UE après l'Italie).

La flotte française est composée majoritairement de bateaux de moins de 12 mètres (4 662, soit 87%). En 2023, les navires de pêche français emploient 11 600 personnes (6 670 équivalents-temps-plein). Le nombre de marins est en baisse de 16 % par rapport à 2013.

En 2023, les performances économiques de la flotte française se détériorent. La valeur des débarquements baisse de 12 % par rapport à 2022 et retrouve un niveau proche de 2020 (année de la crise sanitaire).



Flotte française de pêche maritime
Source : Agreste/DGAMPA

L'économie de la pêche

Le chiffre d'affaires, estimé à 1,4 Md, se compose principalement de la valeur des débarquements (93%, 2ème rang européen). Les subventions directes au revenu se stabilisent à des niveaux élevés, notamment dus aux dispositifs d'arrêt temporaire aidé pour la sole et aux remises sur les achats de carburant. Les charges (ensemble des coûts hors coût d'amortissement) s'élèvent à 1,2 Md en 2023, dont 42 % pour les salaires, premier poste de dépense, et 19 % pour le carburant (lequel représente 16 % du chiffre d'affaires en 2023).

La valeur ajoutée brute, la marge brute et le bénéfice net en 2023 sont estimés respectivement à 650 millions d'euros, 135 millions d'euros et - 57 millions d'euros (déficit net). La valeur ajoutée et la marge brute diminuent par rapport à 2022 (de respectivement 13 % et 22 %) et le déficit net se creuse de 56 %, proche de son niveau de 2021.

Sources : Pêche Maritime, Agreste/DGAMPA, 2025 / Données déclarées en HAM, éd. Mai 2025

La tendance générale des halles à marée en France hexagonale

Les ports de pêche français, les 34 criées hexagonales et leurs filières accusent toujours en 2024 les conséquences des plans d'accompagnement Brexit, de la fermeture périodique du golfe de Gascogne, du plan West Med 2 et, plus généralement, de la fragilisation de la ressource en lien avec le changement climatique.

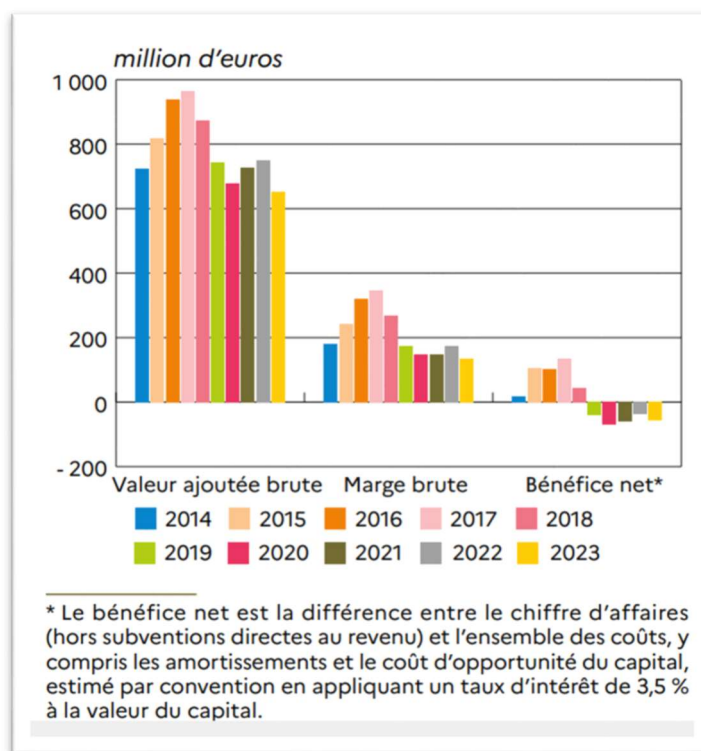
Les 6 criées de Cornouaille accusent notamment un recul global de tonnages de 17,98 % en 2024. C'est le cas également sur la côte Atlantique avec des tonnages qui baissent (- 16% à La Turballe) ou se maintiennent.

Pour autant, si les volumes sont à la baisse sur ces côtes, les prix, eux ne suivent pas les mêmes courbes. En Loire-Atlantique, en Vendée, les prix sont à la hausse (+12% de chiffre d'affaires à La Turballe et + 34% pour le prix moyen).

La Méditerranée s'en sort moins bien : à Sète, tonnages et prix sont à la baisse en 2024, tandis que le Grau-du-Roi se maintient.

Enfin, malgré la crise de la filière, Boulogne-sur-Mer bat un record avec 33 000 tonnes (en criée et hors criée) à +9%, tandis que le chiffre d'affaires connaît une hausse de 4% à 93 millions d'euros.

Il faut souligner enfin que, face à la diminution de la production et de la consommation, les criées tendent à faire le choix de la qualité et de la fraîcheur via notamment la pêche locale, appuyées par les collectivités territoriales qui soutiennent l'évolution des structures. Ainsi, le syndicat mixte de Royan-La Palmyre travaille avec la criée pour promouvoir les espèces



Valeur ajoutée, marge, bénéfice de la pêche française
Source : Agreste/DGAMPA

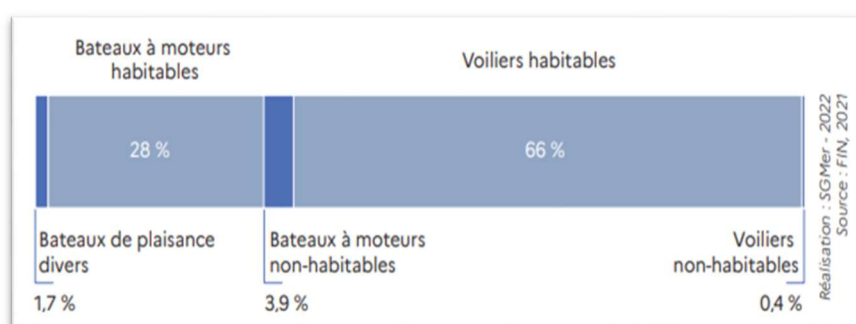
nobles ; un label Breizhmer est créé pour une certification de l'origine bretonne de la production ; la SEM créée Côte d'Albâtre fait l'acquisition d'une machine pour marquer les poissons extra frais en Côte d'Albâtre.

Sources : Gazette des communes, 18 juin 2026 / Le Marin, dossier mensuel Pêches Françaises, 26 juin 2025 / Données déclarées en HAM, éd. Mai 2025

1.2.3. Plaisance et nautisme

Le nautisme : fleuron français

Avec, en 2024, près de 150 000 emplois directs et indirects (dont 42 799 directs), 6 322 entreprises, un chiffre d'affaires de 6,3 Mds d'euros et un taux d'export approchant 80 % de sa production, la filière du nautisme et de la plaisance représente un enjeu majeur pour l'économie bleue en France. L'importance économique de la filière construction nautique en particulier est considérable : la France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le deuxième au niveau mondial. Chaque année, près de 10 000 bateaux à moteurs et 3 500 voiliers sont mis en service.



Répartition de la production française par type de bateaux
(en % du chiffre d'affaire)

En matière de transition écologique, enjeu-clé de la filière, la création de l'APER – éco-organisme national pour la déconstruction et le recyclage des bateaux de plaisance et de sport en fin de vie – est aussi une innovation. Elle a permis de déconstruire plus de 10 000 unités depuis septembre 2019 et d'apporter de premières solutions aux problématiques de bateaux ventouses et de responsabilité écologique du secteur.

Une filière dynamique malgré un ralentissement récent

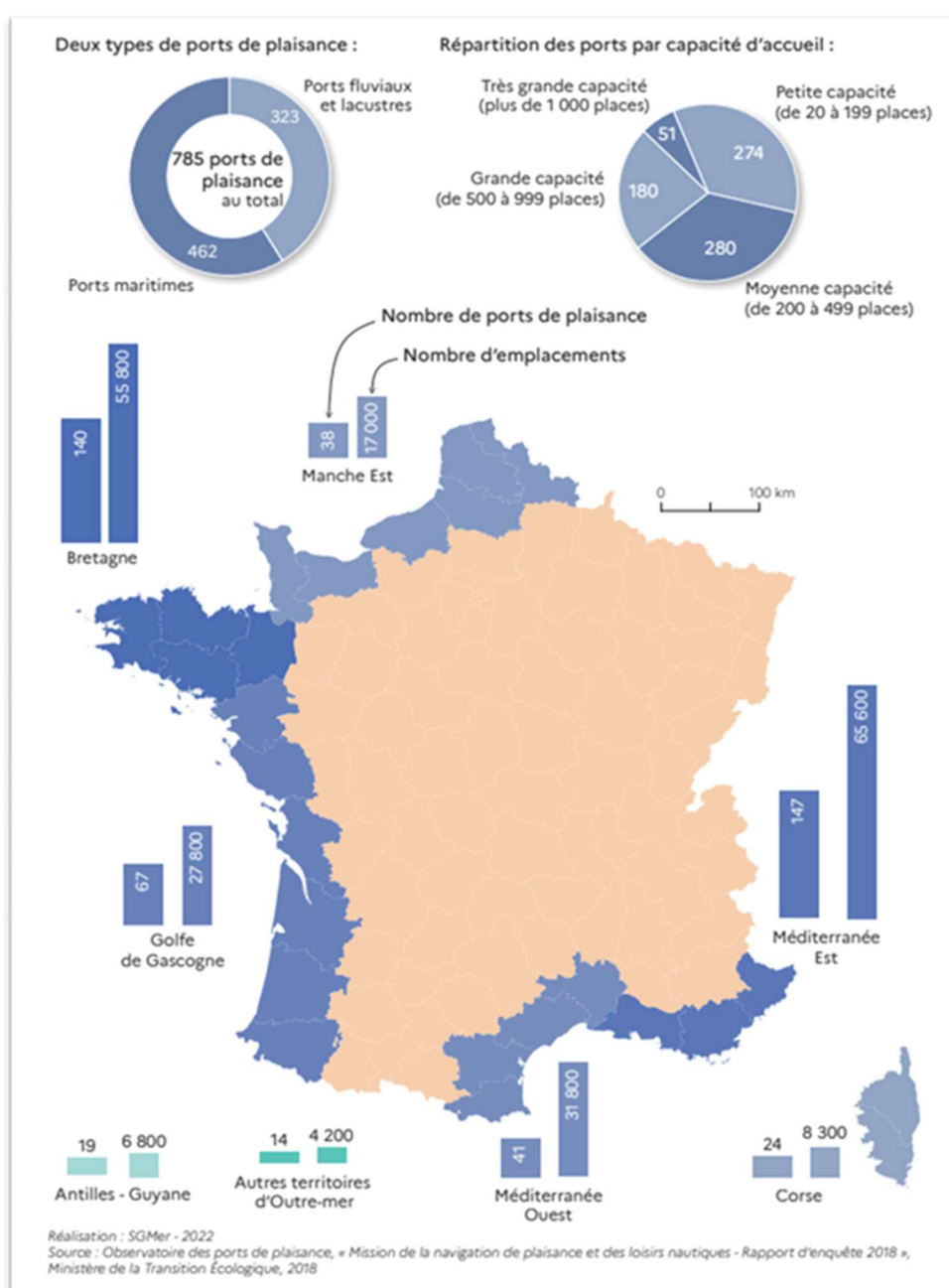
Nautisme et plaisance regroupent par ailleurs des activités variées et populaires, présentes sur tout l'hexagone et qui attirent un nombre important d'usagers : 4 millions de plaisanciers réguliers, 11 millions de pratiquants de sports nautiques occasionnels et 15 000 d'éducateurs sportifs.

Si la situation économique et sociale de ce secteur a connu une dynamique globalement positive ces dernières années, elle fait cependant face à un repli certain depuis 2023 (-23% entre 2023-2024).

Le secteur est en effet confronté à des enjeux structurants : la transition environnementale, les conflits d'usages, l'acceptabilité des pratiques et l'adaptation à la concurrence internationale. La plaisance se caractérise également par un double phénomène : sa démocratisation avec notamment l'intérêt de nouveaux publics pour ce secteur, mais aussi un vieillissement des propriétaires de bateaux de plaisance. L'enjeu de renouvellement induit passe notamment par l'aménagement d'infrastructures portuaires adéquates.

La **Feuille de route Nautisme et Plaisance** présentée lors du salon nautique Le Grand Pavois à La Rochelle en 2025 se fixe pour objectifs d'apporter des réponses contemporaines aux problématiques rencontrées. Ce document est le fruit d'un travail collaboratif entre l'État et les filières et clarifie les objectifs visés à l'échelle nationale : offrir un meilleur service à l'utilisateur, promouvoir un développement durable des activités et renforcer l'attractivité des territoires.

Au sein des préconisations de la Feuille de route figure en particulier la promotion de la **certification Ports Propres**, créée en région PACA dans les années 1980 et visant à afficher un programme d'actions portuaires vertueuses en matière de durabilité et de respect de l'environnement. Cette certification s'est déployée en France, notamment en Bretagne, et depuis peu en Europe. Attribuée sur candidature par un organisme de certification indépendant (AFNOR), elle s'appuie sur un système volontaire de diagnostic, de contrôle et d'amélioration continue, l'ensemble la distinguant d'un simple label.



Panorama des ports de plaisance français

Zoom sur la façade MEMN

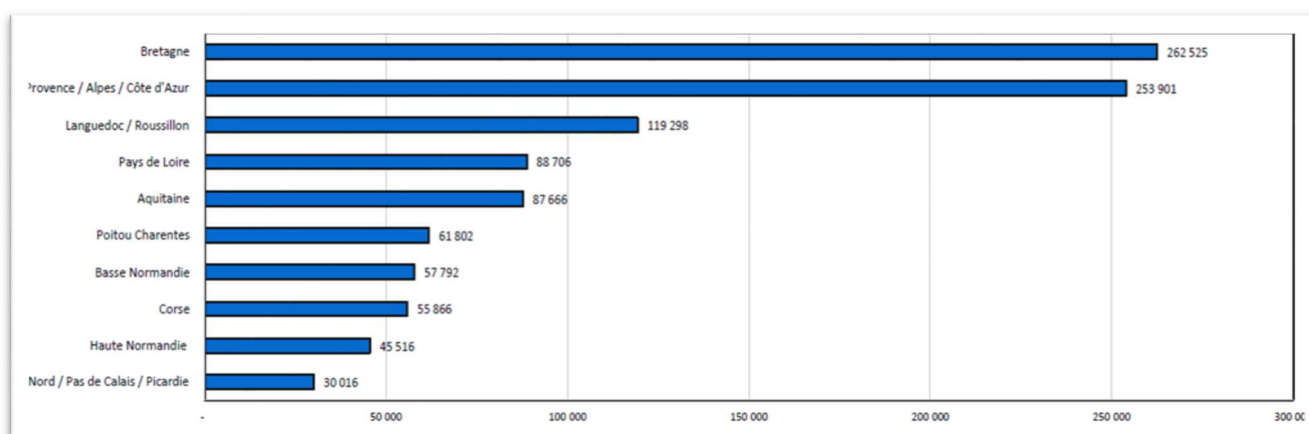
En 2022, la façade Manche-Est – Mer du Nord (MEMN), correspondant à la Normandie et aux Hauts de France, abrite 38 ports de plaisance avec une capacité totale de 17 000 emplacements (données SGMer), ce qui en fait la plus modeste des façades en matière d'accueil de la plaisance.

Cette façade se singularise, par rapport à l'ensemble du littoral métropolitain, par un moindre développement de l'activité balnéaire, une moindre valorisation des sites balnéaires (plages exploitées, labellisation, ...), une notoriété et une attractivité plus faible des stations balnéaires (malgré leur ancienneté), et la présence d'un tourisme mémoriel autour des plages du débarquement.

En 2020, les deux **fédérations d'activités nautiques** présentant le plus de licenciés à l'échelle de la façade sont la voile avec 21 060 licenciés et les sports sous-marins avec 10 457 licenciés.

Concernant la **pêche de loisir**, la façade Manche Est -Mer du Nord (MEMN) concentre un cinquième de l'ensemble des sorties de pêche réalisées à l'échelle nationale (3ème façade maritime). Cette attractivité a produit environ 300 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2017, une valeur ajoutée annuelle comprise entre 90 et 130 millions d'euros, et entre 1 300 et 2 700 équivalents-temps-pleins. Comparativement à l'ensemble des pêcheurs récréatifs de France métropolitaine, cette façade se distingue par une pratique (un peu) plus féminine, des pratiquants globalement plus jeunes, une pratique de pêche moins exclusivement concentrée durant les vacances, la prédominance de pêcheurs résidant dans les régions Hauts-de-France ou Normandie, et une pratique plus fréquente de la pêche à pied.

La Normandie enregistre par ailleurs **103 308 immatriculations/enregistrements de navires de plaisance au 31 août 2024** (1 063 088 au total en métropole), avec un rythme d'immatriculations/enregistrements légèrement plus élevé que la moyenne nationale depuis 2023 : + 1,37% au 31 août 2023, + 0,25% au 31 août 2024, contre respectivement +0,81% et + 0,17% en métropole. Depuis au moins une dizaine d'années, la région Normandie se place en 4^{ème} position des immatriculations/enregistrements de navires, après la Bretagne, PACA et le Languedoc-Roussillon.



Immatriculations/Enregistrements délivrés en métropole au 31 08 24

Source : mer.gouv.fr

En matière de **nouvelles immatriculations par an** (navires neufs ou d'occasion mis en service pour la première fois en France), la dynamique suit sensiblement le rythme national avec une variation de - 17% en Normandie entre le 31 août 2023 et le 31 août 2024 (contre -26% en métropole), et une variation de 3% en Normandie entre le 31 août 2022 et le 31 août 2023 (contre 4% en métropole). La région est moins bien placée en matière de nouveaux enregistrements (6^{ème} rang en 2024) mais progresse régulièrement depuis 2020 (8^{ème} rang).

RÉGION	VOILIERS										Total voiliers	NAVIRES À MOTEUR										Total moteur	Total autres(**)	Total
	<5m	5 à 6m	6 à 7m	7 à 8m	8 à 10m	10 à 12m	12 à 15m	15 à 18m	18 à 24m	>=24m		<5m	5 à 6m	6 à 7m	7 à 8m	8 à 10m	10 à 12m	12 à 15m	15 à 18m	18 à 24m	>=24m			
Nord / Pas de Calais / Picardie	1 649	655	493	399	579	389	134	13	2		4 313	18 312	3 510	1 659	353	226	92	55	8	3		24 218	1 485	30 014
Haute Normandie	2 246	980	732	581	705	435	160	28	8	2	5 877	29 627	5 000	2 118	466	273	119	71	7	9	4	37 684	1 945	45 516
Basse Normandie	4 118	1 591	1 339	1 008	1 436	799	352	38	10	2	10 693	28 036	8 171	4 853	940	640	260	140	20	7	2	43 069	4 030	57 792
Bretagne	28 115	12 518	9 291	6 320	9 147	4 949	1 875	236	112	18	72 581	102 587	33 303	20 187	3 975	2 278	810	355	72	40	7	163 614	28 330	262 525
Pays de Loire	8 557	3 506	2 579	1 801	2 395	1 561	843	133	38	2	21 415	40 340	11 049	7 448	1 717	1 028	398	219	46	12	4	62 261	5 030	88 706
Poitou Charentes	4 212	2 202	1 893	1 682	2 537	1 966	952	192	54	5	15 695	24 494	8 206	6 582	1 650	1 028	422	218	60	18	1	42 679	3 428	61 802
Aquitaine	4 243	3 161	2 842	1 390	1 447	781	306	40	7	2	14 219	34 143	16 859	10 740	2 923	2 047	1 331	220	35	21	3	68 322	5 125	87 666
Languedoc / Roussillon	5 105	2 546	2 320	2 109	3 439	2 955	1 463	223	39	1	20 200	56 865	17 837	12 014	3 533	2 198	1 166	631	128	37	1	94 410	4 688	119 298
Provence / Alpes / Côte d'Azur	6 887	5 303	4 051	4 149	7 300	6 242	3 725	527	118	10	38 312	122 374	34 412	24 198	9 590	7 077	3 881	2 404	599	264	18	204 817	10 772	253 901
Corse	1 639	532	283	289	562	626	492	89	12	2	4 526	28 735	7 023	6 139	3 003	2 330	1 216	978	371	157	4	49 956	1 394	55 866
TOTAL GÉNÉRAL	66 771	32 984	25 823	19 728	29 547	20 703	10 302	1 519	400	44	207 831	485 513	145 370	95 938	28 150	19 125	9 695	5 291	1 346	568	44	791 040	64 217	1 063 088

RÉGION	VOILIERS										Total voiliers	NAVIRES À MOTEUR										Total moteur	Total autres(**)	Total
	<5m	5 à 6m	6 à 7m	7 à 8m	8 à 10m	10 à 12m	12 à 15m	15 à 18m	18 à 24m	>=24m		<5m	5 à 6m	6 à 7m	7 à 8m	8 à 10m	10 à 12m	12 à 15m	15 à 18m	18 à 24m	>=24m			
Nord / Pas de Calais / Picardie	3	1	1	5	6	11	4	1	1		33	91	24	17	3	3	2	3				143	33	209
Haute Normandie	11	3	4	8	1	5	5		1		38	160	39	19	6	5	1	1				231	26	295
Basse Normandie	66	6	2		6	12	12	1			105	76	68	53	11	7	5	6				226	81	412
Bretagne	240	47	48	25	62	68	53	10	6	2	561	348	377	388	87	60	19	11	1	1		1 292	418	2 271
Pays de Loire	34	12	4	3	22	14	12	2	2		105	161	117	152	29	18	9	4	2			492	83	680
Poitou Charentes	45	14	10	10	30	36	46	5			196	293	75	116	23	21	6	6	2	1		543	81	820
Aquitaine	14	20	7	11	11	9	1	1			74	247	143	168	51	33	19	5		1		667	56	797
Languedoc / Roussillon	18	9	3	4	16	41	35	18	4		148	450	132	224	73	39	30	25	3	1		977	53	1 178
Provence / Alpes / Côte d'Azur	67	20	3	12	59	100	105	25	5		396	597	254	452	194	154	105	85	16	12		1 869	96	2 361
Corse	2				2	7	13	19	4	4	51	233	49	90	64	75	46	46	18	10		631	3	685
TOTAL GÉNÉRAL	500	132	82	80	220	309	292	67	23	2	1 707	2 656	1 278	1 679	541	415	242	192	42	26	0	7 071	930	9 708

Nouvelles immatriculations/Enregistrements délivrés en métropole au 31 08 24 par région et types de navires
Source : mer.gouv.fr

Enfin, la **répartition des immatriculation/enregistrements de navires de plaisance** par types de navire en Normandie est la suivante : 16 570 voiliers (5^{ème} place régionale métropolitaine) et 80 763 navires à moteurs (6^{ème} place régionale métropolitaine). À noter : la **part de navires à moteur** en Haute-Normandie est plus importante que la part des voiliers – ce qui différencie ce territoire de son voisin bas-normand –, et est plus élevée que la moyenne nationale : 82,81 % de navires à moteurs en Haute-Normandie, contre 74,52 % en Basse-Normandie, et 74,41 % en métropole.

Concernant les nouvelles immatriculations, la Normandie se situe en 6^{ème} place avec 707 nouveaux enregistrements au 31 08 24.

Sources : Chiffres clefs de la mer, éd. 24 / L'économie bleue en France, éd. 22 et 25 / Feuille de route Nautisme et Plaisance, 25 / Portail Geolittoral, Ministère de la Transition Écologique / Le secteur de la plaisance et des loisirs nautiques, Mer.gouv.fr.

1.3. L'environnement portuaire des ports territoriaux de la Seine-Maritime

Comme la grande majorité des ports territoriaux, ceux de la Seine-Maritime sont des ports mixtes. Ils accueillent des activités de commerce et/ou de pêche et/ou de plaisance et/ou de réparation navale.

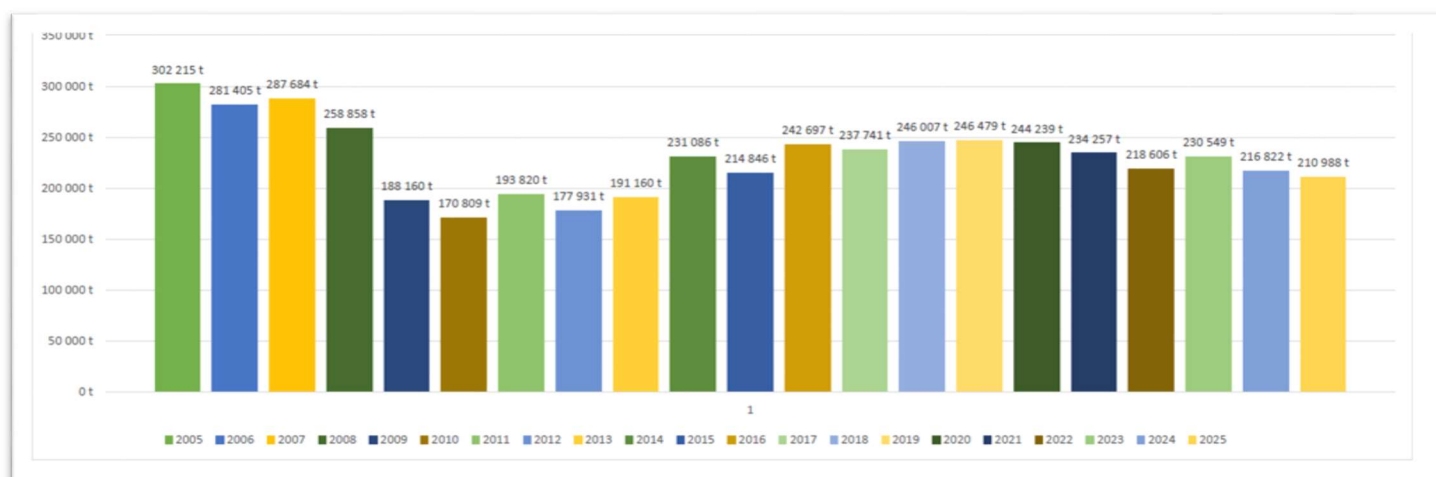
La plupart d'entre eux se situent de surcroît en cœur de ville et doivent composer avec des problématiques d'interface ville-port à la fois communes à tous et déclinées de façon spécifique sur chaque territoire.

1.3.1. Les ports de commerce de la Seine-Maritime

En dehors des quais havrais et rouennais de HAROPA, la Seine-Maritime compte 3 ports de commerce : Fécamp, Dieppe et Le Tréport.

Fécamp – Autorité Portuaire SMPSM, concessionnaire SPC Côte d'Albâtre

211 000 tonnes (-2,76% entre 2024 et 2025)



Tonnages du port de commerce de Fécamp

Source : Port de Fécamp, JFN, janvier 2026

L'année 2024 pour Fécamp a vu l'essentiel de ses trafics de conventionnel et de vrac se tasser. C'est notamment le cas pour la filière bois, la colonne vertébrale du port. Pâte à papier et bois sciés du nord ont pâti des grèves en Finlande avec un recul de 61 % pour le premier (7 129 tonnes), de 9,5 % pour les seconds (38 336 tonnes). L'exportation de contreplaqué recule également de 12 % à 32 400 tonnes. Les autres vracs et les graves de mer se tiennent mieux.

En 2025, avec un total de 210 998 tonnes, le port accuse une légère baisse de 2,7% sur l'ensemble de ses trafics (importations et exportations), malgré la reprise des importations de pâte à papier (+ 192,2% avec 20 830t en 2025) et la bonne santé des importations de néphéline (+53,6% avec 22 348t en 2025). Les importations d'huiles animales ou végétales se confirment (+61,3% avec 8 437t en 2025) et la chute du bois scié se tasse par rapport à 2024 (-32% avec 26 084t en 2025).

À noter : Fécamp accueille désormais de nouveaux trafics liés aux escales de l'Artémis et de l'Anemos, cargos à voile de l'armateur TOWT, par lesquels transitent des produits à forte valeur ajoutée (notamment du café en provenance de Colombie et des spiritueux en provenance des Antilles). Les tonnages sont modestes mais grands pourvoyeurs d'image pour la cité fécampoise.

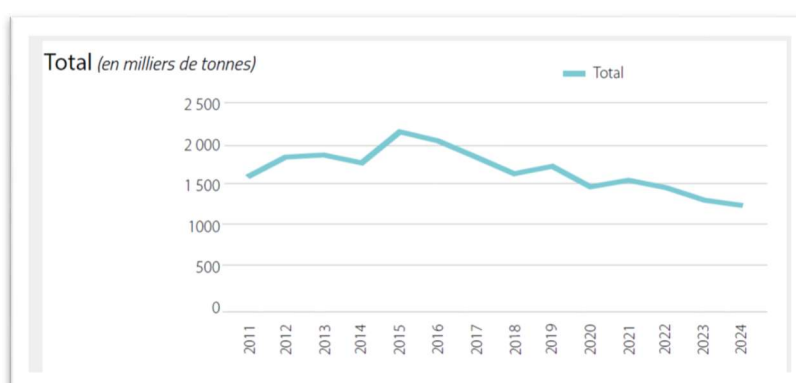
Le port de Fécamp reste par ailleurs un port très majoritairement d'importation d'autant que le trafic principal de panneaux de contreplaqué poursuit sa chute à l'export avec -36,4% (19 970t) par rapport à 2024.

Enfin, l'année 2025 a été marquée à Fécamp par l'arrivée d'un nouveau concessionnaire : la SPC Côte d'Albâtre. Avec l'achat d'une grue arrivée sur le port en juillet 2025 – alors que celui-ci n'en disposait plus à demeure depuis plusieurs années –, le nouvel exploitant entend booster ses trafics.

Dieppe - Autorité Portuaire Ports de Normandie, concessionnaire Régie Dieppoise des Activités Portuaires

1 244 000 tonnes (- 5% entre 2023 et 2024)

Dominés par les ferries transmanches responsables de 848 escales sur les 910 réalisées en 2024, les trafics de Dieppe accusent une baisse sensible. La faute principalement au fret transmanche qui s'est encore érodé avec 26 781 poids lourds (-9 %). Alors qu'avec 409 698 personnes transportées, Dieppe a battu son record sur le passager. La manutention des éoliennes terrestres a aussi reculé avec seulement 17 escales contre 30 en 2023. En revanche, les graves de mer se tiennent bien avec 311 660 tonnes tandis que le trafic de colza pour la trituration poursuit sa montée en puissance.

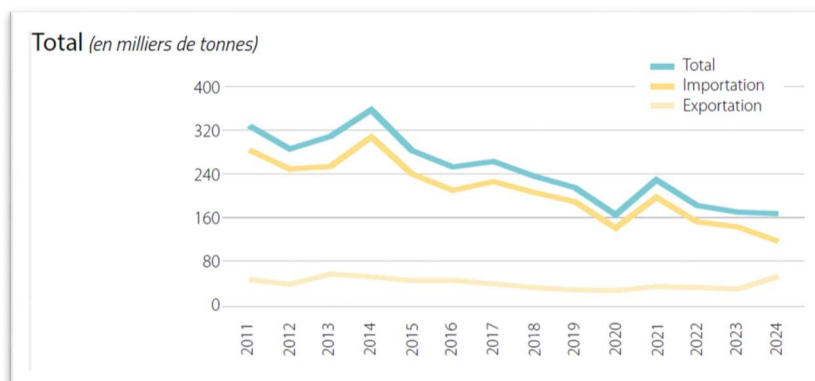


Tonnages 2024 du port de commerce de Dieppe
Source : Le Marin, mai 2025

Le Tréport - Autorité Portuaire SMPSM, concessionnaire SPC Côte d'Albâtre

166 000 tonnes (-1,5% entre 2023 et 2024)

210 000 tonnes (+26,5% entre 2024 et 2025)



Tonnages 2024 du port de commerce du Tréport

Source : Le Marin, mai 2025

Stabilité est le mot-clef pour qualifier les trafics au Tréport qui ont très peu évolué en 2024, si ce n'est les entrées d'engrais repartis à la hausse avec 60 433 tonnes (+50 %) après la forte chute de 2023. Autre trafic pivot du Tréport, qui a accueilli 50 escales en 2024, les produits chimiques destinés à l'industrie verrière avec 33 641 tonnes. L'unique manutentionnaire tréportais LTS, désormais intégré au groupe maritime Khun, a aussi traité 21 375 tonnes d'argile bentonite en entrée, 27 231 tonnes de galets concassés en sortie ainsi que 23 581 tonnes de divers.

L'arrivée du nouveau concessionnaire SPC Côte d'Albâtre au 1^{er} janvier 2025 (groupement dont LTS est partie prenante) a cependant boosté les trafics du Tréport qui estime, fin novembre 2025, boucler son année avec un tonnage total de 210 000 tonnes, c'est-à-dire une hausse de 26,5 % par rapport à 2024.

À noter enfin : la cité tréportaise semble également attirer le transport vélique puisque la société Orée porte un projet à court terme afin de développer ce type de transport entre la France et l'Angleterre.

Sources : Dossier mensuel Ports de commerce, Le Marin, mai 2025 / Bilans et conseils portuaires du SMPSM 2025

1.3.2. Les ports de pêche et les criées de la Seine-Maritime

Les ports de pêche de Seine-Maritime

Le port de pêche du Tréport présente une flottille de 48 navires. Plus de 6 000 tonnes de produits aquatiques sont pêchées par an.

Le port de pêche de Fécamp présente une flottille de 34 navires immatriculés et fédère plus de 90 bateaux qui commercialisent leurs pêches au sein de la criée de Fécamp-Côte d'Albâtre. Plus de 5 000 tonnes de produits aquatiques sont pêchés par an.

Le port de pêche du Havre présente une flottille de 23 navires, caractérisée par la prédominance de bateaux de pêche polyvalents (chalutiers et coquillards) qui travaillent toute l'année. La flotte est aussi composée de caseyeurs et fileyeurs. L'activité du port de Pêche connaît un certain dynamisme avec l'arrivée de nouvelles générations de jeunes pêcheurs qui prennent le relai de leurs aînés. Plus de 3 000 tonnes de produits aquatiques sont pêchés par an.

Les ports de pêche du Havre, de Fécamp et du Tréport, tous situés aux coeurs des villes, bénéficient d'une forte notoriété auprès des habitants et des touristes avec notamment la présence des étales aux poissons situées en proximité.

Les criées de Normandie et de Seine-Maritime

En Normandie, presque toutes les criées ont en hausse en tonnages en 2024.

Les volumes de l'ensemble des ports normands sont traditionnellement marqués par la prédominance des débarques de coquilles Saint-Jacques, a fortiori en 2024 qui marque une très bonne année de coquilles.

HAM de Normandie	Valeur des ventes (milliers d'euros)				HAM de Normandie	Quantités vendues (tonnes)			
	2022	2023	2024	2025		2022	2023	2024	2025
Port-en-Bessin	28 324	25 447	26 200		Port-en-Bessin	9 071	8 758	9 460	
Granville*	23 349	24 983	22 500		Granville*	8 849	9 382	9 846	
Dieppe	18 383	18 179	17 410	19 414	Dieppe	5 631	5 561	6 097	6 354
Cherbourg	16 857	14 236	11 980		Cherbourg	5 903	5 090	4 579	
Fécamp	11 417	9 782	9 960	10 663	Fécamp	2 816	2 460	3 178	3 244
Grandcamp-Maisy	5 769	4 979	3 780		Grandcamp-Maisy	1 862	1 646	1 449	
Total	104 099	97 606	91 830	30 077	Total	34 132	32 897	34 609	9 598

* Chiffres de la place portuaire (port de Granville et centres de débarque de Piriou et Carteret)

Port-en-Bessin se maintient au premier rang des ports normands.

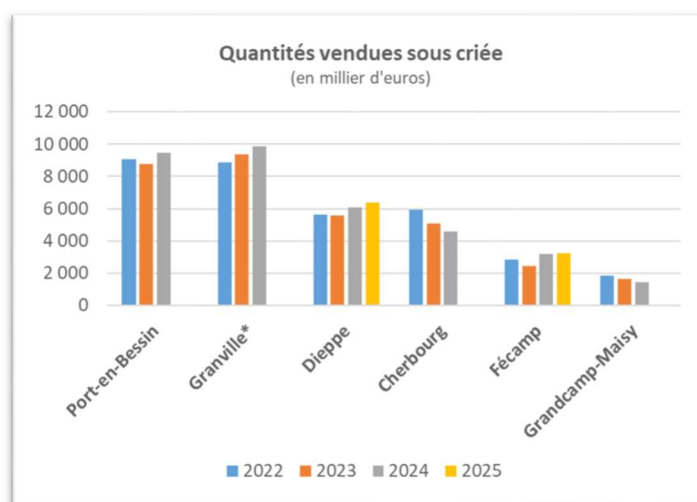
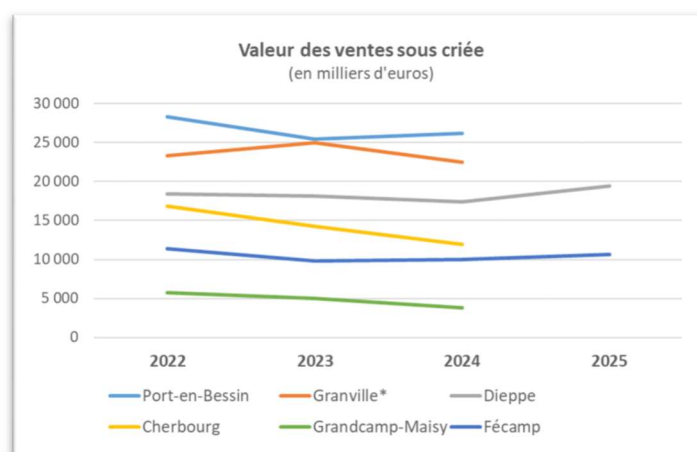
Granville reste le premier port coquiller de France avec 89% des apports en coquillages (Saint-Jacques, buccins, praire, amandes). Mais ce statut ne suffit pas à compenser la baisse du prix de vente moyen, dont la chute de 10% en 2024 est notamment liée au bulot qui, non seulement se raréfie en Manche-Ouest, mais revient à un prix normal après une hausse en 2023.

En baisse de volumes depuis 2022, Cherbourg accuse en 2024 une baisse notable de 10% supplémentaires, laquelle est alourdie par une baisse de chiffre d'Affaires de 16%.

Concernant les 2 criées présentes sur les 130 km de côtes de la Seine-Maritime :

- À Dieppe, le tonnage est en hausse régulière de 2023 à 2025, tandis que le chiffre d'affaires connaît un rebond en 2025 après une baisse régulière depuis 2022. La criée dieppoise profite en 2024 de l'apport massif de coquilles qui lui permet de conserver son 3^{ème} rang après Port-en-Bessin et Granville, en tonnage comme en valeur.
- À Fécamp, la tendance est à la hausse régulière depuis 2023, en tonnage comme en chiffre d'affaires, tendance qui se confirme en 2025. Après avoir fortement progressé entre 2023 et 2024, la criée bénéficie en 2025 des tout premiers apports de la halle à marée du Tréport inaugurée le 24 juin 2025. Cette annexe de la criée de Fécamp capte désormais plus facilement la débarque dans le nord de la Seine-Maritime.

À noter les parts non négligeables de bulots et de soles dans la production de la criée fécampoise, mais surtout le prix moyen de vente, le plus élevé de Normandie depuis plusieurs années qui est en outre régulièrement au-dessus du prix moyen national.



Sources : Almanach des directeurs de criées 2021, 2022, 2023, 2024 / Le Marin, dossier mensuel Pêches Françaises, 26 juin 2025 / Données SEM criée Côte d'Albâtre

1.3.3. Les ports de plaisance en Seine-Maritime

Les ports de plaisance en Seine-Maritime sont au cœur de la ville : commerces, activités touristiques et culturelles en accès direct. Ils ont tous une activité nautique et surtout de plaisance, avec des services aux plaisanciers (accueil des plaisanciers à l'année et de passage, aire de carénage, et service spécifique, etc.).

Les ports de plaisance de la Seine-Maritime offrent un total de près de 3 500 places. Parmi elles, 1 380 places à flots et 180 places à sec sont exploitées depuis le 1^{er} janvier 2025 par la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre du SMPSM.

Le Tréport :

- Bassin à flot à écluse et avant-port au mouillage,
- Accessible pour la centaine de places dans le bassin à flot en fonction de la marée et des heures d'ouvertures de l'écluse,
- 210 places dont 120 places sur pontons derrière l'écluse (dont 10 visiteurs) et environ 90 mouillages (avec échouage à marée basse),
- Aire de carénage.

Dieppe (Ango) :

- Port en eau profonde - Accessible à toute heure de marée,
- 410 places dont 50 pour les visiteurs,
- 292 places au port à sec,
- Poste à carburant 24/24,
- Liste d'attente payante.

Saint-Valery-en-Caux :

- Bassin à flot à écluse,
- Accessible en fonction de la marée et des heures d'ouvertures de la porte,
- 550 places sur pontons, dont 20 postes visiteurs,
- Aire de carénage,
- Environ 60 places libres.

Fécamp :

- Port en eau profonde,
- 620 places sur pontons dont 430 places avant-port, 55 pour les visiteurs (avant-port),
- Accessible à toute heure de marée suivant le tirant d'eau,
- 180 places en port à sec,
- Poste à carburant 24/24,
- Aire de carénage,
- Liste d'attente payante.

Le Havre (port principal) :

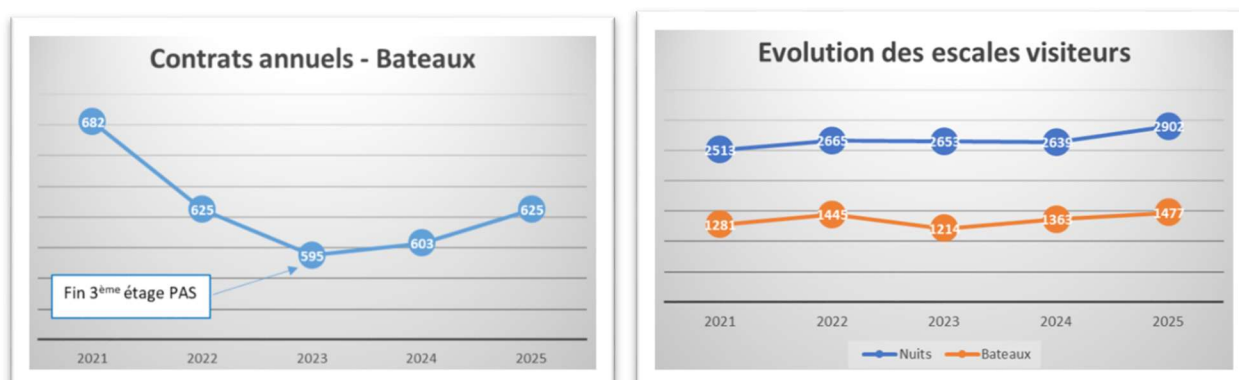
- Port en eau profonde,
- Le port de plaisance principal est accessible 24h sur 24h, toute l'année,
- 1150 places dont 50 à 80 pour les visiteurs,
- Poste à carburant 24/24,
- Liste d'attente gratuite,
- Place à sec disponible.

PNCA : des ports gérés en régie

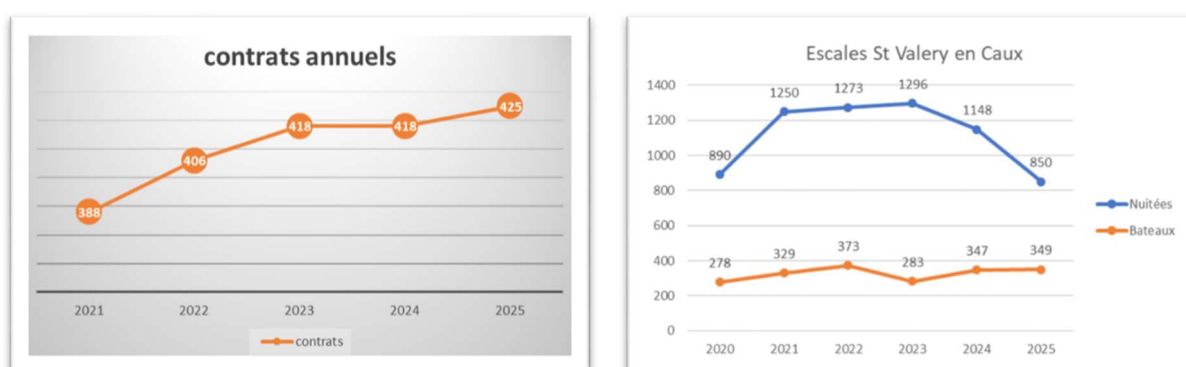
La régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre est entrée en pleine exploitation le 1^{er} janvier 2025. Elle constitue un budget annexe au budget général du SMPSM. Elle s'appuie sur la mise de régies de recettes, une par site portuaire, en partenariat avec le Service de Gestion Comptable de Fécamp (Trésor Public).

Après une première année d'exploitation par la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre, les ports de Fécamp, Le Tréport et Saint-Valery-en-caux s'inscrivent dans la continuité des années précédentes et ne souffrent pas de la transition.

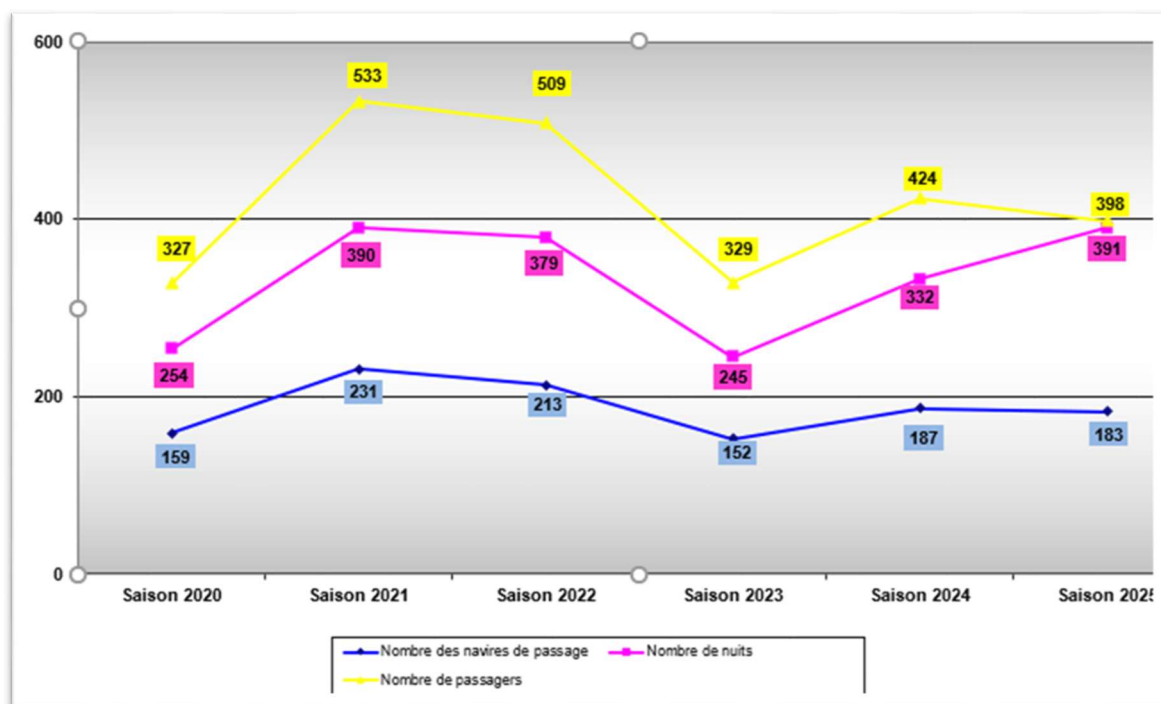
Fécamp : 626 emplacements pour contrats annuels fin novembre, taux de remplissage de 90% – Un taux de remplissage en hausse depuis 595, date de l'arrêt de l'exploitation du 3^{ème} étage du port à sec – un nombre de bateaux visiteurs et de nuitées en hausse depuis 2024.



Saint-Valery-en-Caux : 425 emplacements pour contrats annuels fin novembre 2025, taux de remplissage de 76,5%. Des escales qui se stabilisent à 349 en 2025 mais des nuitées qui chutent de près de 26% à 850 : le port de Saint-Valery est un port de cabotage et ne sait pas encore retenir les plaisanciers qui s'y arrêtent.



Le Tréport : Un port qui enregistre un taux de remplissage de 100%, soit une centaine de contrats annuels – Les navires de passages sont stabilisé sur une moyenne basse au regard des 5 dernières années (183 navires). Le nombre de nuitées est cependant en hausse continue depuis 2023, ce qui est encourageant compte-tenu du statut tréportais de port d'étape avant la baie de Somme



Afin de positionner au mieux l'offre de ces 3 ports sur la côte d'Albâtre et, au-delà, sur la façade Manche (et sur la façade britannique), la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre doit désormais relever un certain nombre de défis de court terme, certains spécifiques à chaque place portuaire, d'autres communs aux trois ports :

- **Fécamp :**

Mise en œuvre la modernisation du port de plaisance (changement de la quasi-totalité, des pieux, changement des pontons, mise en place de bornes intelligentes...),
Redynamisation du port à sec.

...

- **Saint-Valery-en-Caux :**

Poursuite du changement des pontons, engagé en 2019,
Mise en place des bornes intelligentes,
Taux de remplissage équivalent aux 2 autres ports.

...

- **Le Tréport :**

Finalisation de la modernisation du port par le changement des pontons de la 2ème tranche du port à flots,
Activation des bornes intelligentes,
Poursuite du changement d'image du Tréport comme port de cabotage,

...

- **Défis communs :**

Mise en place une stratégie de commercialisation de chaque port (dont le port à sec de Fécamp) dans le cadre d'une commercialisation de la place portuaire de la Côte d'Albâtre,

Organisation des complémentarités techniques entre les ports pour une offre à l'échelle de la Côte d'Albâtre,

Harmonisation du fonctionnement opérationnel des 3 ports sans sacrifier l'esprit spécifique de chacun,

Ancrage des ports pour une meilleure interaction entre les places portuaires, leur territoire et les offres touristiques, culturelles, commerciales, de mobilité, etc.

...

Partie 2.

Etudes Financière et organisationnelle



2.1. Le Budget principal

2.1.1. La consommation des crédits 2025

Le tableau ci-contre met en évidence la consommation des crédits de l'exercice 2025 arrêtée à la date du 13/01/2026. Pour mémoire, les montants budgétés intègrent le Budget Primitif, les Décisions Modificatives et le Budget Supplémentaire votés au cours de l'exercice 2025.

Les principaux constats à mettre en évidence sont :

	2024	2025
Dépenses réelles de fonctionnement		
<i>Budgétées</i>	2 021 257,88 €	6 173 509,00 €
<i>Ordonnancées</i>	1 812 551,92 €	5 777 424,75 €
<i>Taux de réalisation</i>	90%	94%
Recettes réelles de fonctionnement		
<i>Budgétées</i>	2 021 257,88 €	6 539 079,61 €
<i>Ordonnancées</i>	2 178 123,65 €	6 396 862,94 €
<i>Taux de réalisation</i>	108%	98%
Dépenses réelles d'investissement		
<i>Budgétées</i>	1 867 710,00 €	10 302 440,34 €
<i>Ordonnancées</i>	17 178,89 €	8 683 078,73 €
<i>Taux de réalisation</i>	1%	84%
Recettes réelles d'investissement		
<i>Budgétées</i>	1 867 710,00 €	10 302 440,34 €
<i>Ordonnancées</i>	1 600 000,00 €	8 828 448,33 €
<i>Taux de réalisation</i>	86%	86%

- La consommation des crédits met en évidence un exercice 2025 sur une année de plein exercice du Syndicat Mixte.

- Un taux de réalisation de 94% sur les dépenses de fonctionnement attestant d'une prévision des dépenses justement calibrée. Les postes non mandatés devront faire l'objet d'une analyse pour définir la projection 2026.

- Un taux de réalisation sur les dépenses d'investissement de 84% soit 8 683K€ sur la base duquel 1 613k€ d'engagements non ordonnancés seront intégrés aux restes à réaliser ce qui atteste d'un engagement soutenu sur la section d'investissement.

- Au titre des recettes, on constate que les

recettes de fonctionnement ont été relativement bien calibrées avec un taux de réalisation de 98% ; les recettes d'investissement présentent un taux relativement inférieur.

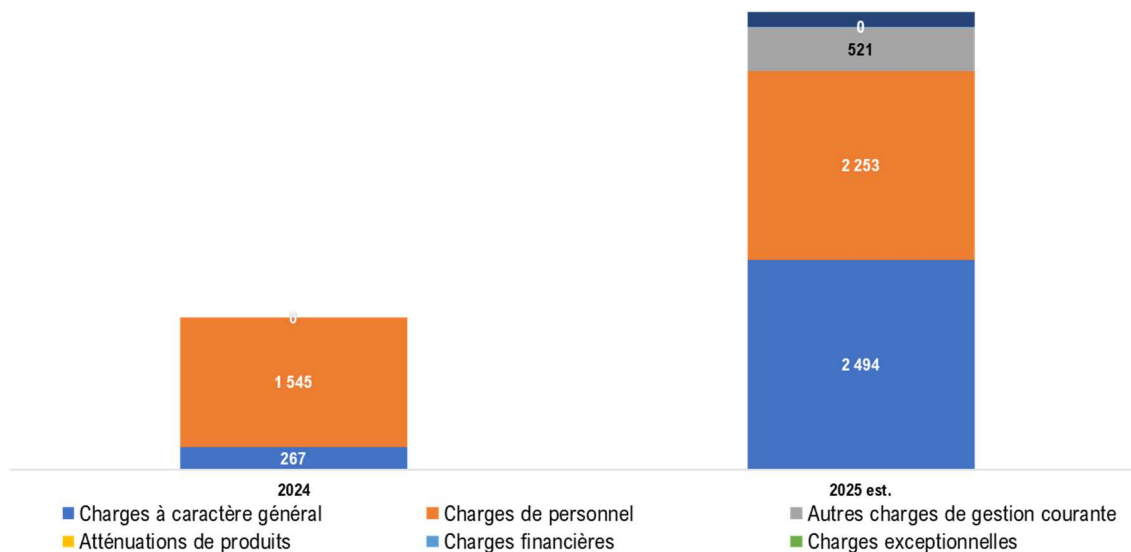
en k€	2024	2025
Dépenses de fonctionnement	1 813	5 777
Recettes de fonctionnement	2 178	6 397
Reports N-1	0	366
Dépenses d'investissement	17	8 683
Recettes d'investissement	1 600	8 828
Reports N-1	0	1 583
Détail restes à réaliser de dépenses	0	1 613
Détail restes à réaliser de recettes	0	0
Résultat de fonctionnement hors reports	366	619
Résultat d'investissement hors reports	1 583	145
Résultat total hors reports	1 948	765
Résultat de fonctionnement (hors RAR)	366	985
Résultat d'investissement (hors RAR)	1 583	1 728
Résultat total hors RAR (FDR au 31/12)	1 948	2 713
Résultat (RAR compris)	1 948	1 100

Fin 2025, le fonds de roulement (FDR) du Budget Principal s'établirait à 2 713K€, ce qui atteste d'un niveau suffisant au regard des prévisions d'engagement d'investissements moyens à porter de manière récurrente sur ce budget.

2.1.2. L'évolution des dépenses de fonctionnement

Evolution constatée 2024-2025		
En K€	2024	2025 est.
Charges à caractère général	267	2 494
Charges de personnel	1 545	2 253
Autres charges de gestion courante	0	521
Atténuations de produits	0	0
Dépenses de gestion courante	1 813	5 268
Charges financières	0	6
Charges exceptionnelles	0	0
Autres charges	0	179
Dépenses réelles de fonctionnement	1 813	5 453
Dépenses d'ordre	0	324
Dépenses totales de fonctionnement	1 813	5 777

Structure des dépenses réelles de fonctionnement (en K€)



L'exercice 2025 est le premier sur une année pleine avec un fonctionnement total de la structure.

A cet effet, les charges de fonctionnement se traduisent par :

- Une décomposition classique autour des charges à caractère général et des charges de personnels représentant 90% des charges de la section ;
- Les charges à caractère général comptabiliseraient 2 632k€ à fin 2025 soit une augmentation significative comparativement à 2024 attestant de la structuration du Syndicat ;
- Ces dernières comptabilisent principalement :
 - o Les entretiens et réparations à hauteur de 1 589k€ (dont 1 414k€ de dragage),
 - o Les études et recherches pour 207k€ (AMO stratégie et docs budgétaires, relevés bathymétriques liés aux dragages...),
 - o La maintenance pour 1 118k€ (réparations électriques, pontons, barrières levantes, réparations des bâtiments, maintenance annuelle des équipements, etc.),
 - o Les charges d'énergie (électricité) et de petits équipements, respectivement pour 206k€ et 66k€. À noter que les charges d'énergie sont refacturées pour une petite partie aux titulaires des différents points de livraison (concessionnaires).
- Les charges de personnels s'élèveraient à 2 253k€ sur 2025 dont 474k€ au titre d'une refacturation de charges de personnel affectées et financés par le budget annexe SPIC pour des missions réalisées pour le compte du SPA.

Fin 2025, les charges de fonctionnement s'établiraient à 5 777k€ dont 324k€ d'écriture d'ordre.

2.1.3. L'évolution des recettes de fonctionnement

En K€	2024	2025 est.
Produits des services, du domaine et ventes	259	1 160
Dotations et participations	1 919	4 839
Atténuations de charges	1	5
Autres produits de gestion courante	0	8
Recettes de gestion courante	2 178	6 013
Produits financiers	0	0
Produits exceptionnels	0	0
Autres recettes	0	0
Recettes réelles de fonctionnement	2 178	6 013
Recettes d'ordre	0	18
Recettes totales de fonctionnement	2 178	6 031
Reports N-1		366

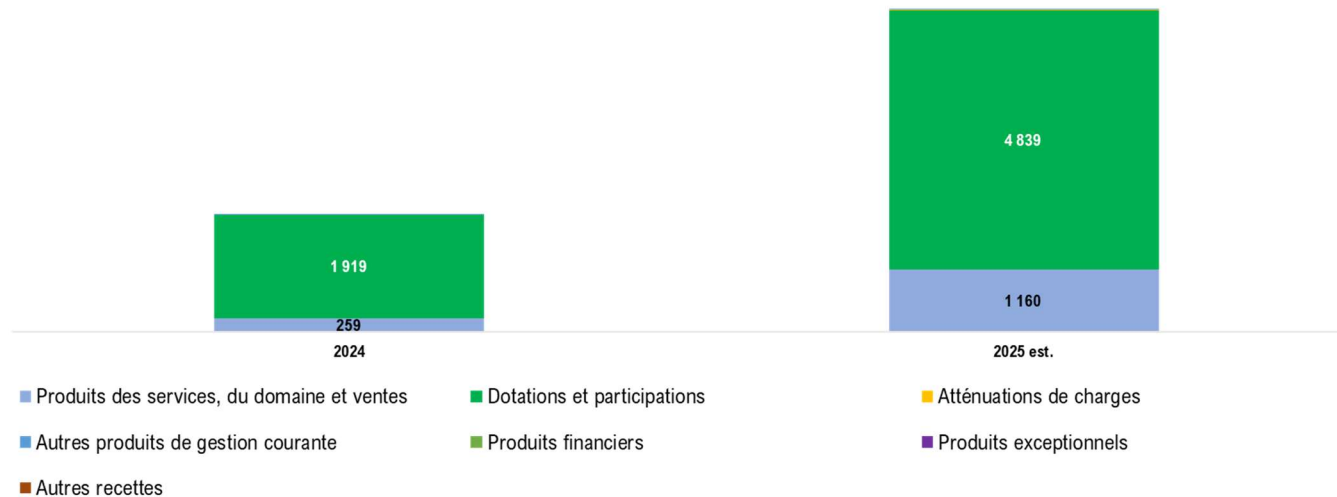
Les recettes de fonctionnement s'établiraient à 6 031k€ à fin 2025.

Elles se composent principalement des dotations et participations représentant 4 839k€ soit près de 90% de ces recettes de fonctionnement dont :

- 3 705k€ du Département
- 983 k€ des autres membres.

Les produits des services constituent une part plus marginale des recettes mais s'établiraient à 1 160k€ en 2025 au titre des redevances d'occupations.

Structure des recettes réelles de fonctionnement (en K€)



2.1.4. L'évolution de la section d'investissement

En K€	Evolution 2024-2025	
	2024	2025 est.
<i>Dépenses d'équipement brut</i>	17	6 627
<i>Autres dépenses</i>	0	1 552
Dépenses d'investissement hors dette	17	8 179
<i>Remboursement du capital de la dette</i>	0	0
<i>Opérations liées à l'emprunt</i>	0	44
Dépenses réelles d'investissement	17	8 223
<i>Dépenses d'ordre d'investissement</i>	0	460
Dépenses totales d'investissement	17	8 683
<i>Subventions d'équipement</i>	1 600	6 480
<i>Dotations, fonds divers et réserves (hors 1068)</i>	0	0
<i>Excédent de fonctionnement capitalisés (1068)</i>		
<i>Autres recettes</i>	0	0
Recettes réelles d'investissement hors dette	1 600	6 480
<i>Emprunt</i>	0	
<i>Opérations liées à l'emprunt</i>	0	0
Recettes réelles d'investissement	1 600	6 480
<i>Recettes d'ordre</i>	0	766
Recettes totales d'investissement	1 600	7 246
Reports N-1		1 583

Les dépenses d'investissement s'établiraient à 8 683k€ fin 2025 dont :

- 460 k€ d'opérations d'ordre
- 44k€ de remboursement du capital de la dette
- 8 174k€ de dépenses réelles d'investissement.

Ces dernières sont principalement composées des dépenses d'équipement brut à hauteur de 6 627k€ comprenant :

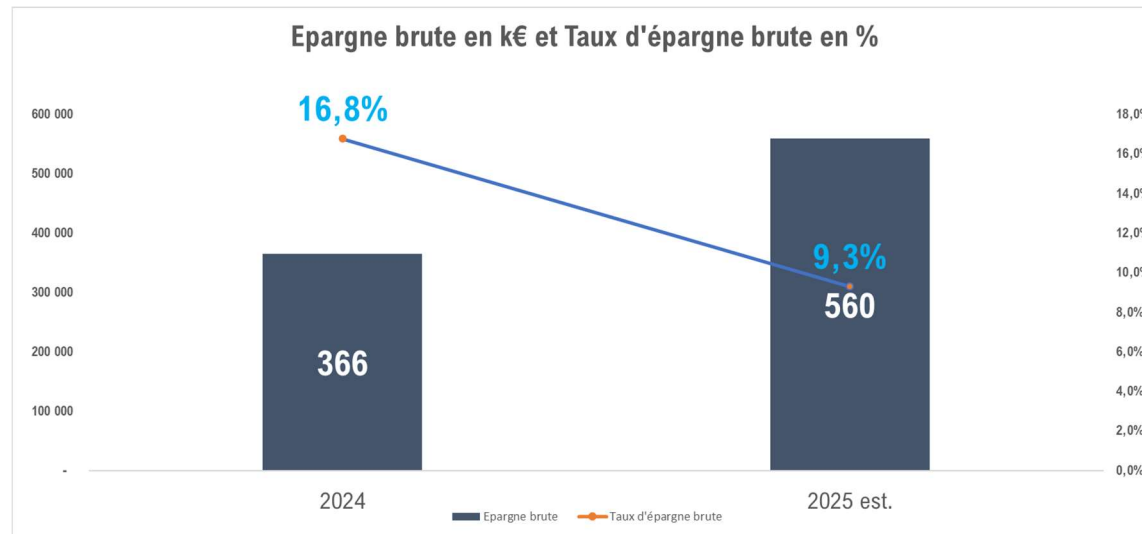
- Les travaux de réfection des estacades (Tréport)
- Travaux de restructuration des terre-pleins (Tréport)
- Travaux de sûreté (Fécamp)
- Ragraéage/ pose de caniveau (Saint-Valery-en-Caux)

Les autres dépenses d'investissement de la structure s'établiraient à 1 552k€ et intègrent majoritairement :

- La subvention d'équipement versées auprès de la SPC Côte d'Albâtre : 699k€ (grue commerce),
- L'avance de financement du budget annexe SPIC à hauteur de 371k€
- Des réalisations d'inspections sur équipements.

Les recettes d'investissement, quant à elles, se composent uniquement des dotations d'investissement versées par le Département à hauteur de 6 480k€.

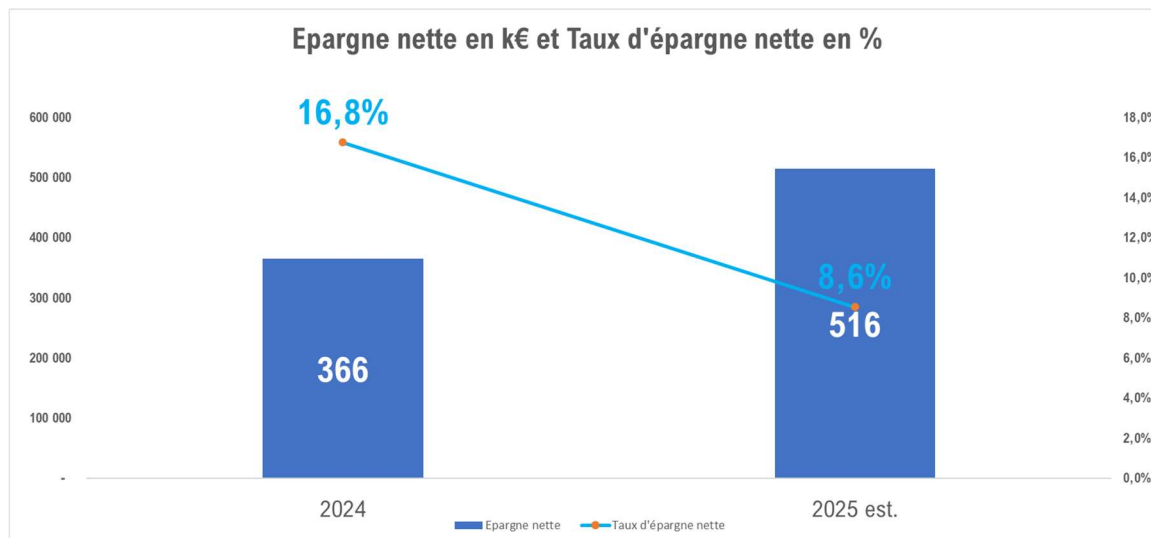
2.1.5. Les soldes de gestion



L'épargne brute dégagée de la section de fonctionnement permet de mettre en évidence la capacité de la structure à dégager un autofinancement pour le financement de ses investissements.

Fin 2025, cette épargne brute s'établirait à 560K€ soit un taux d'épargne brute de 9,3%. Si l'épargne brute en niveau augmente par rapport à 2024 ; le taux d'épargne se réduit ce qui signifie que la collectivité a dégagé une épargne plus faible qu'en 2024 proportionnellement à son niveau de recettes de fonctionnement (qui a augmenté). A noter cependant que l'exercice n'est pas représentatif d'un exercice plein.

Le budget principal ne comptabilisant que très peu de dette ; les soldes d'épargne nette sont quasi identiques à l'épargne brute.



L'épargne brute résulte de la différence entre les recettes réelles et les dépenses réelles de fonctionnement.

L'épargne brute représente le socle de la richesse financière. L'excédent appelé aussi autofinancement brut finance la section d'investissement et doit être supérieur

L'épargne nette résulte de la différence entre l'épargne brute dégagée de la section de fonctionnement à laquelle on retranche le remboursement du capital de la dette.

2.2. Le budget annexe SPIC Plaisance

2.2.1. La consommation des crédits 2025

Le tableau ci-contre met en évidence la consommation des crédits de l'exercice 2025 arrêtée à la date du 13/01/2026. Pour mémoire, les montants budgétés intègrent le Budget primitif et le Budget supplémentaire et les éventuelles Décisions modificatives votées au cours de l'exercice 2025.

Les principaux constats à mettre en évidence sont :

Consommation des crédits votés (en k€)	2025
Dépenses réelles de fonctionnement budgétées	2 816
Dépenses réelles de fonctionnement ordonnancées	2 464
Taux de réalisation	87%

Recettes réelles de fonctionnement budgétées	2 816
Recettes réelles de fonctionnement ordonnancées	2 680
Taux de réalisation	95%

Dépenses réelles d'investissement budgétées	401
Dépenses réelles d'investissement ordonnancées	14
Taux de réalisation	3%

Recettes réelles d'investissement budgétées	401
Recettes réelles d'investissement ordonnancées	400
Taux de réalisation	100%

- Des taux de réalisation élevés sur la section de fonctionnement et les recettes d'investissement. Si quelques DM ont eu lieu au cours de l'exercice, globalement le budget du SPIC a été justement calibré au regard de l'exécution budgétaire.

- Au titre des dépenses d'investissement, les engagements sont moindres : on constate que les engagements de dépenses d'investissement réelles s'élèvent à 14k€ contre 401k€ de prévus.

En parallèle, le fonds de roulement du budget s'établirait à fin 2025 à 603k€, ce qui attesterait d'un niveau satisfaisant mais qui reposerait sur une absence de réalisation d'investissements et non pas d'une structure financière et économique excédentaire.

	2025
Dépenses de fonctionnement	2 464
Recettes de fonctionnement	2 680
Reports N-1	0

Dépenses d'investissement	14
Recettes d'investissement	400
Reports N-1	0

Détail restes à réaliser de dépenses	20
Détail restes à réaliser de recettes	0

Résultat de fonctionnement hors reports	217
Résultat d'investissement hors reports	386

Résultat total hors reports	603
-----------------------------	-----

Résultat de fonctionnement (hors RAR)	217
Résultat d'investissement (hors RAR)	386

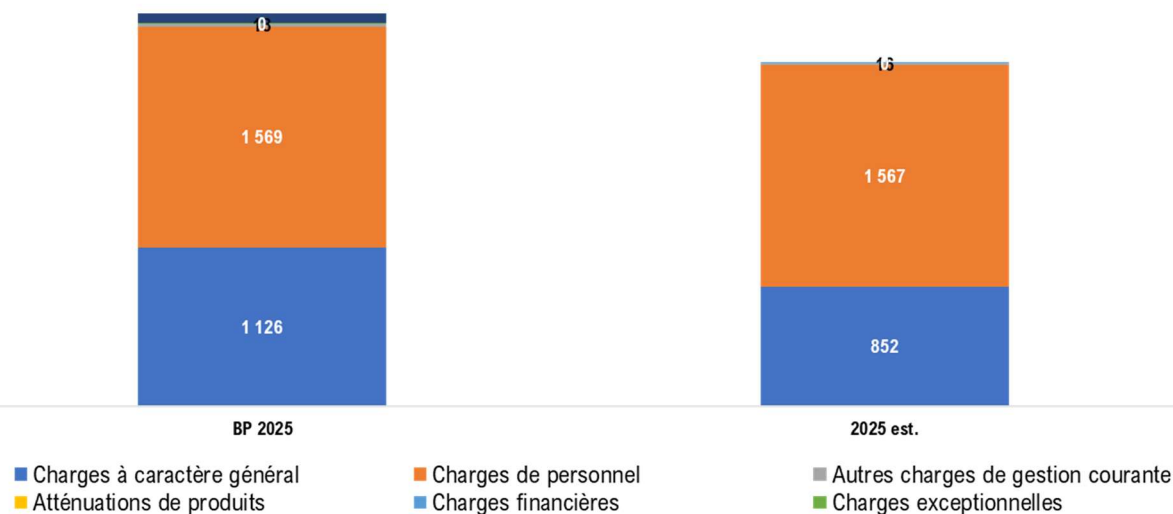
Résultat total hors RAR (FDR au 31/12)	603
--	-----

Résultat (RAR compris)	583
------------------------	-----

2.2.2. L'évolution des dépenses de fonctionnement

Consommation des crédits 2025		
En K€	BP 2025	2025 est.
Charges à caractère général	1 126	852
Charges de personnel	1 569	1 567
Autres charges de gestion courante	18	16
Atténuations de produits	0	0
Dépenses de gestion courante	2 713	2 435
Charges financières	1	0
Charges exceptionnelles	7	0
Autres charges	66	0
Dépenses réelles de fonctionnement	2 787	2 436
Dépenses d'ordre	30	28
Dépenses totales de fonctionnement	2 816	2 464

Structure des dépenses réelles de fonctionnement (en K€)



Sur cette première année d'exercice, les charges de fonctionnement du budget SPIC Plaisance s'établirait à 2 464k€ dont 2 436k€ de dépenses réelles de fonctionnement.

Ces dernières se décomposeraient autour des charges de personnel, premier poste de dépense à hauteur de 1 567k€ et des charges à caractère général pour 852k€ dont :

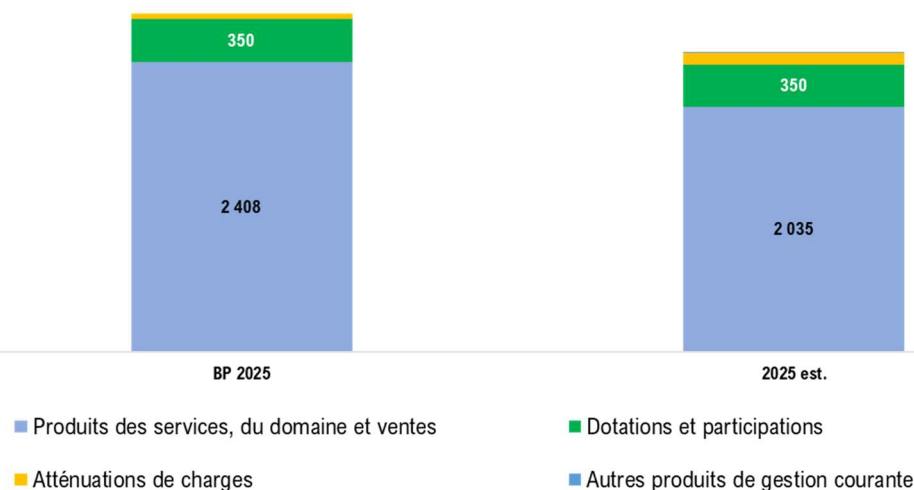
- 115 000 € de fluides (eaux + électricité),
- 178 000 € de carburants (dans le cadre de la revente),
- 115 000 € de locations de matériels (chariots, grue etc.),
- 33 000 € au titre de l'entretien et hygiène des bâtiments,
- 260 000 € au titre des taxes foncières.

Il convient de rappeler que les charges de personnels sont à retraiter d'un remboursement opéré par le budget principal au titre des agents comptabilisés sur le budget SPIC mais affectés pour partie sur les activités du budget principal. Ce retraitement représente 474k€ environ.

2.2.3. L'évolution des recettes de fonctionnement

Consommation des crédits 2025		
En K€	BP 2025	2025 est.
Produits des services, du domaine et ventes	2 408	2 235
Dotations et participations	350	350
Atténuations de charges	52	96
Autres produits de gestion courante	0	0
Recettes réelles de fonctionnement	2 810	2 680
Recettes d'ordre	7	0
Recettes totales de fonctionnement	2 816	2 680

Structure des recettes réelles de fonctionnement (en K€)



Les recettes de fonctionnement réelles du budget SPIC se composent à 80% des produits des services à hauteur de 2 235k€ dont :

- Des locations de place pour 1 526k€
- Des prestations annexes pour 35k€
- De la refacturation de services aux plaisanciers pour 173k€

Enfin ce chapitre intègre le remboursement du personnel mis à disposition par le budget principal à hauteur de 474k€.

Il convient cependant de mettre en évidence que sur ce chapitre, principal composante du Budget SPIC, un écart significatif est constaté entre le prévisionnel 2025 et la réalité de l'exécution = 373k€ d'écart dont 371k€ sur les redevances perçues pour location de place.

Cet écart résulte principalement d'une perception partielle par le SPIC des redevances sur 2025 compte-tenu des périodes de fin des contrats préexistants (avril 2025 et mars 2025). En effet, la CCI a perçu les redevances au titre du port de Fécamp sur la période allant du 1^{er}/01/2025 au 30/04/2025. De même, la CCCA a perçu les redevances au titre du port de Saint Valery en Caux sur la période allant du 1^{er}/01/2025 au 31/03/2025. Néanmoins, ces sommes perçues n'ont pas été reversées au SPIC alors même que le budget primitif 2025 les intégrait.

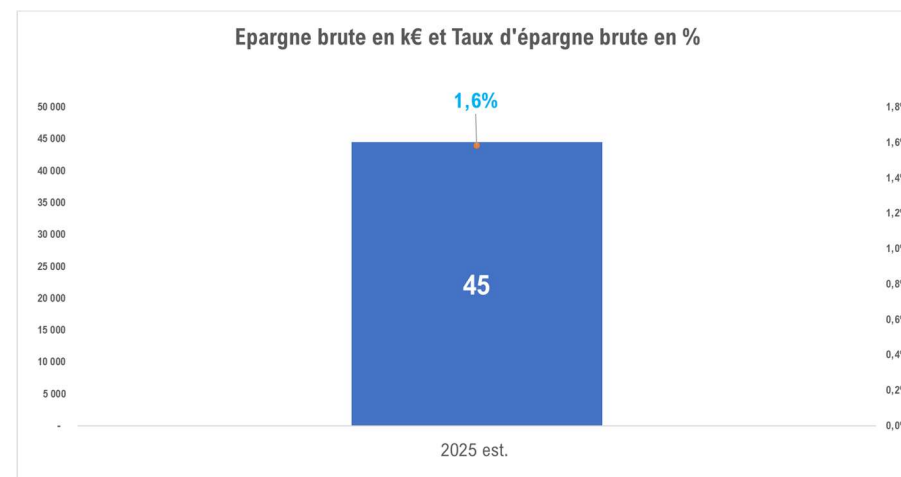
A date, le réalisé 2025 du SPIC intègre un rattachement de recettes estimatif de 250k€ de reversement attendu par la CCI mais aucun rattachement de la part de la CCCA en l'absence de produits constatés d'avance par l'EPCI.

2.2.4. Le niveau d'épargne

Fin 2025, l'épargne brute constatée sur le budget annexe serait 45k€ soit un taux relativement bas de 1,6%.

Par ailleurs, compte tenu des remboursements de la dette sur ce budget (10k€ de capital) ; l'épargne nette s'établirait à 35k€.

Comme indiqué précédemment ; les marges d'autofinancement de ce budget sont faibles mais la charge d'investissement à couvrir est très restreinte.



2.2.5. L'évolution de la section d'investissement

En K€	BP 2025	2025 est.
Dépenses d'équipement brut	360	4
Autres dépenses	0	0
Dépenses d'investissement hors dette	360	4
Remboursement du capital de la dette	0	0
Opérations liées à l'emprunt	35	10
Dépenses réelles d'investissement	395	14
Dépenses d'ordre d'investissement	7	0
Dépenses totales d'investissement	401	14
Subventions d'équipement	0	0
Recettes réelles d'investissement hors dette	0	0
Emprunt		
Opérations liées à l'emprunt	372	372
Recettes réelles d'investissement	372	372
Recettes d'ordre	30	28
Recettes totales d'investissement	401	400

La réalisation sur l'exercice 2025 reflète un exercice de mise en place de la structure dans sa nouvelle organisation.

Le budget a réalisé 14k€ de dépenses sur l'exercice dont 10k€ au titre des échéances d'emprunts transférés par les tiers compétents avant transfert.

Au titre des recettes d'investissement, le budget annexe a bénéficié de son avance remboursable depuis le budget principal ; avance indispensable pour générer une trésorerie suffisante sur le budget sur ce premier exercice.

2.3. Focus sur la politique en matière de ressources humaines du Syndicat

2.3.1. Structure des effectifs

À ce jour, le syndicat se compose 55,82 ETP répartis de la manière suivante :

- 36,43 ETP sur le budget principal SPA
- 19,38 ETP sur le budget annexe – SPIC

Sur l'ensemble, près de 70% sont des agents de catégorie C.

L'effectif réel au 31 décembre 2025 est de 59 personnes.

2.3.2. Structure de la rémunération des deux budgets

Le chapitre 012 de la section de fonctionnement des deux budgets regroupe l'ensemble des dépenses relativement aux personnels de la collectivité et affectés sur le SPA et le SPIC.

En 2025, le montant s'établit à 3 820k€ de charges de personnel dont :

- 2 253 k€ sur le budget SPA, soit une augmentation de +700 k€ par rapport à 2024 (premier exercice d'instauration du Syndicat)
- 1 567k€ sur le budget SPIC

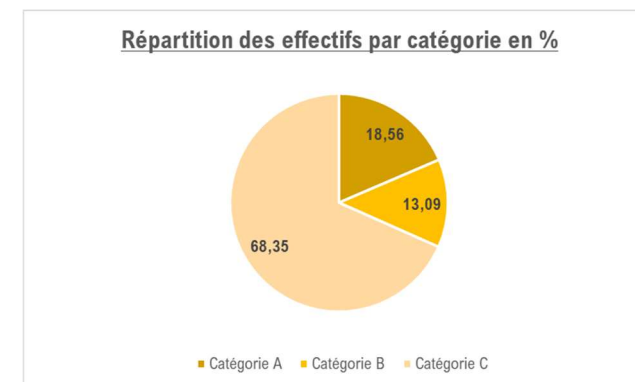
Par ailleurs, il convient de rappeler que le budget SPIC porte la charge financière de certains agents affectés pour partie sur le budget SPA. Cette transversalité fait l'objet d'une refacturation par le SPA.

2.3.3. Les avantages en nature

Les avantages en nature sont accordés par le Syndicat sont les suivants :

- La participation au titre de la mutuelle santé et prévoyance
- Les titres restaurants
- La participation au titre du CNAS

Il convient de rappeler que les agents relevant du SPIC, ne disposent pas d'une prévoyance ni de participation CNAS.



Par agent SMPSM	
- Participation à la mutuelle	15€ / mois
- Participation à la prévoyance	15€ / mois
- Titres restaurants	3,6€ / jour travaillé
- Participation CNAS	222€ / an
Par agent SPIC	
- Participation à la mutuelle	70% de la cotisation mensuelle
- Titres restaurants	3,6€ / jour travaillé

2.3.4. Temps de travail

Quotité horaire annuelle et heures supplémentaires 2025	
Budget Principal SPA	
Quotité horaire	20 222,06
Heures supplémentaires	275,00
Nombre d'heures total	20 497,06
- Montant des HS	5 853,66 €
CCNPP	
Quotité horaire	22 840,72
Heures supplémentaires	165,25
Nombre d'heures total	23 005,97
- Montant des HS	4 164,18 €
CCNU	
Quotité horaire	24 767,03
Heures supplémentaires	31,75
Nombre total d'heures	24 798,78
- Montant des HS	735,39 €

2.4. Focus sur l'endettement du Syndicat

Lors de sa création, le Syndicat s'est vu transféré 4 emprunts de la CC Côte d'Albâtre.

Ces derniers sont répartis entre les deux budgets, principal et annexe, au regard de la nature des biens qu'ils finançaient initialement.

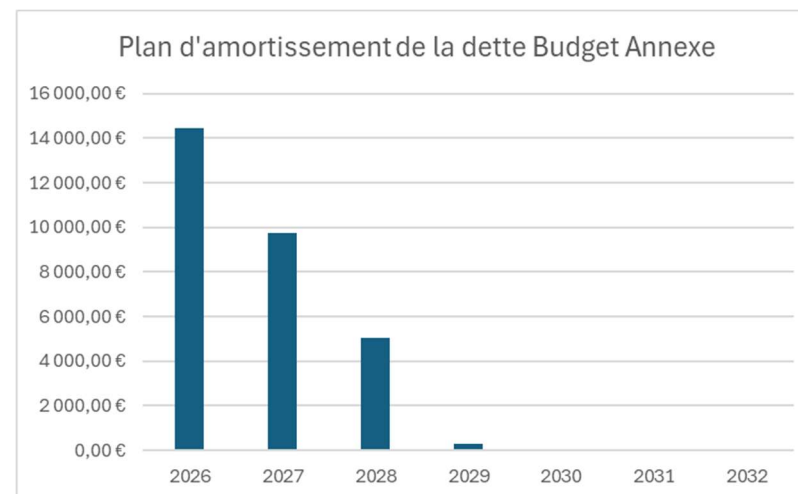
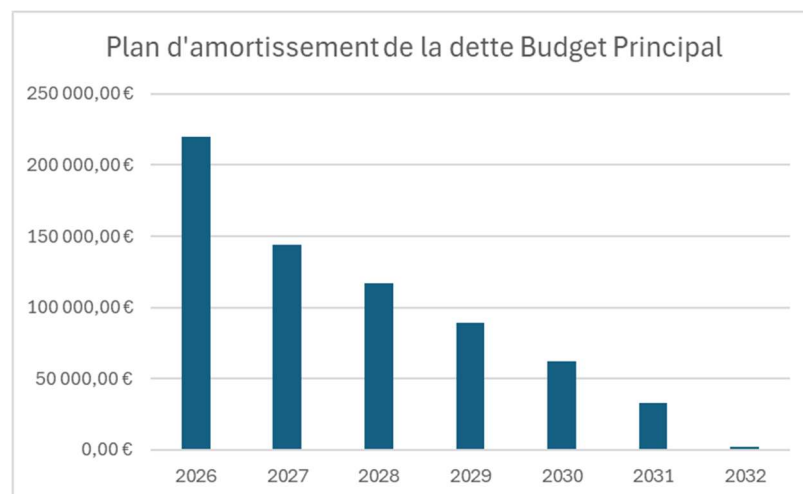
2.4.1. L'encours au 31 décembre 2025

A l'issue de l'exercice écoulé ; le Syndicat dispose d'un encours de dette global de 315k€ réparti à hauteur de 293k€ sur le budget principal et 21k€ sur le budget annexe SPIC. Ces emprunts sont souscrits auprès de deux organismes prêteurs différents : DEXIA et le CREDIT AGRICOLE.

	Encours de dette au 31/12/2025	Part de l'endettement entre les deux budgets
Budget principal	293 570,17 €	93%
Budget annexe	21 503,39 €	7%
Total	315 073,56 €	

2.4.2. Plan d'amortissement de la dette

Les emprunts du budget principal seront totalement amortis en 2032 alors que l'extinction de la dette sur le budget annexe SPIC sera effective dès 2030.



Partie 3.

Les perspectives



3.1. Un contexte spécifique et incertain

3.1.1. Le contexte national

Les Départements abordent l'exercice 2026 dans un contexte financier particulièrement incertain, marqué par l'absence de loi de finances votée en début d'année. La mise en œuvre d'une loi spéciale et d'un décret de services votés garantit la continuité de l'action publique, mais dans un cadre transitoire, avec des crédits ouverts sur la base de 2025 constituant un plafond et non un plancher, et assortis d'une régulation budgétaire renforcée.

Dans ce contexte, le projet de loi de finances pour 2026, dans sa version initiale, prévoit plusieurs dispositifs impactant directement les Départements. Le renouvellement et l'extension du dispositif de lissage des recettes fiscales (DILICO) introduisent un mécanisme de prélèvement et de reversement, avec une part des reversements fléchée vers le fonds départemental des droits de mutation à titre onéreux (DMTO). Le PLF 2026 prévoit également une évolution des variables d'ajustement, entraînant une contribution des Départements à l'effort de redressement des finances publiques.

Par ailleurs, le fonds de sauvegarde des Départements est reconduit et renforcé, avec des modalités d'abondement qui ont évolué entre les différentes versions du texte, illustrant l'instabilité du cadre financier. L'ensemble de ces éléments souligne la nécessité, pour les Départements, d'adopter une gestion prudente en 2026, de sécuriser leurs équilibres budgétaires et d'anticiper d'éventuels ajustements lors de l'adoption définitive de la loi de finances.

3.1.2. Le contexte général du Conseil Départemental de la Seine-Maritime

Dans ce contexte, le Département de la Seine-Maritime, financeur principal du SMPMS, se projette financièrement et budgétairement en 2026 selon une démarche qui se veut raisonnablement optimiste mais qui reste extrêmement prudente.

Le Département de la Seine-Maritime s'appuie sur une perspective de croissance estimée à +1% mais, compte tenu des enseignements de 2025, d'ores et déjà inférieure à celle estimée en BP l'année passée (+1,1%). Selon les institutions nationales, européennes et internationales (OCDE, Banque de France, OFCE, Commission européenne), elle pourrait être ramenée à 0,9% voire moins, et n'intègre pas l'impact du climat d'incertitude résultant du fonctionnement des institutions nationales.

Les perspectives d'inflation pour 2026 relèvent en revanche d'un certain consensus à l'échelle nationale, y compris concernant la loi de finance. Elles s'établissent à +1,3% dans une perspective d'inflation maîtrisée et partagée.

Enfin, après deux baisses successives et extrêmement impactantes des DMTO - recettes primordiales pour les départements - en 2023 et 2024, les tendances nationales et départementales laissent entrevoir des améliorations à la hausse.

Le Département de la Seine-Maritime choisit ainsi en définitive de se projeter dans une perspective relativement optimiste mais prudente, qui peut toujours être mise à mal par la

conjoncture nationale 2026 à venir et qui pourrait rejaillir sur les orientations budgétaires du SMPSM.

Les autres membres du comité syndical – qui sont tous EPCI et contributeurs (Le Havre Seine Métropole, Fécamp Caux Littoral, Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre, Communauté de Communes des Villes Sœurs), sont également soumis, dans leur réflexion budgétaire et financière, aux aléas potentiels de l'année à venir.

3.2. Activités et ambitions du SMPSM pour l'exercice 2026

3.2.1. De la mise en œuvre de la nouvelle gouvernance à la consolidation des acquis

Le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime a été créé par arrêté préfectoral le 11 octobre 2023.

L'année 2024 a été consacrée à l'organisation opérationnelle de ce syndicat, à la sortie des anciennes concessions, à l'attribution de nouvelles délégations de service public par filières au commerce et à la pêche, et à la création de la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre pour la gestion des ports de plaisance du SMPSM.

Cette nouvelle organisation et cette nouvelle gouvernance sont entrées en pleine opérationnalité au 1er janvier 2025.

À compter de l'exercice 2025, le Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime est ainsi devenue l'autorité délégante de 2 nouvelles concessions :

- Concession de service public relative à la gestion, l'exploitation de l'activité pêche des ports territoriaux de Seine- Maritime (Le Havre, Fécamp et Le Tréport), attribuée le 4 novembre au groupement constitué de la SEM La Criée Fécamp Côte d'Albâtre et la CCI Hauts de France réunies dans la société Côte d'Albâtre Pêche 76 – CAP 76, pour une durée de 8 ans;
- Concession de service public relative à la gestion, l'exploitation de l'activité commerce des ports territoriaux de Seine- Maritime (Fécamp et Le Tréport), attribuée le 27 novembre 2024 au groupement constitué des sociétés Le Tréport Shipping Stevedoring SAS, SEA-invest Seine Estuaire SAS et Les Ballastières Mercier SAS ainsi que de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Hauts-de-France réunies dans la société SPC Côte d'Albâtre, pour une durée de 10 ans.

Au 1er janvier 2025, la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre, créée le 7 octobre 2024, est par ailleurs entrée en pleine opérationnalité avec pour mission de redynamiser et conforter l'offre des ports de Fécamp, Saint-Valery-en-Caux et Le Tréport, en développant de nouveaux services, en accompagnant le nautisme et les nouvelles pratiques, en animant une programmation événementielle, en fédérant les milieux associatifs.

Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre est une régie à simple autonomie financière dont les flux financiers sont retracés dans un budget annexe. La création de cette autonome a nécessité également la création de 3 régies de recettes en partenariat avec le Service de Gestion Comptable de Fécamp (Trésor Public), et la désignation de 3 régisseurs, un par port de plaisance.

L'année 2025 a été consacrée à la mise en œuvre concrète et pragmatique de la nouvelle gouvernance et de ses différents acteurs. Outre la reprise des activités proprement dite pour chacune des filières, cette mise en œuvre a été particulièrement marquée par l'intégration des personnels issus des anciens exploitants et la définition des modalités d'un travail d'équipe à l'échelle désormais de la côte d'Albâtre.

En 2026, cette nouvelle gouvernance doit trouver sa consolidation pour mieux déployer ensuite tout le potentiel de développement que les élus fondateurs du SMPSM ont perçu dans la création du syndicat. Cette consolidation passera en particulier par l'ouverture de 3 chantiers transversaux ayant un impact sur le budget 2026 : foncier, stratégie et communication.

3.2.2. Optimiser le domaine public portuaire et ses équipements

AOT/COT

La redéfinition du périmètre d'action du Syndicat Mixte par rapport au fonctionnement antérieur avec le Département de la Seine-Maritime (et dans une moindre mesure avec la CCCA) a entraîné le transfert de la gestion des Autorisations et Conventions d'Occupation Temporaire (AOT et COT). Les anciens concessionnaires n'ont pas toujours effectué de suivi de ces autorisations ; certaines d'entre elles sont obsolètes et non renouvelées ; beaucoup n'ont pas été revalorisées depuis des années.

De façon concomitante, le paiement des fluides (eau et électricité) a rarement été cadré dans les anciennes AOT/COT, induisant des frais supplémentaires pour la collectivité (et sans aucun doute des consommations abusives).

L'année 2026 sera pour partie consacrée à une remise à plat de ces AOT/COT sur les 3 ports. Dans la mesure du possible (selon l'existence ou non de compteurs individualisés) les fluides seront facturés. Une harmonisation sera réalisée à l'échelle des 3 ports.

La mise à jour, la rationalisation et la revalorisation de ces autorisations sur l'ensemble des ports induira des montants de redevances plus conséquents, majoritairement au profit du SPA, qui sont cependant difficiles à évaluer à date.

Les redevances d'anneaux à la plaisance

Concernant la plaisance, la réflexion sur les tarifs portuaires et leur optimisation sera poursuivie.

Une réflexion spécifique va également être engagée sur la question des bateaux ventouses, épaves et pratiques AirBnb (qui se tiennent souvent sur des navires présentant de mauvaises conditions de navigabilité). Il s'agira à la fois de faire respecter le règlement intérieur des ports de plaisance, de travailler l'image du port, d'éviter par anticipation des pollutions potentielles et de libérer des places qui seront à nouveau commercialisables.

En matière de règlement des fluides et de réduction des consommations, la mise en service des bornes intelligentes du port de plaisance du Tréport, au 2ème semestre 2026, apportera une première réponse, de même que la modernisation du port de Fécamp à horizon 2027. Cette réflexion doit aussi porter sur le port de Saint-Valery-en-Caux.

Concernant le port à sec de Fécamp, l'arrivée en 2026 d'un chariot élévateur (en LOA) permettant d'accéder au 3ème étage de racks (aujourd'hui fermé) doit permettre d'optimiser l'activité du port. Une démarche de commercialisation de ce 3ème étage va être engagée.

La commercialisation du chantier naval Mouquet

En 2023, le chantier naval de Construction Métallique Mouquet s'installait au fond du bassin de commerce du port de Fécamp, dans des locaux entièrement neufs et en proximité directe avec un slipway entièrement rénové. Deux ans après son installation, la liquidation judiciaire du chantier CM Mouquet a cependant été prononcée. Le matériel de l'entreprise a été vendu aux enchères en octobre 2025, libérant ainsi le site.

En 2026, les démarches de commercialisation du site vont être poursuivies avec la publication d'un appel à manifestation d'intérêt.

Cette liquidation a déjà eu un impact budgétaire sur les exercices 2024 et 2025 du fait des recettes qui n'ont pas été perçues. Il s'agit en 2026 de valoriser le site pour retrouver un niveau de redevances à la hauteur du site.

Les sites du Précieux Sang

En décembre 2024, l'Établissement Public Foncier de Normandie (EPFN) a acheté, dans le cadre d'une convention de portage foncier au profit du SMPSM, un terrain de 9 000m² situé au 38 rue Précieux à Fécamp, en bordure directe du domaine public portuaire. Cet emplacement est constitué de terre-pleins et de bâtiments. Il est très partiellement valorisé aujourd'hui par l'entreprise Cargo qui occupe 700m² de terrain, souhaite s'étendre et s'installer durablement.

Ce terrain jouxte par ailleurs directement un autre terrain dit des « hangars 1 à 4 », également acheté par l'EPFN dans le cadre d'un portage foncier au profit du Département de la Seine-Maritime. Quatre hangars de ce dernier terrain ont été démolis en 2025 libérant un espace de près de 10 000m² qui sera prochainement transféré au SMPSM.

A l'heure où la richesse d'un port réside dans son foncier, la libération de près de 20 000m² de terrains et de bâtiments sur le DPP ou à proximité immédiate est une opportunité

remarquable. L'année 2026 sera pour partie consacrée à la commercialisation de l'espace du 38 rue Précieux Sang via la publication d'un Appel à Manifestation d'Intérêt et la définition, en lien avec l'EPFN, d'un projet de valorisation de ces terrains en lien avec les activités du port.

Le transfert des biens du Département de la Seine-Maritime

Le transfert par le Département de la Seine-Maritime et par la Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre des ports de Fécamp, Le Havre-Pêche, Saint-Valery-en-Caux et Le Tréport implique l'intégration par le SMPSM des immobilisations associées à son nouveau périmètre de compétence.

Les biens du port de Saint-Valery-en-Caux (immobiliers, mobiliers, financiers) ont été transférés au SMPSM en décembre 2025. Ils ont généré des amortissements qui ont été traduits en écritures comptables sur l'exercice 2025 et qui ont un impact sur le CFU 2025. Par suite, ils impacteront nécessairement les budgets à venir dans la mesure où ils génèrent une charge de fonctionnement en plus et génèrent une recette d'investissement en plus.

Au cours de l'année 2026, un travail similaire va être mené en vue d'inventorier précisément puis d'intégrer l'ensemble des immobilisations du Département de la Seine-Maritime (notamment les biens de retour des anciens exploitants). Compte-tenu de l'importance (en quantité et en valeur) de ces biens, cette intégration aura un impact très significatif mais difficile à estimer à date, sur le budget 2026 et sur les budgets suivants. Ce transfert nécessitera donc une approche anticipatrice et prudente des coûts d'amortissement induits, ainsi très probablement qu'une recherche de financements supplémentaires et une optimisation des charges de fonctionnement.

3.2.3. Une stratégie portuaire 25/35 pour guider l'action du SMPSM et de ses partenaires

Les élus du SMPSM ont souhaité que le syndicat se dote au plus vite d'une stratégie portuaire de développement conçue à 10 ans, 2025-2035, à l'échelle de l'ensemble de ses ports et de ses partenaires, traduite dans le cadre d'une feuille de route opérationnelle et appuyée sur les piliers du développement durable.

Cette stratégie devra permettre au SMPSM :

- D'incarner un projet commun et transversal aux quatre ports ;
- D'impulser et cadrer les stratégies de développement de chacune des filières - commerce, pêche, plaisance ;
- D'impliquer les acteurs : membres du syndicat, concessionnaires, agents, usagers, clients...;
- De conforter l'identité et la légitimité du SMPSM aux yeux de ses partenaires territoriaux, économiques et institutionnels ;
- D'assurer un développement pérenne et durable pour le SMPSM, pour chaque filière et pour chaque place portuaire.

Un groupement constitué des cabinets Inddigo et Rouge Vif, spécialisés respectivement dans l'accompagnement des transitions et la concertation, a été missionné dans le cadre d'une consultation, pour accompagner l'élaboration de cette stratégie.

Celle-ci a été amorcée en juin 2025. Elle s'appuie sur une large concertation avec l'ensemble des parties prenantes : acteurs économiques des places portuaires, acteurs publics territoriaux, partenaires institutionnels, usagers, agents, etc. Deux tours de concertation se sont ainsi déroulés à l'automne et à l'hiver 2025. Ils ont permis de confirmer les axes stratégiques envisagés et de commencer à construire un plan d'actions à l'image du SMPSM et de ses ambitions.

La stratégie s'appuie ainsi sur 3 axes majeurs :

1. Nouvelle gouvernance portuaire : vers une gestion intégrée et collaborative
2. Identité portuaire et attractivité : un positionnement distinctif et durable
3. Ecosystème portuaire et transitions : pour une anticipation du monde de demain.

Déclinés en actions, ces axes vont orienter dès 2026 les prises de décisions des élus, lesquelles se traduiront potentiellement dans le budget du SMPSM et de sa régie.

La stratégie portuaire économique et durable 25/35 du SMPSM sera finalisée à la fin du mois de mars 26 et restituée aux acteurs portuaires au printemps 2026 dans le cadre d'un événement dédié.

3.2.4. Mise en œuvre de la stratégie de communication

Nouvel organisme sur les places portuaires de Le Havre-pêche, Fécamp, Saint-Valery-en-Caux et Le Tréport, le SMPSM doit mettre en œuvre les actions lui permettant de préciser et clarifier son rôle dans l'écosystème portuaire, communiquer sur ses compétences, ses missions et consolider son identité à l'échelle de la façade.

Il en est de même pour la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre qui doit clarifier son positionnement par rapport au SMPSM et trouver son identité propre.

Pour ce faire, en 2025, le SMPSM a retenu le cabinet Epiceum, spécialiste de la communication, dans le cadre d'une consultation menée en groupement de commandes avec le SML 76 et l'OGS Falaises d'Étretat Côte d'Albâtre. Celui-ci a livré une stratégie de communication à l'automne 2025 appuyée sur 3 axes de travail :

1. Clarifier le positionnement du syndicat (travailler le discours et le récit du syndicat ; définir clairement les modalités de communication des concessionnaires et de la régie en lien avec le SMPSM)
2. Développer de nouvelles actions (identifier ces actions en lien avec des objectifs précis ; concevoir ces actions en tenant compte des moyens, financiers comme humain, dont dispose le SMPSM)
3. Travailler les cibles et les relais (identifier les émetteurs, les objectifs de communication associés, les actions à déployer ; Mobiliser les relais de communication locaux et amplifier la diffusion des messages auprès des cibles).

Epiceum a également fourni une charte graphique détaillée pour le SMPSM et la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre, et un site internet sera inauguré le 10 février 2026.

En 2026, l'année sera consacrée à la mise en œuvre de la stratégie de communication et de la charte graphique. À ce titre, des frais seront engagés en termes de publications, de création de goodies promotionnels, de participation à des salons nationaux, voire internationaux (Grande-Bretagne).

Plus précisément, des frais seront également engagés pour assurer la communication spécifique de certains événements, sites ou équipements : opération de mécénat engagée avec la Fondation du Patrimoine pour la rénovation des estacades de Fécamp, commercialisation du port à sec, des sites du Précieux Sang, du chantier naval, voire de l'offre de plaisance-nautisme de la Côte d'Albâtre.

À noter également que l'année 2025 a vu la finalisation des équipements pédagogiques et numériques du Port-Center du Tréport, lequel ne génèrera plus que des frais de fonctionnement en 2026. Le Port Center sera inauguré en même temps que le site internet du SMPSM le 10 février 2026.

3.2.5. Finalisation du chantier en ressources humaines : l'organisation des élections du CSE

Après l'intégration des agents issus des anciens exploitants, et en particulier après la mise en œuvre de la convention collective nationale unifiée ports et manutention et de la convention collective nationale des personnels des ports de plaisance, le SMPSM doit finaliser 2 chantiers significatifs :

- Organisation des élections des représentants du Conseil Économique et Social pour les agents de droit privé (affiliés à la régie Plaisance-Nautisme Côte d'Albâtre)
- Mise en place d'une plateforme dite de Gestion du Temps et des Activités afin de faciliter le suivi des temps de travail des agents, qu'ils soient de droit public ou de droit privé. La consultation a déjà eu lieu et le bureau retenu est le prestataire Octime.

Ces actions seront mises en œuvre en 2026 et impacteront de façon très positive la gestion et l'organisation du SMPSM. Dans cet élan, une première réflexion sera également engagée pour l'établissement d'un site intranet.

3.3. Un Plan Pluriannuel d'Investissement 2026-2028 de 17 357 903 €

3.3.1. Port de Fécamp : 9 089 080 € sur 3 ans

Intitulé de l'opération	2026	2027	2028
Travaux Réparation appontement du quai de la Marne	592 500		
MOE Réparation appontement du quai de la Marne	25 000		
MOE modernisation port de plaisance	51 000	51 000	
FEC MOE modernisation port de plaisance étude géotechnique complémentaire	293 000	20 000	
Travaux modernisation port de plaisance	2 280 000	5 320 000	
Etude RCE buse hangar Finlande	21 000		
MOE de la reprise de la structure du Bout Rond	20 000	20 000	
MOE remplacement porte écluse Freycinet	10 000	50 000	100 000
Carénage porte, remplacement treuils et remise en état vantelles	300 000		
MOE Carénage de la porte Bérigny		20 000	30 000
Travaux Carénage de la porte Bérigny			450 000
MOE étude ponton pilotage arrière-port	15 000		
Total FEC:	3 607 500	5 481 000	580 000

3.3.2. Port du Tréport : 2 515 823 € sur 3 ans

Intitulé de l'opération	2026	2027	2028
Travaux de restructuration des terre-pleins et voiries quais commerce	1 017 951	820 000	
MOE Travaux de restructuration des terre-pleins et voiries quais commerce	20 000	20 000	
Travaux remplacement des pontons de plaisance phase 2	520 000		
MOE Travaux remplacement des pontons de plaisance phase 2	2 000		
MOE Travaux d'entretien de l'estacade ouest	13 872		
Travaux d'entretien de l'estacade ouest	102 000		
Total TRE:	1 675 823	840 000	-

3.3.3. Port de Saint-Valery-en-Caux : 975 000 € sur 3 ans

Intitulé de l'opération	2026	2027	2028
MOE Carénage porte de navigation	15 000	20 000	
Carénage porte de navigation		250 000	
MOE Carénage portes de chasse	15 000	15 000	
Carénage portes de chasse	40 000	80 000	
MOE Confortement jetée ouest - phase 2 (suite SML)Rempiètement		15 000	25 000
Confortement jetée ouest - phase 2 (suite SML)Rempiètement			500 000
Total SVA:	70 000	380 000	525 000

3.3.4. Port du Havre : 4 778 000 € sur 3 ans

Intitulé de l'opération	2026	2027	2028
Travaux de génie civil des terre-pleins	1 440 000		
MOE Travaux de génie civil des terre-pleins	54 000		
Travaux de déplacement des cuves à carburant		720 000	1 680 000
MOE travaux déplacement cuve à carburant	30 000	90 000	80 000
MOE travaux ponton Southampton		25 000	10 000
Travaux sur le ponton Southampton			600 000
MOE travaux protection anticorrosion ouvrage de protection		25 000	25 000
Total LHA:	1 524 000	860 000	2 395 000

3.4. Les impacts en matière budgétaire

Au titre de l'exercice 2026, le Syndicat construira ses deux budgets primitifs dans une épure proche des budgets 2025 en y intégrant néanmoins, les ajustements nécessaires constatés suite à l'exécution budgétaire 2025.

En investissement, les deux budgets proposeront les crédits nécessaires à la traduction du PPI du Syndicat présenté ci-avant en détail, et dont les axes principaux pour 2026 sont les engagements suivants :

Port du Tréport :

- Travaux de restructuration des terre-pleins et voiries quais commerce
- Remplacement des pontons de plaisance
- Travaux d'entretien de l'estacade ouest

Port de Saint-Valery-en-Caux

- Protection anticorrosion jetée ouest
- Carénage portes de chasse
- Carénage des portes de navigation

Port de Fécamp

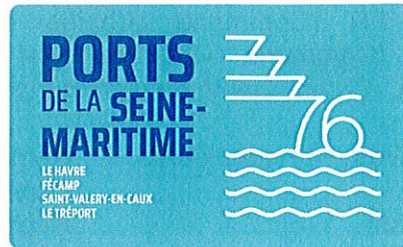
- Modernisation du port de plaisance
- Modernisation de la station de carburant de la criée
- Travaux de reconstruction de l'appontement du quai de la Marne
- Travaux de réfection des estacades
- Protection anticorrosion des structures métalliques des quais

Port de pêche du Havre

- Travaux de génie civil des terre-pleins

En section de fonctionnement, le budget principal SPA conservera un périmètre relativement stable, tout en recherchant une gestion budgétaire optimisée. De même, le budget SPIC attestera d'un volume de recettes de fonctionnement comparable à celui de l'exercice 2025 ce qui ne permettra pas d'augmenter de manière significative les marges d'autofinancement.

D'une manière générique ; les deux budgets du Syndicats proposeront une gestion resserrée et contrainte pour assurer un équilibre budgétaire en 2026 ; mais une réflexion globale sur l'équilibre économique de la structure devra être conduite au cours de l'exercice pour assurer au Syndicat et sa Régie, les moyens de fonctionner de manière pérenne.



Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime

Comité Syndical du 29 janvier 2026

Délibération n° 2026.8.3 du 29 janvier 2026

Autorisation d'engager des dépenses de réparation de bateaux

Transmis en Préfecture le :	Affiché le :
-----------------------------	--------------

Le 29 janvier 2026 à 10 h 15, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime s'est réuni en visio-conférence, sur convocation en date du 12 janvier 2026 et sous la présidence de Monsieur Alain BAZILLE.

Secrétaire de séance : Monsieur Laurent VASSET

Étaient présents (avec droit de vote) :

Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Bastien CORITON (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Jérôme LHEUREUX (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Laurent VASSET (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral), Monsieur Eddie FACQUE (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Étaient présents (sans droit de vote) :

Monsieur Jean-Mary DEMONDION (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral).

Pouvoir :

Monsieur Florent SAINT-MARTIN (Département de la Seine-Maritime) donne pouvoir à Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-François OUVRY (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre) donne pouvoir à Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre).

Excusés et suppléés (avec droit de vote) :

Excusés :

Madame Cécile SINEAU-PATRY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Florence DURANDE (Département de la Seine-Maritime),
Madame Muriel MOUTIER-LECERF (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-Michel BEREGOVY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Véronique IZABELLE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Marc ROUSSELIN (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Madame Martine LE PAIH (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Jean-Baptiste GASTINNE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Brigitte DECHAMPS (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),

Monsieur Cyriaque LETHUILLIER (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Sophie HERVE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Jean-Jacques LOUVEL (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Membres en exercice : 11 Titulaires + 11 suppléants

Nombre de voix : 15

Quorum : 6

Quorum : 8

Présents : 7 titulaires + 1 suppléant

Représentant : 10 voix

Pouvoirs : 2

Représentant : 3 voix

Votants : 7

Représentant : 13 voix

Le quorum étant atteint, le Président procède à l'exposé des motifs.

Exposé des motifs

Monsieur Alain BAZILLE – Président – rappelle que, lors d'épisodes climatiques complexes (notamment venteux), il peut arriver que des bateaux amarrés dans les ports rencontrent des dommages résultant du comportement des équipements de plaisance (pontons, catways, etc.) et dont les montants de réparation se situent en deçà de la franchise de 5 000 € appliquée en cas recours aux assurances.

Il apparaît ainsi économiquement plus avantageux que la régie plaisance prenne directement en charge les réparations des bateaux dans ce type de cas.

Dans cette démarche il sera établi une fiche de prise en charge des dégâts, détaillant le motif et l'origine des dommages engendrés, le nom du bateau concerné, la référence du devis des réparations, le montant estimatif, et enfin l'accord du propriétaire pour procéder aux réparations.

Délibération

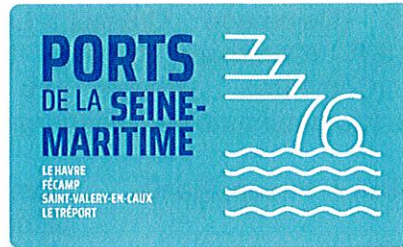
Le Comité syndical, après en avoir délibéré, décide :

- D'acter le principe d'engager les dépenses de réparation des bateaux de plaisanciers en cas de responsabilité avérée des équipements de la régie Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre, et dont le montant global des réparations est inférieur à celui de la franchise appliquée par les assurances.

Pour extrait certifié conforme,
Le Président du syndicat mixte
Des ports de la Seine-Maritime,



M. Alain BAZILLE



Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime

Comité Syndical du 29 janvier 2026

Délibération n° 2026.10.1 du 29 janvier 2026

Adhésions 2026

Transmis en Préfecture le :	Affiché le :
-----------------------------	--------------

Le 29 janvier 2026 à 10 h 15, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime s'est réuni en visio-conférence, sur convocation en date du 12 janvier 2026 et sous la présidence de Monsieur Alain BAZILLE.

Secrétaire de séance : Monsieur Laurent VASSET

Étaient présents (avec droit de vote) :

Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Bastien CORITON (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Laurent JACQUES (Département de la Seine-Maritime), Monsieur Jérôme LHEUREUX (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre), Monsieur Laurent VASSET (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral), Monsieur Eddie FACQUE (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Étaient présents (sans droit de vote) :

Monsieur Jean-Mary DEMONDION (Communauté d'Agglomération Fécamp Caux Littoral).

Pouvoir :

Monsieur Florent SAINT-MARTIN (Département de la Seine-Maritime) donne pouvoir à Monsieur Alain BAZILLE (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-François OUVRY (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre) donne pouvoir à Monsieur Yves TASSE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre).

Excusés et suppléés (avec droit de vote) :

Excusés :

Madame Cécile SINEAU-PATRY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Florence DURANDE (Département de la Seine-Maritime),
Madame Muriel MOUTIER-LECERF (Département de la Seine-Maritime),
Monsieur Jean-Michel BEREGOVY (Département de la Seine-Maritime),
Madame Véronique IZABELLE (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Marc ROUSSELIN (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Madame Martine LE PAIH (Communauté de Communes de la Côte d'Albâtre),
Monsieur Jean-Baptiste GASTINNE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),

Madame Brigitte DECHAMPS (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Cyriaque LETHUILLIER (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Madame Sophie HERVE (Commune Urbaine Le Havre Seine-Métropole),
Monsieur Jean-Jacques LOUVEL (Communauté de Communes des Villes Sœurs).

Membres en exercice : 11 Titulaires + 11 suppléants

Nombre de voix : 15

Quorum : 6

Quorum : 8

Présents : 7 titulaires + 1 suppléant

Représentant : 10 voix

Pouvoirs : 2

Représentant : 3 voix

Votants : 7

Représentant : 13 voix

Déports :

Compte-tenu de son mandat au sein de l'ANPMT, M. Alain BAZILLE se déporte.

Compte-tenu de ses liens professionnels avec l'UPF, M. Florent SAINT-MARTIN se déporte.

Compte-tenu de son mandat au sein de l'APPN, M. Yves TASSE se déporte.

Le quorum étant atteint, le Président procède à l'exposé des motifs.

Exposé des motifs :

Monsieur Laurent VASSET qui préside en raison du déport de Monsieur Alain BAZILLE indique qu'afin d'accompagner le syndicat mixte sur les thématiques suivantes : gouvernance portuaire, décarbonation des ports, police et sûreté portuaire, dragage, cyber sécurité, place et rôle des criées..., il est intéressant pour le Syndicat Mixte d'adhérer à différents organismes spécialisés dans les domaines portuaires, maritimes ou de l'attractivité économique.

En effet, l'adhésion à ces structures permettra notamment au SMPSM de bénéficier de supports et conseils juridiques, techniques et pratiques, de participer à des groupes de réflexion thématiques, d'échanger avec les adhérents (autorités et exploitants portuaires, représentants de filières économiques, acteurs publics et privés...), de participer à des salons ou événements portés par ses organismes, de faire bénéficier ses clients plaisanciers de tarifs préférentiels.

Ainsi, Le Président propose d'adhérer au titre de l'année 2026 aux organismes suivants présentés en annexe jointe :

- Seine-Maritime Attractivité (SMA),
- Association des Ports de Plaisance Normands (APPN),
- Normandie Maritime,
- Association Nationale des Ports Maritimes Territoriaux (ANPMT)
- Union des Ports de France (UPF)
- Trans Europe Marina

Délibération

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral du 11 octobre 2023 portant création du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime et approuvant ses statuts,

Vu l'arrêté préfectoral en date 10 juillet 2024 portant modification des statuts du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime,

Vu les statuts du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime,

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, au vu d'un vote à l'unanimité, décide :

- D'adopter la délibération et l'annexe détaillée des adhésions annexées à la présente délibération, et d'adhérer au titre de l'année 2026, pour un montant total s'élève total de 18 470 €, aux organismes suivants :
 - o Seine-Maritime Attractivité pour une cotisation annuelle estimative de 250 € (imputée sur le budget général) ;
 - o APPN pour une cotisation annuelle de 7 424 € répartie comme suit :
 - une part fixe de 1 000 € imputée sur le budget général,
 - une part variable de 6 424 € imputée sur le budget annexe Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre ;
 - o Normandie Maritime pour une cotisation annuelle de 1 707 € (imputée sur le budget général) ;
 - o Association Nationale des Ports Maritimes Territoriaux pour une cotisation annuelle de 5 500€ (imputée sur le budget général) ;
 - o Union des Ports de France pour une cotisation annuelle estimative de 2 500 € (imputée sur Le budget annexe),
 - o Trans Europe Marina pour une cotisation annuelle de 1 089 € (imputée sur le budget annexe Plaisance Nautisme Côte d'Albâtre).

Pour extrait certifié conforme,
Le Président du syndicat mixte
Des ports de la Seine-Maritime,


M. Alain BAZILLE

Adhésions 2026

L'Association des Ports de Plaisance Normands (APPN)

L'Association des Ports de Plaisance Normands (APPN) représente 21 ports du littoral normand, de Dieppe à Granville, représentant 12 631 places dont 11 968 anneaux à flot.

Les missions de l'association sont de construire une concertation entre les ports de plaisance adhérents et de coordonner des actions de notoriété et de promotion au profit de ses membres afin de mutualiser des pratiques et conduire des projets communs. De plus, nous avons pour rôle de représenter les membres auprès des services de l'Etat, des collectivités territoriales et autres instances.

Afin de répondre à ces missions, l'APPN a construit une stratégie 2022-2027 s'axant autour de trois grands thèmes : fédérer, développer et promouvoir.

FEDERER

L'Association des Ports de Plaisance Normands réunit 21 ports de plaisance sur les 23 que compte la Normandie. Cette large représentativité du territoire et de ses acteurs nourrit le lien que l'association souhaite créer entre les structures. La mutualisation de bonnes pratiques est rendue possible par des échanges constants et des rencontres thématiques régulières. Notre étroite collaboration avec les ports de plaisance nous permet de produire des documents constructifs à l'image de l'**observatoire**, outil significatif issu d'une analyse s'appuyant sur les données émises par les ports eux-mêmes.

DEVELOPPER

Afin de dynamiser l'écosystème de chaque port de plaisance, l'APPN porte plusieurs projets visant à renforcer les modèles économiques préexistants et à anticiper les changements à venir dans la plaisance. Nous souhaitons être force de proposition sur le **partage et le développement des nouvelles pratiques**, notamment en engageant nos membres actifs à s'inscrire dans une démarche vertueuse pour l'environnement à travers la **certification Port Propre** ou la campagne écogestes. Par la formation et la création de réseaux, l'association se veut accompagnatrice pour les ports désirant être certifiés.

De plus, l'APPN propose à ses adhérents des journées de démonstration de professionnels appelées « **Les Rencontres Pro de la Plaisance Normande** ». Dédiées aux personnels portuaires, elles permettent aux entreprises de présenter leurs produits et innovations aux ports de plaisance normands lors de temps privilégiés. La mutualisation du démarchage commercial est aussi l'occasion pour les agents portuaires d'échanger sur les solutions proposées et les retours d'expérience possibles.

L'adhésion de l'APPN à la Fédération Française des Ports de Plaisance et le travail commun avec les autres unions régionales, permet à l'Association des Ports de Plaisance Normands d'œuvrer au niveau national ainsi que de partager et de s'inspirer des initiatives dynamisant la plaisance.

PROMOUVOIR

Troisième et dernier axe de la stratégie de l'Association des Ports de Plaisance Normands, la promotion est un outil transversal qui permet de valoriser nos membres, les actions menées et plus amplement le territoire normand.

Le meilleur exemple de cet engagement est la création de l'événement « **Les Escales Normandes** » en 2022 qui a pour objectif l'animation du bassin de navigation et le **cabotage** entre les ports adhérents. Les plaisanciers, français et étrangers, profitent de conditions d'accueil privilégiées et d'une offre de séduction (-50% sur la nuitée visiteur) lors du week-end de Pâques pour lancer leur saison de navigation. L'objectif de ce projet étant de mettre en valeur nos ports et leurs territoires dans le but de fidéliser les plaisanciers et les inciter à

naviguer sur notre littoral normand. À la faveur du succès de la première édition, nous renouvelons l'opération chaque année.

L'association apporte son aide logistique et financière aux ports pour favoriser leur participation à des **salons événementiels** comme le Southampton Boat Show. Lors de ces événements, l'association diffuse une « carte annuaire » des ports normands permettant à tous d'être représentés et situés sur le littoral.

Le développement vertueux des ports est un axe de communication supplémentaire que l'association souhaite prioriser pour les mettre en lumière et sensibiliser les plaisanciers qui pratiquent nos côtes.

Seine-Maritime Attractivité (SMA)

Histoire

Seine-Maritime Attractivité (SMA) est une association de type loi de 1901, créée en janvier 2017 par fusion de Seine-Maritime Expansion (SME), du Comité Départemental du Tourisme (CDT) et de l'Agence Technique Départementale (ATD).

Dirigée par un Conseil d'Administration de 36 personnes élues au sein de 4 collèges (Département de la Seine-Maritime / EPCI & Communes / Acteurs du Tourisme / Institutionnels), elle dispose d'un budget annuel d'un peu plus de 3 M€, financé majoritairement par le Département de la Seine-Maritime (85%) et par les cotisations de ses adhérents.

En 2024, la Présidente est Claire Guérault et ses équipes de 35 salariés sont dirigées par Jean-Marc Deverre. Ses locaux sont situés à Mont-Saint-Aignan.

Missions

Si ses missions ont longtemps été la continuité des anciennes missions des 3 structures fusionnées (à savoir soutien au développement économique, aux acteurs du tourisme et assistance en ingénierie aux communes de la Seine-Maritime), il n'en est plus rien aujourd'hui.

Ainsi, en 2023 et en application de l'esprit de la loi NOTRE, toutes les anciennes missions à caractère économiques ou d'ingénierie aux communes ont été arrêtées et transférées à des structures dont c'était la responsabilité.

Parallèlement, en accord avec le Département de la Seine-Maritime et ses membres adhérents, SMA s'est dotée d'une feuille de route 2024-2026 intitulée « Réconcilier les attractivités », détaillant ses 3 axes de travail :

- **L'attractivité touristique**, avec une volonté d'être davantage proactifs pour accompagner les vents porteurs qui soufflent sur la fréquentation touristique de la Seine-Maritime depuis plusieurs années, mais aussi de mieux accompagner les porteurs de projets en ce domaine.

Pour cela, SMA veut travailler à faire monter en qualité les acteurs de la destination, mieux anticiper les attentes des nouveaux profils de touristes comme les changements de flux observés récemment en enfin, travailler à une meilleure digitalisation de notre offre.

- **L'attractivité résidentielle et médicale**, pour peser davantage dans la compétition résidentielle des territoires et notamment attirer davantage de nouveaux habitants mais aussi œuvrer à retenir davantage en Seine-Maritime les jeunes habitants et étudiants.

Pur cela, SMA a mis en œuvre une ambitieuse stratégie marketing pour sourcer des profils susceptibles de venir vivre en Seine-Maritime, les accompagner dans leur décision puis investir pour leur faire expérimenter gratuitement la destination afin de les faire basculer.

Parallèlement, SMA accompagne dans des actions opérationnelles les structures qui œuvrent déjà en matière d'attractivité médicale (CD 76, ARS Normandie, EPCI, CPTS...) pour faire également vivre à des internes ou jeunes médecins des séjours d'immersions en Seine-Maritime destinés à découvrir la destination comme l'offre médicale existante.

- **L'attractivité des territoires et des projets**, qui part du principe que la Seine-Maritime n'est pas un territoire unique mais pluriel et riche de la diversité de ses projets. Ainsi, SMA en parallèle de ses missions départementales a à cœur de travailler (voire de contractualiser) avec chacun de ses grands partenaires pour leur être utile dans leurs priorités : EPCI – Satellites départementaux – Offices de Tourisme – Grands projets.

En parallèle, SMA travaille sur toute l'image extérieure de la destination en renouvelant la façon de parler de ses marqueurs attractifs et en déclinant désormais le concept porteur de La Belle Vie en Seine-Maritime.

Pourquoi SMA sollicite l'adhésion du Syndicat Mixte des Ports de la Seine-Maritime ?

En premier lieu - et partant du principe que l'attractivité départementale se doit d'être partagée et portée à plusieurs - il tient désormais à cœur de SMA de travailler avec la totalité des « satellites » départementaux, afin de constituer un véritable écosystème de l'attractivité qui ne peut qu'être bénéfique à tous.

Mais en particulier pour les Ports de la Seine-Maritime, il nous semble déceler de nombreuses pistes communes de réflexion et de travail potentiel, et notamment :

- Accompagnement des stratégies, pratiques et développements des activités nautiques de plaisance et de loisirs dans les ports départementaux, qu'elles soient traditionnelles ou émergentes.
- Accompagnement des porteurs de projets de nouvelles activités touristiques impactant les ports.
- Accompagnement des activités de tourisme de découverte et de tourisme industriel impactant les ports (comme les visites à venir du parc éolien de Fécamp après ouverture).
- Travail – avec d'autres services comme l'OGS, les EPCI ou le SM du littoral – sur l'accompagnement des flux touristiques littoraux et leurs impacts sur les activités nautiques et portuaires locales.
- Travail – avec d'autres services comme l'OGS, les EPCI ou le SM du littoral – sur les effets actuels et à venir du changement climatique sur les zones littorales et portuaires.
- Travail – avec d'autres services comme l'OGS, les EPCI ou le SM du littoral – sur les bilans carbone et stratégies durables et responsables des destinations littorales.
- Intégration des zones portuaires et de leurs acteurs, notamment lors de grandes implantations d'entreprises ou d'activités, dans nos accompagnements résidentiels.
- Participation active à vos événements lorsqu'ils sont de nature à entrer dans le champ de nos missions, comme ce fut le cas en 2023 lors de votre colloque au Havre.

- Mise à disposition de données ou d'études de notre Observatoire départemental de la destination.

Normandie Maritime

Créée en 2018, l'Association Normandie Maritime a pour mission la promotion, le développement et la coordination de la filière régionale de l'économie maritime et fluviale.

Normandie Maritime est l'une des douze filières économiques stratégiques issues de la nouvelle politique des filières régionales initiée en 2016. L'Association a pour objectif de créer des synergies entre les acteurs du secteur, de renforcer leur compétitivité et d'accroître leur visibilité, particulièrement dans les domaines à fort potentiel.

Normandie Maritime porte la vitalité de plus de 150 entreprises, acteurs économiques majeurs œuvrant sur nos plus de 600 km de côtes dans les trois secteurs d'excellence que sont :

- la construction, réparation et déconstruction navale,
- les services et travaux maritimes,
- le nautisme et la plaisance.

La filière déploie ses actions autour de quatre grands axes :

- - La structuration de l'offre de construction, réparation et déconstruction navale.
- - L'organisation des services et travaux maritimes en direction des navires pour les places portuaires, et des entreprises pour répondre à de nouveaux marchés.
- - L'amélioration de la qualité de services pour les plaisanciers, développement du nautisme par l'essor du tourisme littoral.
- - L'organisation d'opérations d'animation, de communication, d'amélioration de la performance, de promotion de l'emploi et de la formation, de participation à des salons en France ou à l'international, et d'appui à l'émergence d'innovation.

Normandie Maritime soutient par ailleurs la diversification des activités en facilitant le montage de groupements inter-entreprises autour de la chaîne de valeur et des marchés liés aux activités maritimes.

Association Nationale des Ports Maritimes Territoriaux

L'ANPMT rassemble des collectivités territoriales autorités portuaires et des structures concessionnaires, en charge de ports décentralisés de commerce, de pêche et de pêche/plaisance.

L'ANPMT est née d'un double constat. Bien que nombreux sur le territoire, les ports décentralisés souffrent d'un déficit de représentation à l'échelle nationale. Malgré le rôle qu'ils

endossent dans les dynamiques maritimes et portuaires aux côtés des GPM, ils subissent également un manque de reconnaissance qui nuit à leur développement.

En 2019, forts d'une expérience ancienne de projets mutualisés au sein de l'ex Association des Ports Locaux de la Manche (APLM), les membres décident de faire évoluer leur structure et de créer un réseau national afin de promouvoir les intérêts des ports décentralisés de commerce, de pêche et de pêche/plaisance.

Cette décision reçoit le soutien de l'Assemblée des Départements de France et les encouragements des services centraux des Ministères en charge des transports et de l'agriculture. L'AG de novembre 2019 acte la mutation de l'APLM en ANPMT et ouvre son périmètre d'action aux quatre façades maritimes françaises : Manche-Mer du Nord, Atlantique, Méditerranée et Outre-Mer.

En 2024, l'ANPMT rassemble 11 autorités portuaires et 7 exploitants portuaires. Ils représentent 115 ports décentralisés, 49 présentant une activité de commerce, 85 présentant une activité de pêche (dont 16 avec criées), 78 présentant une activité de plaisance.

L'ANPMT défend le dynamisme des ports décentralisés, leur diversité et la singularité de chacun. Mais elle promeut surtout un caractère commun à tous : leur ancrage territorial. Pour cette raison, l'ANPMT préfère les nommer « ports territoriaux ».

Les ports territoriaux sont contributeurs de l'économie locale, régionale et nationale. À ce titre ils doivent être considérés à leur juste valeur, comme des acteurs économiques et territoriaux qui comptent et comme des interlocuteurs légitimes pour les sphères de l'État.

Par ailleurs, les sujets de préoccupation techniques ne manquent pas : coordonner, investir et innover pour gagner en attractivité ; se montrer vertueux en matière environnementale ; draguer efficacement et valoriser les sédiments ; susciter l'intérêt des jeunes générations pour les métiers de la mer...

L'ANPMT s'est donc fixée 4 objectifs cadres :

- Fédérer ces ports, affirmer leur rôle/poids et les représenter dans les sphères nationales et européennes ;
- Conforter et animer le réseau de coopération afin que les gestionnaires portuaires puissent trouver un soutien efficace sur les sujets qui les préoccupent ;
- Mettre des actions concrètes en œuvre pour accroître l'attractivité économique des ports territoriaux, aux côtés des GPM ;
- Construire une stratégie de développement en dialogue avec les GPM.

Pour atteindre ces objectifs, l'ANPMT a mis en place des Commissions Pêche et Commerce dont les sujets d'échanges traitent de l'actualité des ports territoriaux. À titre d'exemple, ces dernières ont été amenées à traiter de la question de la police portuaire, de l'économie industrielle et territoriale, de la certification « Port Propre » appliquée aux ports de commerce, du Guichet Unique Maritime et Portuaire, de la Redevance d'Équipement des Ports de Pêche, etc.

L'ANPMT mène également des études le cas échéant en partenariat avec les acteurs idoines : étude de diagnostic environnemental sur dix ports avec l'Agence de l'eau, étude socio-économique pour mesurer le poids des ports territoriaux avec l'INSEE, poursuite des réflexions sur le traitement des sédiments de dragage avec la Région Normandie, cybersécurité portuaire avec le mastère spécialisé « Cybersécurité des systèmes maritimes et portuaires », en lien avec l'ANSSI, la société SOGET et HAROPA Port...

Union des Ports de France (UPF)

L'Union des Ports de France est une Association professionnelle représentant majoritairement les exploitants de ports français. Elle se compose de 44 membres actifs qui regroupent les établissements gestionnaires de ports français de commerce et de pêche ainsi qu'un certain nombre de criées en Métropole et en Outre-Mer.

Ses objectifs sont les suivants :

- Représenter les établissements portuaires français dans les négociations sociales de branche en liaison avec l'UNIM (Union Nationale des Industries de la Manutention) et les organisations syndicales, notamment pour la gestion de la convention collective nationale unifiée Ports et Manutention,
- Défendre les intérêts des ports français vis-à-vis des pouvoirs publics français, des instances européennes et des media, notamment au sein de l'association des ports maritimes européens (ESPO),
- Animer des réseaux de partage de bonnes pratiques et d'échange d'expériences sur les divers métiers portuaires.

Bien que l'UPF s'adressent majoritairement aux exploitants et Grands Ports Maritimes, l'adhésion du SMPSM comporte un intérêt majeur pour le SMPSM.

Les agents du Tréport, au nombre de 15, sont en effet affiliés à la Convention Collective Nationale Unifiée Ports et Docks. Or, la complexité de la gestion et de l'exécution de cette convention nécessite de pouvoir être accompagné par un organisme expert. En représentant les établissements portuaires dans les négociations de branche, l'UPF offre au SMPSM une qualité d'accompagnement nécessaire au bon suivi des évolutions de la convention.

Enfin, l'UPF propose à ses autorités portuaires membres de participer à un « Carrefour des autorités concédantes ». Cette instance constitue un lieu d'échanges de création de réseau et de partage de bonnes pratiques.