

Commentaires du compte rendu du Conseil Portuaire du 11 février 2019

(par Patrick Herman, représentant du CLUPP)

Ce premier conseil portuaire de l'année a eu lieu de manière précipitée, sous la pression du préfet de la Manche, informé par notre association du non respect des modalités de fonctionnement qui sont décrites dans l'article R5314-23 du code des transports.

L'anomalie de fonctionnement avait été révélée à propos de la discussion du tarif 2019, elle avait eu lieu au CLUPP du 21 Novembre 2018 (*alors que ce tarif 2019 selon la procédure légale, devait être d'abord discuté en Conseil Portuaire de fin d'année 2018 et voté en conseil communautaire de la CCBDC dans la foulée*). Mais ce deuxième Conseil Portuaire n'a jamais eu lieu ! (*d'ailleurs respectant la procédure légale, ce tarif 2019 a été revoté en conseil communautaire le 29 Mars 2019*).

Rappelez-vous, le livret du port 2019 avec son tarif était déjà imprimé pour le Nautic de Paris. Imaginez-vous le bazar !

Ce Conseil Portuaire du 11 février a mis en lumière l'action des élus en faveur de certains acteurs économiques par l'application de tarifs préférentiels (*obtention de 30% de réduction sur les grutages et déplacement du Travelift par la société Top-Nautique, outillage appartenant au port de Carentan. Place de port gratuite pour Flipper II*) au détriment des usagers plaisanciers.

Nous avons aussi remarqué que chacun des représentants de ces deux acteurs économiques siègent au Conseil Portuaire en tant que titulaires alors que légalement, les acteurs économique n'ont droit qu'à un seul siège. Nous devons alors revoir la légalité de l'arrêté constitutif N°2017-257 du Conseil Portuaire.

La dernière anomalie constatée, et la plus inique, est la participation au vote du tarif portuaire des représentants des acteurs économiques et des associations alors que ceux-ci n'y sont pas assujettis soit parce qu'ils n'ont pas de place de port, soit parce que celle-ci est gratuite (*et comble de la complaisance, ceux-ci ont voté alègrement pour son augmentation*).

Enfin, les usagers peuvent constater les faibles interventions de maintenance et d'investissements sur notre port en comparaison des travaux engagés par la municipalité favorisant l'unique entreprise commerciale (*le port à sec de Top-Nautique*) ainsi qu'à l'application d'un tarif préférentiel (-30%) sur l'utilisation du Travelift.

Au vu de cette complaisance, et par souci d'équité, nous avons l'intention d'intervenir auprès de notre gestionnaire afin d'attribuer un tarif préférentiel concernant les adhérents de notre association.

La faveur accordée à un acteur économique, nous la considérons totalement déplacée (*frisant un abus de bien social*). M. GRAWITZ a rappelé sa désapprobation mais reste le fidèle allié du président de la CCBDC.

Comment pouvons-nous accepter un discours qui d'un côté justifie l'augmentation des tarifs des plaisanciers pour cause d'équilibre du budget alors que, de l'autre côté, ce même équilibre se voit rompu par une réduction de tarifs pour les acteurs économiques. Langue de bois, toujours...

Concernant la gestion future de Port-Carentan, la SPL mènera-t-elle à bien son action de faire entrer celui-ci en son sein en 2022 ?

Le caractère peu démocratique des Conseils Portuaires amène un sentiment de frustration parmi les usagers de ce port. En effet, un avis du Conseil Portuaire défavorable ne peut guère influencer la décision du Conseil Communautaire puisque la majorité des communes composant la CCBDC n'est pas intéressée par le port.

Assistera t-on à un futur mouvement des « cires jaunes » ou des « gilets gonflables » ?