

## COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU CONSEIL PORTUAIRE DE PIRIAC 7 juin 2022

### Ordre du jour

- Point d'information sur l'architecture fonctionnelle des différentes structures autour des Ports de Loire-Atlantique
- Compte-rendu du précédent conseil portuaire
- Bilan du délégué

### Membres du conseil portuaire présents

M. Didier CADRO, membre syndical des Ports de Loire-Atlantique,  
M. Emmanuel JAHAN, directeur des ports, SAS Loire Atlantique Nautisme,  
M. Daniel ELOI, représentant la commune de Piriac,  
M. Michel GENTHON, directeur adjoint, les Ports de Loire-Atlantique,  
M. Christophe GUENA, membre du personnel, SAS Loire Atlantique Nautisme,  
MM. Jérôme DANGY, Daniel PAYEN et Patrick MORICEAU, représentant les plaisanciers, désignés par le CLUPP,  
M. Pierre BOUSQUET, représentant la Voilerie Biscay,  
M. Claude THOUROT, représentant Nautisme en Pays Blanc,  
M. Cédric HERVEL, représentant les pêcheurs,

### Invités

M. Gildas GUGUEN, directeur, Les Ports de Loire-Atlantique,  
Mme Séverine GUILLOU, référente exploitation, Les Ports de Loire-Atlantique.

### Ouverture de séance

La séance débute par une explication sur l'organisation du conseil portuaire.

M. MABO fait part de son interrogation du fait qu'il n'apparaisse plus dans le tableau des membres et qu'il ne reçoit plus le dossier du conseil portuaire.

M. GUGUEN rappelle que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, le port de Piriac est désormais sous l'autorité portuaire des Ports de Loire-Atlantique, après transfert de la compétence par la Commune, et que c'est la Présidente des Ports de Loire-Atlantique qui, par arrêté, nomme les membres du Conseil portuaire.

Mme GUILLOU explique que la composition du conseil portuaire est régie par le code des transports. La liste des plaisanciers souhaitant adhérer au CLUPP est gérée par le gestionnaire. Les Ports de Loire-Atlantique ont mis en place les élections comme le prévoit la réglementation. Les représentants des plaisanciers ont été élus par ce CLUPP, à raison de 3 titulaires et 3 suppléants.

M. DANGY pensait que les associations siègeraient au conseil portuaire

Mme GUILLOU, comme déjà échangé avec M. DANGY, ajoute que si toutefois une association n'était pas représentée officiellement par un membre du CLUPP, les Ports de Loire-Atlantique pourraient la convier en tant qu'invitée au conseil portuaire. Celle-ci participerait aux échanges mais n'aurait pas de voix délibérative. À la suite des élections les associations de Piriac sont représentées au conseil portuaire.

M. BOUSQUET indique que la communication n'était sans doute pas assez claire.

M. GUGUEN répond qu'il s'excuse si les informations n'ont pas été assez précises de la part des Ports de Loire-Atlantique. Il rappelle que le conseil portuaire est organisé par l'autorité concédante, c'est-à-dire, ici, Les Ports de Loire-Atlantique, qui souhaitent, en outre, être en conformité avec les obligations réglementaires s'il ne veut pas prendre le risque de voir ses décisions rendues illégales. Il donne l'exemple des tarifs qui doivent être obligatoirement soumis au conseil portuaire pour avis, afin d'être délibérés valablement par le comité syndical. Cette délibération annuelle pourrait être entachée d'illégalité s'il était repéré que la composition du Conseil portuaire,

au moment où celui-ci donne son avis obligatoire, n'était pas conforme aux textes. Les Ports de Loire-Atlantique ont la responsabilité de sécuriser l'ensemble des actes auprès de leurs élu.es. Cependant, il précise que Les ports de Loire-Atlantique feront toujours en sorte que toutes les associations soient sollicitées.

M. MABO fait part de son incompréhension et préfère quitter la séance.

### **Ouverture de séance**

Le quorum est atteint.

### **Point d'information sur l'architecture fonctionnelle des différentes structures autour des Ports de Loire-Atlantique**

Présenté par M. GUGUEN

Le code des transports prévoit 2 types de ports

- Grands ports maritimes qui relèvent de l'État
- Tous les autres ports, transférés en 1982 aux collectivités territoriales (décentralisation)
  - o Les ports de pêche et de plaisance l'ont été aux Départements
  - o Les ports de commerce auprès des Régions

En cas d'accords locaux, il était possible de déroger, c'est pourquoi, en Loire-Atlantique, le Département, en accord avec les Communes qui le souhaitaient, leur a transféré la compétence sur certains ports de plaisance, ces derniers devenant, de ce fait, communaux.

M. BOUSQUET interroge sur le statut du port de Piriac

M. GUGUEN répond qu'il a fait partie de ces ports de plaisance reconfiés aux Communes suite à la décentralisation. À l'époque le Département de Loire-Atlantique n'était pas très maritime et plutôt allant pour que les Communes conservent la gestion de leurs ports. Les ports communaux étaient Piriac, Préfailles, La Plaine sur Mer, Saint Michel Chef Chef. Le Département de Loire-Atlantique avait maintenu sa compétence sur les ports de Pornic, La Turballe et Le Croisic et sur les ports fluviaux. Mais, à aucun moment, il n'a géré ces ports en régie directe, privilégiant le régime de la délégation de service public (DSP).

C'est ce paysage éclaté qui a induit l'idée de simplifier le schéma portuaire en Loire-Atlantique et d'installer une seule autorité portuaire pour la gestion de l'ensemble des ports.

- afin de constituer une force plus importante par rapport aux autres départements,
- être plus visible pour faire face à la concurrence.

Les membres des Ports de Loire-Atlantique sont constitués des collectivités qui disposaient, certaines depuis 1982 et les grandes lois de décentralisation, de la compétence portuaire, et des collectivités qui n'avaient pas de compétence portuaire mais qui ont un de ces ports sur leur territoire. En fonction qu'ils aient eu la compétence portuaire ou non, les membres ne disposent pas du même nombre de voix mais ils siègent pour construire, ensemble, au sein du Syndicat mixte, une stratégie portuaire globale à l'échelle du département.

Seules les autorités portuaires des ports de la Baule le Pouliguen (gérés par un SIVU qui a, lui-même confié l'exploitation à Loire-Atlantique Nautisme) et du port de Pornichet (port à flot communal qui appartient à ses amodiataires en gestion auprès d'une société privée) n'ont pas intégré les Ports de Loire-Atlantique.

M. GUGUEN poursuit en expliquant que les Ports de Loire-Atlantique peuvent gérer leurs ports :

- soit directement, en régie, ce qui est le cas des ports de Préfailles, la Plaine sur Mer et Saint Michel Chef Chef,
- soit par le biais d'une délégation de service public (DSP). Le choix a été fait de maintenir ce dispositif tel qu'il était auparavant pour les ports de Pornic, la Turballe et le Croisic et pour les ports fluviaux.

Les ports de Pornic sont en DSP auprès de Loire-Atlantique Nautisme depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 (auparavant 2 DSP pour les 2 ports) et les ports de la Turballe et du Croisic sont en gestion auprès de la SAEML LAPP (Société Anonyme d'Économie Mixte Locale, Loire-Atlantique Pêche et Plaisance). Les ports fluviaux sont également en DSP auprès de Nantes Métropole pour le port de l'Erdre, des communes de Nort-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre et de Loire-Atlantique Nautisme pour le port de Blain.

L'autorité portuaire décide de la stratégie à adopter pour ses ports. En l'espèce, Les Ports de Loire-Atlantique ont décidé de maintenir les DSP jusqu'à leur terme. La fin de concession portuaire pour le port de Piriac se termine en 2031

M. JAHAN précise qu'il y a deux concessions, une pêche qui se termine en 2030 et une plaisance en 2031.

M. GUGUEN reprend en indiquant qu'une nouvelle DSP sera relancée à cette période. C'est le cas actuellement pour les ports de la Turballe et du Croisic dont la concession se termine au 31.12.2022.

M. JAHAN explique qu'un contrat de concession lie l'autorité concédante à son gestionnaire, qui au travers d'un cahier des charges lui indiquent ce qu'elle veut pour la gestion et l'exploitation de son port. Ces contrats peuvent aussi faire l'objet d'avenants. Il faut noter qu'aujourd'hui les cahiers des charges sont beaucoup plus élaborés qu'auparavant.

M. BOUSQUET indique que Loire-Atlantique Nautisme gère les ports de Piriac, Pornic et Blain mais également Pornichet échouage.

M. GUGUEN confirme, et précise que Loire-Atlantique Nautisme gère Pornichet mais pour le compte de la commune. Il souligne l'importance de la composition du conseil portuaire notamment car les contrats sont soumis pour avis aux membres, ce qui sera le cas lors du renouvellement de la DSP du port de Piriac, en 2032.

L'objectif des ports de Loire-Atlantique est d'arriver, au fur et à mesure, à harmoniser la gestion de ses ports, en tenant compte de la spécificité de chacun d'entre eux, par des cahiers des charges rédigés en conséquence, où il est demandé aux exploitants de rechercher une synergie entre les ports.

M. BOUSQUET questionne sur une gestion commune des listes d'attente dans le cas où Loire-Atlantique Nautisme remporterait l'appel d'offres.

M. GUGUEN répond, qu'en effet, l'objectif est de faciliter et fluidifier la gestion des listes d'attente et les échanges entre les ports.

M. BOUSQUET interroge également sur la question de la mise à sec des bateaux

M. JAHAN explique que c'est la SEM LAPP qui gardera la gestion de l'ensemble du terre-plein. Sur la manutention plaisance, Loire-Atlantique Nautisme maintient une synergie très forte entre les ports pour ses clients. Il faut noter que 80 % des clients du port de Piriac souhaitent maintenir leur demande sur leur port et il en va de même sur le port de la Turballe.

M. DANGY questionne sur les synergies de places, à terme, d'un port à l'autre. Il interroge sur les modalités si, par exemple, un plaisancier qui dispose d'une place à Piriac souhaite bénéficier d'une place saisonnière à Pornic. Existera-t-il un passeport annuel.

M. JAHAN répond que dans les autres départements nommés, les plaisanciers ne disposent pas d'un contrat annuel dans leur port mais d'un contrat multi-ports et qu'en conséquence ils doivent bouger en fonction des disponibilités. Loire-Atlantique Nautisme se penchera sur la question mais devra, au préalable, vérifier les impacts sur les emplacements et l'aspect financier, et émet donc une réserve à ce sujet.

M. GUGUEN confirme à nouveau la fluidité que l'exploitant doit créer entre les ports, mais selon les services et contraintes.

M. JAHAN ajoute que cela pourrait être facilité entre les ports de la Turballe et Piriac, qui sont sur le même bassin de navigation.

M. DANGY souhaite savoir si Loire-Atlantique Nautisme est dans le capital du Département.

M. GUGUEN répond que, non, ce n'est pas le cas de façon directe car c'est la SEM LAPP, dont les Ports de Loire-Atlantique sont les actionnaires majoritaires (le syndicat s'étant substitué aux communes et au Département) est dans celui de LAN. Les Ports de Loire-Atlantique souhaitent être plus pro-actifs, présents et volontaristes.

M. JAHAN ajoute qu'il est nécessaire de poursuivre les investissements sur les ports avec des gestionnaires qui soient efficaces.

M. GUGUEN rappelle que des objectifs sont donnés aux exploitants, qui y ont répondu au travers leur offre et d'une redevance permettant de poursuivre des investissements majeurs par le syndicat mixte. Le gestionnaire a un rôle de gestion commerciale et d'exploitation. Aujourd'hui les Ports de Loire-Atlantique se mettent en conformité avec les obligations réglementaires.

M. BOUSQUET fait remarquer la complexité de l'organigramme malgré un souhait d'harmonisation.

M. JAHAN répond que Loire-Atlantique Nautisme, en tant qu'exploitant cherche au travers de la gestion de ses différents ports, à mutualiser au maximum. Les agents peuvent, selon leur compétence et les travaux à effectuer, intervenir sur différents ports. Il convient qu'il est sans doute plus facile d'établir des synergies entre des ports se situant à proximité les uns des autres.

M. GUGUEN ajoute que l'organigramme n'est pas figé et qu'il sera simplifié après le renouvellement des prochaines concessions, notamment si LAN obtient les marchés de concession.

M. THOUROT convient que LAN participe aux réunions de l'APPB, mais quel est l'avenir des associations dans la vie des ports

M. GUGUEN indique que les associations sont les partenaires des exploitants et des Ports de Loire-Atlantique. Elles contribuent à l'animation des ports. Les écoles de voile sont des acteurs majeurs du nautisme.

M. THOUROT explique qu'aujourd'hui c'est indépendant à Piriac et la Turballe.

M. JAHAN pense que la nature des relations entre le port et les associations n'a pas changé.

M. GUGUEN précise que LAN et les Ports de Loire-Atlantique n'auraient aucun intérêt à remettre en cause la présence et l'investissement des associations dans la vie du port.

M. THOUROT explique la mise en place d'un programme commun entre les 3 associations présentes à la Turballe, pour un

développement harmonieux et sans concurrence.

M. GUGUEN explique que les Ports de Loire-Atlantique encouragent les exploitants, au travers de leur cahier des charges, à rendre le port plus attractif. Ce qui se traduit par les partenariats avec les associations, qui, pour autant, sont des acteurs libres.

M. ELOI fait part de sa forte contrariété due au départ de M. MABO en début de séance.

M. GUGUEN en convient et précise qu'il en est, lui aussi, très contrarié. Il propose que M. MABO soit convié aux prochains conseils en tant qu'invité, signifiant qu'il pourra participer aux échanges mais qu'il ne disposera pas d'une voix délibérative.

M. JAHAN conclut sur le fait que les acteurs publics de notre département sont plutôt en cohérence sur ce territoire.

### **Compte-rendu du précédent conseil portuaire**

M. DANGY indique regrettable que le compte-rendu du conseil portuaire soit envoyé uniquement lors de la convocation à la réunion suivante. Cela ne permet pas d'échanger avec les usagers.

Mme GUILLOU en convient et propose, en cohérence avec les ports fluviaux et aux vues des aspects administratifs que cela représente, d'un délai maximum de 2 mois pour renvoyer le compte-rendu aux membres du conseil portuaire.

M. BOUSQUET fait par également de fautes et ce certaines phrases à reformuler pour en comprendre le sens.

M. GENTHON demande une compréhension sur le sujet. Il rappelle que les Ports de Loire-Atlantique mènent 7 conseils portuaires maritimes, à raison de 2 annuels pour chacun d'entre eux ainsi que 4 conseils portuaires fluviaux, qui viennent en complément d'une charge de travail conséquente. En outre, le choix d'un compte-rendu « verbatim », plus complet, n'est donc pas dans l'excellence.

M. GUGUEN répond que les corrections seront apportées. Il rappelle que les compte-rendu sont approuvés aux séances suivantes et que toute remarque peut être faite à ce moment-là.

Le procès-verbal du conseil portuaire du 21 octobre 2021 fera l'objet de quelques modifications.

Il est adopté à l'unanimité.

### **Rapport d'activité du délégataire présenté par Loire-Atlantique Nautisme**

M. JAHAN souhaite tout d'abord la bienvenue à Christophe GUENA, nouveau maître de port et rappelle l'ordre du jour de la présentation.

#### **BILAN DE L'ACTIVITÉ 2021**

##### *Bilan financier*

- Produits d'exploitation

Le chiffre d'affaires repart à la hausse avec + 3,3% malgré la stabilité des tarifs.

Les ports de plaisance ont été peu impactés par la crise sanitaire.

Entre 2020 et 2021, changement de statut entre la CCI et Loire-Atlantique Nautisme, passant d'un établissement public à un établissement privé, ce qui rend un peu plus complexe les comparaisons entre les années,

Une modification de la comptabilité des escales, uniquement sur une période de 7 jours, afin de coller à la réalité portuaire, ce qui augmente le nombre de contrats saisonniers,

Hausse de la vente carburant avec +16 % et + 10 % pour la manutention,

Une somme 316 K€ qui correspond à la provision, pour anticiper les travaux de réfection du ponton et des pieux du brise clapot.

- Charges d'exploitation

Une évolution à la hausse, notamment en lien avec les travaux cités, ci-dessus, et la provision pour dragage.

M. JAHAN fait part de son inquiétude sur 2 sujets :

- le dragage, basé sur l'indice maritime, avec une hausse du carburant et du prix de l'acier [+15%] sur les 3 derniers mois. Le nouvel indice risque d'être beaucoup plus élevé.

Il reste très prudent par rapport aux provisions qui seront donc un peu plus élevées dans les comptes 2021 et probablement en 2022

- Le cout de l'électricité, qui ne représentait pas une trop grande charge mais avec un prix du KWH qui est passé à 350 euros. LAN a pris 80 % d'augmentation.

LAN va renégocier le marché pour la fin de l'année et a décidé d'adhérer au SYDELA (regroupement d'acheteurs) pour une prise d'effet au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

La négociation salariale entre également dans l'augmentation des charges.

M. JAHAN précise qu'il n'a pas d'idée à ce stade de l'impact sur les tarifs portuaires de fin d'année.

- Bilan financier

Le résultat net est positif est à hauteur de de 164 K€.

M. JAHAN précise que cela peut sembler relativement important mais il faut prendre en compte les 2 sujets abordés (indice, électricité)

Il rappelle le cout du dragage d'1,5 millions d'euros, avec 2 incertitudes

- La mise à terre des sédiments pollués
- Le rejet en mer en 2024

M. DANGY interroge si LAN ne peut pas provisionner plus.

M. JAHAN répond que c'est ce que LAN va faire en 2022. Néanmoins, il faut être vigilant sur les provisions qui font l'objet de contrôle fiscale très regardé. Une société doit être attentive à ne pas provisionner plus que ce dont elle a besoin.

M. CADRO questionne sur la possibilité d'une provision pour risques.

M. JAHAN répond que la provision de 2022 va en ce sens mais pas celle de 2021.

## **ACTIVITÉS PREMIER SEMESTRE 2022**

### Indicateurs d'activités

- Contrats

41 résiliations, 52 changements de places, 29 changements de bateaux et 6 retours d'absence prolongée

- Liste d'attente

Elle compte 20 personnes supplémentaires, est globalement stable mais reste importante, car le port de Piriac reste attractif

On note une reprise depuis 2021, après la crise sanitaire. Le marché des bateaux est très lié au marché des résidences secondaires.

M. JAHAN explique rechercher qui sont les nouveaux clients qu'il ne pensait pas voir propriétaires de leur bateau. L'intuition lui fait dire que ces nouveaux clients seront plus volatiles et vendront dans les 2 ans, au contraire des clients « historiques » qui gardaient leur contrat jusqu'à la fin de leur vie. Il reste confiant car 80 % des clients résident à moins de 50 km.

M. DANGY confirme qu'on observe des plaisanciers plus jeunes avec des vieux bateaux, pas chers et retapés, notamment pour les voiliers

M. JAHAN explique que LAN recherche ce qui a amené ces clients à faire le pas de l'achat

M. BOUSQUET revient sur les contrats afin de savoir combien représentent les nouveaux arrivants

M. JAHAN indique 41 nouveaux contrats pour les 41 résiliations.

M. DANGY questionne sur le nombre de places saisonnières.

M. JAHAN répond qu'il y a 30 places pour des petits bateaux et le même nombre pour des plus grosses unités. Le choix n'est pas de baisser le nombre de contrats annuels pour couvrir les 15 jours de saturation du port en période estivale. Il assume ce choix et le fait que le port soit victime de son succès. Il convient de rechercher comment optimiser le nombre de places en escales mais pas au détriment des places annuelles.

### Travaux, équipements et services

- Dragage

La première étape est finalisée avec un objectif atteint pour 15 000 m3 de sédiments.

L'idée serait de pouvoir accueillir des manifestations plus importantes comme la Solitaire du Figaro en 2024, même si cela représente une logistique complexe.

M. BOUSQUET souhaiterait avoir les mesures précises avec un questionnaire sur le risque que les bords retombent au milieu.

M. GUENA les lui transmettra.

M. JAHAN précise que tous les rejets ont bien été rejetés dans les zones à cet effet.

M. HERVEL s'interroge car, depuis plusieurs semaines, il explique avoir apporté des morceaux d'aluminium, qu'il ne ramassait pas auparavant.

M. JAHAN indique que ce point sera regardé plus précisément.

M. GENTHON souhaiterait connaître le coût pour 2022.

M. JAHAN répond que cela correspond environ à la moitié. Il tient aussi à remercier la mobilisation des équipes pour l'enlèvement des catways, permettant notamment de les contrôler dans le même temps.

M. JAHAN ajoute que les 500 m<sup>3</sup> de sédiments qui font l'objet d'une contamination devront être mis à terre, générant un coût multiplié par 10 et un transport compliqué. Il est en attente du retour de solutions par les entreprises.

M. ELOI pense qu'il s'agit de vieux sédiments qui datent de 15 ans, qui devraient normalement maintenant être moins polluants

M. DANGY s'interroge sur le plomb qui y a été trouvé

M. JAHAN répond qu'il ne s'agit pas de plomb mais de cuivre. Par ailleurs, le système de traitement des eaux de l'aire de carénage est dépassé et devra donc être changé.

M. DANGY interroge pour savoir à quelle période ce dragage devra être réalisé ?

M. JAHAN répond que ce sera, comme cette année, à la période où il y a le moins d'activité. .

- Capitainerie

Ajout 2 nouvelles caméras

L'installation d'un équipement de suivi des consommations d'eau

- Pontons

Remplacement de blocs de liaison, flotteurs, nettoyage et démoussage,

- Seuil

L'entrée de porte a fait l'objet d'un diagnostic complet qui permettra d'établir un plan pluriannuel de maintenance et d'entretien. L'objectif était de connaître sa durée de vie. Les premières analyses sont rassurantes (corrosion acier mais béton en bon état). Le projet est de rendre un port en bon état au terme de la concession en 2032 avec un système qui fonctionne.

- Aire de carénage / potence

Maintenance annuelle de la potence

Diagnostic pour l'aire de carénage

Services mis en place

- Portail clients

Renouvellement de l'inscription en ligne pour la liste d'attente

12 mises à sec prévu en 2022

Reprise du nouveau service de coaching avec un très bon taux de satisfaction

Partenariat avec TEMO pour un produit fabriqué à Nantes, qui soutient dans le même temps l'innovation industrielle. LAN proposera 2 rames électriques aux usagers, disponibles en location à la capitainerie.

M. GUENA ajoute 2 points d'informations :

- les chèques vacances sont désormais acceptés pour régler les escales,

- un colis box connecté sera mis en place au niveau du port pour permettre aux plaisanciers de se faire déposer et avoir accès à leurs achats en ligne, service jusqu'en septembre

M. BOUSQUET pense que ce service devrait être étendu au-delà de septembre

M. GUENA répond qu'il pourra être maintenu selon s'il est montré son utilité

M. BOUSQUET pense que ce service viendra compenser les difficultés de la Poste.

M. DANGY questionne sur son emplacement

M. GUENA précise qu'il sera situé face aux sanitaires, à l'extérieur car pour des raisons de sécurité il n'était pas envisageable de donner les clés des sanitaires aux livreurs.

M. BOUSQUET interroge la municipalité pour savoir si elle envisage la mise en place de ce même service

M. ELOI n'a pas de réponse sur le sujet.

### Commission BIP (Bateaux d'intérêts Patrimoniaux)

Une 1<sup>ère</sup> réunion s'est tenue en avril dernier avec pour objectifs de présenter la commission, établir la procédure d'attribution et donc de définir les critères

Une seconde réunion aura lieu au 3<sup>ème</sup> trimestre pour poursuivre cette démarche. Il rappelle que les BIP font l'objet d'une réduction de 50 % et qu'il convient aussi de ne pas ouvrir cette possibilité à tous les bateaux.

M. BOUQUET questionne sur la possibilité d'ouvrir au-delà du label

M. JAHAN répond que ce n'est pas exclu.

M. BOUQUET s'interroge sur la voix délibérative accordée au Grand Morvan, qui selon lui, rend cette association juge et partie. Il entend qu'elle puisse être membre de cette commission mais sans voix délibérative pour ne pas avoir l'ambiguïté d'une double fonction

M. JAHAN répond que la seconde réunion a pour objet de retravailler les règles de cette commission, qui seront présentées au prochain conseil portuaire

M. BOUSQUET rappelle que la commission devait aussi avoir pour objectif de se pencher sur des situations spécifiques

M. JAHAN répond que justement, la commission ne devrait pas tarder à être réunie pour présenter la situation d'un plaisancier en copropriété depuis 26 ans, n'ayant jamais eu de contrat, et dont le copropriétaire est sur le départ.

M. JAHAN poursuit sur le palmarès des ports en fonction des notes attribuées par les plaisanciers en escales sur Navily Le port de Piriac se place en seconde position. Ce classement est plus qu'encourageant et récompense tout le travail mis en œuvre par les équipes de LAN.

M. GUGUEN fait remarquer que, globalement, sur les 20 premiers ports, 3 sont situés en Loire Atlantique et exploités par Loire-Atlantique Nautisme, ce qui confirme que le travail mené par les Ports de Loire-Atlantique et celui des exploitants, ainsi que les efforts soutenus qui vont dans le bon sens.

M. CADRO espère que La Turballe actuellement 14<sup>ème</sup> évoluera grâce au projet de réaménagement.

M. JAHAN précise que cette seconde place pour le port de Piriac est due à la nouvelle capitainerie, co-financée par la collectivité, un levier essentiel pour accompagner les investissements lourds.

M. DANGY fait part d'une réflexion à porter avec la collectivité pour limiter la pollution visuelle vers le large, notamment pour les plaisanciers qui n'ont pas l'habitude pour les entrées et sorties du port.

### **PRÉVISIONS POUR FIN 2022**

#### Les événements

Présentation de la liste des événements prévus. Il manque les 60 ans du CNP, prévus le 9 juillet.

#### Les travaux prévus

- Cale de mise à l'eau

Le remplacement de la barrière est un sujet qui prend un peu plus de temps que prévue car LAN réfléchit à l'harmonisation de ces contrôles d'accès afin qu'ils soient identiques sur tous leurs ports, avec, en outre, la perspective d'en équiper, également, les ports de La Turballe et du Croisic, qui rencontrent des soucis à ce sujet. A Piriac, le projet de bloquer la rue de Grain en saison devrait désengorger le port

M. THOUROT fait part d'un trafic amplifié sur le chemin menant à l'école de voile avec, en outre, une vitesse excessive qui questionne pour la sécurité des enfants qui la fréquentent.

M. JAHAN indique que ce sont les personnes qui ne veulent pas payer.

M. BOUSQUET pense qu'il faudrait peut-être revoir les superficies dédiées, notamment lors des périodes de carénage pour permettre aux usagers d'être un peu plus longtemps, sans modifier l'aire de stockage et pour qu'ils aient le temps de s'occuper des annexes ou autre.

M. THOUROT questionne sur le coaching plaisance où les 3 structures font le même travail, tout en sachant que NPB verse une cotisation à la fédération et qu'ils n'ont pas eu un client depuis 2 ans.

M. JAHAN précise que le coaching est essentiellement mis en place pour les plaisanciers dotés d'un bateau à moteur.

M. BOUSQUET précise que l'entreprise, elle, ne reçoit pas de subventions pour payer ses cotisations et charges et qu'il faut peut-être s'interroger si NPB devenait plus compétitif.

M. THOUROT indique se sentir lésé et qu'il s'agit de concurrence déloyale

M. JAHAN propose que le sujet soit réabordé hors conseil portuaire avec M. GUENA. La majorité des plaisanciers qui ont besoin de ce service sont ceux disposant d'un bateau à moteur et NPB n'accompagne que les plaisanciers ayant un voilier c'est pourquoi NPB n'est pas mis de côté. Les plaisanciers avec un voilier sont beaucoup plus marins et savent donc très bien manœuvrer.

- Aire de carénage/potence

Remplacement des 4 chariots et palans de la potence

Remplacement du système de traitement des eaux de carénage

- Bateau des services

Acquisition d'un nouveau bateau de servitude homologué répondant à la réglementation pour pouvoir sortir du port, en allant jusqu'aux bouées d'attente et effectuer des remorquages, sous responsabilité de l'agent de port qui estimera s'il peut le faire ou non. En réponse à M. BOUSQUET sur les remorquages, M. JAHAN ajoute que l'idée n'est pas un service de rade

M. THOUROT indique que les bouées d'attente ne sont pas visibles la nuit par les plaisanciers.

M. JAHAN répond qu'une solution sera recherchée.

- Dragage du port

Travaux prévus de décembre à février

- Seuil / entrée du port

Protocole de test d'alarmes

Les nouveaux services à venir

- Sécurité

Une vidéo surveillance est en place depuis 1 an, ce qui a permis de retrouver les personnes qui avaient volé la SNSM de la Turballe. Le système de Pornic est intéressant mais ne peut pas être mutualisé avec des personnes qui contrôlent et peuvent intervenir.

LAN recherche quel outil pourrait être mis en place pour une surveillance annuelle

M. DANGY indique qu'il faut conserver une présence physique car elle est très dissuasive

M. JAHAN poursuit par la commercialisation du service vigie de FALCO, qui répond au fait que l'exploitant ne peut et ne veut pas intervenir, lui-même, sur toutes les problématiques. Autant il est important que LAN soit informé en cas d'incendie, autant ce n'est pas le métier des agents de faire face aux voleurs. Ce service répond donc à la préoccupation des plaisanciers et améliore leur sécurité.

M. DANGY pense que des exercices incendie, avec la simulation de bateaux en feu, pourraient être intéressants à mettre en place

M. JAHAN répond que ce sujet est en cours de réflexion avec les pompiers et qu'il est prévu une formation cet hiver.

M. DANGY indique, qu'il serait aussi souhaitable que les plaisanciers signalent que leur échelle est libre, à l'aide d'un signe visuel, pour pallier à celles réglementaires installées tous les 30 mètres sur les pontons. Ceci pour faciliter les plaisanciers à sortir de l'eau lorsqu'ils y sont tombés, surtout en période hivernale.

M.JAHAN revoit ce point.

- Préservation ressource en eau

Au vue du contexte actuel, il parait essentiel d'arrêter d'utiliser de l'eau douce pour nettoyer son bateau et d'anticiper sur ce sujet. Le test de remise en pression de l'eau a plutôt donné satisfaction mais nécessite de vérifier la mise en réseau sur les pontons. LAN souhaite être incitateur, sensibilisé les plaisanciers en recherchant le bon équipement.

M.DANGY fait part d'un exemple de forage qui sert exclusivement au carénage.

M. JAHAN rappelle qu'il est interdit d'utiliser l'eau d'un puit lors des arrêtés d'interdiction. Ce sujet va être revu avec le bureau d'études sur l'aire de carénage.

#### QUESTIONS DIVERSES

M. BOUSQUET revient sur la question de la mise à l'eau des petits bateaux, qui concerne aussi le CNP.

M. JAHAN répond qu'il faut revoir le sujet avec la nouvelle société qui entretient la potence mais que cela pose aussi la question de l'accueil à terre de ces unités ;

M. BOUSQUET demande où en est le projet de port à sec

M. JAHAN répond que LAN est prêt et reste convaincu que ce projet de 80 places pour des petits bateaux répondra à une vraie demande.

M. CADRO explique que le projet porté par CAP Atlantique n'est pas validé car les Maires de l'Agglo ne sont pas en accord avec celui de Piriac, notamment pour des raisons de prix. Pour l'instant il n'y a pas de décision arrêtée, ce qui pose soucis car les études environnementales arrivent à échéance très prochainement.

M. BOUSQUET fait part de son changement de position sur le sujet. Il pensait que cela viendrait en concurrence auprès des entreprises mais s'est rendu compte qu'elles étaient, à ce jour, saturées.

M. GUGUEN rappelle que suite au transfert des ports de la CCI à LAN, la CCI aurait dû reverser 1,5 millions d'euros à LAN correspondant aux résultats cumulés de la gestion des ports pendant 20 ans. Pour des raisons comptables, elle s'est engagée à les reverser de manière progressive pour des investissements nautiques. C'est de cette manière que le projet de port à sec de Piriac pourrait être financé. Il permettrait de réguler les places et faire fonctionner un écosystème. Il indique que, néanmoins, si ce projet ne se fait pas à Piriac, il se fera ailleurs.

M. THOUROT ajoute que le projet de territoire de CAP Atlantique avait identifié la zone du Pladreau comme une zone dédiée en priorité au nautisme.

M. GUGUEN confirme que le schéma d'accueil des entreprises de CAP Atlantique ciblait Piriac comme une zone à dimension fortement nautique.

M. JAHAN remercie M. BOUSQUET pour l'évolution de sa position et souhaiterait un travail commun sur le projet car son avis sera plus que pertinent. Il est prêt à lancer les démarches de programmation car il n'est pas encore trop tard. Il est convaincu que cet espace peut accueillir d'autres activités qu'il convient de regarder conjointement

M. GUGUEN ajoute qu'il s'agit d'un outil qui doit servir à l'intérêt général, au profit des plaisanciers et des entreprises locales.

M. BOUSQUET questionne M. ELOI sur les arguments d'opposition à ce projet du Maire de Piriac

M. ELOI pense qu'il s'agit peut-être d'une question de revanche avec l'ancienne municipalité. Le Maire considère, notamment, que le terrain avait été acheté trop cher.

M. CADRO ajoute que le Maire met également en avant l'argument de la circulation.

M. GUGUEN répond que les études ont démontré un impact très faible. Ce projet est viable et peu donner une attractivité supplémentaire au port

M. CADRO fait part de la nouvelle loi ZAN, qui en 2031, ne permettra plus d'agrandir les zones industrielles. L'attente rendra le projet beaucoup plus difficile à mettre en place

M. JAHAN précise que le port à sec ne prendra pas l'ensemble de l'extension souhaitée.

M. CADRO ajoute que CAP Atlantique doit racheter le terrain à la Commune et que les discussions achoppent sur le prix de rachat, sachant qu'une partie de ce terrain est classé en zone humide et est, de ce fait, non valorisable.

M. DANGY pense qu'il est possible transférer des milieux humides

M. GUGUEN conclut sur la question en indiquant que dans le cadre de cette nouvelle loi, l'aménagement de la zone sera néanmoins possible à condition que le projet puisse être considéré comme un prospect sérieux par la Municipalité, ce qui n'est pas le cas

actuellement.

**Clôture de séance**

L'ordre du jour et les questions diverses étant épuisés, le conseil portuaire est clôt à 12h15