

# AGO 2020 Compte rendu moral 2019

---

## *L'historique*

- A. En 2018, les plaisanciers avaient manifesté à 3 occasions leur mécontentement voire leur refus.
- Ils avaient boycotté un conseil portuaire parce qu'ils ne souhaitaient plus traverser le département pour éviter le déplacement du président des Conseils Portuaires d'une part et d'autre part, surtout, parce qu'ils voulaient que leur expression soit prise en considération.
  - Ils avaient réussi à faire refuser par la CNL (commission nautique locale) le projet de quai d'accueil que la métropole entendait leur imposer. Ce projet, préjudiciable à la sécurité, était également inadapté à la configuration et à l'usage du port.
  - Ils avaient lancé une alerte sur l'état de délabrement avancé des installations sous-marines du port de la Pointe-Rouge. (chaines mères, amarrage des pannes (seaflex) et chaines filles).

Ces opérations ont porté leurs fruits. En effet :

- ✓ Les conseils portuaires se tiennent maintenant à Marseille précédés d'un pré-conseil chargé d'étudier au fond les questions à l'ordre du jour. Cela permet de trouver des solutions préalablement en fonctions des arguments présentés et admis.
- ✓ Un nouveau projet de quai d'accueil est en cours. Il aurait dû être examiné le 6 avril en réunion technique.
- ✓ Le délabrement a été reconnu et des travaux ont été effectués tout au long de l'année avec un aboutissement à la signature du contrat.

B. Tout n'a pas été parfait.

- Concernant les portails, alors même que nous savions qu'un projet était en cours d'élaboration et que nous demandions à y participer, nous avons été ignorés totalement.

Un conseil extraordinaire a été convoqué le 5 juin 2019 pour nous présenter ce qui, au dire des 4 élus municipaux et métropolitain, était « la solution la moins pire ».

Vous imaginez bien que nous avons fait part de nombreuses remarques négatives qui n'ont pas été retenues.

Ce chantier qui devait être terminé le 30 juin 2019 ne l'est toujours pas à ce jour ; notamment la surveillance par caméra et les barrières de fermeture de la mise à l'eau entre les pannes 14 et 15.

Enfin, nous n'avons toujours pas reçu le compte-rendu de cette réunion. Nous ignorons si nous le recevrons un jour ...

- Concernant la reprise des clôtures et des portes des pannes 15 et 16 demandée depuis plus d'un an et demi, nous aurions dû être informés le 6 avril. Pour une exécution certainement rapide !

C. Mais le grand moment de cette année 2019 fut :

1. La mise en place de 2 groupes de travail en vue de :
  - 1.1. L'établissement d'une grille tarifaire applicable à l'ensemble des ports de la métropole,
  - 1.2. La refonte de Règlement de police des ports.

## 2. La renégociation du contrat de 5 ans

### *La négociation*

Déjà lors de l'assemblée de 2019, nous vous rappelions que le contrat était arrivé à son terme et que les négociations n'avaient pas encore commencées ! C'est pourquoi, un avenant de prorogation d'un an nous a été proposé afin d'établir la continuité.

En avril 2019 nous avons été conviés à démarrer ces négociations avec en parallèle ces 2 groupes de travail dont les conclusions pourraient être intégrées aux éléments du nouveau contrat si elles étaient acquises ou pas dans le cas contraire. Cela ne serait pas un obstacle pour la signature du contrat.

### *Les groupes de travail*

Les 2 groupes sont arrêtés par le Coronavirus qui ne permet pas la venue des intervenants extérieurs.

Le groupe élaboration d'une matrice tarifaire est arrivé à un point de questionnement sur la suite à prendre.

Le groupe Révision du Règlement de Police des Ports devrait pouvoir faire des propositions sur la gestion des copropriétaires et sur les héritiers notamment.

Une pause va se produire le temps des élections métropolitaines et la désignation des nouveaux responsables politiques.

### *Le contrat*

Au sujet du contrat, 3 précisions nous étaient communiquées :

1. Ce contrat est qualifié de « contrat cadre » il devait être le même pour toutes les sociétés nautiques.
2. La révision annuelle des tarifs ne serait plus le résultat d'une délibération mais serait effectuée par application d'une formule de révision basée sur un indice INSEE connu, l'indice ICHTE.
3. La procédure des Transferts d'Usage de Poste (TUP) serait modifiée quant à la durée du passage en longue durée (PLD).

1.1 Contrat cadre : les contrats en cours possédaient quelques variantes admises par l'administration précédente afin d'aboutir à la signature par toutes les sociétés nautiques.

2.1 Indice ICHTE : il s'agit de l'indice INSEE des « salaires et charges -tous salariés- eau assainissement déchets, dépollution » A priori il est assez stable (3 % environ par an en moyenne) et ne devrait pas évoluer exagérément comme ce fut le cas de l'indice TP 02 qui dût être abandonné pour le premier contrat.

3.1 La durée de passage en PLD ne sera plus fixée à onze mois mais conditionnée à un nombre de passagers prédéterminé dont le plus ancien deviendrait membre actif à l'arrivée d'un nouveau (après avis et acceptation de la commission d'attribution qui continuera de siéger deux fois par an). Le nombre de passagers potentiel sera choisi de manière à ce que la durée ne dépasse pas les onze mois mais puisse en moyenne rester inférieure à cette durée. Une expérience récente nous montre qu'une durée minimale de probation est cependant nécessaire.

A partir de ce moment-là nous avons dû faire l'éducation de nos interlocuteurs sur tout ce qui différencie les sociétés nautiques de la Pointe-Rouge de chacune des autres sociétés.

En effet, n'ayant pas participé à la négociation des 2 précédents contrats, ils ignoraient énormément de détails.

Toujours est-il que nous avons réussi à conserver tous nos acquis antérieurs :

- Un abattement de 15% pour couvrir nos frais de gestion,
- Le remboursement des « fluides » lors des sous-locations par la capitainerie du fait d'une absence supérieure à 48 h.

Par ailleurs il nous a été confié, comme à toutes les autres sociétés nautiques la prise en charge de la gestion et du financement des chaînes filles. C'est le seul point que nous avons véritablement négocié. Une nouvelle réduction de 46.00 € (révisable) par an et par poste, nous est consentie pour couvrir ces frais. Ce montant a été défini après consultation de professionnels et coordination avec les autres sociétés nautiques qui sont concernées.

Dorénavant lorsque votre amarrage (chaîne fille) cassera vous devrez faire appel, **non plus** à la capitainerie mais à **l'APIPR**. Une nouvelle procédure est en cours d'élaboration, elle vous sera communiquée (Intervention du plongeur à partir de 5 mouillages par exemple avec mutualisation des demandes des 4 clubs : APIPR, ASPTT, CNPRS, SNCVC afin de diminuer le délai d'intervention).

Bien que les travaux des 2 groupes de travail ne soient pas arrivés à leur terme nous avons signé notre contrat, comme l'ASPTT, le CNPRS et la SNCVC le 11 février 2020.

Nous voilà repartis pour 5 ans. C'est le moment de proposer de nouvelles activités. Comme nous avons l'habitude de le dire, le moment est venu d'être créatifs. Vous disposerez pour cela de nos moyens matériels autant que financiers, avec modération bien sûr !

Le Président,  
Christian RAFFY

Petit plus...

Je profite de ce compte rendu pour rappeler aux propriétaires des navires qui n'ont pas transmis leur **attestation d'assurance** (en cours de validité) que cette obligation est une clause du contrat que nous avons signé avec la Métropole AMP :

*Article 6.2 : Assurance des bateaux de l'occupant :*

*L'occupant s'engage à ce que les navires de ses membres soient assurés conformément aux obligations légales et réglementaires en vigueur et tient à la disposition de la Métropole Aix-Marseille-Provence les attestations d'assurance idoines*