

Compte rendu Conseil Portuaire

du 10 décembre 2025

Présents :

- Pierre FROUSTEY, représentant la Communauté de Communes MACS (titulaire)
- Louis GALDOS, représentant la Communauté de Communes MACS (suppléant)
- Jean Yves SORIN, représentant la Commune de Capbreton (suppléant)
- Thomas LE THIERRY D'ENNEQUIN, représentant la C.C.I. des LANDES (titulaire)
- Pierre Alexandre MARTINEZ, représentant les services nautiques (titulaire)
- Frédéric ARNOULD, représentant les services nautiques (suppléant)
- Willy BORDESSOULLES, représentant les navigateurs (titulaire)
- Cédric BARAKAT, représentant les navigateurs (titulaire)
- Christian GERMAIN, représentant les navigateurs (suppléant)
- Anne Lorraine RODOLPHE, représentant les associations sportives liées à la plaisance (titulaire)
- Patrice JURNET, représentant les pêcheurs locaux (titulaire)
- Patrick COURTIAU, représentant les pêcheurs locaux (suppléant)
- Patrick MUZELLEC, représentant la S.N.S.M. (titulaire)
- Thomas ROUSSEL, représentant le personnel du service Port et Lac de la CC MACS (titulaire)
- Frédéric GADEAUD, représentant le personnel du service Port et Lac de la CC MACS (suppléant)

Excusés :

- Patrick LACLEDERE, représentant la Commune de Capbreton (titulaire)
- Edouard DUPOUY, représentant la Commune d'Hossegor (titulaire)
- André JAKUBIEC, représentant la Commune d'Hossegor (suppléant)
- Christophe VILATTE, représentant les navigateurs (titulaire)
- Franck BARONNET, représentant les navigateurs (suppléant)
- Jean Louis POUPINEL, représentant les navigateurs (suppléant)
- Jean Marc BARRERE, représentant les associations sportives liées à la plaisance (suppléant)
- Armelle BARBE, représentant les associations touristiques liées à la plaisance (titulaire)
- Mathieu PROFAULT, représentant les associations touristiques liées à la plaisance (suppléant)
- Bernard DUFAU, représentant la C.C.I. des LANDES (suppléant)
- Sylvie BERGEROO, représentant le Conseil Départemental 40 (suppléant)
- Dominique CONTIS, représentant la S.N.S.M. (suppléant)

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

L. GALDOS ouvre la séance à 16h00

P. FROUSTEY et les membres du Conseil Portuaire ont une pensée émue pour Jean-Luc DELPUECH, décédé récemment qui a siégé au conseil portuaire depuis 2017 et s'est toujours beaucoup investi sur les sujets en lien avec le port de Capbreton.

Monsieur le Président rappelle l'engagement fort de la CC MACS au niveau de l'ensemble du domaine portuaire avec 15 millions d'euros investis sur le mandat en cours et des prévisions autour de 25 millions sur le prochain mandat (hors financement des usagers du Port).

Monsieur GALDOS présente le projet de la future zone technique qui fait suite à diverses concertations entre les pêcheurs, les membres du CLUPIPP, le Conseil Portuaire, les amodiataires, ainsi qu'une enquête et des affichages adressés à tous les usagers du Port entre le 31 juillet 2023 et le 30 septembre 2023 (Plus de 235 réponses collectées).

Un atelier de travail a été mis en place en décembre 2023 regroupant l'ensemble des acteurs portuaires permettant de valider un diagnostic établi afin d'identifier des pistes de transition pour le Port d'avenir (déplacement de la Capitainerie entre autres)

De plus, un atelier de restitution a été organisé en décembre 2024 pour échanger sur le plan d'action du Port d'avenir auprès du groupe d'acteurs mobilisé tout le long de cette mission et piloté par l'étude Winch, Artélia et Via Aqua.

Dans le premier appel à candidatures de concours d'architectes, le projet présenté ne correspondait à ce que souhaitaient les élus ni aux besoins, ce qui a retardé les études de six mois environ.

Au final, c'est le groupement d'architectes (Cabinet Equilibre – DAX) qui a été retenu. Trois éléments importants sont à retenir :

- Un élément réglementaire (la zone technique ne correspondait plus aux normes actuelles d'un point de vue environnemental),
- Un travail en amont avec les six amodiataires a été demandé par Monsieur FROUSTEY, afin qu'ils participent au projet et donnent leurs besoins avant la construction du futur bâtiment. Ce sont eux qui financeront l'aménagement de leur local.
- Le déplacement de la Capitainerie acté après les diverses concertations (3 ans environ de concertations).

Présentation du futur projet par Jessica LE BAIL, responsable du Service Patrimoine de MACS, avec projection du plan de masse sur le tableau numérique et précision sur les matériaux utilisés ; les travaux débuteront en 2026 et finiront en janvier 2029. Ils se dérouleront en 3 phases car la zone technique restera utilisée pour les divers travaux programmés sur les bateaux des usagers (les amodiataires pourront intégrer leurs locaux fin juin 2027).

De mars 2028 à septembre 2028 il n'y aura pas de travaux, afin de pouvoir poursuivre les activités de carénage. De janvier/février 2028 et septembre à décembre 2029 pour traiter l'aire de carénage, tout en laissant l'accès aux bateaux en cas d'urgence.

Remarque de W. BORDESSOULLES qui se questionne sur la résistance du futur bâtiment aux aléas climatiques.

Réponse du Service Patrimoine sur le fait que tous les dossiers pilotés sont validés ou non par un contrôleur technique. Sur ce projet, celui-ci l'a été.

Deux accès à la zone technique sont prévus.

Remarque de Monsieur BARAKAT qui se questionne sur le nombre d'emplacements de carénage prévu.

Réponse du Service Patrimoine et de M. GALDOS qui indiquent que 13 places de carénage sont prévues.

M. BARAKAT et M. MARTINEZ se questionnent par rapport à un éventuel agrandissement de la zone de carénage qui avait déjà été demandé auparavant.

M. GALDOS précise que cela n'est pas possible puisque nous ne possédons pas de m² supplémentaires sur le nouveau projet au niveau du foncier.

Une zone d'exposition des bateaux de 200 m² est prévue (remarque faite sur l'éloignement de celle-ci par M. MARTINEZ).

Une question est posée sur l'accès à une salle de réunion pour les associations ; la salle Cales pourra - elle toujours être utilisée ? La salle Calès sera accessible avant la mise en œuvre de l'aménagement du pôle associatif prévu dans la phase 2 du projet port d'avenir môle nord.

M. COURTIAU fait une remarque sur le déplacement de la Capitainerie au fond du Port et demande à ce qu'une antenne servant de permanence soit mise en place au sein du bâtiment actuel afin d'assurer une prise en charge et une surveillance des navires entrants et sortants.

Rappel de M. GALDOS concernant le nombre de jours d'ouverture de la Capitainerie actuelle, ainsi que l'amplitude horaires qui évolue en fonction des saisons.

M. FROUSTEY précise qu'un espace d'accueil (une vigie) est prévu, avec une liaison avec l'Office de tourisme, afin de pouvoir garder un visuel sur l'entrée du Port.

L. GALDOS rappelle que des webcams sont en place et permettent déjà d'avoir un visu sur l'entrée du Port.

M. COURTIAU pense que des caméras ne sont pas suffisantes et qu'être sur place est plus sécurisant pour évaluer les entrées et sorties dans la passe.

Demande par rapport au nombre de places de stationnement prévues à proximité de la future zone technique.

L. GALDOS précise qu'un parking de 120 places est prévu Avenue du Maréchal Leclerc afin d'accueillir au mieux les usagers du Port.

M. COURTIAU demande si les dimensions des futures places de carénage seront les mêmes que celles d'aujourd'hui.

Réponse du Service Patrimoine qui précise que sur les 13 places de carénage, 3 sont prévues pour les plus grandes unités. La largeur des places sera la même qu'aujourd'hui (8 mètres de largeur).

Descriptif en détails des futurs locaux de la zone technique.

Question pour savoir si une information est prévue d'être diffusée auprès du public afin de présenter le projet de la future zone technique ?

Réponse : une première publication a été faite. Une autre aura lieu en 2026. Monsieur P. FROUSTEY précise qu'une réunion publique sera programmée avant la fin des travaux et une fois le permis de construire déposé et les délais purgés.

Question pour savoir s'il y aura une période de mode dégradé de l'aire de carénage.

Réponse affirmative du Service Patrimoine, sauf pendant les périodes d'affluence, d'où la durée des travaux.

P. FROUSTEY précise que la durée importante des travaux peut être bénéfique aux projets car elle permet un ajustement de ceux-ci tout au long du chantier. Il s'agit d'un investissement sur la durée.

A – BILAN ET ANALYSE

F. FAURE présente le tableau de la répartition des contrats par catégories tarifaires et types de navires.

W. BORDESSOULLES demande à ce que les convocations au Conseil Portuaire soient envoyées plus tôt, ce qui permettrait aux membres du Conseil Portuaire de s'organiser pour être présents.

Il conteste l'arrivée tardive du compte-rendu du dernier Conseil Portuaire et trouve que tous les débats n'ont pas forcément tous été retranscrits. Il indique à ces yeux un manque d'impartialité de la part du Service Port et Lac.

F. FAURE précise qu'une distinction doit être faite entre un relevé de conclusions (document qui retrace tous les échanges) et un compte-rendu (un condensé, un résumé).

De plus, un mail a été envoyé à ce sujet auparavant pour le faire remarquer à Mme FAURE mais la discussion manquante au compte-rendu concernait le CLUPIPP et non le Conseil Portuaire. Une précision est faite sur l'objectivité et l'impartialité du Port concernant les différents points abordés.

F. FAURE précise qu'une réponse par mail avait été faite par rapport au délai tardif d'arrivée de la convocation auprès des membres du Conseil Portuaire, en indiquant que nous ne sommes pas responsables des délais d'envoi et de réception du courrier en général. La convocation a été envoyée avec le dossier du Conseil Portuaire afin que les membres aient tous les éléments.

A l'avenir, les convocations seront envoyées par mail (15 jours avant la date du Conseil Portuaire) indépendamment des dossiers qui doivent être envoyés 8 jours avant (comme le prévoient les textes), afin que les personnes convoquées puissent s'organiser.

L. GALDOS : présentation du nouveau Maître de Port, Lionel MICHEL et remerciements à Frédéric GADEAUD pour son investissement sur les 2 postes, en attendant l'arrivée de M. MICHEL.

La liste d'attente

La prochaine commission aura lieu en début d'année 2026.

Suite aux dernières commission d'attribution des mois de juin et septembre 2025, 77 places ont été proposées, 37 refusées. L'inscription sur la liste d'attente coûte 20 euros annuels.

L. GALDOS précise que l'objectif est d'occuper les anneaux vides afin de générer des recettes. Malheureusement le dernier dragage a bloqué les places destinées à attribution. Aujourd'hui, la situation est revenue à la normale, ce qui devrait accélérer le processus.

Remarque de M. BARAKAT sur le fait que du temps est passé depuis le dragage et que le processus d'attribution aurait pu, de fait, être accéléré.

Précision de L. GALDOS sur le fait qu'un travail important en amont et en aval doit se faire, d'où l'incapacité de faire plus de commissions annuellement. Un questionnement est en cours sur le mode d'attribution par catégories de bateaux.

F. FAURE indique que 4 commissions ont eu lieu sur l'année 2025.

F. GADEAUD : explication sur les différentes commissions d'attribution (demande de changement de place, de navire et demande d'un emplacement au Port de Capbreton).

Remarque sur le dragage et le déplacement des bateaux lors de cette période, qui a fortement ralenti le processus d'attribution des places.

Entre chaque commission d'attribution de places, des commissions pour traiter les demandes de changement de navire ou de places auront lieu.

P. BEGARDS précise que la priorité est donnée aux demandes de changement de places et de changement de bateaux, car les demandeurs sont déjà titulaires d'un contrat annuel au Port de Capbreton.

Demande des membres du Conseil Portuaire pour que les délais d'attribution soient raccourcis.

Précision de P. BEGARDS sur le fait que ces délais peuvent être longs car les personnes à qui le Port attribue une place ont elle-même un délai de réflexion (15 jours) et connaissent aussi pour certains une évolution de leur projet qui peut, ne plus être d'actualité.

L. GALDOS précise qu'un second refus à une proposition d'attribution de place vaut radiation de la liste d'attente.

F. FAURE stipule que le Port attribue des places en tenant compte des caractéristiques données par les usagers lors de leur inscription en liste d'attente : (dimensions, catégorie de bateau, contraintes de manœuvre etc...) ce qui explique que les attributions ne se font pas systématiquement dans l'ordre. Ainsi lorsqu'une place est vacante dans une catégorie, en fonction de ses caractéristiques, elle pourra être proposée à la première personne inscrite sur la liste dont la demande coïncide avec les caractéristiques de cette place libre. Les difficultés d'attribution dues à l'évolution de la demande de la personne inscrite ou à son absence de bateau sont partagés dans d'autres ports (Arcachon etc...). La nouvelle réglementation permet une attribution de place uniquement par le biais de la liste d'attente facilitant ainsi sa mise à jour. On peut ainsi espérer plus d'attributions de places sur 2026.

A-L. RODOLPHE : proposition que lorsqu'il y a des refus de places lors des attributions, les personnes suivantes inscrites sur la liste puissent être contactées afin d'accélérer le processus d'attribution.

Le service indique que c'est effectivement ce qui est fait et qu'en 2025 du fait de la fin du dragage en mai, les commission d'attribution n'ont pu être mises en place qu'après de chantier.

A-L. RODOLPHE précise qu'il s'agit d'un manque à gagner de 40 places sur le Port et demande à ce que les commissions d'attribution et leur processus soient mieux anticipés.

A-L. RODOLPHE rappelle qu'un travail de groupe entre les divers acteurs doit être fait afin de comprendre le fonctionnement de ces commissions, suite à la mise en place du nouveau règlement.

D'où la note de synthèse rédigée par Mme. RODOLPHE, qui recense les remontées des usagers du Port.

Remarque sur le fait que les futurs usagers du Port s'inscrivent en donnant les dimensions que le Port enregistre dans leur dossier mais que celles-ci évoluent et peuvent de ce fait ralentir l'attribution d'une place si aucune ne correspond aux nouvelles dimensions. Les aléas financiers des personnes inscrites peuvent aussi modifier ou annuler leur futur projet.

Le délai de 15 jours pour répondre à une attribution de place peut paraître court aux yeux de certaines personnes.

Un premier bilan suite au changement du règlement permet de dire qu'actuellement un turnover plus important est en train de se mettre en place sur le Port de Capbreton malgré la crainte des usagers du fait qu'ils ne puissent plus vendre leur bateau avec l'emplacement. La situation est moins figée qu'auparavant.

De plus, une mise en relation entre les personnes à qui le Port attribue une place et celles qui souhaitent vendre leur navire est faisable via les services du Port, ce qui permet de faciliter les démarches des usagers.

Avec l'ancienne réglementation, le Port attribuait 5 places environ annuellement, à l'heure actuelle, on en attribue beaucoup plus.

Malheureusement, toutes les places proposées ne sont pas forcément acceptées, ce qui constitue un manque à gagner évident pour le Port.

Une remarque est faite par rapport aux annonces publiées par des usagers qui vendraient leur navire avec place au Port malgré la nouvelle réglementation. Un travail pédagogique effectué par le Surveillant de Port est en cours sur ce sujet afin d'éviter toute annonce mensongère auprès des futurs acquéreurs de bateaux.

Les passages

Présentation par Fabienne FAURE des statistiques concernant les passages.

Le bilan de l'année est plutôt mitigé. Les résultats sont un peu inférieurs à l'année 2024.

On remarque que les escales longues sont plus rentables.

F. GADEAUD : En moyenne, 50 bateaux de passages présents en même temps sur le Port de Capbreton en 2025. Le ponton B est privilégié pour les courts séjours, d'où le fait qu'il puisse paraître incomplet, même lors de la saison estivale.

Les libérations estivales des emplacements des contrats annuels permettent de proposer des places supplémentaires pour les bateaux de passage et permet aux plaisanciers concernés de bénéficier de 5% sur le montant de leur contrat l'année suivante.

P. BEGARDS : En 2021, malgré une forte affluence, des solutions ont à chaque fois été trouvées pour pouvoir proposer un emplacement.

B – RESULTATS FINANCIERS

Présentation par Mme BEGARDS des 4 régies (amarrage, zone technique, pêche professionnelle, activités commerciales liées au nautisme) mises en place depuis le 1^{er} janvier 2025. Ces régies simplifient les paiements puisque l'interlocuteur direct des usagers est le Port (Service de proximité).

Présentation des chiffres de l'année 2025 arrêtés à mi-novembre du fait de l'arrêt de l'exercice comptable.

Les chiffres envisagés pour l'année 2025 ont été pratiquement atteints : 106 000 euros pour la zone technique et 2 millions d'euros pour la régie amarrage.

P. COURTIAU se questionne concernant les cabanes commerciales qui bordent le parking de la capitainerie, si une place de parking leur est attribuée sur celui-ci. La réponse est négative.

Le problème reste la faible quantité de places disponibles par rapport au nombre d'utilisateurs du parking. Un effort est pourtant fourni par certains qui privilégiuent le co-voiturage ou le transport en vélo ou en bus.

Même remarque sur les problèmes de stationnement côté Minus et étant donné qu'il s'agit d'un parking public, le Port n'a aucun pouvoir dessus.

Remarque de L. GALDOS sur les bornes connectées et le mode d'accès aux différents parkings qui permettra de mieux réguler les stationnements intempestifs. De plus, il y aura une voiture autorisée à stationner par usager du Port. Les incivilités de certains rendent le stationnement très compliqué malheureusement.

Le parking côté Bonamour sera en partie ouvert au public afin de générer de futures recettes et faciliter le stationnement sur cette zone.

La place de parking restera incluse dans le prix de l'anneau, il n'y aura pas de surcoût.

La zone technique

Présentation des statistiques sur les opérations de grutage. La période la plus importante commence en mars/avril jusqu'à juillet. Une nette baisse est constatée au mois d'août.

Les opérations en 24 et 48 heures sont privilégiées.

Un point de collecte dédié aux déchets du nautisme sera installé par l'association « Les Voiles s'en mêlent » à titre expérimental sur la future zone technique.

La pêche professionnelle

Présentation des statistiques sur les jours de vente à quai des 19 contrats de pêche professionnelle.

Remarque sur une baisse importante des jours de vente du fait de l'arrêt de la pêche au mois de février chaque année depuis 2023.

Dans l'ensemble les chiffres restent stables.

La collecte des viscères est assurée par une société espagnole (Barna), avec une collecte hebdomadaire qui augmente à deux fois par semaine en saison. Le coût de cette collecte est assuré en intégralité par les pêcheurs.

Remarque de P. COURTIAU sur le fait que les pêcheurs payent une collecte de matière qui, par la suite est revendue.

P. FROUSTEY fait le parallèle avec le traitement des ordures ménagères sur les communes de MACS, qui représente son plus gros budget de fonctionnement (18 millions d'euros par an) et rappelle que la protection de l'environnement et le traitement des déchets a un coût.

C – ACTIVITES TECHNIQUES

F. FAURE passe la parole à T. PELLETAN, le remplaçant de J-C. OLLIVIER.

Présentation du déploiement des bornes connectées sur les différents bassins du Port de Capbreton.

En amont, une caméra thermique passée sur tout le Port avait permis de constater que beaucoup d'usagers laissaient l'électricité branchée en permanence (dans beaucoup de cas à cause des chauffages). Cela engendrait énormément de gaspillage. Pour information, la seule subvention obtenue pour le déploiement des bornes est une aide du CEREMA AU FIL DE L'EAU, pour un montant de 70 000 euros dont le solde sera perçu sur 2026.

Suite au déploiement des bornes connectées, une collecte de données sera possible sur l'année 2026 et des forfaits pourront être mis en place sur l'année 2027. Ces forfaits, travaillés avec les représentants des plaisanciers, en fonction des besoins par catégorie de bateaux, inclus dans le prix de l'anneau. Une fois le forfait consommé, le plaisancier devra financer le dépassement de consommation.

Remarque de certains membres du Conseil Portuaire pour savoir si on ne consomme pas ou très peu, est-ce que cela vient en déduction du tarif annuel de l'emplacement au Port de Capbreton. La réponse est négative puisque les économies faites par ce nouveau système permettront de nouveaux investissements ailleurs. Ce retour sur investissement pourra être constaté d'ici 5 ans.

Remarque de L. GALDOS sur le fait qu'une diminution du coût eau/électricité est ainsi constatée (environ 40%) depuis le déploiement des bornes connectées côté Bourret.

Environ 12% des plaisanciers sont au-delà des consommations normales de fluides.

Remarque de P-A. MARTINEZ sur le nombre d'ampères (6 ampères) possible sur les pontons pour travailler.

De plus, il demande à ce que les professionnels puissent avoir une carte propre (en plus de leur code professionnel) à leur entreprise, afin de pouvoir utiliser les fluides même si le plaisancier n'est pas présent.

L. GALDOS indique que cela peut être possible.

M. BARAKAT demande si ce nouveau système de badgage toutes les 24 heures pour avoir de l'électricité est fiable par rapport aux normes de sécurité et à la maintenance des bateaux, du fait que si la borne n'est pas rebadgée, l'électricité se coupe.

Précision de L. GALDOS sur le fait qu'il existe des solutions alternatives au branchement via les bornes pour avoir du courant électrique, comme les panneaux photovoltaïques, les systèmes d'éolienne (certains usagers du Port de Capbreton en font déjà l'usage).

Il précise aussi que le fait de devoir badger toutes les 24 heures pour avoir du courant n'est pas une décision propre au Port mais une mise aux normes par rapport à la législation.

Questionnement de C. BARAKAT par rapport à l'argument de la non prise en charge d'un sinistre par une assurance si le bateau est branché constamment. Une attestation obtenue auprès de son assurance confirmerait cette prise en charge.

Remarque sur les chargeurs de batteries qui, quand ils sont réenclenchés, se mettent en « boost » et cela favoriserait la surcharge des batteries.

La réponse est que au-delà d'un éventuel sinistre matériel, les règles de sécurité actuelles obligent les plaisanciers à être sur place s'ils veulent se servir de l'électricité dans leur navire. De plus, le déploiement effectué sur le bassin du Bourret a permis de démontrer que les usagers arrivent à s'organiser en venant

plus régulièrement ou en désignant une personne de confiance (clause qui est mentionnée dans les contrats annuels) pour s'occuper de leur embarcation.

Le Port de Capbreton restera donc dans l'optique d'un branchement électrique temporisé d'un point de vue sécuritaire mais aussi d'un point de vue économique et écologique.

W. BORDESSOULLES se questionne sur la maintenance des bornes, même après la durée prévue de garantie de celles-ci et le coût qu'engendre le déplacement d'un technicien. Il soulève aussi le fait que l'usager doive lui-même s'adresser à la Société ATOUT-PORTS s'il souhaite un duplicata de carte.

Rappel sur le fait que le Port aura la main sur la partie technique, assurée par ses agents et que la partie électronique concernant les cartes ne peut malheureusement pas être gérée par le Port lui-même.

Interrogation de C. BARAKAT et W. BORDESSOULLES sur les réelles économies faites suite au nouveau système d'accès aux fluides et si des bornes connectées seront présentes sur la zone technique.

Chiffres à l'appui, de réelles économies ont été constatées suite à l'installation des bornes connectées sur le bassin du Bourret. Il y aura aussi des bornes connectées dans le futur projet de la zone technique.

Si les usagers souhaitent plus d'ampérage, cela est possible contre une participation financière.

Rappel sur le fait que les pêcheurs professionnels possèdent déjà des compteurs d'eau propres à leurs consommations et un compteur d'électricité global, dont la consommation est divisée en 19 contrats à la fin de l'année et facturée par la suite à chaque pêcheur. Idem pour les locataires des AOT (manège etc...)

Exploitation de la plateforme de ressuyage des sédiments de dragage non immergables du Port de Capbreton

Introduction de T. PELLETAN au sujet de la plateforme située au lieu-dit Le Marlan.

Les entreprises SOLVALOR et UNELO vont, suite à un appel d'offre lancé à l'été 2025, pouvoir démarrer l'exploitation des sédiments au premier trimestre 2026 pour une durée de 6 ans.

32 000 m³ (nouvelle quantité suite à un lever topographique complémentaire) seront ainsi revalorisés en trois filières d'éco-produits. Ceux-ci seront utilisés dans les différents chantiers du territoire :

- La technique routière,
- L'agronomie,
- Le béton.

Le coût total est de 3,9 millions d'euros environ, ce qui impacte le budget du Port ainsi que le volet environnement, sur la partie aménagement de la plateforme.

Précision de P. FROUSTEY sur le fait que l'aménagement de la plateforme a été entièrement financé par le budget principal de MACS. La commune de Capbreton a mis à disposition le terrain pour une valeur symbolique d'un euro.

Une commission de MACS dédiée aux appels d'offres a été consultée afin de choisir les prestataires (obligatoire au-delà d'un chantier dont le coût est supérieur à 80 000 euros).

A-L. RODOLPHE soulève le fait que le budget va ainsi sûrement puisque le volume des sédiments à traiter est moindre.

P. FROUSTEY précise qu'il y avait deux solutions pour le traitement des sédiments :

- un traitement à terre, avec un transport et un enfouissement des sédiments pollués au large, pour un coût de 8 millions d'euros,
- la solution actuelle avec un coût de 3,9 millions d'euros, très vertueuse sur le plan environnemental.

D'autres communes sollicitent MACS par rapport à ce dispositif du fait qu'elle soit la première intercommunalité à mettre en place ce système.

Au bout de 3 ans, les sédiments seront traités et évacués vers leur destination finale. D'autres pourront ainsi être stockés sur cette plateforme, puis traités.

A.L. RODOLPHE demande si une rétrocession par les entreprises sur le budget du Port a pu être négociée sur la valorisation des sédiments?

Cela a déjà été déduit des 3,9 millions d'euros de coût d'exploitation (pourcentage du CA de produits vendus reversés au port).

W. BORDESSOULLE indique qu'après recherches, la revalorisation des sédiments avec SUEZ aurait coûté 70 euros du m³ au lieu de 98,50 euros actuellement. Il relève qu'il s'agissait aussi de sédiments moins pollués, donc un coût financier plus faible peut-être.

Au final P. FROUSTEY soulève que plusieurs paramètres sont à prendre en compte dans le calcul des coûts.

Pour rappel, deux entreprises, lors de l'appel d'offres, sont venues sur site (dont l'entreprise SUEZ mandatée par LAFITTE). Une seule a déposé une candidature.

Le remplacement des catways du ponton P

L'entreprise PORALU a été notifiée début décembre 2025 pour effectuer les travaux. Une partie sera effectuée avec des catways d'une longueur de 7m et une autre avec des catways d'une longueur de 6m.

Réception de ces derniers d'ici mars 2026 puis pose par les équipes techniques du Port. Un planning sera mis en place, afin de procéder au déplacement des navires, le temps des travaux.

Le coût de la fourniture des pontons est de 53 872 euros H.T. et sera imputé au budget du Port.

Des travaux de sablage, peinture et rebouchage sont prévus sur l'ensemble des pieux du domaine portuaire, suite à un diagnostic général lancé courant novembre 2025.

D'autres travaux de remise en état sont prévus sur le phare de la digue Nord ainsi que sur l'Estacade (suite aux intempéries). Ces travaux seront pris en charge par le budget principal et non par le budget annexe Port.

La fabrique à glace

La mise en place de la nouvelle machine à glace va mettre 18 mois. Une location pendant ce laps de temps est envisagée pour pallier aux problèmes techniques de l'actuelle machine à glace. (80% de financement par le FEAMPA –fond européen et 20% mis en place avec une convention avec l'exploitant qui est la Coopérative la Basquaise). Le coût n'impactera pas les usagers du Port. Les 260 000 euros relevés dans la note de synthèse envoyée par A.-L. RODOLPHE seront à la charge de l'exploitant.

Ce dernier paye une redevance au Port en fonction de son chiffre d'affaires. L'eau et l'électricité seront à la charge de l'exploitant. Pour information, le dossier du FEAMPA a été déposé, il y a 3 ans et doit être instruit avant 2027 pour ne pas que l'Europe récupère l'enveloppe prévue.

P. FROUSTEY s'étonne du coût élevé de 1,2 millions d'euros de la nouvelle machine à glace.

P. COURTIAU indique qu'une machine à glace doit avoir un taux de production assez élevé pour pallier aux besoins (environ 6 tonnes par jour, un bac équivaut à 30kgs).

W. BORDESSOULLE demande si un tableau d'amortissement et de prévision d'entretien a été mis en place.

P. COURTIAU soulève le fait que les travaux des étals ont été coûteux.

P. FROUSTEY rappelle que ceux-ci ont été amortis sur 17 ans. Des travaux supplémentaires ont été effectués par la suite, pris en charge par la CC MACS (consolidation du Môle).

Tous les travaux entrepris au niveau de l'Estacade, le phare Notre-Dame et du Vieil Adour sont effectués avec le budget principal de la CC MACS (le budget du Port n'est pas impacté).

A.-L. RODOLPHE demande à ce que les travaux annotés sur la liste fournie soit traitée par les Service Techniques du Port rapidement.

Ceux-ci sont en cours de traitement.

D – VIE DU PORT

T. ROUSSEL constate que l'adhésion au nouveau règlement de 2024 est globalement progressive de la part des usagers du Port. Les questions et échanges des usagers permettent plus de clarté, mais aucune dérogation ne peut être appliquée par le port.

Il relève une utilisation trop faible de la VHF, que les usagers devraient déclencher à chaque évènement de mer dans les eaux du port (exercices, pannes, collisions, échouements...).

Concernant les navires ventouses ou en mauvais état d'entretien, les relances régulières et le suivi régulier des dossiers, a permis de débloquer un grand nombre de situation, par l'accompagnement ou par des procédures.

La veille assurée sur les activités commerciales a permis de stopper les prestations estivales hors du cadre légal et un nouvel appel à candidature permettra d'en encadrer davantage dès 2026.

Par rapport aux incivilités, l'importance est donnée au fait d'être présent sur les pontons et de privilégier le dialogue. Si cela n'est pas suffisant, des courriers sont adressés. Enfin, une régularisation financière peut advenir, voir une mise en demeure.

Côté Zone Technique

5 déchéances de propriété sont en cours (3 sur la zone technique et 2 sur le plan d'eau).

Une vente ou destruction de ces navires est prévue en 2026, avec les coûts imputés à ces manœuvres.

Le but est de pouvoir évacuer ces navires « verrou ». Rappel du cas du bateau GUITAR, dont la procédure a duré des années.

Côté animations

Remerciement aux pêcheurs pour leur participation aux fêtes de la Mer, ce qui a permis d'embarquer sur les navires un maximum de personnes.

Un temps d'échange est prévu avec M. MANTEAU de la DML et le Port afin de mieux organiser les sorties en bateau lors de la Fête de la Mer (sécurité etc...)

Remerciement de L. GALDOS aux associations présentes lors des Fêtes de la Mer et de la Fête du Chipiron pour leur investissement et le bon déroulé de ces deux manifestations.

La fête de la Mer pour l'année 2026 aura lieu les 13 et 14 juin 2026, celle du Chipiron les 13 et 14 septembre 2026.

Le zoom des métiers de la mer organisé en novembre 2025 fût un véritable succès.

E – RESULTATS FINANCIERS 2025 ET PREVISIONS 2026

Point sur les résultats financiers par F. FAURE.

Section fonctionnement

80% de dépenses réalisées par rapport au budget prévisionnel 2025 (comptes arrêtés au 17 novembre 2025). En augmentation, le montant des assurances, du fait de la complexité de trouver un assureur. Un courtier a permis de trouver une assurance mais avec des franchises très importantes, pour la même couverture.

Une baisse des coûts des dépenses sur les fluides est constatée, ainsi qu'une baisse de l'impôt sur les sociétés.

98% de recettes réalisées par rapport au budget prévisionnel 2025. Une augmentation du nombre de plaisanciers annuels fait partie des objectifs.

Un travail a été effectué sur les conventions d'occupation du domaine public afin de mettre en valeur notre patrimoine et revaloriser les taux. 150 000 euros ont ainsi pu être récupérés par rapport aux années précédentes.

Après de nombreuses négociations suite à un appel à candidatures lancé sur la zone de Monsieur Moulettes et Chez Minus (leurs contrats arrivaient au terme d'occupation du domaine public), une augmentation de 30% a ainsi pu être récupérée sur ces deux redevances.

Le même système sera mis en place sur la future zone technique, puisqu'une dans le cadre du financement des bâtiments, il y aura une part fixe et une part variable du par les nouveaux exploitants.

Section investissement

Point sur le dragage, les travaux d'aménagement du terrain pour accueillir les sédiments (pris en charge par le budget environnement de MACS), études et concours zone technique, le remplacement d'un camion plateau et le lancement de la phase de déploiement de l'ensemble des bornes connectées.

Les sédiments issus du dragage sont revendus 400 000 euros. Des aménagements supplémentaires sur les alvéoles où sont stockés les sédiments sont en cours suite à des études réalisées pour un coût de 51 000 euros.

60% de réalisés par rapport au budget prévisionnel.

Recettes

Le solde de la subvention ADEME pour la valorisation des sédiments a été perçu (40 945 euros).

D'éventuelles subventions seront possibles dans le cadre de l'aménagement de la future zone technique (Agence de l'eau, ADEME et DETR)

P. FROUSTEY rappelle que MACS dispose d'un budget de fonctionnement de 40 M – 50 M d'euros pour l'année 2026. Sur ce budget, une ponction de 2M d'euros est faite par l'Etat. La partie concernant la TVA oblige la CC MACS à trouver 6M d'euros. Il soulève le fait que les investissements seront de plus en plus compliqués à faire du fait des restrictions imposées par les gouvernements.

F. FAURE indique qu'une présentation finale du budget 2026 n'est pas possible car nous n'avons pas encore les résultats (visibles plutôt en début d'année) et précise que celui-ci sera voté après les élections municipales. Une présentation des orientations budgétaires 2026 est faite (Section fonctionnement et investissement).

Présentation de la grille tarifaire par P. BEGARDS et proposition des augmentations à venir en fonction des différentes régies.

L. GALDOS rappelle qu'1% correspond à 20 000 euros sur le budget global.

C. BARAKAT et W. BORDESSOULLES relèvent que depuis 2018, il y eu 37% d'augmentation cumulés jusqu'en 2025, ce qui s'additionne à l'inflation générale (1,3% d'inflation). Ils souhaiteraient que l'augmentation envisagée soit la même pour tout le monde.

L. GALDOS rappelle que de nombreux investissements et travaux ont été effectués grâce à recettes supplémentaires.

C. BARAKAT et W. BORDESSOULLES relèvent que des services ont été enlevés malgré les augmentations successives (poubelles etc...) et s'interrogent sur le futur coût des forfaits électriques suite au déploiement des bornes connectées.

L. GALDOS précise que les forfaits électricité et eau seront inclus dans le prix annuel de l'anneau (sauf consommations importantes), ainsi que la place de parking.

P. FROUSTEY rappelle que les travaux effectués ont été financés avec le budget de fonctionnement avec un désir de ne pas endetter le Port avec un crédit. D'où les augmentations appliquées. Il fait aussi remarquer qu'une augmentation de 3% sur un contrat annuel pour un bateau de 6 mètres correspond à 40 euros d'augmentation par an. Pour pouvoir maintenir le niveau de services, une hausse de 3% semble appropriée.

Il précise que depuis la reprise de la gestion du Port par la CC MACS, un travail de modernisation a été entrepris et demande certains investissements, en partie financés par MACS mais aussi par le budget du Port.

C. GERMAIN indique que les usagers du Port ont du mal à comprendre ces augmentations qui à leurs yeux s'accumulent avec la mise en place des forfaits pour les bornes connectées. Si une économie de 300 000 euros est constatée sur les fluides, pourquoi ne pas diminuer les tarifs des contrats annuels.

P. FROUSTEY précise que les 300 000 euros d'économie sont amortis sur 5 ans.

A.-L. RODOLPHE fait une remarque sur les tarifs appliqués sur les « Bords à quai » (16 anneaux) qui à ces yeux ne sont pas équitables avec les autres usagers du fait des dragages effectués. De plus, ces tarifs préférentiels ne sont plus prévus dans le nouveau règlement du Port. Elle insiste aussi sur l'augmentation de 1% supplémentaire pour les plaisanciers par rapport aux pêcheurs qui, elle aussi est inéquitable à ses yeux.

P. FROUSTEY rappelle que les avantages historiques, dans une collectivité, sont maintenus par rapport aux traditions, aux usages etc...et relèvent du côté humain d'une collectivité. Il rappelle aussi que la pêche professionnelle représente sur le territoire une économie forte. La fragilité du secteur de la pêche professionnelle malgré les investissements entrepris par les professionnels est un argument qui rentre en compte dans le calcul des augmentations à venir. Un comparatif est fait entre le nombre d'emplois que génère le secteur de la pêche professionnelle et celui de la plaisance.

A.-L. RODOLPHE insiste sur le fait que les plaisanciers sont des acteurs majeurs sur le Port de Capbreton et trouve que les frais d'entretien et de location de place, ainsi que les diverses taxes représentent un coût non négligeable. De plus, elle rappelle que 3% d'augmentation sont trop importants.

P. FROUSTEY indique que si on s'aligne au niveau de l'inflation pour calculer l'augmentation nécessaire au financement des futurs projets, les investissements resteront constants.

P. COURTIAU revient sur le tarif des droits de quai des pêcheurs professionnels et demande à ce qu'il n'augmente pas.

P. FROUSTEY suggère que l'augmentation soit uniformisée à 2% pour tout le monde et propose la mise en place d'une clause de revoyure en fonction du budget du Port présenté en novembre 2026.

Les contrats annuels seront donc revalorisés à 2% pour tous les usagers du Port, avec un avenant en fin d'année en fonction de l'exécution budgétaire.

Proposition du vote pour la grille tarifaire 2026 :

- *PLAISANCE : + 2 % pour la redevance annuelle, la redevance de passage, les bords à quai. //*
- *ZONE TECHNIQUE : + 2 % pour les opérations de manutentions, stationnement, grue de servitude, tenue dans les sangles, remorquage et pompage. //*
- *PECHE PROFESSIONNELLE : +2 % pour la redevance annuelle en pêche professionnelle, redevance commerciale d'occupation temporaire du domaine public (table de vente), redevance d'occupation du casier d'armement. //*
- *ACTIVITES COMMERCIALES LIEES AU NAUTISME : + 2% part fixe relative à l'occupation temporaire du domaine public.)*

⇒ Voté à l'unanimité.

La séance est levée à 19H

Pour le Président
Par délégation
Le Vice Président



Louis GALDOS

CONSEIL PORTUAIRE DU 10 Décembre 2025

NOTE DE SYNTHESE des avis des associations

(Pêcheurs plaisanciers, plongeurs, usagers du port, navigateurs à voile)

1. Les ½ tarifs

A titre préliminaire :

- L'ancien règlement aujourd'hui périmé prévoyait (article 7) des postes d'amarrage dits « bord à quai », bénéficiant d'un tarif décoté de 50%.
- Le règlement d'exploitation prescrit qu'il existe 6 catégories de bateaux (article 2.1), pouvant bénéficier de poste d'amarrage, sans reprendre la possibilité de bénéficier d'1/2 tarif pour des amarrages « bord à quai »
- Le tarif en vigueur 2025 prévoit 22 catégories de tarifs annuels, sans mention des « tarifs bord à quai ».

Or au titre des usagers annuels, il est rapporté l'existence maintenue de 16 postes d'amarrage ½ tarifs sur 903 amarrages plaisanciers.

- Depuis le dragage du port, POURQUOI avoir conservé ce tarif susceptible de créer une disparité et donc une inégalité avec les usagers « normaux » des mêmes catégories : longueur hors tout de 6,99m, soit catégories 1 à 5 du tarif.
- Quel est le manque à gagner en résultant, pour le Port (compensé par les autres usagers) sur ces 16 emplacements (tarifs annuels « normaux » 2025 entre 1524 euros et 2027 euros par embarcation) ?
- A quel délai est-il prévu de mettre fin à cette pratique inéquitable, même si elle est marginale ?

⇒ VOIR COMPTE RENDU PAGE 14

2. Les places dans le port

Le port à 1002 places au total pour les plaisanciers. Il y 903 contrats soit 99 places non attribuées (soit 200 000 euros de manque à gagner ($100 \times 2000 = 200.000$ euros). Cf observations sur la commission d'attribution d'après liste d'attente.

27 places visiteurs, combien de bateaux visiteurs ont été reçus en même temps ? Ne doit-on pas revoir ce nombre de places à la baisse ?

⇒ VOIR COMPTE RENDU PAGE 6

3. La liste d'attente

Vous indiquez que la liste d'attente comporte 134 inscrits.

Le tableau de proposition de place par catégorie en 2025 démontre l'existence récurrente de refus des places proposées. De sorte qu'après les attributions de 2025, 40 places sont restées non attribuées.

Cela génère un manque à gagner certain pour le port, sans compter la frustration des plaisanciers suivants sur les listes d'attente contraints d'attendre la commission suivante et pour certains, en réglant un tarif de passage...

Il est donc demandé d'audiencer une commission d'attribution par trimestre, soit quatre par an d'une part et de revoir les modalités d'attribution des places d'autre part, pour permettre aux suivants des listes d'attente d'être attributaires sans délai.

Exemple : s'il est prévu d'attribuer 20 places dans la catégorie -7m, et que la liste d'attente compte 47 noms, il est simple d'indiquer que les places seront attribuées aux 20 premiers et en cas de refus aux suivants de la liste, dans l'ordre d'inscription (numéro informatique d'enregistrement) jusqu'à 47

⇒ VOIR COMPTE RENDU PAGES 4-5

4. La plateforme de ressuyage des sédiments du dragage du Port de Capbreton, non immergables

Explication sur l'exploitation de la plateforme de ressuyage des sédiments, doit-on comprendre qu'il va falloir payer les entreprises ?

On comprend dans le texte que nous payons 3 189 000€ HT (sans récupérer la TVA de surcroît). Pourquoi ne sommes-nous pas rétribués ensuite sur la vente des éco-produits ?

Si SOLVALOR et UNELO sont payés pour recevoir les produits puis payés pour les vendre, c'est sûr que c'est un très bon deal...

De plus, la nature des pollutions prouve bien qu'elles ne viennent pas des plaisanciers. Sinon, on aurait les mêmes dans tout le port. Les plaisanciers s'interrogent donc sur la prise en charge par eux seuls des frais de dépollution : des subventions étatiques et européennes, entre autres, sont-elles envisagées ?

⇒ VOIR COMPTE RENDU PAGES 9-10

5. La machine à glace.

Nous nous interrogeons : à partir de la présentation de cet investissement, si 80% (960.000 euros) sont à la charge de la FEAMPA, pourquoi le Port a-t'il prévu 600.000 euros en 2026 ?

Merci de bien vouloir apporter des précisions ?

Les dépenses vont s'étaler sur deux ans : 600K€ en 2026 et 600K€ en 2027 pour un coût total de 1.200K€.

Dans la partie recettes, vient se positionner la subvention FEAMPA de 960K€ sur les deux ans : une subvention de 480.000 euros par an ou une subvention de 960.000 euros versée en année 1 et à répartir sur deux exercices ?

Donc en finalité (fin 2027), cette machine à glace pèsera 240K€ sur notre budget d'investissement : qui financera : pêcheurs pro ou plaisanciers ou les deux et dans quelles proportions ?

Quid de l'entretien de la fabrique existante ? quid de l'entretien de la nouvelle fabrique ?

⇒ VOIR COMPTE RENDU PAGES 10-11

6. Autres petits travaux

Les retours des membres des associations :

- A. hygiène et confort du bloc sanitaire du sapin : manque de fréquence de nettoyage, pas de mitigeur, seul un bouton pousoir qui ne tient pas plus de 10 secondes, pas de meuble ou de porte manteau pour les serviettes et le sac de voyage. Sur les deux douches du bloc sanitaire du sapin, seulement un est équipée d'un banc, dans l'autre seulement trois porte manteaux derrière la porte.
- Depuis la mise en place des bornes les usagers du sapin font la différence avec le bloc sanitaire côté Hossegor : toilettes, bancs, meuble, espace, mitigeurs, propreté. Ils s'étonnent de la différence de traitement entre les usagers du sapin et ceux des pontons côté Hossegor.
- L'ensemble déplorent la présence de rats sur les pontons....
- Les petits bateaux, qui plus est sur remorque, comme certains membres des associations, souvent en attente de place, sont aussi des usagers du port. Ils présentent trois demandes soutenues par la plupart des usagers de la cale principale de mise à l'eau en fond de port près du Boudigau :
 - o 1 : les taquets d'amarrage de la cale d'accès au fond du port :
 - 2 des 3 taquets d'amarrage de la cale, sont cassés depuis des années et n'ont pas été remplacés. Ils sont pourtant nécessaires pour le chargement-déchargement et l'attache des bateaux ou des sea-doo, le temps de sortir ou d'amener les remorques, notamment lorsque le plaisancier est seul.
 - Ils sont absolument nécessaires en cas d'affluence, c'est à dire tous les jours de la belle saison.
 - Le prix de ces taquets n'excède pas quelques dizaines d'euros et même si la gratuité de la cale est un bien très apprécié, cette réparation fluidifierait et pacifierait le trafic très dense, certains jours.
 - o 2. en bas de la cale béton, une zone d'une dizaine de mètres présente des blocs rocheux épars, peu nombreux et de petites tailles mais suffisamment importants pour endommager sondes, proues, hélices, et bandes anti-ragage lors des mouvements d'engins à marée basse.
Il serait très opportun de les enlever et qu'une petite benne de concassé 0/80 soit versée afin d'effacer la marche trop haute que représente la rive basse de la cale.
Cela permettrait un usage quasi permanent de la cale (hors gros coefficients).
 - o 3. le parking situé contre la cale n'est accessible qu'aux titulaires d'une place de bateau à quai. Est-il envisageable d'ouvrir ces places de stationnement à certains véhicules avec remorques utilisant la cale ?
En effet les jours d'affluence, ces véhicules (12 à 13 m de long, voire 14m) ne trouvent pas forcément de place de stationnement et cela induit des incivilités (parcage litigieux, gênants ou dangereux sur les chaussées ou même stationnement tout le temps de la sortie sur la cale, elle-même).
Cela pourrait être envisagé sous forme d'un abonnement à l'année et pourrait être limité à 5 ensembles véhicule + remorque la première année.

⇒ RETOURS APPORTES PAR LES SERVICES DU PORT

- Hygiène et confort du bloc sanitaire de la Pêcherie :
 - L'entreprise de nettoyage passe 3 fois par semaine en hiver et tous les jours en été
 - Les boutons pousoir des douches tiennent 30 secondes et non pas 10 secondes

- Les porte-manteaux, bancs sont bien présents dans les sanitaires
- Il n'y a aucune différence de traitement entre les usagers de la pêcherie –Bonamour et ceux du Bourret.... Juste plus de plaisanciers qui utilisent ces sanitaires
- Présence de nuisibles sur les pontons
 - Nous travaillons depuis plusieurs années avec la société ECOLAB pour lutter contre les nuisibles. Des inspections + la pose de pièges sont effectués plusieurs fois par an.
- Taquets d'amarrages cale Bonamour
 - Les taquets cassés ont été remplacés par les services techniques.
- Cale béton / parking
 - Le service va étudier les solutions techniques
 - La gestion du parking Bonamour va être travaillé en 2026

7. RESULTATS FINANCIERS 2025

La baisse des dépenses de fluides générée par une gestion différente résultant de l'installation des bornes connectées, conduisant à un usage différent (constraint) par les plaisanciers est confirmée.

La vacance de places annuelles dans le port (99) grève sérieusement les recettes.

Les coûts pour 2026 liés à la valorisation des sédiments issus du dragage seront inscrits dans le budget fonctionnement du port : combien, à la charge de qui, subventions ?

Les bornes connectées : budget 700.000 euros. Quid de leur entretien ? les économies « « fluides sont certainement quantifiables par extrapolation des celles comptabilisées sur le bassin du Bourret. Avez-vous des chiffres ?

⇒ **VOIR COMPTE RENDU**

8. Grille tarifaire 2026

L'ensemble des associations est « vent debout » contre la hausse de 3% qui est proposée.

- Les pêcheurs professionnels et les plaisanciers ne sont pas traités de la même façon, alors qu'ils sont bénéficiaires à l'identique d'une AOT.
- L'INSEE et la Banque de France prévoient une augmentation de l'inflation de 1,3% (rappel 3,4% en 2024, 1,8% en 2025, bien inférieures aux augmentations que nous avons subies).
- Pour rappel, page 8 de l'ordre du jour : hausse entre 5 et 6% depuis 2018 à l'exception de 2022 (3%). Soit 37% de hausse en 8 ans. C'est impossible à admettre pour les plaisanciers de quelque association qu'ils soient. D'autant que les dépenses les regardant baissent de façon très remarquable.
- De plus, il y a fort à parier les hausses vont continuer lorsque les budgets travaux de la zone technique vont être dépassés.

Nous demandons très solennellement que :

- L'augmentation de la redevance annuelle, soit limitée à 1,3%,
- Elle soit identique pour les plaisanciers et les professionnels,

- Elle soit appliquée à tous, en mettant fin aux postes d'amarrage « bords à quai » (la mention « jusqu'à épuisement des contrats en cours » n'étant pas acceptable voire illégale puisque les AOT sont d'une durée d'un an).

⇒ VOIR COMPTE RENDU PAGES 13-14

9. Questions diverses

- Le délai de remise des documents de travail : nous souhaitons qu'à l'avenir, les documents de travail nous soient remis dans le délai de la loi, soit quinze jours avant la tenue du conseil portuaire

⇒ VOIR COMPTE RENDU PAGE 4

- L'association A l'EAU PLONGEE apparaît, dans le guide du port, sur la liste des associations du port, mais elle ne bénéficie pas d'aucun encart au même titre que les autres associations portuaires : pourtant son bateau « ORDAGO » propriété de l'un de ses membres fait l'objet d'une convention entre celui-ci et l'association qui règle la redevance de l'AOT. A l'EAU PLONGEE demande donc qu'il soit remédié à cette absence dans l'édition 2026 du guide du port, pour que cette association soit pleinement intégrée aux associations du port.

⇒ **Le contrat du bateau ORDAGO est établi au nom d'une personne physique**

L'association peut toutefois faire parvenir au services du Port une présentation de la structure pour une intégration dans les prochaines éditions.

- Enfin, d'une manière générale, les associations qui animent le port et représentent près de 1500 personnes (donc bien au-delà des 900 postes d'amarrage), déplorent qu'elles ne bénéficient pas plus d'abattements, facilités, etc....

⇒ **A ce jour, 7 associations bénéficient d'une gratuité sur leur contrat annuel. Les services du Port offrent également des prix aux lauréats de différentes manifestations régates, concours (gratuité élévateur, divers lots, ...).**

- Pas plus qu'il n'est tenu compte de leur avis pour les projets structurants générant des coûts très importants : le transfert de la capitainerie (actuellement correcte et accueillante) vers la zone technique réduite de facto, à un coût annoncé à 3M€, sera trop lourd à supporter pour les usagers du port. Bref, les usagers considèrent que dès lors qu'il est fait fi de leur avis, ils n'ont pas à supporter les coûts des décisions prises.