

### **PROCES-VERBAL**

Le Conseil Portuaire de DINARD s'est réuni le 16 novembre 2015 à 17 Heures 00, salle du conseil municipal, sous la présidence de Madame Martine CRAVEIA-SCHÜTZ, Maire.

Ses membres, désignés par arrêté du 15 novembre 2007 modifié par l'arrêté N°2015-875 en date du 30 octobre 2015, ont été convoqués le 26 octobre 2015, dans le délai conforme aux prescriptions de l'article R 141-3 du Code des Ports Maritimes.

17 H 10: Le quorum est atteint.

L'ordre du jour, ainsi que la liste des personnes présentes sont annexés au présent compte-rendu.

Mme CRAVEIA-SCHÜTZ remercie les membres de leur présence et entame l'ordre du jour.

La Présidente propose d'adopter le procès-verbal du 20 avril 2015.

Monsieur PENHOUE fait remarquer que le procès-verbal du dernier Conseil Portuaire comporte des erreurs au niveau des dates indiquées et Monsieur JEAN, qu'une confusion existe entre son nom et son prénom.

Après que Madame la Présidente se soit engagée à rectifier ces inexactitudes, le procès verbal est adopté à l'unanimité.

Le compte administratif 2014 dégage les résultats suivants :

	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	TOTAL
Dépenses de l'exercice	135 518,92	663 048,98	798 567,90
Recettes de l'exercice	128 248,38	990 202,40	1 118 450,78
Résultat N-1 reporté	-314 875,67	-38 831,99	-353 707,66
<b>Résultat de clôture</b>	<b>-322 146,21</b>	<b>288 321,43</b>	<b>-33 824,78</b>
Restes à réaliser en dépenses			0,00
Restes à réaliser en recettes			0,00
<b>Résultat global de clôture</b>	<b>-322 146,21</b>	<b>288 321,43</b>	<b>-33 824,78</b>

Madame la Présidente laisse la parole à Monsieur ROUZEL pour commenter ces résultats.

Monsieur ROUZEL explique que l'excédent de 288 321,43€ en section d'exploitation est trompeur car il s'agit de la reprise de provisions anciennes.

Monsieur PENHOUE s'interroge sur ce à quoi correspond le libellé « Prestations de services » dans le détail des recettes de la section d'exploitation. Il s'étonne que le montant correspondant à celui-ci ait augmenté soudainement en 2014, en comparaison avec les années précédentes.

Madame GALLAIS explique que cela correspond au service de grutage, la grue ayant été acquise en 2014.

Monsieur PENHOUE s'étonne que le montant des locations diverses n'augmente pas plus, en suivant la courbe d'augmentation des tarifs du port.

Madame GALLAIS et Monsieur BEDARD répondent que cela correspond aux bateaux qui, bien que situés en souille, sont pratiquement constamment échoués et donc bénéficient du tarif « échouage », ce qui représente 600€ de perte par bateau.

Monsieur COJAN intervient pour commenter l'état de la dette, de 900 000€.

Monsieur ROUZEL explique que celle-ci a été contractée au moment des emprunts finançant les travaux du ponton et de la passerelle.

Monsieur COJAN questionne Monsieur ROUZEL sur l'opportunité de renégocier les emprunts souscrits.

Monsieur ROUZEL rétorque qu'une renégociation entraînerait des pénalités d'un montant au moins équivalent à l'économie réalisée.

Monsieur ROUZEL explique que contrairement aux années précédentes, où le budget du Port était présenté fin décembre et pouvait donc être débattu au Conseil Portuaire en novembre, cette année le budget primitif ne sera voté que début 2016 et soumis à l'occasion d'un Conseil Portuaire supplémentaire en début d'année.

Monsieur PENHOUEU rappelle que lors du Conseil Portuaire du 6 novembre 2014, les membres du Conseil avaient déploré les délais de communication des documents relatifs à l'ordre du jour et remarque que cette fois, aucun budget primitif n'est présenté pour motiver la proposition d'augmentation des tarifs.

## **Tarifications 2016**

Monsieur PENHOUEU explique s'opposer à une augmentation de 2,5% des tarifs alors que 30 mouillages ne paient pas.

Madame GALLAIS réplique qu'il n'y a que 6 mouillages exonérés de redevance car accordés à des associations : Emeraude Voile Solidaire, Merlib, Association des Secouristes de la Côte d'Émeraude, Alain-Etienne MARCEL (Passeur des Bés).

Monsieur PENHOUEU ajoute que le Yacht Club ne paie pas non plus ses mouillages, ce à quoi Madame GALLAIS rétorque qu'une convention existe entre le Port de Dinard et le Yacht Club et qu'en vertu de cette convention, une redevance est bien réglée chaque année, sans toutefois qu'elle en connaisse le montant.

Monsieur COJAN répond que cette convention date de l'époque où le Yacht Club a cédé la gestion du port à la Ville, en 1972 ajoute-t-il, en échange de quoi une quinzaine de mouillages ont été laissés à son utilisation moyennant une redevance fixée par convention.

Monsieur PENHOUEU renchérit en disant que le Yacht Club profite de l'utilisation des mouillages et de la navette et que par équité ils devraient payer la même redevance que tous les autres usagers.

Monsieur COJAN commence par répondre que le Yacht Club paie, depuis 2008, son utilisation de la navette et ajoute que sans la redevance préférentielle accordée pour l'utilisation des mouillages, le Yacht Club ne pourrait pas survivre financièrement.

17 Heures 35 : arrivée de Monsieur STICHELBAUT

Monsieur GRUEL émet l'idée de financements croisés. Il suggère de mettre tous les usagers du Port de Dinard à égalité face aux tarifs, c'est-à-dire de faire payer à tous le même prix pour l'utilisation des mêmes services, mais de subventionner les associations que de tels tarifs mettraient en péril.

Monsieur LESCOUET répond qu'avec un tel fonctionnement, les subventions nécessaires représenteraient un budget colossal pour la Ville de Dinard, bien supérieur à ce qui est possible.

A la demande de Messieurs PENHOUEU, COJAN et STICHELBAUT, Madame la Présidente s'engage à rechercher dans les archives de la Ville la convention originelle signée entre le Yacht Club et le Port de Dinard pour une éventuelle réévaluation du montant de la redevance.

Monsieur PENHOUEU répète qu'il s'oppose à l'augmentation des tarifs tant que la situation n'aura pas été régularisée. Il ajoute qu'il ne comprend pas que les tarifs augmentent chaque année tandis que les services rendus sont selon lui en baisse (moins de service de navette, pas de ponton en avril).

Monsieur BEDARD présente la proposition des tarifs 2016 ; il s'agit d'une augmentation générale de 2,5% des tarifs, à l'exception de ceux des cartes magnétiques.

Monsieur ROUZEL explique avoir effectué une prospective dans la perspective de provisionner des fonds pour le chantier du dragage du port.

Monsieur STICHELBAUT demande la raison d'une nouvelle augmentation des tarifs de cet ordre alors que l'inflation prévue pour l'année 2015 est de l'ordre de 0,3%. Il ajoute que cela fait des années qu'on

augmente annuellement les tarifs pour provisionner les travaux de désenvasement et qu'il souhaiterait savoir aujourd'hui où est passé cet argent.

Madame la Présidente répond que bien qu'elle ne puisse pas justifier le fait que les augmentations tarifaires précédentes n'ont pas permis de faire de réserves, il n'en reste pas moins aujourd'hui des travaux indispensables qu'il va falloir financer : dragage, capitainerie...

Monsieur STICHELBAUT demande quelle somme totale représente une augmentation tarifaire de 2,5% et si cela suffira à financer le désenvasement.

Madame la Présidente explique que cette augmentation sera lissée sur 5 ans.

Monsieur ROUZEL ajoute que cela représente environ 10 000€ par an, ce qui permettra de commencer à provisionner en vue des travaux de dragage.

Monsieur ODOARD complète l'explication en disant que cela ne suffira évidemment pas à financer les travaux de dragage mais permettra de contracter un emprunt des sommes nécessaires à l'exécution du désenvasement.

Monsieur STICHELBAUT suggère de n'augmenter les tarifs, autant qu'il sera nécessaire, qu'a posteriori, une fois que les travaux auront été effectués.

Monsieur ODOARD rappelle les règles de la comptabilité publique qui spécifient qu'avant même de contracter un marché, il faut être en capacité de pouvoir le régler.

Monsieur COJAN demande si, plutôt que de chercher à financer des travaux de désenvasement de la souille, on ne pourrait pas laisser Dinard devenir un port d'échouage. A sa demande, Madame GALLAIS répond qu'il y a actuellement 470 bateaux en échouage et 146 dans la souille.

Il s'interroge alors sur la possibilité de ne faire financer le désenvasement de la souille que par les usagers de celle-ci, ce à quoi Monsieur ODOARD répond que le Port fonctionne sur le principe d'unicité du budget: l'ensemble des usagers finance l'ensemble des travaux à effectuer.

Madame la Présidente propose de passer au vote de la tarification 2016.

Monsieur PENHOUEUET intervient pour demander qui vote, des titulaires et des suppléants.

Madame la Présidente répond que seuls les titulaires votent ainsi que les suppléants dont le titulaire n'est pas présent.

Pas d'abstention, 3 votes contre. Le projet de tarification pour l'année 2016 est adopté.

## **Règlement du Port**

Monsieur BEDARD présente les 3 modifications apportées au règlement du port préexistant :

« Article 2 (...) Il est rappelé que la vitesse de circulation des bateaux y est limitée à trois (3) nœuds maximum »

« Article 13 (...) Pour des raisons de sécurité (présence de jerricans), il est interdit de fumer à bord des navettes. De même, les chiens doivent être tenus en laisse par leurs propriétaires »

« Article 15 (...) Seule est autorisée à stationner la vedette de sauvetage de la SNSM ainsi que tout équipement nécessaire à son activité, conformément aux prescriptions du cahier des charges de concession du port de plaisance. »

Monsieur PENHOUEUET demande qu'une AOT soit rédigée pour autoriser la SNSM à stationner sa navette et une seconde pour l'autoriser à stationner son semi-rigide au ponton.

Monsieur BEDARD lui répond que la rédaction de l'article 15 s'appuie sur l'article 19 de la concession portuaire.

Monsieur PENHOUEUET s'inquiète de ce que la SNSM pourrait théoriquement stationner 3, 4, 5 vedettes.

Monsieur ODOARD, propose de préciser dans le corps de l'article que seuls une vedette et un semi-rigide sont autorisés. Il ajoute que la Ville de Dinard ne peut pas, juridiquement, rédiger d'AOT. Le port ayant été concédé, seul le Préfet Maritime est habilité à accorder une AOT. Il précise que dans le cas

de la SNSM, le cahier des charges du port est plus restrictif que le Code des Ports Maritimes et oblige à la mise à disposition de la SNSM d'un stationnement pour sa vedette et son équipement. A ce titre, il précise que le semi-rigide est un complément de la vedette et nécessite donc une place au port.

Monsieur GRUEL intervient pour émettre quelques remarques. Il explique avoir relevé 17 appellations différentes pour désigner l'autorité portuaire, son personnel ou ses locaux. Il estime que cette multitude d'appellations noie la notion de responsabilité et que l'utilisateur ne sait en conséquence plus à qui incombe quoi. Il propose de s'arrêter à 4 termes : le Maire, le responsable du port, les agents du port, la capitainerie.

Monsieur GRUEL relève également quelques erreurs :

- L'article 1 fait par exemple toujours référence à l'article 32 dont l'objet a été modifié.
- L'article 32 finit par une phrase qui n'est pas terminée.

Madame la Présidente reconnaît qu'il y a quelques minimes améliorations à apporter avant de valider ce nouveau règlement.

## Questions diverses

### DRAGAGE

Monsieur ODOARD annonce que le début des travaux de dragage au droit de l'estacade est prévu pour le 23 novembre.

Ces travaux seront effectués par l'entreprise SubMarine, jusqu'au 4 décembre, avec la technique de redistribution dans le milieu présentée lors du Conseil Portuaire précédent : l'entreprise va désagréger les sédiments sablo-vaseux, les aspirer et les rejeter dans la zone d'échouage, en veillant à ce qu'il n'y ait pas de dépotage de sédiments sur les herbiers.

De plus, la date des travaux a été choisie de façon à ce que le coefficient de marée, supérieur à 70, soit suffisant pour profiter du courant de Jusan et faire en sorte que les sédiments qui seront rejetés au point de dispersion puissent ne pas s'accumuler ponctuellement.

Enfin, le point de rejet fera l'objet d'un papillonnage et l'entreprise a pour consigne d'effectuer un balayage du point de rejet pour s'assurer qu'il n'y ait pas de rehaussement au niveau de la zone d'échouage.

Monsieur ODOARD poursuit en expliquant que, pour ce qui est du dragage du chenal et de la souille, cela ne pourrait se faire, au mieux, que fin 2017, compte tenu des démarches administratives que cela nécessitera :

- des travaux de cette importance (90 000 à 100 000 m<sup>3</sup>) nous mettront dans l'obligation d'une demande d'autorisation auprès des services de l'État, dans le cadre de la loi sur l'eau ;
- cette demande d'autorisation nous contraindra à faire réaliser un nouveau diagnostic des sédiments sur l'ensemble du chenal et de la souille ;
- la bathymétrie devra également être mise à jour et complétée ;

- l'importance du volume des sédiments qui seront dragués nous contraindra également à un diagnostic benthique afin de déterminer les organismes vivants dans ces sédiments.

Monsieur ODOARD présente ensuite les deux alternatives possibles quant à la réalisation du dragage :

- draguer en une seule fois, ce qui présente l'avantage de permettre des économies sur les frais d'acheminement du matériel mais l'inconvénient d'engendrer d'importantes dépenses qu'il nous faudra régler en peu de temps ;
- draguer en plusieurs fois (par exemple 30 000 m<sup>3</sup> par an sur 3 ans), ce qui présente l'avantage d'étaler les dépenses, mais l'inconvénient d'occasionner chaque fois des frais d'installation et de repliement de chantier.

Monsieur ODOARD continue en expliquant que la technique de redistribution des sédiments qui sera expérimentée à l'occasion du dragage de l'estacade pourrait ne pas être reproductible dans le cadre du dragage général, du fait des volumes de sédiments bien plus importants.

Si la redistribution est impossible, le dépôt à terre dans un centre d'enfouissement de classe II, est envisageable. Ce scénario, évalué à environ 120 € la tonne, auxquels il faut ajouter les frais de transport, est financièrement irréalisable.

L'alternative serait d'utiliser le site des lagunes de Cœur Émeraude, à l'anse du Lyvet. Cependant, les lagunes ne sont peut-être pas capables d'absorber une quantité de sédiments de l'ordre de 90 000 à 100 000 m<sup>3</sup> en un temps restreint. De plus, là encore se posera la question du transport des sédiments jusqu'à destination : par barge, avec les contraintes liées au barrage ou par transport routier avec des bennes étanches.

Il est donc nécessaire de lancer des études d'ingénierie qui chiffreront ces différentes hypothèses de travail.

## **AOT CASTELBRAC**

Monsieur ODOARD explique qu'une régularisation rétroactive a été effectuée pour autoriser le ponton mis en place par l'Hôtel Castelbrac. Le projet de convention permettant de contractualiser la redevance due au titre de l'occupation du domaine public maritime est aujourd'hui présenté au Conseil Portuaire.

Pour commencer, Monsieur ODOARD établit que bien que la redevance sera versée à la Ville de Dinard, cette somme viendra s'ajouter au budget annexe du Port.

Ensuite, Monsieur ODOARD répète que la Ville de Dinard ne pouvant, juridiquement, accorder d'AOT sur le domaine public maritime, la convention sera donc modifiée en ce sens.

Monsieur GRUEL relève que la révision annuelle de la redevance est indexée sur la base de l'indice des loyers commerciaux. Il demande à ce qu'elle soit indexée sur la base de l'évolution des tarifs du port, rejoint en cela par Messieurs PENHOUE et STICHELBAUT.

Monsieur ODOARD explique que contractualiser une redevance indexée sur la base de l'évolution des tarifs du port, évolution inconnue, est impossible. Le contrôle de légalité des actes administratifs effectué par le Préfet retoquerait une telle disposition.

Les membres du Conseil Portuaire suggèrent de baser le tarif 2015 de la redevance d'occupation sur le tarif des mouillages en zone large.

La surface du ponton, à savoir 60m<sup>2</sup>, représente environ l'équivalent de la place occupée par deux bateaux de 10m.

Madame la Présidente propose un tarif de 2 500 €.

## **CALE DU BEC DE LA VALLEE**

Monsieur BOURCIER demande à ce qu'un vivier, situé de façon isolée en bout de Cale et gênant pour les vedettes, soit déplacé d'une ligne, puisqu'une place s'est libérée dans la première ligne.

Le Conseil Portuaire n'émet pas d'objections.

Monsieur BOURCIER informe ensuite les membres du Conseil Portuaire que des viviers, aujourd'hui installés dans les bassins de Saint-Malo, souhaiteraient venir se positionner sur les mouillages du Port de Dinard pour l'hiver.

Monsieur BOURCIER continue en évoquant les problèmes de stationnement. En effet, en saison, les places réservées aux marins-pêcheurs sont monopolisées par les touristes et les marins, contraints de stationner ailleurs, sont régulièrement verbalisés.

A la demande de Monsieur BOURCIER, le cas de la Cale de la Vallée est à nouveau commenté par Monsieur ODOARD. Il explique que le phénomène d'ettringite et de thaumasite du mortier est irréversible et ne peut être stoppé que par une déconstruction-reconstruction de l'ouvrage, opération qui se chiffrerait à 1 voire 1,2 millions d'euros.

Pour le moment, il est envisagé d'aller équiper l'angle sud de la cale d'appareils de métrologie afin de mesurer les déformations, notamment au cours de l'hiver prochain.

Monsieur ODOARD indique que bien que qualifiée d'axe rouge, cette Cale ne peut prétendre à une subvention de l'État et inscrire ou faire classer l'ouvrage entraînerait des contraintes de reconstruction, imposées par l'Architecte des Monuments Historiques, telles qu'elles augmenteraient encore le coût de l'opération. Il reste encore possible de se tourner vers la Région Bretagne, au titre d'une subvention de protection des ouvrages maritimes, sans toutefois de certitudes quant à son attribution.

Monsieur STICHELBAUT demande ce qui est advenu de la subvention accordée par la CCI au moment de la rétrocession de la Cale à la Ville de Dinard. Monsieur ODOARD lui répond que celle-ci, d'un

montant de 102 045,73 € à la rétrocession et 70 000 € supplémentaires prévus à l'issue des travaux est bien loin de couvrir les besoins financiers pour l'exécution desdits travaux.

Monsieur BOURCIER demande ensuite à ce que des organeaux soient ajoutés sur les côtés de la petite cale.

Monsieur ODOARD accède à sa demande.

Monsieur BOURCIER évoque enfin les deux balises de la Pointe du Moulinet, entre lesquelles se trouve un banc de sable et demande qui pourrait se charger d'enlever ce sable.

Monsieur JEAN répond que dans la mesure où ce banc de sable apparaît sur les cartes marines, les affaires maritimes ne prévoient pas d'intervenir.

Madame Le Maire demande s'il y a d'autres questions.

En l'absence de questions supplémentaires, elle clôture cette réunion du Conseil Portuaire.

Clôture de la réunion à 19h20.