

PORTS DE MORGAT / LE FRET

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 16 NOVEMBRE 2020

Yann CUSSET a convoqué les membres du Conseil Portuaire ce jour à 11h00 en salle du conseil municipal, à la mairie de Crozon. L'objet de cette réunion est l'ajustement et la validation des tarifs 2021 des ports de Morgat et du Fret.

Assistaient à la réunion :

M. Jérémie ASCOËT
Mme Dominique BOURNERIAS
M. Pierre COLIN
Mme Aline DIVERS
M. Daniel EUZEN
M. Guillaume DREVILLON
M. Yves LE COUTEUR
Mme Monique PORCHER

M. Pascal GERELLI, directeur général des services de la ville de Crozon.
Mme Magali LE PERN, agent administratif portuaire

En préambule, Yann CUSSET remercie les membres du conseil de leur présence. L'objet de cette réunion est de trouver un consensus sur la grille tarifaire 2021 des ports de Morgat et du Fret. A l'issue du conseil portuaire du 6 novembre 2020, aucun accord n'avait été trouvé sur le sujet. En conséquence Yann CUSSET avait demandé aux membres de lui transmettre des contre-propositions qui vont être étudiées ce jour.

Les associations de plaisanciers (APPCM, API, APM ET SHYC) se sont concertées. Elles acceptent :

- L'augmentation de 25 % sur les « FORFAIT HIVER »
- L'augmentation de 2% sur la redevance annuelle d'amarrage, les manutentions et prestations diverses à la seule condition que cette augmentation soit également appliquée aux tarifs « Terre-plein et bâtiments ».

Yann CUSSET rappelle que la municipalité a décidé de ne pas augmenter ces tarifs l'an prochain. Dans un souci d'équité et d'harmonisation cette disposition s'applique également aux professionnels installés sur la zone portuaire.

Dominique BOURNERIAS demande si en 2021 l'exonération des redevances qui découlent des occupations temporaires du domaine public maritime (AOT) sera reconduite.

Yann CUSSET ne peut lui répondre car cette mesure résultera de l'évolution de la crise sanitaire liée au Coronavirus. Il revient toutefois sur la subvention versée cette année par le budget principal de la mairie et rappelle que cette dotation a compensé l'intégralité des pertes engendrées par l'exonération des redevances non perçues sur la zone portuaire (terrasses, billetteries, loyers des bâtiments...).

Si en 2021 la municipalité actait une nouvelle exonération des AOT, elle reprendrait en charge le déficit engendré par cette action.

Dominique BOURNERIAS : le port réaliserait tout de même un gain à les augmenter de 2%.

Pierre COLIN : les compensations seront basées sur les tarifs 2020 ou 2021 ? S'il y a compensation, est-ce que la municipalité prendra en compte les 2 % supplémentaires qui pourraient émaner des revenus non perçus ?

Yann CUSSET répète que la collectivité n'augmente pas ses loyers en 2021. Cette volonté s'applique à tous les commerçants de la commune sans exception.

Yann CUSSET revient sur les propositions exprimées par les associations.

Les associations : *Concernant la prise en compte de la largeur sur la taxe d'amarrage, nous suggérons de retarder cette mesure à l'an prochain. Nous nous posons la question sur l'intérêt économique de cette augmentation et nous n'en comprenons pas le but. Cette proposition peut être intéressante si on fait une vraie gestion des places et si on essaye de gagner des places supplémentaires. »*

Yann CUSSET reprend le terme « une vraie gestion des places » et se demande s'il s'agit d'un reproche parce qu'en ce qui le concerne il estime que les services portuaires remplissent efficacement cette mission. Mais aujourd'hui les bateaux sont de plus en plus larges. L'élargissement nécessaire des espaces réduit indubitablement le nombre des emplacements dans le port.

Pour Dominique BOURNERIAS il faudrait peut-être essayer de placer des petits bateaux à côté de bateaux un peu plus larges. Ainsi on optimiserait les emplacements et gagnerait en nombre de places.

Yann CUSSET lui fait remarquer que certains plaisanciers annoncent un bateau de 5.00 mètres lors de leur inscription sur la liste d'attente. Une fois la place obtenue ils amarrent un bateau de 7.00 mètres au port. Evidemment la place initialement octroyée ne peut pas le recevoir, pourtant il faut le placer. Il s'agit d'un exemple parmi tant d'autres. Mais les services portuaires sont régulièrement confrontés à ce genre de déconvenue. Vu de l'extérieur la gestion des emplacements semble être un exercice simple mais il ne l'est pas. La critique est facile quand on n'est pas confronté aux divers éléments à prendre en compte et désagréments à traiter.

Dominique BOURNERIAS : on ne dit pas que c'est simple.

Quant à gagner des places de port, selon Yann CUSSET cela est potentiellement réalisable en reconsidérant la gestion des bateaux qui bougent peu voire pas du tout. Il y a l'alternative du port à sec mais cela nécessite de disposer d'un espace de stockage et de revoir toute l'organisation du port. En outre, il est difficile de contraindre un plaisancier qui s'acquitte de sa redevance annuelle à mettre son bateau à terre, même si on s'engage à le remettre à flots dans les 24h00 qui suivent sa demande. Ce n'est donc pas réalisable dans l'immédiat mais c'est un sujet qu'il faut creuser parce qu'il a du sens. Il y a là un vrai sujet de réflexion que l'on doit mener et qui pourrait être une réelle opportunité pour réduire la liste d'attente et augmenter les places de port.

Daniel EUZEN fait remarquer que certains ports sont équipés des racks conçus pour recevoir des bateaux.

Yann CUSSET connaît ces installations. Mais il faut trouver un lieu de stockage, acquérir les

équipements nécessaires et adaptés à la manutention des bateaux (dépose sur les racks, mise à l'eau des navires) etc...

Guillaume DREVILLON souligne que NATURA 2000 a déjà interdit l'installation de racks sous la falaise.

Yann CUSSET fait lecture de la recommandation des associations au sujet du tarif « ESCALE DETENTE ». Les associations sont d'accord sur le principe mais uniquement sur la haute saison (juin, juillet, août et septembre). Elles demandent que ce tarif ne soit pas appliqué en basse saison.

Yann CUSSET attire l'attention sur le nombre insignifiant des escales dénombrées en basse saison.

Les associations : *Nous souhaitons que la municipalité puisse réfléchir à une contribution des associations extérieures au port pour l'utilisation de la salle Kador.*

Yann CUSSET n'y est pas du tout favorable. Il explique que le port sera perdant s'il facture à la mairie l'utilisation de la salle Kador par des associations non liées au nautisme et à la plaisance. En effet, en réponse à cette initiative le budget principal risque de nous établir une facture à chaque intervention des agents municipaux. Annuellement, leur nombre est considérable (maçonnerie, plomberie, électricité, service jardin, poids-lourd, mécanicien...) et l'addition sera salée. Si on rentre dans une comptabilité précise, nul doute que nous serons pénalisés.

Pascal GERELLI partage le point de vue de Yann CUSSET. Il garantit que si la mairie effectue une véritable comptabilité analytique et facture au port les interventions du personnel communal celui-ci sera fortement désavantagé.

Jérémy ASCOËT étaye ces arguments et relate les travaux effectués sur le port par 3 agents communaux habilités en électricité pendant le confinement. Durant 15 jours ils ont changé tous les câbles des pontons. Pour autant le budget principal ne nous a pas facturé de main d'œuvre.

Pierre COLIN insiste et indique qu'il trouve anormal que les travaux de réhabilitation du bâtiment soient financés uniquement par le budget du port. L'installation d'un ascenseur desservira effectivement la Capitainerie mais également la salle Kador. Il répète que cette salle est essentiellement utilisée par des associations qui ne sont pas liées au nautisme et à la plaisance (danseurs, chorale, théâtre...). Une contribution du budget principal serait légitime.

Yann CUSSET indique que la commune n'est pas responsable de la mise en conformité du bâtiment. L'accès d'une personne à mobilité réduite à un bâtiment public est une obligation légale. On ne peut y déroger.

Pascal GERELLI propose une solution assez simple à mettre en œuvre. Celle-ci consiste à faire payer l'utilisation de la salle Kador à toute association non liée au port. La mairie met gratuitement à disposition des associations des salles communales, mais le port est un budget annexe. Il est tout à fait envisageable d'instaurer un tarif affecté à la salle Kador. Dès lors, toute association extérieure au port s'acquitterait d'une cotisation qui rentrerait dans la trésorerie du port.

Pierre COLIN valide cette proposition.

Dominique BOURNERIAS est un peu plus mitigée. Elle estime que ce n'est pas l'objectif recherché. Pour elle il s'agit d'obtenir une contribution afin de financer la mise aux normes obligatoire et très onéreuse d'un espace qui est utilisé à 90 % par des personnes autres qu'usagers du port.

Pascal GERELLI lui fait remarquer que si elle recherche de la trésorerie, il faut aller au bout de la démarche.

Les associations : *Nous ne sommes pas trop d'accord sur le tarif de 35.00 € pour l'utilisation de l'aire de carénage avec karcher inclus.*

Yann CUSSET explique que ce tarif n'est pas négociable. L'aire de carénage est neuve. Nous devons l'amortir et financer son entretien (changement des filtres...). Quant au karcher, le sujet a également été abordé lors du conseil portuaire du 6 novembre. Nous souhaitons imposer l'usage du matériel très performant du port car la qualité de certains appareils, leur faible débit, les problèmes d'embouts et le temps d'installation par les propriétaires se répercutent sur la durée des manutentions.

L'assemblée n'émet aucun commentaire.

Les associations : *Nous ne sommes pas contre la proposition du grutage (1h00 à 1 personne ou 30 mn à 2 personnes) mais nous souhaitons avoir confirmation que :*

- *Le conducteur de la grue n'entre pas dans le calcul du personnel*
- *Le temps de carénage n'entre pas dans le calcul du temps.*

Yann CUSSET confirme que le grutier n'est pas comptabilisé. Par contre le temps de carénage est pris en compte. Le paramètre temps est amorcé dès lors que le navire occupe la plateforme.

Dominique BOURNERIAS réplique qu'il va falloir se dépêcher, cela peut s'avérer difficile pour les personnes âgées.

Jérémy ASCOËT rappelle le règlement. Seul le nettoyage de la carène est effectué sur la zone technique. Une fois calé sur le terre-plein, le plaisancier est autorisé à nettoyer et rincer le pont de son bateau. Des bornes sont d'ailleurs installées à cet effet. Il spécifie que, globalement, très peu de bateaux sont concernés par le dépassement du temps imparti à la manutention.

Les associations : *Pour l'accès à la cale de mise à l'eau qui passe de 5.00 € à 10.00 €, nous suggérons de passer à 15.00 €.*

Dominique BOURNERIAS constate que certaines personnes stationnent leur véhicule sur le parking toute la journée sans forcément utiliser la mise à l'eau de la cale. Elle trouve que 10.00 € est un tarif dérisoire pour une place de parking à la journée.

Pierre COLLIN soutient ses propos. Ils garent des véhicules attelés d'une remorque sur plusieurs places de stationnement une journée entière.

Yann CUSSET souhaite augmenter progressivement ce tarif. Il craint qu'une augmentation trop significative n'accroisse la fraude. Mais à terme il n'exclut pas d'instaurer la somme de 15.00 €.

Jérémie ASCOËT fait savoir que cette année 1100 entrées payantes ont été enregistrées.

Les associations : *Pour le badge, nous sommes d'accord pour l'augmentation de la caution mais pas sur la facturation de la reprogrammation.*

Yann CUSSET déclare que l'augmentation de la caution à 50.00 € a pour objectif d'en faciliter la gestion financière. Cette année, le badge permettant d'accéder à la zone portuaire était remis aux usagers contre une caution de 30.00 € (payable par espèces ou chèque bancaire). Cet été, il a été observé que la majorité des plaisanciers n'avaient en leur possession qu'un billet de 50.00 €. Le remboursement de 20.00 € a souvent posé problème et requière un fond de caisse conséquent.

La tarification annuelle de 15.00 € financera le futur sas qui empêchera l'accès au parking PLAISANCIERS à tout véhicule attelé d'une remorque ainsi qu'aux non usagers. Désormais des places de stationnement seront allouées à l'usage exclusif des propriétaires de bateaux.

L'assemblée n'émet aucun commentaire.

Les associations : *Passer la liste d'attente de 15.00 € à 20.00 €.*

Yann CUSSET n'y voit pas d'inconvénient.

Les associations : *Pour trouver des places de port nous suggérons de sortir les bateaux qui ne naviguent jamais et on leur propose une remise à l'eau sous 24h00 en cas de besoin. Pourquoi ne pas mettre quelques racks à bateaux permettant de stocker des bateaux en proposant une mise à l'eau rapide ?*

Yann CUSSET : le sujet a été abordé un peu plus tôt.

Les associations : *Pourquoi ne pas mettre les toilettes publiques payantes (celles qui sont sous la capitainerie) ?*

Yann CUSSET annonce que dès l'année prochaine les toilettes à l'entrée du port seront gratuites. Courant 2021 la collectivité ne percevra plus de règlements par espèces. Après recherches, il s'avère que le coût pour équiper toutes les installations en place d'un terminal de paiement par carte bancaire sans contact s'élève à 3000.00 €/équipement. Tant que la collectivité n'aura pas trouvé un système moins coûteux, l'utilisation des WC restera gratuite.

Cette dernière question met fin aux propositions des associations.

Yann CUSSET soumet à l'assemblée les deux nouvelles suggestions de la collectivité.

Elles résultent des propos de Pierre COLIN qui a mentionné que la majorité de ses adhérents percevaient une pension modeste et possédaient de petits bateaux. Il nous a confié la difficulté de leur soumettre une telle augmentation.

La première simulation consiste donc à dispenser du paramètre largeur toutes les petites unités. Reste à fixer la longueur maximale des bateaux concernés par cette mesure.

La seconde simulation n'exempte aucune catégorie du paramètre largeur mais se singularise par la création de sous-catégories. La hausse par catégorie est moindre et l'ensemble des usagers participe à l'effort.

Yann CUSSET relate sa discussion avec François GAUDIN qui considère que, par souci d'équité et de cohérence, le paramètre de la largeur doit être appliqué à tous les plaisanciers et ce, quelle que soit la longueur du bateau.

Jérémie ASCOËT distribue les simulations aux membres présents. Ces derniers prennent

connaissance et étudient les documents.

Yves LE COUTEUR fait observer qu'actuellement le port limite son accès aux navires d'une longueur inférieure à 12.00 mètres et soumet l'idée de recevoir des bateaux un peu plus grands. Selon lui c'est davantage le poids du bateau qu'il faut prendre en compte que sa longueur. Il a de la demande et pense qu'il est dommage de refuser l'accès au port de Morgat à ces clients qui peuvent apporter leur contribution au budget.

Yann CUSSET adhère à cette opinion mais actuellement les infrastructures portuaires ne sont pas dimensionnées pour les accueillir.

Jérémie ASCOËT attire l'attention sur la nécessité de prendre en compte le volume général du bateau. Ces bateaux ont une prise au vent considérable. On a de nouveau pu l'observer lors du récent coup de houle.

Guillaume DREVILLON souligne le problème de l'ensablement qui peut être un frein pour les grosses unités.

Yann CUSSET réplique que dans de nombreux ports l'accès ne peut se faire 24h/24.

Yann CUSSET revient sur les tarifs et interroge les membres sur leur choix. Ce dernier est difficile et n'est pas encore arrêté. Yann CUSSET propose une ultime alternative. Il suggère de reporter d'une année la tarification à la largeur du bateau mais en contrepartie annonce une augmentation générale de 2.5 %.

Une vive discussion s'engage.

Dominique BOURNERIAS et Pierre COLIN insistent pour qu'une augmentation de 2% soit appliquée à tous les usagers du port (manèges, CNCM, Centre ISA, professionnels de la pêche et de la plaisance, commerçants...). Ils contestent le fait que les augmentations n'impactent que les propriétaires de bateaux et refusent que les plaisanciers supportent, à eux seuls, le manque de trésorerie. Ils insistent pour que tous les usagers du port, sans exception, participent à l'effort demandé.

Yann CUSSET ne comprend pas leur revendication. C'est la première année que les loyers sont gelés. Il pointe le caractère exceptionnel du contexte. Il s'agit d'une mesure d'aide à l'activité économique locale en raison de la crise sanitaire liée au Coronavirus. Il rappelle que les bars et restaurants sont à nouveau fermés au public depuis le 30 octobre et nul ne sait quand ils seront autorisés à reprendre leurs activités. Il rappelle que malgré les augmentations annoncées, le port reste toujours l'un des moins cher de la région.

Pierre COLIN n'est pas convaincu que tous les professionnels du port afficheront à un bilan déficitaire en 2020. La fréquentation touristique a été exceptionnelle cet été.

Au final ce n'est pas trop les redevances des terrasses qui l'ennui mais plutôt les loyers. Il trouve que le montant du loyer du CNCM est dérisoire compte-tenu de la surface qu'il occupe tant au niveau des locaux que par son Point Passion Plage. Il se demande également si le CNCM verse une redevance pour toutes les places utilisées par ses annexes sur le ponton « I ».

Yann CUSSET lui garantit que dès 2021 le CNCM payera une redevance relative à la superficie réelle de terre-plein qu'il exploite. De même, les places de port qu'il occupe lui seront facturées. L'augmentation de sa contribution financière au port sera significative.

Pascal GERELLI réitère les propos qu'il a tenu au sujet des revenus générés par les activités commerciales lors du conseil portuaire du 06 novembre. Il répète que toutes ces recettes, relativement importantes, émanent de commerçants qui ne participent pas directement à la vie du port (établissement « LES FLÔTS », la boulangerie...). La contribution de ces professionnels abonde le budget du port. Il ne faut pas perdre de vue que c'est également grâce à cet apport financier que le port conserve des tarifs très attractifs et se positionne comme l'un des moins chers des environs.

Pierre COLIN fait référence à la presse locale qui annonçait cet été qu'un plaisancier proposait des balades en mer et se demande si cette personne conserve son statut de plaisancier ou est dorénavant considéré comme un professionnel.

Guillaume DREVILLON demande si les sociétés de balade en mer telles que EIZH et CATAVOILE 29 sont, comme lui, assujetties à la redevance sur les passagers. A ce sujet, il fait remarquer que la société « LE BRESTOÂ » paye l'intégralité de cette taxe à Brest alors qu'il devrait en reverser 50 % à la commune. Il a y peut-être quelques recettes à percevoir de ce côté-là.

Pierre COLIN annonce qu'il souhaite que l'on retarde la mise en œuvre de la tarification à la largeur des bateaux. Il dénonce un manque de lisibilité. Il regrette de ne pas avoir connaissance du budget prévisionnel de 2021 et, de ce fait, ne sait à quoi va servir ces recettes supplémentaires. Par contre il s'oppose à toute augmentation de 2.5 %. Il demande que celle-ci se limite à 1% ou 2% tant qu'il n'y a pas de la part de la municipalité une volonté d'appliquer une revalorisation des tarifs à l'ensemble des usagers du port.

Dominique BOURNERIAS se réjouit de la concertation instaurée et souligne les échanges, sans précédent, entre associations portuaires. Mais le contexte actuel et la reconduction du confinement ont considérablement compliqué les échanges et discussions nécessaires à l'analyse approfondie du sujet. Pour mener à bien cette réflexion il est nécessaire d'avoir plus de temps.

Yann CUSSET prend en compte le choix des membres et valide le report de l'instauration de la tarification à la largeur du bateau. Il notifie que le budget du port a essuyé un déficit de 16000.00 € l'année dernière qu'il doit impérativement financer. En conséquence, l'augmentation globale à 2.5 % est retenue.

Dominique BOURNERIAS refuse catégoriquement cette augmentation.

Les échanges reprennent.

Yann CUSSET révèle que certains travaux peuvent être subventionnés. Nous devons monter et déposer les dossiers d'ici la fin de l'année afin de connaître les sommes allouées. Mais pour réaliser les ouvrages nous avons besoin de trésorerie.

Dominique BOURNERIAS déclare que les frais de mises aux normes coûtent cher aux plaisanciers mais au final ne leur apportent aucuns services supplémentaires.

Yann CUSSET lui répond qu'on ne peut s'y soustraire. Il s'agit d'obligations légales. Il reprend l'exemple de l'aire de carénage qui nécessite un entretien régulier et des changements de filtres onéreux. Mais nous avons obligation d'agir conformément à la loi. Nous ne pouvons plus rejeter les eaux de carénages sans les avoir traitées au préalable.

Monique PORCHER déclare que, par ces travaux, les plaisanciers contribuent à la préservation de la nature et de l'environnement. On nous ressasse sans relâche qu'il faut se mobiliser en faveur de l'environnement mais cela a un coût.

Yann CUSSET revient sur les 15.00 € imputés au badge d'accès. L'objectif est de financer et d'entretenir un investissement qui va donner un accès privilégié et privé aux plaisanciers. Une participation annuelle de 15.00 € ne semble pas discordante. En outre, Yann CUSSET fait part des retours positifs des plaisanciers avec lesquels il en a discuté et ne saisit pas le discours de Dominique BOURNERIAS et Pierre COLIN qui ne reflète en rien les retours des usagers consultés.

Yves LE COUTEUR intervient. De son point de vue il est nécessaire de résoudre les problèmes de stationnement au niveau de la digue. Il fait allusion à son personnel qui doit intervenir sur les bateaux de ses clients pendant la saison. Ils ne peuvent se garer sur la digue et doivent transporter du matériel lourd et encombrant sur une longue distance ou le transborder sur une annexe pour accéder au bateau. Il faut impérativement trouver une solution pour que cesse cette situation.

Yann CUSSET réitère sa question et demande aux membres de lui soumettre leurs recommandations.

Dominique BOURNERIAS lui fait remarquer que les associations ont proposé un certain nombre de préconisations qui n'ont pas été retenues. Son rôle est de défendre les plaisanciers. Contrairement au coût de la vie, les retraites n'augmentent pas, elles ont même tendance à baisser.

Yann CUSSET réplique que les plaisanciers à la retraite ne sont pas tous démunis, il ne faut pas noircir le tableau.

Pierre COLIN reprend la parole. Il approuve l'installation du sas. Il est d'accord pour payer 15,00 € en 2021 afin de financer le coût et l'installation du matériel mais demande le retrait de ce tarif, qui n'aura plus lieu d'être, dès 2022.

Yann CUSSET fait savoir que dans le futur ce matériel va exiger des frais de maintenance et d'entretien. Il remémore à l'assemblée que ce tarif est voté depuis 2002 et n'a à ce jour jamais été appliqué. Nul n'en connaît la raison mais les plaisanciers ont été exonérés de cette prestation depuis 2002 !

Il rajoute que ce n'est pas parce qu'on va faire l'acquisition d'un nouvel engin de levage qu'on va demander aux usagers de le financer en augmentant temporairement le tarif affecté au grutage. Les prestations ne sont pas facturées à leur juste valeur. C'est un équilibre global.

Pascal GERELLI intervient et prend pour exemple l'aire de carénage dont le coût s'élève à 180 000,00 €. Si il suit le raisonnement de Pierre COLIN, les plaisanciers ne devraient pas s'acquitter des 35,00 € tarifés mais de 150,00 €. C'est bien entendu inconcevable.

Pierre COLIN admet qu'il va pouvoir justifier auprès de ses adhérents les 15,00 € du sas et les 35,00 € de l'aire de carénage. Par contre il est convaincu qu'il n'arrivera pas à leur faire accepter que seuls les plaisanciers sont concernés par l'augmentation globale de 2 %. Cette décision est incompréhensible.

Après un échange sur le sujet avec Yann CUSSET et Pascal GERELLI, Dominique BOURNERIAS relève que la quasi-totalité des revenus financiers issus de la perception de loyers sont versés par des professionnels qui sont installés sur la zone portuaire (CNCM, ISA, billetterie) et demande si il n'est pas envisageable d'appliquer une augmentation de 2 % à cette ligne tarifaire uniquement.

Yann CUSSET maintient que la municipalité a fait le choix de ne pas augmenter les loyers en 2021 et il s'y tient. Les comptes de la mairie sont équilibrés, ceux du port ne le sont pas. Cela explique la hausse des prestations liées à la plaisance.

Pierre COLIN répond que les comptes du port ne sont pas équilibrés en raison d'un manque avéré de recettes mais peut-être aussi du fait de dépenses qui n'ont pas été bien orientées.

Yann CUSSET réfute cette théorie. Le port ne dépense pas à tout-va.

Pascal GERELLI le confirme. Chaque année le port est tenu d'effectuer de nombreux contrôles (électricité des bâtiments...), des vérifications périodiques et réglementaires (engins de levage...). Le port doit faire face à de nombreuses charges et ne peut s'en affranchir.

Pierre COLIN annonce qu'avant d'arrêter sa décision il aimerait bien voir le bilan des prestataires installés sur la zone portuaire. Il aimerait comparer leur bilan 2020 à 2019. Il y avait foule chez LANDIER. Les gens ne respectaient pas les gestes barrières, la distanciation physique. La station a fait le plein de touristes cet été. Sous prétexte que le coronavirus sera toujours d'actualité en 2021, on ne leur applique aucune hausse de tarif. Pour lui, cette politique n'est pas sérieuse.

Dominique BOURNERIAS s'accorde pour dire que les commerçants en activité sur la zone portuaire ont très bien travaillé cet été. En outre, ils ont bénéficié d'une exonération totale des charges liées à leurs AOT.

Pascal GERELLI fait savoir que lors du réaménagement du quai Kador, l'établissement LANDIER a financé l'enrobé appliqué sur l'espace de terre-plein qu'il exploite chaque année. Il n'était pas obligé de le faire.

Guillaume DREVILLON fait état de sa saison. Sur une période plus courte (juillet, août et septembre), il a sensiblement accueilli autant de clients que l'année dernière. En ce qui le concerne, son activité n'a pas bénéficié d'une forte augmentation.

Pierre COLIN : mais pas de diminution non plus.

Guillaume DREVILLON lui fait savoir qu'il a été contraint d'embaucher 2 salariés supplémentaires pour gérer les embarquements, l'application du gel hydroalcoolique... Le contexte sanitaire actuel n'a globalement pas affecté son activité par rapport à 2019 mais il a dû engager des frais supplémentaires pour respecter les protocoles sanitaires de rigueur cette année.

Yann CUSSET met fin aux discussions et clôt le débat qui s'éternise. Il faut prendre une décision. Il rappelle les trois options :

- Report de la tarification à la largeur + augmentation globale de 2,5 %.
- Dispense de la tarification à la largeur pour les petites unités + augmentation globale de 2 %.

- Tarification à la largeur pour tous mais création de sous-catégories + augmentation globale de 2 %.

Dominique BOURNERIAS rejette l'augmentation de 2.5 % et opte pour les 2 % d'augmentation et soumet une tarification à la largeur à partir de la catégorie D. On peut qualifier cela de consensus mais pour ma part c'est un choix par défaut et je n'y suis pas favorable.

Pierre COLIN suggère de ne fixer qu'un seul et unique critère de largeur. Il propose 2.70 mètres. Ainsi, tous les bateaux d'une largeur inférieure ou égale à 2.70 mètres ne sont pas concernés par la mesure et conservent une catégorisation à la longueur uniquement. En revanche, les bateaux d'une largeur supérieure ou égale à 2.71 mètres seront soumis à la nouvelle tarification.

Jérémy ASCOËT fait savoir que les valeurs retenues sont appliquées dans tous les ports. Il mentionne que cet hiver, les agents portuaires mesureront la largeur hors-tout des navires présents sur le site.

Dominique BOURNERIAS et Pierre COLIN se consultent une dernière fois. Ils se prononcent pour la tarification à la largeur pour les bateaux d'une longueur supérieure ou égale à 6.50 mètres.

Yann CUSSET annonce que le paramètre de la largeur est retenu et sera appliqué à partir de la catégorie D.

Yann CUSSET remercie l'assemblée. La séance est levée à 12h30.



Le Président suppléant

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Yann Cusset".

Yann CUSSET