

# PROCES - VERBAL

\*\*\*\*\*

## CONSEIL PORTUAIRE DU PORT ST PIERRE

\*\*\*\*\*

Séance du 31 Mars 2021 à 10h00  
Espace Nautique du Port d'Hyères

\*\*\*\*\*



**VILLE D'HYÈRES**  
LES PALMIERS

\*\*\*\*\*

## FICHE DE PRESENCE

\*\*\*\*\*

### **Etaient présents :**

Monsieur BRUNEL, Adjoint aux Ports - Iles - Plages  
Monsieur SANGUIGNOL, Directeur des ports  
Monsieur BELLAGUET, Représentant des Usagers du port  
Monsieur LAZAYGUES, Représentant des Usagers du port  
Monsieur MALLEMONT, Représentant des Usagers du port  
Monsieur INFANTE, Représentant des constructions et Réparations nautiques  
Monsieur FABEL, Représentant des Associations Sportives et Touristiques  
Monsieur HENRY, Représentant des Services nautiques  
Monsieur ROUX, représentant du conseil Départemental

### **Etaient invités :**

Madame COLL, Représentante de la Fédération Varoise des Activités, nautiques –Environnement  
Monsieur LAUSSEL, Représentant des Transports Maritimes et Terrestres du Littoral Varois.  
Monsieur BERNARDI, Conseiller Municipal Délégué aux ports, plages et Iles.  
Madame SELLAOUI, Directrice Adjointe des ports  
Monsieur WERBER, Directeur Général Adjoint  
Monsieur GRIMARD, Service des ports  
Monsieur EYRAUD, Service des ports  
Madame CADIOU, Service des ports  
Madame HOET, Service des ports

### **Etaient excusés :**

Monsieur SALSOU Représentant de la CCI du Var  
Monsieur MAZZELLA, Représentant de la Fédération Régionale des activités Nautiques, Pêche, Plaisance.  
M. HILY, Représentant de la Fédération Varoise des Activités, nautiques –Environnement

*Envoi des Convocations par mail le 11 Mars 2021*

*Envoi des documents par mail le 18 Mars 2021*

\*\*\*\*\*

## ORDRE DU JOUR

\*\*\*\*\*

1. Validation du compte-rendu de la séance précédente
2. Compte de gestion exercice 2020
3. Compte Administratif exercice 2020
4. Affectation du résultat 2020
5. Budget Primitif 2021
6. Projet de Délibération : Provision pour créances douteuses
7. Projet de Délibération : Constitution d'une provision pour gros entretien
8. Projet de Délibération : Exonération de redevance de manutention – Parc National de Port Cros.
9. Modification du Règlement de Police
10. Questions diverses

M. BRUNEL ouvre la séance du conseil portuaire à 10h10 et procède à l'appel. Le quorum étant atteint, l'ordre du jour peut être abordé.

\*\*\*\*\*

**QUESTION 1- APPROBATION DU PROCES-VERBAL DU CONSEIL PORTUAIRE DU 23 FEVRIER 2021.**

M. BRUNEL propose l'approbation du Procès-verbal du Conseil Portuaire du 23 FEVRIER 2021.

M.BELLAGUET fait part de ses difficultés à ouvrir le document. Il lui a toutefois été fourni une version papier à sa demande avant le conseil.

Il souhaite préciser, sur la page 10 - 4<sup>ème</sup> question, « qu'il ne voulait pas connaître où serait le stationnement pendant les événements nautiques » mais il a demandé comment seraient gérées les places de stationnement du môle central.

A la dernière page, page 12, M.BELLAGUET précise que ce n'est pas lui qui a évoqué le port Auguier mais M. MALLEMONT.

Ces modifications étant prises en compte, M. BRUNEL passe aux voix

**VOTE :**        POUR : UNANIMITE

\*\*\*\*\*

**QUESTION 2 – COMPTE DE GESTION exercice 2020**

M.BRUNEL présente le compte de gestion.

Pour l'exercice 2020, Le Trésorier Municipal d'Hyères, comptable de la commune, a établi le compte de gestion en constatant toutes les opérations passées au titre de la gestion de l'exercice y compris celles effectuées au titre de la journée complémentaire.

Il est proposé d'arrêter le compte de gestion 2020 comme suit :

	Résultat à la clôture de l'exercice 2019	Part affectée à l'investissement 2020	Résultat de l'exercice 2020	Résultat de clôture de l'exercice 2020
Investissement	459 721,48		631 186,18	1 090 907,66
Fonctionnement	1 108 311,85	670 745,52	81 349,12	518 915,45
<b>TOTAL</b>	<b>1 568 033,33</b>	<b>670 745,52</b>	<b>712 535,30</b>	<b>1 609 823,11</b>

Cet état de situation de l'exercice clos présente :

- Le recouvrement effectué et les restes à recouvrer
- Les dépenses faites et les restes à réaliser
- Les crédits annuels
- L'excédent définitif des recettes

Le résultat de clôture s'établit à 1609K€. Il sera intégré au budget 2021 à l'occasion du budget primitif 2021.

M. BELLAGUET s'étonne de ce montant de 1609K€ et demande si cette somme est sur les comptes. Mme CADIOU lui répond que non et précise qu'il s'agit d'un bilan avec une différence entre le résultat et la trésorerie.

Plus aucune remarque n'étant faite, M. BRUNEL passe aux voix.

**VOTE :**        POUR : UNANIMITE

\*\*\*\*\*

### **QUESTION 3 – COMPTE ADMINISTRATIF exercice 2020**

M. BRUNEL présente le compte Administratif comme l'acte qui termine le cycle annuel budgétaire et retrace l'exécution budgétaire de l'année. Ainsi il a été précédé par :

- Le débat d'orientation budgétaire qui s'est tenu le 24.07.2020
- Le vote du budget primitif intervenu à la même date.

Le rapport de présentation, que constitue ce compte Administratif, a vocation à synthétiser et commenter les données issues des maquettes Budgétaires qui répondent aux exigences du cadre légal de l'instruction comptable et budgétaire.

La parole est passée à M.SANGUIGNOL qui présente le tableau récapitulatif suivant :

### LE RESULTAT DE L'EXERCICE

<b>Section d'exploitation</b>	<b>Dépenses</b>	<b>Recettes</b>
Réalisé	7 984 731,76	8 066 080,88
Résultat reporté de 2019		437 566,33
Total des dépenses et des recettes	7 984 731,76	8 503 647,21
<b>Solde d'exécution de la section d'exploitation</b>	<b>518 915,45</b>	
<b>Section d'investissement</b>	<b>Dépenses</b>	<b>Recettes</b>
Réalisé	2 775 290,29	3 406 476,47
Résultat reporté de 2019		459 721,48
Total des dépenses et des recettes	2 775 290,29	3 866 197,95
Restes à réaliser	1 607 999,38	225 361,00
<b>Solde d'exécution de la section d'investissement</b>	<b>-291 730,72</b>	
<b>Résultat global</b>	<b>227 184,73</b>	

Les recettes réelles d'exploitation de l'exercice se sont élevées à 8 M€. Il s'agit essentiellement de :

- droits d'amarrage : 4,9 M€
- vente de carburant 1,8 M€
- produit des manutentions : 726 K€
- droits d'occupation du domaine portuaire (marché dominical) : 97 K€
- remboursement de salaires par les ports annexes (58 K€), de taxes foncières et consommation d'eau par les commerçants occupant le CCN (49 K€)
- redevances d'occupation du CCN pour 3 trimestres et des autres locaux : 268 K€

M.LAZAYGUES parle d'une baisse des recettes prévisionnelle liée au Covid de 1.2M€ et souhaite connaître son montant réel. M.SANGUIGNOL répond que la baisse des recettes est moindre avec un écart positif de 50.759€.

M.LAZAYGUES demande confirmation que la baisse des recettes est bien liée aux exonérations des terrasses et des locaux du CCN, ce que M.SANGUIGNOL confirme.

Les dépenses réelles d'exploitation se sont élevées à 6,5 M€ dont :

- 1,5 M€ d'achat de carburants destinés à la vente
- 2 M€ de charges générales (fluides, entretien des quais, mouillages et bâtiments, maintenance diverses, redevance domaniale, taxes foncières, CFE, CVAE, redevance spéciale, taxe de séjour ...)
- 2,5 M€ de charges de personnel
- 195 K€ de charges financières qui représente moins de 3% des dépenses réelles d'exploitation
- 189 K€ d'impôt sur les bénéfices contre 419 K€ en 2019
- 100 K€ de provisions

Des opérations d'ordre impactent cette section avec 1,4 M€ de dotations aux amortissements et 22 K€ de travaux en régie.

L'exécution 2020 de cette section se clôture donc avec un excédent de 81 K€ auquel il convient d'ajouter le résultat reporté de 2019 de 438 K€ soit un résultat de 519 K€.

S'agissant de la section d'investissement, en dépenses, nous retrouvons :

- 1,1 M€ au titre du remboursement de la dette, ce qui porte le capital restant dû à 9,7 M€ et la capacité de désendettement se calcule à 6,5 années ;
- 1,6 M€ au titre des travaux et acquisitions dont :
  - 195 K€ acquisition du terrain des Ourlèdes
  - 768 K€ de quais et mouillages
  - 400 K€ de travaux au CCN

M.SANGUIGNOL ajoute que le bâtiment du Yacht Club a été fermé car il fallait le sécuriser. M.LAZAYGUES déclare qu'il a été déclassé pour revenir à la ville. Mme SELLAOUI rejette cette argumentation et explique que le déclassé entraîne la sortie du domaine public du port pour intégrer le domaine privé du port, ce qui a permis sa vente. La vente est pour le moment toujours suspendue en raison d'un recours du voisinage.

Les restes à réaliser de 1,6 M€ concernent en majorité la mise aux normes ICPE de la station d'avitaillement, l'acquisition d'une station d'avitaillement sur pontons flottants, l'installation de séparateurs d'hydrocarbures sur la zone d'activités et enfin la fin du chantier du CCN.

M.SANGUIGNOL précise que le projet de station d'avitaillement est momentanément stoppé à cause du porté à connaissance qui impose une hauteur de 2m NGF, soit environ 1.20m au-dessus du niveau de l'eau, ce qui imposerait un local à 80cm au-dessus du sol actuel. Une étude réalisée avec OPSIA est en cours pour démontrer que cette hauteur n'est pas obligatoire car les risques intra-portuaires sont minimes. Toutefois s'il faut surélever la station, il y aura un surcoût à prévoir.

Le financement de ces dépenses a été assuré par :

- L'autofinancement de 1,4 M€ (amortissement et travaux en régie)
- Les fonds propres du port (affectation du résultat) : 671 K€
- Un emprunt de 1,3 M€ contracté auprès du Crédit Coopératif au taux de 0,47% sur une durée de 20 ans.

Des subventions seront encaissées en 2021 et apparaissent en restes à réaliser pour un montant de 225 K€ (séparateurs d'hydrocarbures et conformité ICPE de la station d'avitaillement).

Cette section se clôture avec un excédent de 631 K€ auquel il convient d'ajouter le résultat reporté de 2019 de 460 K€ et un solde de restes à réaliser de -1,4 M€ soit un besoin de financement de 292 K€ (déficit). Ce besoin de financement fera l'objet d'une couverture au budget primitif 2021 par une partie du résultat d'exploitation.

Le résultat de clôture s'établit à 227K€. Il sera intégré au budget 2021 à l'occasion du budget primitif 2021.

M.BRUNEL insiste sur les taux de réalisation très proches de la réalité puisqu'ils sont de 100.12% en recettes et 94.90% en dépenses. Ce qui signifie que, malgré la crise sanitaire et ses incertitudes, les estimations de l'analyse financière réalisée étaient assez précises et finalement proches de la réalité.

Plus aucune remarque n'étant faite, M. BRUNEL passe aux voix.

**VOTE :**                    POUR :            UNANIMITE

\*\*\*\*\*

#### **QUESTION 4 – AFFECTATION DES RESULTATS 2020**

M.BRUNEL rappelle qu'il a été constaté un excédent d'exploitation au port St Pierre.

Ce résultat doit être affecté en priorité à la couverture du besoin de financement dégagé par la section d'investissement. Le solde est affecté en un excédent d'exploitation reporté ou en une dotation complémentaire en réserve.

En conséquence, il est proposé d'affecter ces résultats d'exploitation comme suit :

- d'affecter la somme de 291 730,72€ en recettes d'investissement au compte 1068
- de reporter la somme de 227 184,73€ en recettes d'exploitation au compte 002

M.BRUNEL précise que ces résultats se retrouveront dans le budget 2021.

M.LAZAYGUES qualifie ces chiffres de bon résultat. M.BRUNEL en convient et rappelle que les 2 mois d'été ont amené une sur fréquentation qui a permis de redresser les comptes. M.SANGUIGNOL tient à remercier toute l'équipe du port qui, au travers de réflexions collectives, a permis d'affiner les prévisions et d'ajuster les dépenses. Il précise que si la saison 2020 a été très importante, la saison 2021 promet de l'être tout autant au regard du nombre de demandes de postes déjà reçues en début d'année.

Aucune observation n'étant faite sur ce sujet, M. BRUNEL passe aux voix.

**VOTE :**                    POUR : UNANIMITE

\*\*\*\*\*



## **QUESTION 5 – BUDGET PRIMITIF 2021**

M.BRUNEL explique que le Budget primitif 2021 constitue la traduction des orientations budgétaires débattues lors du conseil municipal du 26 février dernier. Il transpose sous forme de propositions nouvelles ces orientations, intègre également les restes à réaliser d'investissement et la reprise des résultats de l'exercice 2020 conformément au projet de délibération présenté lors de cette même séance.

Les hypothèses de travail qui ont conduit à ces projets sont :

- Stabilité des tarifs
- Aucune exonération sur les redevances d'amarrage
- Un volume des recettes d'occupation du domaine public de 6 mois pour les droits de terrasses et 3 trimestres pour le Centre Commercial du Nautisme (port St-Pierre). Des délibérations spécifiques en fixent la durée.

Il est proposé d'adopter le budget primitif qui s'élève à :

- SECTION D'INVESTISSEMENT.....	4 382 785,38 €
- SECTION D'EXPLOITATION.....	9 068 909,73 €
	-----
	13 451 695,11 €

M.BRUNEL passe la parole à M.SANGUIGNOL qui détaille les différents tableaux du BP à l'appui d'une projection.

M.SANGUIGNOL s'attarde sur l'atténuation de charges en recettes d'exploitation dont la hausse est importante. Mme CADIOU explique que cela correspond au remboursement d'impôt sur le bénéfice lié au trop perçu en 2020 ce qui implique qu'en 2021 il n'y aura pas d'impôt.

Dans le cadre des travaux de rehaussement des quais, M.MALLEMONT pensait à l'époque où les eaux passaient par-dessus les quais au 3<sup>ème</sup> bassin, que c'était les quais qui s'affaissaient et non l'eau qui montait. M.SANGUIGNOL répond que c'est bien le niveau de l'eau qui monte, comme partout, ce qui avait été constaté par les géomètres.

Dans le cadre des travaux d'investissements prévus cette année, M.SANGUIGNOL évoque le déplacement de la zone d'activités pour lequel le port va s'adjoindre les services d'un maître d'ouvrage pour mener la réflexion sur le sujet.

M.WERBER intervient pour préciser que rien n'est entrepris à l'heure actuelle et qu'il s'agit juste d'une réflexion sur une éventuelle faisabilité. M.LAZAYGUES demande si cette aide extérieure est vraiment nécessaire. M.SANGUIGNOL répond qu'en raison de la complexité du projet et du grand nombre d'éléments essentiels à intégrer (faisabilité, finances, réseaux, structures etc...), l'assistance d'un maître d'ouvrage est primordiale. M.BELLAGUET souhaite savoir s'il a déjà été choisi. M.SANGUIGNOL répond par la négative car il fallait attendre le vote du budget. Il précise qu'il existe des bureaux spécialisés dans la création des ports, intervenant souvent à l'étranger.

M.INFANTE demande s'il est prévu de consulter des professionnels des ports. M.WERBER répond que cela fait partie des critères de base. Il rajoute qu'au final, le projet sera peut-être faisable mais avec tellement de contraintes que les services du port pourraient décider d'abandonner le projet. Une étude poussée est indispensable à la réflexion.

M.SANGUIGNOL poursuit avec l'énumération des petits travaux d'aménagement des quais. M.BELLAGUET s'interroge sur ce que sont les joues du quai 3400. M.SANGUIGNOL explique qu'il s'agit d'une tôle alu à poser pour boucher les trous entre le quai en platelage et le niveau de l'eau. Cela est effectué dans un souci esthétique mais aussi pratique car cela empêche l'accumulation des déchets à fleur d'eau.

M.BELLAGUET souhaite plus de détails sur l'état de la dette et le taux de 4.49 inscrit au titre de « niveau du taux à la date de vote du budget ». Mme CADIOU répond qu'il s'agit d'un emprunt ancien à taux variable. En début de chaque année le taux est recalculé. M.INFANTE demande s'il est procédé à des remboursements anticipés. M.SANGUIGNOL répond par la négative et explique que cela a été étudié par la précédente directrice des finances. Certains avaient été renégociés mais l'analyse avait montré que leur remboursement par anticipation avait un coût plus défavorable. M.BELLAGUET constate que les emprunts sont toujours anonymes et sans indication de leur objet. Mme CADIOU indique que les plus récents sont détaillés avec leur destination et leur pourcentage. Aucune remarque n'étant plus faite, M. BRUNEL passe aux voix.

**VOTE :**        POUR : UNANIMITE

\*\*\*\*\*

*Départ de M. Roux à 11h20*

## **QUESTION 6 – PROJET DE DELIBERATION : PROVISION POUR CREANCES DOUTEUSES**

M.BRUNEL explique que dès lors qu'il existe pour une créance donnée, des indices de difficultés de recouvrement ou d'une contestation sérieuse, la créance doit être considérée comme douteuse. Il faut alors constater une provision pour couvrir le risque latent de ne pas percevoir la somme attendue.

Ainsi il est proposé d'appliquer une méthode de calcul, prenant en compte 2 indices :

- Le 1<sup>er</sup> est l'ancienneté de la créance : Le taux de dépréciation unique proposé est de 50% pour les créances supérieures à 2 ans.
- Le 2<sup>ème</sup> concerne les professionnels et les procédures collectives : Le taux de dépréciation proposé est de 80% pour une entreprise en redressement judiciaire et 90% pour une entreprise en liquidation judiciaire.

Ainsi, sur la base des créances restant à recouvrer, le stock de provisions à constituer sera de 57.311,00 € en 2021 pour un total de 101.036,13€ de créances à recouvrer.

Il est donc proposé aux membres du Conseil Portuaire d'accepter la méthode de calcul exposée et de constituer une première dotation de 57.311€ au budget primitif 2021 du budget du port d'Hyères St Pierre.

M.INFANTE souhaite savoir sur quoi portent les créances des redressements judiciaires et les liquidations judiciaires. Mme CADIOU précise qu'il s'agit des redevances des terrasses, du CCN et quelques postes d'amarrage.

M.BELLAGUET aurait souhaité que ces provisions soient provisionnées à 100%. M.BRUNEL répond qu'il y a des règles comptables à suivre.

Plus aucune remarque n'étant plus faite, M. BRUNEL passe aux voix.

**VOTE :**      POUR :      UNANIMITE

\*\*\*\*\*

## **QUESTION 7 – PROJET DE DELIBERATION : CONSTITUTION D'UNE PROVISION POUR GROS ENTRETIEN**

M.BRUNEL indique que les provisions pour risques et charges sont destinées à couvrir un risque ou une charge qui va générer une sortie de ressources sur un prochain exercice. Une provision peut être utilisée pour étaler une charge sur plusieurs exercices. Tel est le cas de la provision pour gros entretien ou grandes révisions spécifiquement destinés à couvrir des charges d'exploitation très importantes, ayant pour seul objet le bon état de fonctionnement des installations, sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle prévue initialement.

Le financement de l'opération de rehaussement des quais entre dans ce cadre. En effet, durant certaines périodes de l'année, certains quais se retrouvent immergés par la mer. Les travaux de rehaussement consisteraient à :

- Déposer les équipements (bornes, éclairage public...)
- Ajouter un bord de quai et remblayer
- Rehausser les regards
- Poser un enrobé de surface
- Reposer les équipements de quai

Plusieurs quais sont concernés par cette opération. Le montant des travaux s'élèverait à 919.200€ HT, ces derniers devront faire l'objet d'une planification pluriannuelle et, de ce fait, la constitution de provisions sur une période de 3 à 5 ans est nécessaire.

M.BELLAGUET demande si c'est un enfoncement des quais. M.SANGUIGNOL répond qu'il s'agit du niveau des eaux maximales qui a augmenté.

M.SANGUIGNOL précise que ces travaux sont portés en section de fonctionnement même s'ils sont faits sur des infrastructures. Cela permet de les provisionner, de les programmer sur plusieurs années et de soustraire leur montant à l'impôt.

Plus aucune remarque n'étant faite, M. BRUNEL passe au vote.

**VOTE :**      POUR :      UNANIMITE

\*\*\*\*\*

### **QUESTION 8 – PROJET DE DELIBERATION : EXONERATION DE REDEVANCE DE MANUTENTION – PARC NATIONAL DE PORT-CROS**

M.BRUNEL explique que Le Parc National de Port Cros a été amené à faire évacuer un voilier non identifié qui était à la dérive, afin notamment de préserver l'environnement et par mesure de sécurité. Une mainlevée a été délivrée en ce sens par les services de l'Etat.

Ce bateau devant être déconstruit, le Parc National a eu recours à l'assistance de l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER), éco-organisme officiel de la filière de traitement des déchets issus de bateaux de plaisance.

La zone d'activités du Port d'Hyères a été sollicitée pour la manutention du bateau, celui-ci nécessitant une sortie d'eau et une mise sur remorque pour être pris en charge par l'APER.

Compte-tenu de l'intérêt public de cette intervention, et de la nécessité impérieuse de faire évacuer le bateau, tant en matière de sécurité que de préservation de l'environnement, il est proposé d'appliquer l'exonération de la redevance de manutention effectuée le 08 mars 2021 et dont le montant s'élève à 65.40 € TTC.

M.BELLAGUET s'étonne que le Parc n'ait pas 65€ pour régler cette facture. M.BRUNEL précise qu'il n'a surtout pas les moyens de faire le levage puisque c'est avant tout le principal problème.

M.WERBER intervient et rajoute qu'au titre de la bonne collaboration liant la commune et le Parc, il est normal d'instaurer la gratuité pour cette intervention. De plus, M.WERBER rappelle que c'est souvent eux qui nous font bénéficier de leurs moyens, de leur logistique et de leur soutien. Il est juste de leur accorder cette gratuité et cela doit être transparent devant le conseil. M.BELLAGUET doute des bonnes relations entre le Parc et la commune et évoque sa présence au comité AD-HOC où la mairie n'était pas représentée. M.WERBER le rassure et affirme qu'il y a des réunions et des échanges resserrés avec le Parc, ce que confirme M.BRUNEL.

M.SANGUIGNOL complète en prenant l'exemple du travail mené avec leur collaboration sur la mise en place d'ancrages écologiques et le projet de ZMEL (zone de mouillage d'équipements légers). Dès qu'ils ont été sollicités, ils ont immédiatement soutenu le projet du Port.

Plus aucune remarque n'étant faite, M. BRUNEL passe aux voix.

**VOTE :**        POUR :        UNANIMITE

\*\*\*\*\*

## **QUESTION 9 – MODIFICATION DU REGLEMENT DE POLICE ET DU REGLEMENT DES CONDITIONS D'USAGE**

M.BRUNEL indique qu'en vue de contraindre les usagers à cesser de vidanger dans le port leurs eaux noires/grises, il a été décidé de modifier le règlement de police du port Saint Pierre.

M.MALLEMONT demande la parole pour indiquer qu'après lecture attentionnée de la proposition, il est d'accord sur le principe mais trouve que les termes écrits ne conviennent pas et doute de la bonne volonté des usagers à venir signaler leur vidange au large.

M.BRUNEL passe la parole à Mme SELLAOUI.

Mme SELLAOUI propose de reprendre le sujet au début. Elle rappelle qu'il avait déjà été pris des dispositions dans ce sens. Toutefois, après avoir établi une liste des bateaux habités, il a été constaté que la plupart d'entre eux n'avaient aucun équipement de récupération des eaux.

Il est proposé une nouvelle rédaction de l'alinéa 3 de l'article 1.15 « Conservation du plan d'eau et des profondeurs des bassins » du règlement de police :

### **Nouvelle rédaction proposée :**

3. Règles applicables aux navires habités : Le fait d'habiter dans le navire est une pratique tolérée sous réserve que les règles encadrant cette pratique soient respectées.

Est considéré comme « habité » un navire à bord duquel une personne au moins passe la nuit plus de la moitié du temps par mois de stationnement.

L'utilisateur est soumis à une obligation de déclaration de vie à bord du bateau auprès de la capitainerie.

La vie à bord du bateau n'est autorisée qu'à la condition que le bateau soit pourvu des équipements de récupération des eaux grises et noires.

Les usagers habitant au sein de leur navire doivent respecter l'obligation de vidanger les eaux noires et grises dans les conditions sanitaires réglementaires. A cet effet, une station de pompage est aménagée à la zone d'avitaillement du Port. Chaque opération de vidange devra être notifiée aux agents de cette zone, qui sont chargés de tenir la traçabilité des opérations. En cas de vidange à l'extérieur du port dans le respect de la réglementation, les usagers devront déclarer auprès de la capitainerie chaque vidange effectuée. Les usagers disposent également d'équipements d'hygiène à terre.

Les usagers habitant au sein de leur navire sont tenus de respecter scrupuleusement les règles de collecte et de traitement des déchets, et d'utiliser les points de collecte implantés dans l'enceinte portuaire.

L'objectif est de créer ainsi :

- une obligation de déclaration de vie à bord
- une obligation de s'équiper pour vivre à bord.
- une obligation de vidange traçable (vidange à la station d'avitaillement avec enregistrement sur le registre ou vidange au large avec avis préalable)

M.SANGUIGNOL rappelle que ce qui a été à l'initiative de cette modification est le constat des maîtres de port : Sur 15 bateaux occupés à l'année, 14 ne sont pas équipés de cuve et n'ont, sur les 2 dernières années, JAMAIS vidangé leurs cuves dans les installations du port.

M.WERBER rajoute qu'un constat visuel des eaux autour de ces bateaux est significatif. Il faut donc une obligation et un contrôle effectif de ces vidanges. La position des élus et des services du port est aujourd'hui très claire : cette situation doit cesser et plus rien ne doit être rejeté dans le port.

M.MALLEMONT explique que certains bateaux sont loués l'été pour vivre à bord avec interdiction de sortir du port. Il s'agit bien souvent de petits bateaux non équipés de cuve. M.SANGUIGNOL acquiesce et indique que la première étape est de mettre dans le règlement cette définition. Mme SELLAOUI rappelle qu'il a déjà été imposé la déclaration de location du bateau dans le contrat d'amarrage.

Mme SELLAOUI présente les 3 phases de ce projet de plan de lutte des rejets des navires :

**1<sup>ère</sup> phase** : - Reprise du règlement de police :

On ajoute l'obligation de déclarer la vie à bord du bateau avec maintien de l'obligation de vidanger à la station d'avitaillement ou en mer, avec traçabilité obligatoire.

Pour les bateaux non-équipés, la vie à bord sera interdite et si un besoin impératif de vie à bord existe alors c'est le bateau qui sera interdit dans le port.

**2<sup>ème</sup> phase** : Mise en place, certainement à l'automne, de la station mobile de récupération des eaux. Un dispositif interne sera à déterminer pour désigner qui se chargera de quoi, quels seront les points de collecte possibles puisqu'effectivement cette station ne pourra pas aller partout, et dans le fonctionnement comment devra-t-on procéder (à qui s'adresse l'utilisateur qui a besoin de vidanger, les délais d'intervention etc...) Enfin un tarif éventuel de la prestation couvrant son coût sera à déterminer.

**3<sup>ème</sup> phase** : Il faudra effectuer une différenciation tarifaire qui devra être non-contestable entre l'utilisateur vivant à bord du bateau et l'utilisateur « classique ». Il s'agit de tenir compte de la différence d'utilisation des installations et services portuaires. Cela pourra se traduire soit par un tarif différencié soit par un forfait qui s'ajouterait au tarif classique. La seule difficulté sera de définir le montant de cette surtaxe.

M.INFANTE intervient et demande ce qui se passera pour les gens faisant du AirB&B avec la location du bateau 4 jours par ci, 4 jours par là. Mme SELLAOUI rappelle que la durée minimum de 15 jours avait été fixée précédemment au vue de ce qui se pratique dans les autres ports.

M.INFANTE évoque que dans d'autres ports les rejets sont interdits. M.SANGUIGNOL rappelle qu'il en est de même dans tous les ports puisque le code des ports maritimes interdit formellement tous rejets d'eaux noires, grises ou de fond de cale dans l'emprise portuaire et dans la zone des 3 milles nautiques (environ 4.8Km).

M.INFANTE indique que certains propriétaires de bateaux louent leur bateau par courtes périodes. Mme SELLAOUI rappelle que l'alinéa 1 de l'article 1.15 interdit toutes sortes de rejet dans le port de manière générale donc l'obligation est posée. La modification de l'alinéa 3 de ce même article vise à mettre en place une obligation de déclaration de vie à bord, d'équipement de cuve, de vidange et déterminer une base de contrôle du respect de ces obligations.

M.INFANTE souhaite le rajout d'une phrase pour les cas de locations de bateau de courtes durées. M.SANGUIGNOL et M.GRIMARD rappellent que c'est le bateau qui est défini dans ces articles et non les personnes à bord. Si un bateau est loué 2 semaines dans un mois, il tombe sous le coup de cette obligation quel qu'en soit le locataire.

Mme SELLAOUI rajoute que l'idée est de réfléchir sur le sujet. Elle rappelle que le port avait été approché par l'office du tourisme qui avait mis en place une campagne de communication sur l'activité des bateaux avec vie à bord (donc utilisation uniquement en logement).

Les services du port avaient refusé car les élus étaient contre cette idée. Donc si on commence à réglementer aujourd'hui cette activité, cela veut dire implicitement qu'elle est autorisée dans le port. Il n'est pas dit que cela ne soit pas le cas un jour mais l'objet de la modification proposée n'est pas celui-là. M.WERBER pense qu'il peut être envisagé l'ajout d'une phrase sur le AirB&B.

Mme SELLAOUI précise qu'il y a 2 types de location de bateau : la location purement et simplement pour des excursions et la location comme habitation à quai. M.INFANTE propose de compléter la définition en rajoutant « ou un navire loué exclusivement à titre d'habitat ». Mme SELLAOUI précise que c'est justement cela qui n'est pas souhaité car l'évoquer sous-entend que c'est autorisé. A ce jour, la position des élus ne s'oriente pas vers une autorisation de ce type d'activité.

M.MALLEMONT évoque le cas des usagers vivant sur leur bateau pendant leurs vacances d'été pendant quelques semaines, voire quelques mois avec obligation de se déclarer. Mais il y a aussi des bateaux qui restent au port sans jamais sortir, ce qui est interdit dans le règlement. Mme SELLAOUI explique que cela sera justement l'occasion de les contraindre au mouvement du bateau.

M.INFANTE propose d'en rediscuter au prochain conseil portuaire. M.SANGUIGNOL et M.WERBER rappellent que la discussion est ouverte, partagée et que ce règlement peut être abondé à tout moment. M.BRUNEL explique que la volonté partagée est d'améliorer la qualité des eaux du port même si on butte sur une terminologie.

M.MALLEMONT explique qu'il est passé près du terrain à côté de la zone d'activités et que l'état est déplorable. M.BRUNEL rappelle que les incivilités sont un fléau sur la commune que la police municipale gère sur le terrain au quotidien.

M.BRUNEL propose d'avancer et d'acter cette amélioration.

Aucune remarque n'étant faite, M. BRUNEL passe aux voix.

### **VOTE :**

**ABSTENTION :** M.MALLEMONT, qui précise ne pas être d'accord car il souhaite qu'une réflexion globale soit menée et qu'une bonne rédaction soit trouvée. Le projet met une charge sur le personnel de la capitainerie et impose une déclaration de vie à bord aux usagers profitant de leur navire l'été pendant leurs vacances.

**POUR :** MAJORITE

M.BERNARDI indique que vouloir faire la perfection dans un texte c'est ne rien faire. Il faut bien commencer par quelque chose pour avancer sur le sujet. M.BRUNEL tout en respectant l'avis de MALLEMONT ne comprend pas sa position. Il rajoute que cette avancée est un premier pas vers une réglementation plus ferme qui se répandra vite par le bouche à oreille. M.WERBER évoque la possibilité de sanctionner, ce que permettra cette modification du règlement. M.BRUNEL explique que cela permettra aussi aux maitres de port de s'appuyer sur la réglementation, aujourd'hui trop insuffisante, avec un texte plus clair, plus contraignant dont l'objectif est de n'accepter des bateaux qui ne polluent pas le port.



M.SANGUIGNOL rappelle le constat des maitres de port : 14 bateaux non équipés qui vivent à l'année à quai en rejetant dans les eaux du port. M.BRUNEL explique qu'on se donne ainsi les moyens réglementaires pour intervenir.

\*\*\*\*\*

## **QUESTIONS DIVERSES :**

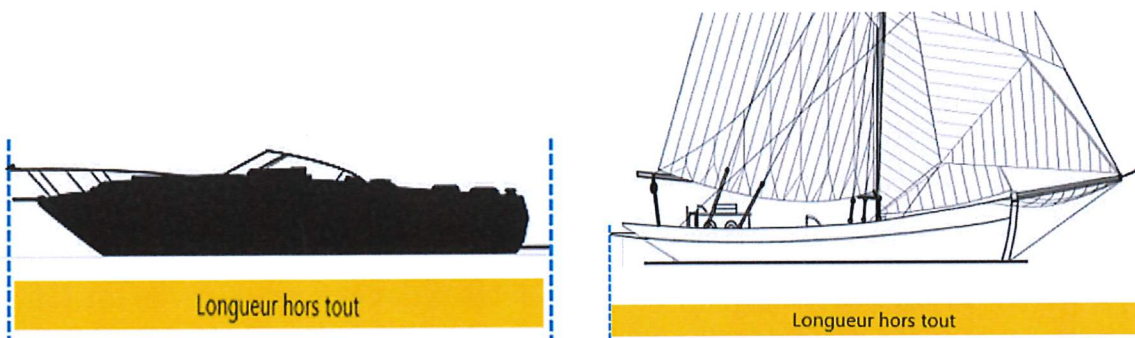
### **1<sup>ère</sup> question :**

M.BELLAGUET souhaite revenir sur la facturation « Hors-Tout » évoqué au dernier conseil portuaire. Il évoque le cas d'un abonné, M. LA ROSA, qui s'est plaint d'être passé dans la catégorie supérieure de facturation sans avoir changé de bateau. M.SANGUIGNOL indique avoir reçu la veille cette personne sur un autre sujet et qu'il a été évoqué cette tarification qu'il ne conteste pas.

M.BRUNEL donne la parole à Mme SELLAOUI qui projette à l'écran une présentation sur le sujet de la facturation « Hors-Tout ». Elle rappelle qu'à la demande des élus, en parfaite transparence mais aussi pour associer les usagers à la décision, cette facturation des bateaux certes prévue aux règlements, apparait nécessaire à repreciser.

*M.WERBER quitte le conseil à 11h55*

Mme SELLAOUI précise donc que sur l'ensemble des ports d'Hyères, les redevances portuaires et tarifs divers s'appliquent en fonction de la longueur maximum d'encombrement hors-tout des navires. C'est-à-dire, la plus grande longueur d'encombrement du bateau toutes œuvres indues (balcon avant, tableau arrière, davier d'étrave, plage, bout dehors, embase etc...)



Mme SELLAOUI rappelle que la problématique est née de la modification de la forme et du contenu du carnet de francisation (janvier 2013) qui indique aujourd'hui uniquement la longueur de coque, parfois différente des données constructeurs.

En 2014, il avait été soumis aux élus cette problématique et ils avaient fait le choix de n'appliquer cette tarification « Hors-Tout » que sur les nouveaux bateaux arrivants ou sur les changements de bateau. En cas de débat ou de contestation, une mesure contradictoire était effectuée.

Mme SELLAOUI annonce la création d'une bateauthèque qui va permettre à terme aux maitres de port et régisseurs de disposer des dimensions de la plupart des modèles de bateaux pour obtenir une base de données précises sur les dimensions à appliquer pour la facturation.

Aujourd'hui et après étude, cette problématique concerne 85 bateaux sur les 655 abonnés au port. L'impact financier constitue une perte de recette de 53 482.50€ TTC.

Il est donc proposé au conseil portuaire de se positionner sur la question : soit on maintient les conditions actuelles avec l'impact financier que cela peut avoir, soit on décide de tout mettre à plat et on applique la règle à tous les usagers. La problématique est soumise aux membres du conseil pour arrêter ensemble une décision.

M.BRUNEL précise que les 53.000€ de perte représentent 1 point de tarif.

M.INFANTE rappelle que le problème s'était posé du temps de M.ROVIRA et qu'il y avait alors 250 bateaux concernés. Le choix de ne rien faire avait été dicté par une réflexion politique. Aujourd'hui le choix est également politique car la plupart des usagers incriminés sont aujourd'hui assez âgés, on peut donc imaginer les laisser tranquilles.

M.BELLAGUET demande s'il peut avoir les documents présentés pour mener une réflexion sur les sujets avec les usagers. Mme SELLAOUI accepte bien volontiers.

M.INFANTE explique qu'il existe dans d'autres ports, une facturation au mètre carré qui permet, à son avis, de placer plus de bateaux dans la mesure où la tendance actuelle est à des largeurs de bateaux moindre qu'avant depuis 7/8 ans.

Mme SELLAOUI précise qu'aujourd'hui, nous sommes dans une situation non conforme car pour un même bateau il y a une différence de traitement entre l'utilisateur abonné depuis longtemps et celui qui vient d'arriver.

M.INFANTE dit que ce problème avait été évoqué mais les autres ports ont considéré que les contrats en cours étaient juridiquement valables. M.BRUNEL résume justement que c'est aujourd'hui l'objet du débat : est-ce que la mesure doit être rétroactive et s'appliquer à l'ensemble des bateaux ou alors est-ce que nous acceptons de différer cette mise aux normes au fur et à mesure de l'extinction de ces contrats. M.INFANTE précise que c'est ce qui se passe depuis 2013.

M.BRUNEL en convient mais précise qu'aujourd'hui la volonté des élus est de revoir la situation suite à des alertes d'utilisateurs sur la différenciation de facturation.

M.GRIMARD souhaite revenir sur la tarification à la surface évoquée par M.INFANTE. M.GRIMARD avait travaillé sur le sujet à l'époque de M.ROVIRA. S'il s'agit de la facturation la plus juste, sa mise en place impactait très fortement les usagers, raison pour laquelle cette solution n'avait pas été retenue à l'époque.

M.LAUSSEL demande si le service juridique a été interrogé sur le sujet pour savoir si cette différenciation de facturation n'est pas discriminatoire. M.BRUNEL indique que toute la question est là. Mme SELLAOUI confirme que cela pose effectivement un problème d'égalité de traitement.

Elle rappelle également que les contrats de postes d'amarrage sont annuels. On ne peut donc pas, à proprement parler, faire valoir l'antériorité du contrat qui n'est valable que pour l'année au titre de laquelle il a été réalisé. Chaque année un nouveau contrat est établi avec la tarification et les règles en vigueur à la date du contrat.

L'autre problème qui se pose est celui des régisseurs qui, pour un même bateau, sont contraints de facturer différemment. Ils engagent ainsi leur responsabilité de régisseur en appliquant une différence de facturation.

M.SANGUIGNOL affirme qu'on aurait l'obligation d'aligner la facturation si le trésorier avait connaissance de cette situation. M.INFANTE est d'accord avec cette analyse qui se pose à de nombreux ports.

M.BRUNEL propose un sondage à main levée :

- Qui serait favorable de laisser les 85 bateaux dans les conditions actuelles ? : 5 personnes
- Qui serait favorable à uniformiser la facturation ? : 3 personnes

M.SANGUIGNOL rappelle que cette perte de 53.000€ représente 1 point de tarif. M.INFANTE en convient mais souhaiterait alors que les tarifs du port soient descendus de 1 point. M.BRUNEL répond que cette somme pourrait également être investie dans l'intérêt général.

M.BELLAGUET va en discuter au plus vite avec ses adhérents pour obtenir leur avis sur la question. M.SANGUIGNOL rappelle que la discrétion est de mise sous peine d'alignement obligatoire pour égalité de traitement.

M.INFANTE pense que dans certains cas particuliers il faudrait faire des tarifs intermédiaires. M.GRIMARD indique que si on fait des demi-catégories, il y aura toujours un problème de centimètre. M.BRUNEL n'est pas convaincu du bienfondé de la multiplication de demi-mesures et rappelle à nouveau que le débat n'est pas public.

M.INFANTE demande si un bateau de 9.99m avec un contrat en conséquence alors qu'il fait en réalité 10.30m gardera son contrat avec ajustement de la tarification. M.SANGUIGNOL répond par l'affirmative.

**2<sup>ème</sup> question :**

M.LAUSSEL souhaite informer les services du port qu'en début de mois de mars l'ensemble du territoire est passé à un niveau inférieur du plan Vigipirate (sécurité renforcée et non alerte attentat), avec obligation de barriérage des files d'attente. A la demande du préfet et compte-tenu de l'affluence estivale attendue, il est souhaité que soit menée une réflexion sur des barrières plus propres et plus solides. M.BRUNEL et M.SANGUIGNOL informe M.LAUSSEL qu'une réunion aura lieu sur le sujet.

M.SANGUIGNOL demande à M.LAUSSEL la confirmation d'ajout de navettes supplémentaires cet été. M.LAUSSEL confirme et annonce l'ajout de 4 allers-retours (départ 10h-12-14-16h et retour 2h après) pour Porquerolles au départ du Port St Pierre pour les mois de Juillet et Août. Il précise qu'il s'agira de bateaux d'une capacité de 40 personnes.

\*\*\*\*\*

Les questions diverses étant terminées, M. BRUNEL clôt la séance de ce conseil Portuaire du Port d'Hyères Saint Pierre à 12h15.

Pour le Maire de La Ville d'Hyères

L'Adjoint aux Ports, Plages et Îles



M. Jean-Luc BRUNEL