

PROCES VERBAL DE LA REUNION
DU COMITE SYNDICAL DU
6 DECEMBRE 2021

L'an deux mille vingt et un,
Le 6 décembre,
À 9h30,

Les membres du Conseil syndical du syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique se sont réunis, à l'Hôtel de Ville, au Croisic, sur convocation de la Présidente du Syndicat mixte, faite selon les conditions fixées à l'article L. 5211-6-2 du Code général des collectivités territoriales et conformément aux statuts du syndicat, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Rapport de délégation d'attributions du Comité syndical au Président (en application de l'article L5211-10 du CGCT)

0.0 Décisions prises par le Président par délégations du CS MG

1. Organisation politique du syndicat mixte

Pas de délibération

2. Organisation administrative du syndicat mixte

Pas de délibération

3. Ressources humaines

Pas de délibération

4. Finances

4.1 Décision modificative n°2 au Budget principal (SPA)

4.2 Autorisation pour utilisation des crédits d'investissement votés au titre de l'année 2021 avant le vote du budget 2022 pour le budget principal (SPA)

4.3 Autorisation pour utilisation des crédits d'investissement votés au titre de l'année 2021 avant le vote du budget 2022 pour le budget annexe des ports en régie (SPIC)

4.4 Adoption des règles de répartition des charges de personnel entre le Budget principal et le budget annexe des ports en régie du Syndicat mixte

- 4.5 Tarifs portuaires 2022
- 4.6 Annulation de titres – Abandon de créances
- 5. Contrats divers et autres
 - 5.1 Rapports 2020 des concessionnaires portuaires
 - 5.2 Convention de moyens et de services avec le Département de Loire-Atlantique pour l'année 2022
 - 5.3 Avenants n°3 à la Convention d'Occupation Temporaire (COT) avec la SAEML Loire-Atlantique Pêche et Plaisance et EDF-renouvelables
 - 5.4 Avenant n°3 au contrat de concession des ports de pêche et de plaisance de La Turballe et du Croisic (transfert de droit à la déduction de TVA)
 - 5.5 Avenant n°1 au contrat d'amodiation avec la SOCOPORT (Commerces de la Noëveillard)
 - 5.6 Lancement de la procédure de renouvellement de la Délégation de service public (DSP) des ports de pêche et de plaisance de La Turballe et du Croisic
 - 5.7 Lancement de la procédure de renouvellement de la Délégation de service public (DSP) du port fluvial de Blain
- 6. Travaux
 - 6.1 Projet d'aménagement du port de La Turballe – Avenant n°4 au marché n°2020TVX_04 relatif aux travaux et marché de prestations similaires
 - 6.2 Projet d'aménagement du port de La Turballe – Attribution du marché d'assurance « Construction »
 - 6.3 Projet d'aménagement « PORNIC 2024 » - Lancement du marché d'accompagnement de maîtrise d'ouvrage (AMO) pour les infrastructures portuaires.

Sont présents et ont émarqué la feuille de présence :

Délégués représentant le Département de Loire-Atlantique
Lydia MEIGNEN
Laurent DUBOST
Christiane VAN GOETHEM

Délégués représentant la commune de Piriac sur mer
Daniel ELOI
Gaël BOURDEAU

Délégué représentant la commune de La Plaine sur mer
Séverine MARCHAND

Délégué représentant la commune de Saint-Michel-Chef-Chef
Eloïse BOURREAU-GOBIN

Délégué représentant la commune de Préfailles
Claude CAUDAL

Délégué représentant la commune de Pornic
Jean MONTAVILLE

Délégué représentant la communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz
Jean Michel BRARD

Délégué représentant la commune de La Turballe
Didier CADRO

Délégué de la commune du Croisic
André BOUCHER

Assistent également : Gildas GUGUEN, Directeur du Syndicat mixte, Michel GENTHON, Directeur Adjoint, Jérôme PUYBAREAU, Responsable Administratif et Financier, François GUERIN, Responsable Grands travaux, Séverine GUILLOU, Référente d'exploitation, Valérie BOULAIN, Assistante.

Christiane VAN GOETHEM est désignée pour occuper les fonctions de secrétaire de séance.

Madame Lydia MEIGNEN, Présidente, procède à l'appel :

Les conditions de quorum étant réunies, le Conseil a pu valablement délibérer.

Adoption du Procès-verbal de la séance du 8 novembre 2021

4.1 Décision modificative n°2 au Budget principal (SPA)

- Vu** le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5721-1 et suivants ;
- Vu** les articles R. 2221-72, L2321-2 et R2321-3 du Code général des collectivités territoriales ;
- Vu** les instructions comptables et budgétaires M14 ;
- Vu** sa délibération n° 4.1 du 19 février 2021, portant adoption du Budget primitif 2021 du budget SPA ;
- Vu** sa délibération n° 4.3 du 2 juin 2021, portant affectation du résultat 2020 du budget SPA ;
- Vu** sa délibération n° 4.7 du 2 juin 2021, portant adoption du budget supplémentaire 2021 du budget SPA ;

Considérant qu'il convient d'ajuster plusieurs chapitres en dépenses et recettes de fonctionnement et d'investissement.

Entendu le Rapport de la Présidente,

Il est exposé les dépenses et les recettes induites par ladite décision modificative du budget principal du Syndicat mixte, notamment les adaptations budgétaires qui doivent être opérées.

SECTION DE FONCTIONNEMENT

En recettes

Aucun mouvement budgétaire n'est à enregistrer.

En dépenses

Il est proposé de créditer le chapitre 012 « charges de personnel » d'un montant de 35 000€, soit un besoin complémentaire de 4 % sur la masse salariale totale du Syndicat mixte initialement votée lors du BP.

Ce besoin fait principalement suite à la prise en charge, en année pleine, du poste de gestionnaire d'exploitation, ainsi que de la régularisation des cotisations retraite d'un agent du Syndicat mixte détaché auprès de la CCI pour

être mis à disposition auprès de la SAS Loire-Atlantique Nautisme comme agent portuaire sur le port de Gourmalon, à Pornic. L'agent a été transféré au Syndicat mixte par le Département lors de sa création, et les cotisations retraite sont versées par l'établissement de rattachement avant d'être remboursées par la CCI sur un compte recette.

Au total les crédits du chapitre 012 seront de 895 000€ après vote de cette DM1.

Les crédits du chapitre 011 « charges générales » sont augmentées de 5 000€ pour faire face aux dernières facturations à recevoir. Au total, les crédits s'élèvent, à l'issue de cette DM, à 370 000€ sur ce chapitre.

En parallèle, les crédits du chapitre 66 « charges financières » baissent de 5 000€ et sont ramenés à 0€, aucun besoin n'étant identifié sur cette ligne, d'ici à la fin de l'exercice budgétaire.

Il est proposé de baisser le chapitre 023 « virement à la section d'investissement » de 35 000€ pour le ramener à 400 000€. La part d'autofinancement du Syndicat mixte sur les dépenses totales de fonctionnement reste à un niveau supérieur à 20 %. Ce qui constitue un ratio intéressant.

SECTION D'INVESTISSEMENT

En recettes

Le Département de Loire-Atlantique a versé au Syndicat mixte une subvention de 13,5M€ au bénéfice des aménagements du port de la Turballe, ceci afin de finaliser les travaux de la phase 1. Il est donc proposé d'augmenter le chapitre 13 « subventions d'investissement reçues » du même montant. Les subventions reçues ou à recevoir sont attendus à 36 341 561€ sur ce chapitre.

Au regard des recettes disponibles et du niveau de dépense attendu, il n'y aura pas, sur cet exercice, de recours à l'emprunt sur le budget principal. En conséquence, le chapitre 16 « emprunts et dettes » baisse de 247 484,80€ pour être ramené à 0€.

Afin de tenir compte de la baisse, dans la section fonctionnement, du chapitre 023 « virement à la section d'investissement », il est nécessaire de baisser le chapitre 021 « virement de la section de fonctionnement », de 35 000€, et de ramener ses crédits à 400 000€.

En dépenses

Les travaux d'aménagement du port de la Turballe avancent et nécessitent des crédits complémentaires. Il est proposé d'augmenter le chapitre 23 « immobilisations en cours » de 13 217 545,20€ pour le porter à 42 140 378,87€.

Ainsi, la décision modificative n° 1 du Budget principal (SPA) 2021 s'équilibre, en dépenses et en recettes, à :

- **0€** pour le fonctionnement
- **13 217 545,20€** pour l'investissement

Mme BOURREAU GOBIN demande si la subvention était prévue.

M. PUYBAREAU répond que vu l'accélération des travaux de la phase 1 de l'aménagement du port de La Turballe, le Département avait effectivement prévu cette subvention dès cet été.

Adopté à l'unanimité

4.2 Autorisation pour utilisation des crédits d'investissement votés au titre de l'année 2021 avant le vote du budget 2022 pour le budget principal (SPA)

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5721-1 et suivants, R. 2221-72 et L. 1612-1

Vu les instructions comptables et budgétaires M14 ;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer le paiement des dépenses (fonctionnement et investissement) du 1^{er} trimestre 2022 et ce, avant le vote du budget primitif principal 2022.

Entendu le rapport de la Présidente,

Concernant la **section de fonctionnement**, l'article L.1612-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) prévoit, dans le cas où le budget primitif n'ait pas été adopté avant le 1er janvier de l'exercice, que l'exécutif peut engager, liquider et mandater les dépenses de fonctionnement dans la limite de celles inscrites au budget de l'exercice précédent.

Concernant la **section d'investissement**, conformément à l'article 1612-1 du Code Général des collectivités Territoriales (CGCT) l'assemblée délibérante doit autoriser l'exécutif à engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice précédent afin de permettre la réalisation de ces dépenses, avant l'adoption du budget primitif, à l'exclusion des crédits afférents au remboursement de la dette.

Les crédits d'investissement votés au titre de l'exercice 2021 sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

DEPENSES D'INVESTISSEMENT 2021

CHAPITRE	DENOMINATION M14	CREDITS BP et DM 2021
20	Immobilisations incorporelles	603 775.24 €
204	Subventions d'équipement versées	600 000 €
21	Immobilisations corporelles	1 555 025.77 €
23	Immobilisations en cours	40 140 378.87 €
TOTAL		42 899 179.88 €

L'ouverture de crédits de dépenses d'investissement autorisée pour 2022 s'élève au quart (soit 25 %) des dépenses votées sur l'exercice 2021, hors dépenses relatives au remboursement de la dette, comme illustré dans le tableau ci-dessous :

DEPENSES D'INVESTISSEMENT AUTORISEES POUR LE DEBUT DE L'EXERCICE 2022

CHAPITRE	DENOMINATION M14	CREDITS BP et DM 2022 (25 %)
20	Immobilisations incorporelles	150 943.81 €
204	Subventions d'équipement versées	150 000 €
21	Immobilisations corporelles	388 756.44 €
23	Immobilisations en cours	10 035 094.72 €
TOTAL		10 724 794.97 €

Adopté à l'unanimité

4.3 Autorisation pour utilisation des crédits d'investissement votés au titre de l'année 2021 avant le vote du budget 2022 pour le budget annexe des ports en régie (SPIC)

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5721-1 et suivants, l'article R 2221-72 et l'article L 1612-1 :

Vu les instructions comptables et budgétaires M4 ;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer le paiement des dépenses (fonctionnement et investissement) du 1^{er} trimestre 2022 et ce, avant le vote du budget annexe 2022.

Entendu le rapport de la Présidente,

Concernant la **section de fonctionnement**, l'article L.1612-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) prévoit, dans le cas où le budget primitif n'ait pas été adopté avant le 1^{er} janvier de l'exercice, que l'exécutif peut engager, liquider et mandater les dépenses de fonctionnement dans la limite de celles inscrites au budget de l'exercice précédent.

Concernant la **section d'investissement**, conformément à l'article 1612-1 du Code Général des collectivités Territoriales (CGCT) l'assemblée délibérante doit autoriser l'exécutif à engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice précédent afin de permettre la réalisation de ces dépenses, avant l'adoption du budget primitif, à l'exclusion des crédits afférents au remboursement de la dette.

Les crédits d'investissement votés au titre de l'exercice 2021 sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

DEPENSES D'INVESTISSEMENT 2021

CHAPITRE	DENOMINATION M4	CREDITS BP et DM 2021
20	Immobilisations incorporelles	61 463 €
21	Immobilisations corporelles	642 620.33 €
23	Immobilisations en cours	0 €
TOTAL		704 083.33 €

L'ouverture de crédits de dépenses d'investissement autorisée pour 2022 s'élève au quart (soit 25 %) des dépenses votées sur l'exercice 2021, hors dépenses relatives au remboursement de la dette, comme illustré dans le tableau ci-dessous :

DEPENSES D'INVESTISSEMENT AUTORISEES POUR LE DEBUT DE L'EXERCICE 2022

CHAPITRE	DENOMINATION M4	CREDITS BP et DM 2022 (25 %)
20	Immobilisations incorporelles	15 365.75 €
21	Immobilisations corporelles	160 655.08 €
23	Immobilisations en cours	0 €

TOTAL		176 020.83 €
--------------	--	---------------------

Adopté à l'unanimité

4.4 Adoption des règles de répartition des charges de personnel entre le Budget principal et le budget annexe des ports en régie du Syndicat mixte

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5721-1 et suivants ;
Vu les instructions comptables et budgétaires M4 et M14 ;

Considérant qu'il convient d'adopter des règles de répartition des charges de personnel entre le budget principal SPA et le budget annexe des ports en régie SPIC.

Entendu le Rapport de la Présidente,

Le budget principal du Syndicat mixte prend en charge la totalité des charges salariales de ses agents. Le budget annexe des ports en régie prévoit, donc, de son côté, les crédits permettant le remboursement au budget principal de la part des charges de personnel qui lui sont imputables.

La présente délibération a pour objet de définir les critères permettant ce remboursement du budget annexe des ports en régie, vers le budget principal.

Il vous est proposé d'appuyer ces critères sur les activités des agents, selon qu'elles s'exercent sur au moins un des ports en régie, à savoir, la Gravette et le Cormier à la Plaine-sur-mer, la Pointe-Saint-Gildas à Préfaïlles, et Comberge à Saint-Michel-Chef-Chef.

Dans ce cadre, les 5 agents portuaires permanents sont concernés, ainsi que les saisonniers, et tout agent en contrat à durée limitée nécessaire au bon fonctionnement d'un des ports en régie sur des périodes ponctuelles. À cela s'ajoute 60 % des charges salariales de l'adjoint au commandant de port, dont les tâches sont principalement composées de gestion, de contrôle et d'encadrement des équipes sur les sites portuaires relevant du service public industriel et commercial. Les 40 autres pourcents correspondent à son travail de police portuaire, en appui au commandant de port.

M. CAUDAL, au vu de la répartition du budget général et du budget annexe, demande si l'on peut avoir une vision globale du budget annexe des ports en régie de façon à estimer la valeur de fonctionnement et d'investissement de chaque port. Ce qui permettra de faire évoluer les cotisations des usagers dans ces ports. Il souhaite faire ce travail dans l'année à venir pour que les 3 maires ait une vision à long terme.

M. GUGUEN précise que la question a été évoquée lors des conseils portuaires, il évoque la possibilité que les 3 maires, des ports qui sont gérés en régie directe par le Syndicat mixte, se réunissent afin d'établir une stratégie et déterminent les grands objectifs de la gestion de ces ports.

Mme La Présidente ajoute que cette réunion est prévue en tout début d'année prochaine.

Adopté à l'unanimité

4.5 Tarifs portuaires 2022

Vu le Code des transports ;
Vu les articles L 3211-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ;
Vu l'article L.5721-6 du code général des collectivités territoriales ;
Vu l'arrêté du 11 décembre 2019 portant création du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-

Atlantique ;

Vu le transfert au Syndicat mixte les Ports de Loire-Atlantique des ports gérés en régie de la Plaine sur Mer, Préfailles, et Saint Michel Chef Chef ;

Vu le transfert de compétence portuaire au syndicat mixte les Ports de Loire-Atlantique des ports maritimes concédés de la Turballe, du Croisic, de Piriac, de Pornic, et des ports fluviaux concédés de Nantes, Nort sur Erdre, Sucé-sur-Erdre et Blain ;

Vu les délibérations n°1.2 et 1.3 du 30 septembre 2021 portant nouvelle installation du comité syndical,

Vu la délégation de service public accordée à la Société Anonyme d'Économie Mixte Locale, Loire-Atlantique Pêche et Plaisance (SAEML LAPP), pour la gestion des ports de la Turballe et du Croisic à compter du 1^{er} janvier 2011 ;

Vu la délégation de service public reprise par la Société par Actions Simplifiée Loire-Atlantique Nautisme (SAS LAN), pour la gestion des ports de plaisance et pêche de Piriac, accordées préalablement à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes-Saint-Nazaire, depuis respectivement, les 1^{er} janvier 1982 et 127 octobre 1980 ;

Vu la délégation de service public accordée à la Société par Actions Simplifiée, Loire-Atlantique Nautisme (SAS LAN), pour la gestion du port de la Noëveillard, de l'avant-port et du vieux port de Pornic à compter du 1^{er} janvier 2022 ;

Vu les concessions accordées à la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Nantes-Saint-Nazaire pour l'exploitation des ports de plaisance et de pêche de Nantes-Saint-Nazaire depuis respectivement les 1^{er} janvier 1982 et 27 octobre 1980 ;

Vu les avis favorables des conseils portuaires maritimes du port de Piriac le 21 octobre 2021, des ports de la Turballe et du Croisic le 26 novembre 2021, des ports de la Plaine sur Mer et Saint Michel Chef Chef le 1^{er} décembre, des ports de Pornic et Préfailles le 2 décembre 2021,

Vu la délégation de service public accordée à Nantes Métropole pour la gestion et l'exploitation du port de l'Erdre, à Nantes, à compter du 1^{er} janvier 2001 ;

Vu la délégation de service public accordée à la commune de Sucé-sur-Erdre pour la gestion et l'exploitation du port de Sucé-sur-Erdre, à compter du 1^{er} septembre 1995 ;

Vu la délégation de service public accordée à la commune de Nort-sur-Erdre pour la gestion et l'exploitation du port de Nort-sur-Erdre, à compter du 1^{er} septembre 1995 ;

Vu la délégation de service public accordée à la Société par Actions Simplifiée, Loire-Atlantique Nautisme (SAS LAN) pour la gestion et l'exploitation du port de Blain, à compter du 1^{er} janvier 2020 ;

Vu les avis favorables des conseils portuaires fluviaux des ports de Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre et Blain, le 26 novembre 2021 ;

Vu les avis favorables de la Préfecture de Loire-Atlantique et de la Direction Régionale des Douanes pour les tarifs portuaires maritimes, en vertu de l'article R.5321-11 du code des transports ;

Considérant la nécessité d'appliquer une tarification pour l'occupation d'emplacements portuaires, ainsi que pour l'utilisation de matériels et services portuaires au sein des ports transférés au Syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique ;

Entendu le rapport de la Présidente ;

Les ports de Loire-Atlantique assurent leur compétence sur 9 ports maritimes et 4 ports fluviaux. Les tarifs portuaires maritimes et fluviaux sont ré évalués annuellement par l'autorité compétente pour les ports en régie et sur proposition des concessionnaires pour les ports gérés en délégation de service public.

Conformément au Code des transports et à l'instruction administrative réglementaire, les tarifs portuaires des ports maritimes ont été soumis à la consultation du préfet, du service des douanes et des conseils portuaires.

Les tarifs portuaires des ports fluviaux sont également soumis à l'approbation du Comité syndical après avis des conseils portuaires.

CONCESSION DES PORTS MARITIMES GÉRÉS EN RÉGIE DIRECTE

Ports de la Plaine sur Mer, Préfailles et Saint Michel Chef-Chef, en gestion directe par Les Ports de Loire-Atlantique (annexe 1).

Dans le cadre de la mutualisation de la gestion des ports de la Gravette et du Cormier à la Plaine-sur-Mer, de la Pointe de Saint-Gildas à Préfailles et de Comberge à Saint Michel Chef Chef, Les Ports de Loire-Atlantique ont souhaité, en concertation avec les élus, les représentants des pêcheurs et des plaisanciers, retravailler les grilles tarifaires. Cet exercice a pour objectifs, d'une part, de simplifier et adapter les grilles tarifaires en fonction des services proposés et à venir, d'autre part, apporter une cohérence et tendre vers une complémentarité entre les ports.

Ces tarifs ont reçu un avis favorable lors de leur présentation au conseil de régie du 25 novembre 2021, sous réserve de poursuivre la réflexion sur la convergence des tarifs au cours de l'année 2022, ainsi qu'aux conseils portuaires de La Plaine-sur-Mer et Saint-Michel-Chef-Chef, le 1^{er} décembre 2021 et celui de Préfailles, le 2 décembre 2021.

CONCESSION DES PORTS MARITIMES GÉRÉS EN DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Concession des ports de la Turballe et du Croisic, déléguée à la Société Anonyme d'Économie Mixte Locale, Loire-Atlantique Pêche et Plaisance (SAEML LAPP) – (annexe 2).

Le concessionnaire, après avoir réajusté ses grilles tarifaires, a proposé une hausse globale des tarifs de 2 %, correspondant à l'inflation. Ces grilles tarifaires ont été proposées aux conseils portuaires des ports du Croisic et de la Turballe, qui se sont tenus le 26 novembre 2021 et ont reçu un avis favorable.

Port de Piriac, en gestion auprès de la Société par Actions Simplifiée, Loire-Atlantique Nautisme (SAS LAN) – (annexe 3)

Le concessionnaire a proposé une hausse des tarifs des contrats annuels de 2 %, afin d'anticiper une hausse importante du coût des matières premières et de l'énergie. Il a également augmenté de 1 € le tarif de la nuitée escale, qui n'avait pas fait l'objet d'augmentation depuis plusieurs années. Il s'est basé sur l'évolution des principaux indices sur 1 année (+ 1,3 % pour l'indice de la convention collective, 35 % des charges, + 1,8 % pour l'indice des prix de production des services, 15 % des charges, +1,39 % pour l'indice TPO6 dragage, 15 % des charges et enfin + 1,5 % des charges du port). Ces propositions ont reçu un avis favorable des membres du conseil portuaire qui s'est tenu le 21 octobre 2021.

Avant-port, Vieux port et port de la Noëveillard à Pornic, en gestion future auprès de la Société par Actions Simplifiée, Loire-Atlantique Nautisme (SAS LAN), à partir du 1^{er} janvier 2022 – (annexe 4)

Le port de Pornic dispose de deux concessions portuaires, dont l'échéance de fin, pour chacune des deux délégations de service public, se termine au 31 décembre 2021 :

- L'avant-port et vieux port en gestion auprès de Loire-Atlantique Nautisme,
- La Noëveillard géré par le Yacht Club International de Pornic,

Les Ports de Loire-Atlantique ont lancé une procédure de consultation afin d'attribuer une unique délégation de service public pour ces deux ports ; laquelle a été attribuée à Loire-Atlantique Nautisme, à compter du 1^{er} janvier 2022. Cette nouvelle grille tarifaire présentée correspond à celle de Loire-Atlantique Nautisme, proposée dans son offre. Elle a pour intérêt de se mettre en cohérence avec les autres ports et notamment le port de Piriac, géré par ce même concessionnaire, ainsi que de proposer des tarifs permettant l'accès à la plaisance au plus grand nombre. Elle pourra faire l'objet de quelques ajustements, à la marge, afin de coller aux pratiques du port de la Noëveillard, que le concessionnaire découvre plus en détail depuis quelques semaines, après sa notification d'attribution de la délégation de service public. Le conseil portuaire du 2 décembre a émis un avis favorable à cette nouvelle grille tarifaire.

CONCESSION DES PORTS FLUVIAUX GÉRÉS EN DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Port de Nantes, en gestion auprès de Nantes métropole (annexe 5).

Nantes Métropole a confié la gestion du port de l'Erdre à Nantes Métropole Gestion Services (NMGS) jusqu'au 31 août 2023. Le conseil métropolitain a approuvé une évolution tarifaire de 2 % annuellement jusqu'au terme de cette convention.

Port de Sucé-sur-Erdre, en gestion auprès de la Commune de Sucé-sur-Erdre (annexe 6).

La commune a procédé à une augmentation tarifaire de 2 %. Par ailleurs, elle a tenu à apporter quelques modifications dans un but de simplification :

- L'harmonisation des tarifs des corps morts amont et aval sur le site de la Gamotrie, les corps morts amont et sur le site de Mazerolles
- Le ponton allée Vétille sera réservé aux bateaux de plus de 15 mètres avec une suppression des deux premières lignes de tarifs.

Port de Nort-sur-Erdre, en gestion auprès de la Commune de Nort-sur-Erdre (annexe 7).

La commune a proposé une hausse globale des tarifs de 2 %, correspondant à l'inflation. Ces grilles tarifaires ont reçu un avis favorable du conseil portuaire, qui s'est tenu le 26 novembre 2021.

Port de Blain, en gestion auprès de la Société par Action Simplifiée Loire-Atlantique Nautisme (annexe 8) ;

Afin de répondre à un souhait des Ports de Loire-Atlantique d'engager un travail d'harmonisation des grilles tarifaires sur ses ports fluviaux, Loire-Atlantique Nautisme a proposé de supprimer les catégories intermédiaires pour une tarification au mètre. En conséquence, ces catégories intermédiaires subissant, par leur disparition, une augmentation importante, la hausse de 2 % prévue par le gestionnaire ne sera donc pas appliquée cette année aux contrats annuels sur ponton, et une politique tarifaire relativement stable sera privilégiée. Il est, en revanche, appliqué une hausse de 2 % sur les tarifs linéaires au quai et mensuels hors saison.

Adopté à l'unanimité

4.6 Annulation de titres – Abandon de créances

Vu le Code général des collectivités territoriales ;
Vu les instructions comptables et budgétaires M4 ;

Entendu le Rapport de la Présidente,

Compte tenu d'un grave problème de santé, un usager du port de Saint-Michel-Chef-Chef n'a pas pu mettre à l'eau son bateau alors qu'il avait souscrit un contrat annuel de mouillage.

Compte tenu de ces circonstances exceptionnelles, il est demandé à l'assemblée de bien vouloir renoncer au recouvrement de la recette ci-après désignée, pour un montant de 599 €, soit le titre n° 344, émis le 11 juin 2021 sur le Chapitre 70 « *Ventes produits fabriqués, prestations* ».

Adopté à l'unanimité

5.1 Rapports 2020 des concessionnaires portuaires

Vu les articles L.3211-1 et suivantes du code général des collectivités territoriales, notamment les articles L.5721-6 et L.1411-3 ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2019 portant création du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-Atlantique ;

Vu le transfert de la compétence portuaire du Département de Loire-Atlantique au Syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique relative aux ports maritimes et fluviaux, approuvé en assemblée délibérante du 26 juin 2019,
Vu les délibérations n°1.2 et 1.3 du 30 septembre 2021 portant installation du nouveau Comité syndical,

Considérant les rapports présentés par les délégataires de service public pour les ports maritimes de Piriac, La Turballe, Le Croisic, Pornic et, pour les ports fluviaux, de Nantes, Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre et Blain ;

Considérant qu'ils n'appellent pas d'observations particulières ;

Entendu le rapport de la Présidente ;

Conformément aux dispositions de l'article L.1411-3 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) et de l'article 52 de l'ordonnance du 29 janvier 2016, le rapport relatif à l'exécution des délégations de service public des ports maritimes et fluviaux est présenté annuellement à l'assemblée délibérante. Il comporte

- Une présentation des contrats de délégation de service public, un compte-rendu de l'activité des ports, afin de permettre d'apprécier les conditions d'exécution du service public.
- Le compte-rendu financier et technique de l'activité des ports concédés.

L'objet du présent rapport est de présenter, pour l'exercice 2020, les rapports des concessionnaires assurant la gestion de 4 ports maritimes et de 4 ports fluviaux, pour lesquels le Syndicat mixte a la compétence. Une synthèse sera également présentée concernant les ports gérés en régie par le Syndicat mixte.

PRÉSENTATION DES CONTRATS DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

1.1 - Les ports maritimes

Quatre contrats de délégation de service public ont permis d'assurer la gestion des ports de Piriac, Pornic, La Turballe et Le Croisic.

- la CCI de Nantes Saint Nazaire pour la gestion du port de Piriac, dont la concession pêche est accordée depuis le 27 octobre 1980 pour 50 ans et la concession plaisance depuis le 1^{er} janvier 1982 jusqu'au 31 décembre 2031 ;
- le Yacht Club International de Pornic (YCIP) pour la gestion du port de la Noëveillard à Pornic, depuis sa construction en 1971 jusqu'au 31 décembre 2021 ;
- Loire-Atlantique Nautisme pour la gestion de l'avant-port et du Vieux port de Pornic, du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2021 ;
- la Société Anonyme d'Économie Mixte Locale, Loire-Atlantique Pêche et Plaisance (SAEML LAPP) pour la gestion des ports de la Turballe et du Croisic depuis le 1^{er} janvier 2015 jusqu'au 31 décembre 2022.

1.2 - Les ports fluviaux

Quatre contrats de délégations de service public ont permis d'assurer la gestion des ports de l'Erdre à Nantes, Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre et Blain.

- Nantes Métropole pour la gestion du port de l'Erdre depuis le 1^{er} septembre 1995 jusqu'au 31 août 2025, qui sous-concède à Nantes Métropole Gestion Service (NMGS) ;
- la commune de Sucé-sur-Erdre pour le port de Sucé-sur-Erdre, du 1^{er} septembre 1995 au 31 décembre 2025 ;
- la commune de Nort-sur-Erdre pour le port de Nort-sur-Erdre, du 1^{er} septembre 1995 au 31 décembre 2025
- la SAS Loire-Atlantique Nautisme pour le port de Blain, jusqu'au 31 décembre 2022.

COMPTE-RENDU TECHNIQUE ET FINANCIER DE L'ACTIVITÉ DES PORTS MARITIMES

2.1 - PORT DE PIRIAC – CCI NANTES SAINT-NAZAIRE

Suivi de la fréquentation

L'année 2020 a été marquée par la pandémie de COVID 19 et ses conséquences. Le port a connu une fréquentation saisonnière en hausse mais qui reste stable à l'échelle de l'année.

Abonnements

Le nombre de contrats annuels reste stable entre 2019 et 2020. On note une baisse du nombre de contrats mixtes, dont les contrats trop binaires, vont prendre fin progressivement (un contrat mixte est un contrat de 12 mois proposé soit avec une présence de 10 mois à l'eau et 2 en chantier lors de la saison estivale, soit à l'inverse, 2 mois à l'eau et 10 mois en chantier).

On constate, en outre, une forte augmentation des absences programmées qui correspond aux plaisanciers libérant leur place pendant plusieurs années. Il s'agit d'un moyen d'optimiser les places, qui peuvent être proposées temporairement aux clients de la liste d'attente, leur permettant ainsi de mieux connaître le fonctionnement du port et de vouloir y rester.

Escales

La fréquentation escale en 2020 a été impactée par la COVID mais le niveau de fréquentation estivale reste élevé :

- Juillet a enregistré + 18 % par rapport à 2019,
- Aout est stable par rapport à Août 2019,
- Septembre connaît une croissance de + 50% par rapport à 2019

Malgré un nombre de bateaux accueillis en légère baisse par rapport à 2019, le chiffre d'affaires, a augmenté de part la tarification d'unités de plus grande taille.

Par ailleurs, le délégataire propose la mise à sec estivale, en prenant en charge les coûts du grutage et du stationnement à terre, pour une sortie minimum d'1 mois entre mai et septembre. Ce service est lié à la forte pression lors de la saison estivale pour les escales. Ces places libérées peuvent donc être réattribuées à des escales, pour répondre à la forte pression des places escales, lors de la saison estivale.

Liste d'attente

Le port de Piriac sur Mer compte 422 inscrits en 2020. L'inscription est gratuite et peut se faire tout au long de l'année. Le maintien de l'inscription sur la liste fait l'objet d'une facturation annuelle de 20 € TTC qui intervient au mois de septembre.

Animations -manifestations

En raison des dispositions sanitaires liées à la COVID 19, le port n'a pas pu accueillir d'évènement ni de manifestation contrairement aux autres années.

Aire de carénage

Le nombre de manœuvres, réalisées par 3 chantiers nautiques (Piriac Diffusion Marine, Atlantic Bateau Piriac et Piriac Nautic) a baissé de 3,7 % passant de 1 137 en 2019 à 1 094 en 2020. Cette diminution est liée à l'arrêt des grutages durant 1.5 mois pendant la période de confinement.

Cale de mise à l'eau

Le port de Piriac possède 3 formules d'accès à la cale de mise à l'eau (annuel avec clé, annuel sans clé et ponctuel), en baisse pour l'année 2020, lié aux restrictions de navigation.

Investissements réalisés

Des travaux ont été effectués sur :

- La cale extérieure : remplacement des anneaux d'amarrage, échelles de quai et désherbage,
- Le ponton pêche : remplacement des échelles de quai, rénovation des bornes électriques de quai,
- Parking du port : rénovation de l'ensemble des candélabres et entretien paysager,
- Aire de carénage : marquage au sol et réalisation d'un audit du système de traitement des eaux,
- Pontons : remplacement de platelages, remise en état de catways, nettoyage, remplacement de bloc de liaison entre pontons et remplacement de rouleau le long des pieux guides.
- Diagnostic portuaire : études des bétons sur certains quais et étude sur la cale de mis à l'eau.

Le port de Piriac sur Mer a mené, comme tous les ans, une opération de désensablement de l'entrée du port, qui se sont déroulés en avril. Le sable a été déplacé vers la plage de port Boucher pour recharger cette dernière.

Bilan financier pour l'activité 2020

Le total des produits d'exploitation connaît une diminution de 161 051 €, soit une baisse de 8.6 %. Cette évolution globale est due à :

- la reprise de provisions en 2019 et qui n'a pas été renouvelée en 2020
- le chiffre d'affaires des contrats annuels et temporaires en diminution en raison de la période de confinement qui a limitée les séjours temporaires en début de saison,
- une légère baisse de la vente de carburant, due à la baisse du prix d'achat des prix du carburant, malgré un volume plus important,

Les charges 2020 sont, quant à elles, légèrement inférieures à celles de 2019, avec notamment des frais de personnel sous le niveau attendu en raison d'une prévision d'embauche reportée en 2021 et un poste des impôts et taxes supérieur, compte tenu du résultat supérieur aux attentes.

	2019	2020	%	2019	2020	%
Total des produits d'exploitation	15 114 €	4 238 €	-71	1 839 233 €	1 689 058 €	-0,08
Total des charges d'exploitation	5 852 €	5 842 €	-0,17	1 591 678 €	1 491 824 €	-0,06
Résultat d'exploitation	948 €	- 6 513 €		265 174 €	152 135 €	-42

2.2 - PORT DE LA NOËVEILLARD À PORNIC – YCIP

Suivi de la fréquentation

L'activité du port de plaisance a été très particulière en 2020 compte tenu de la situation sanitaire et notamment du confinement entre le 17 mars et 11 mai 2020 et des contraintes mises en place. Cette année a été marquée par une absence totale d'activité commerciale de mi-mars à début avril et une reprise partielle avec les professionnels début avril. L'activité a redémarré doucement pour être particulièrement dense entre le 1^{er} juillet et 15 septembre.

Abonnements

Le port dispose de 921 places, dont 876 affectés aux bateaux de plaisance, 12 pour les bateaux de pêche, 3 pour les services publics et 30 pour les escales, soit 40 places supplémentaires depuis 2018, suite à l'allongement du ponton intérieur côté quai. En 2020, on compte 586 places d'amodiataires, 168 places publiques à la location annuelle ou saisonnière.

Liste d'attente

L'inscription est payante, au tarif de 20 € annuel. 2020 connaît une forte augmentation, passant de 85 en 2019 à 181 en 2020, qui s'explique par la fin de concession et un espoir des plaisanciers de bénéficier d'une place en 2022.

Escales

Les visiteurs occupent soit les places réservées à cet effet, soit des places de plaisanciers absents. L'activité est en baisse en 2020 de près de 7 %, compte-tenu des contraintes de navigation en début de saison, ce qui représente 10 725 nuitées contre 11 528 en 2019.

Animations, manifestations

Le port a accueilli seulement deux événements, particulièrement réduits cette année.

Activité de manutention – aire de carénage

Les manutentions, qui ont lieu principalement entre les mois d'avril et septembre sont en baisse en 2020, passant à 1615 au lieu de 1849 en 2019, impactant également le chiffre d'affaires en diminution de près de 10 %. Il est à rappeler que les manutentions sont aussi limitées par la superficie de l'aire de carénage. L'occupation des emplacements de l'aire de carénage est facturée suivant la longueur, la largeur du bateau et la durée d'occupation. La zone technique est agrandie en hiver pour accueillir une quinzaine de bateaux.

Investissements réalisés

- platelages,
- bornes électriques,
- rénovation des sanitaires,
- nouveaux catways,
- création d'un local archives
- portail des pontons C et D
- alimentation fil pilote éclairage pontons,
- mise à la terre e tous les pontons via les bornes électriques.

Par ailleurs, le port est dragué tous les ans pour un volume de 40 000 m3.

Bilan financier pour l'activité 2020

La baisse du chiffre d'affaires net est liée à l'absence de visiteurs et de la vente de carburant (- 9%) en début de saison, lors du confinement. Les locations saisonnières ont tout de même permis de maintenir une activité commerciale. Les recettes de manutention ont chuté de près de 10 %. La baisse des charges de personnel intègre une indemnisation du chômage partiel en mars et avril 2020.

	Année 2019	Année 2020	%
Total des produits d'exploitation	1 757 965	1 769 581 €	0,66
Total des charges d'exploitation	1 826 225 €	1 975 101 €	8,15
Résultat d'exploitation	-68 260 €	-205 520 €	201
Résultat net	-52 620 €	-52 620 €	

2.3 - AVANT-PORT ET VIEUX PORT À PORNIC - SAS LOIRE-ATLANTIQUE NAUTISME

Suivi de la fréquentation

L'année 2020 a été marquée par la pandémie de COVID 19, une haute saison très fréquentée avec une hausse des produits saisonniers (cale de mise à l'eau, contrats saisonniers) et par la finalisation des travaux de la capitainerie.

Abonnements

En 2020, 290 clients ont souscrit un contrat annuel sur les 350 emplacements disponibles, soit un taux de remplissage de 83 % pour ce type de contrat.

La clientèle du port est en majorité composée d'une clientèle locale (résidents principaux et secondaires) disposant de bateaux (< 8m) et pratiquant des sorties à la journée. Quelques voiliers et multicoques de taille plus importante (8 à 10 m) sont présents sur Gourmalon.

Le Vieux port accueille depuis plusieurs années une flotte importante de bateaux de Patrimoine et compte, en 2020, 20 bateaux de cette catégorie. Le Vieux port est complet sur ce type de contrats. Par ailleurs, 2 contrats professionnels ont été vendus à un bateau promenade et un bateau, bar à huîtres.

Le délégataire a, par ailleurs, mis en place la dématérialisation pour le renouvellement des contrats, avec un taux moyen d'utilisation de 30 % pour cette première année ;

Liste d'attente

Il n'y a pas de liste d'attente compte tenu que des places sont immédiatement disponibles.

Escales

L'avant-port et le Vieux port étant des ports à échouage, aucune escale n'est possible.

Animations, manifestations

En 2020, l'ensemble des manifestations habituellement accueillies sur le vieux port n'ont pas pu être organisées en raison de la situation sanitaire et des règles en vigueur à cette période.

Activité de la cale de mise à l'eau

L'activité, en 2020, est en hausse sensible sur les allers retours, passant de 58 en 2019 à 79 en 2020, soit une hausse de 36 %. On peut supposer que cette forte augmentation s'explique par des plaisanciers restés sur leur territoire et profitant plus régulièrement de sorties journalières ainsi qu'un rebond dans les achats de bateaux.

Activité du terreplein

Les abonnements annuels (22) et les contrats courts (3) sont en hausse respectivement de 10 % et près de 50 %, sans explications particulières.

Investissements réalisés

En 2020, le délégataire a poursuivi les travaux courants suivant :

- remplacement et entretien des lignes de mouillages (bouées, manilles, chaînes filles),
- entretien courant des pontons de Gourmalon et du Vieux port,
- entretien courant du terre-plein de Gourmalon et des espaces terrestres sur le Vieux port,
- finalisation de l'aménagement de la nouvelle capitainerie.

Bilan financier pour l'activité 2020

Les produits d'exploitation sont largement dominés par les contrats annuels de mouillage. En 2020, le chiffre d'affaires est stable malgré la baisse du nombre de bateaux en contrat annuel. On note une augmentation sensible du produit des mouillages bateaux patrimoniaux dû à un rattrapage de paiement des prestations 2019 et des autres produits correspondant principalement à des contrats saisonniers et terreplein. Le délégataire n'a pas eu d'éléments d'informations sur le non-versement de la REPP, provenant des produits débarqués par les bateaux de pêche à Pornic.

Le montant des charges d'exploitation s'explique par la reprise de provision pour dragage.

Les principales charges concernant la masse salariale et les provisions pour dragage, sont principalement stables.

	Année 2019	Année 2020	€
Total des produits d'exploitation	220 931 €	220 271 €	-660
redevances annuelles	203 947 €	196 883 €	-7 064
mouillages bateaux patrimoniaux	4 418 €	7 370 €	2 952
cale de mise à l'eau	6 716 €	5 317 €	-1 399
Total des charges d'exploitation	1 137 106 €	237 537 €	-79,11
Résultat d'exploitation	13 724 €	-8 329 €	-5 485
Résultat net	10 279 €	-8 170	-941

2.4 - PORTS DE LA TURBALLE ET DU CROISIC - SAEML LOIRE-ATLANTIQUE PÊCHE ET PLAISANCE

Suivi et bilan financier de l'activité pêche

L'activité pêche a forcément été impactée par la crise sanitaire. Le 1^{er} confinement a eu des effets importants sur l'exploitation, même si l'activité des deux criées a pu être maintenue. Le second confinement a eu un impact quasi nul sur l'activité à la Turballe comme au Croisic.

Les résultats réalisés par la SAEML, pour l'activité pêche, se déclinent ainsi :

	Année 2019	Année 2020	%
Total des produits d'exploitation	4 622 920 €	4 692 688 €	1,5
Total des charges d'exploitation	5 003 822 €	5 476 203 €	9,44

La Turballe aura été davantage touchée par la crise en raison des espèces débarquées (pélagiques) et de la destination de ces produits (restauration collective et marchés du sud de l'Europe).

Ce sont toujours les mêmes espèces qui tiennent le haut du palmarès des espèces à la Turballe (sardine, thon germon, merlu, et le maquereau qui est passé devant la seiche). On constate, en 2020, une baisse significative (-56 %) des apports de seiches, de merlu, de germon et d'anchois (quelques tonnes pêchées), mais une augmentation des débarquements pour la sardine (+ 33 %), de calmars (+ 43 %) et de congre (+ 48 %).

Le palmarès des espèces au Croisic est également stable d'une année sur l'autre (langoustines, merlu, araignée, seiche, coquilles saint jacques, merlu, calmar tourteau, merlan et crevettes).

En 2020, les criées de la Loire-Atlantique auront mis en vente 9 721 tonnes de produits de la mer pour une valeur de 33,5 millions d'euros, soit un prix moyen de 3,44 €/kg. Ces chiffres sont en repli de 12,8 % en tonnage et de 12,4 % en valeur par rapport à 2019.

Les résultats de vente enregistrés par les deux criées de Loire-Atlantique se présentent comme suit pour l'année 2020 :

Année	LE CROISIC			LA TURBALLE			SAEML LAPP		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
Tonnage (T)	1 884	1 845	-2,10	9 265	7 875	-15	11 149	9 721	-12,8
Valeur (x000 €)	13 522	13 615	0,70	24 659	19 846	-19,5	38 181	33 461	-12,4
Prix moyen (€/kg)	7,18	7,38	7,38	2,66	2,52	-5,3	3,42	3,44	0,4

Achats à distance

Les ventes par internet ont continué de progresser au Croisic et marquent un ralentissement à la Turballe.

	TONNAGE		VALEUR	
	La Turballe	Le Croisic	La Turballe	Le Croisic
2014	4,40%	16,70%	5,30%	10,10%
2015	23,10%	43,50%	20,20%	36,40%
2016	34,90%	47,60%	31,80%	40,30%
2017	23,70%	48,80%	21,40%	42,90%
2018	28,80%	56,10%	32,90%	51,10%
2019	28%	60,90%	31%	54%
2020	16%	63,20%	26%	55%

Retraits

Les plans de production et de commercialisation mis en place par les organisations professionnelles ont montré sur les dernières années leur efficacité.

Malgré tout, en 2020, les retraits de la criée de la Turballe sont remontés à 58,592 kg (0,74 % du tonnage total, en raison notamment de rejets de merlu de qualité non alimentaire mais aussi de maquereau et de merlan (la fermeture de la restauration collective a contribué à ce mauvais résultat sur les 2 dernières espèces citées).

En revanche, au Croisic, les chiffres 2020 sont en baisse par rapport à 2019 avec 1,1 tonnes non valorisées (0,06 % du total).

Suivi et bilan financier de l'activité de l'aire de carénage de La Turballe

Le nombre de manœuvres sur le 230 tonnes est en diminution par rapport à 2019. Cela s'explique par la crise sanitaire et l'absence de visibilité en terme d'activité pour les navires. Cela n'a pas permis de programmer les arrêts dans les meilleures conditions. Il faudra attendre le mois d'août pour retrouver un niveau d'activité comparable. Par ailleurs, la mise en service du nouvel élévateur et le démontage du 230 tonnes en décembre impactent également l'activité de la zone technique.

Concernant l'élévateur de 32 tonnes, on a assisté à un décalage de l'activité printanière vers la période estivale jusqu'en octobre. Le second confinement en novembre n'aura pas permis d'absorber complètement le choc du 1^{er} confinement.

Elévateur 32 T	2019	2020	%
Nombre de manœuvres	1 192	1 037	-13
CA (en € HT)	177 519	156 730	-11,7
Elévateur 230 T	2019	2020	%
Nombre de manœuvres	328	250	-23,8
CA (en € HT)	175 484	122 050	-30,4
CA TOTAL (€ HT)	353 003	278 780	-21,02

Les nouveaux équipements de manutention commandés par la SEM (élévateur de 40 tonnes et de 450 tonnes) ont été mis en service un peu plus tard que prévu compte tenu des circonstances (fin 2020 et février 2021) pour une arrivée programmée initialement mi 2020 sur le port de la Turballe.

Suivi et bilan financier de l'activité plaisance

Les résultats pour l'activité plaisance se déclinent ainsi :

	LA TURBALLE			LE CROISIC		
	2019	2020	%	2019	2020	%
Total produits d'exploitation	546 643 €	537 320 €	-1,7	429 661	451 175	5
total charges d'exploitation	374 581 €	390 010 €	4,11	456 165 €	422 734 €	-7,32
Résultat net	173 959	147 056	-15,4	-25 801	24 854	

Les résultats du port de la Turballe sont liés aussi aux effets de la crise sanitaire et des confinements successifs.

Les bonnes conditions météorologiques estivales ont permis l'équivalent de 2019 en chiffres d'affaires avec un nombre de bateaux inférieur mais un nombre de nuitées en augmentation.

7 navires ont escalé en mars/avril mais les mois de Mai à aout ont été nettement en augmentation par rapport à 2019. On constate encore en 2020, une forte demande en motonautisme qui n'a pas pu être satisfaite par manque de place, et une demande croissante de la part de navires de plus de quatorze mètres qu'il est difficile d'accueillir.

Le Croisic connaît, quant à lui, sa 3^{ème} année de progression, et continue de bénéficier d'une appréciation très favorable de la part de ses visiteurs, et qui accueille plus de visiteurs qu'en 2019 pour la période de juin à décembre.

	LA TURBALLE			LE CROISIC		
	2019	2020	%	2019	2020	%
Nbe de bateaux	2 562	2111	-18	689	693	1
Nbe de nuitées	8 030	7450	-7	5312	5411	2
CA TTC	94 452	91 545	-3	68 408	73 478 €	7

Cale de mise à l'eau

Seul le port du Croisic est équipé d'une cale de mise à l'eau gérée. En 2020, le chiffre d'affaires a diminué de 2 K€.

Investissements réalisés en 2020, pour les activités pêche et plaisance

La SAEM LAPP poursuit ses investissements sur les deux ports :

	PELC	PELT	PLLC	PLLT	ZT	TOTAL
2019	107 900	345 660 €	75 654 €	6 009 €	124 957 €	652 814 €
2020	59 731	250 180 €	124 289 €	1 259 €	1 613 844 €	2 049 779 €

PELC: Pêche le Croisic / PELT: Pêche la Turballe / PLLC: Plaisance le Croisic / PLLT: Plaisance la Turballe / ZT: zone technique)

En 2020, les investissements représentent 2 millions d'euros pour les deux ports

Au total, la SAEM LAPP aura investi à hauteur de 14,6 millions d'euros depuis 10 ans.

COMPTE-RENDU TECHNIQUE ET FINANCIER DE L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX

3.1 - PORT DE L'ERDRE À NANTES - NANTES MÉTROPOLE

Nantes Métropole gère les ports de Nantes, Couëron et Rezé-Trentemoult mais seul le port de l'Erdre à Nantes relève de la compétence des Ports de Loire-Atlantique

La concession entre Nantes Métropole et Les Ports de Loire-Atlantique se termine le 31 août 2025. Nantes Métropole sous concède une partie de la gestion du port de l'Erdre à Nantes Métropole Gestion Services (NMGS), nouvelle délégation de service public depuis le 1^{er} septembre 2018 et dont le terme est prévu le 31 août 2023.

Suivi de la fréquentation

En 2020, la navigation sur l'Erdre a été fermée du 11 mars à la fin du mois de mai en raison de la crise sanitaire, ralentissant l'activité de 35 % notamment pour les bateaux à passagers et les escales.

Abonnements

Le nombre d'emplacements n'a pas bougé depuis 2018 (seul le mode de calcul a évolué, les pontons courtes durées sur Versailles et Toregi, ainsi que les pontons professionnels de la gare fluviale ont été retirés du calcul du nombre d'emplacements et comptabilisés en linéaire).

Le port de l'Erdre dispose de 461 emplacements et 331 mètres de linéaire, afin d'accueillir les escales ou l'accostage de bateaux professionnels.

	Annuels	Annuels partiels	Annuels à couple	Forfait 6 mois	Mensuel
2019	421	58	6	7	159
2020	402	64	7	14	158

Contrat annuel partiel : arrivée en cours d'année pour un stationnement qui deviendra annuel, l'année suivante
Forfait 6 mois : concerne 3 périodes identifiées du 1.01 au 30.06, du 1.07 au 31.12 et du 1.04 au 30.09.

On constate un nombre quasi identique de conventions établies entre 2019 et 2020. La plus grosse baisse concerne les contrats annuels qui accusent une diminution de 45,5 %, déjà en baisse en 2019 de 2,5 %. A l'inverse, les contrats annuels partiels et le forfait de 6 mois sont en hausse respectivement de 10,34 % et de 100 %. La zone de Saint-Félix a fait l'objet d'un certain nombre de résiliation et compte tenu de la procédure de renouvellement, les abonnements, signés en remplacement ont été plutôt des contrats annuels partiels, au prorata de l'arrivée et explique l'augmentation de ce type de contrats.

Liste d'attente

Elle compte 239 inscriptions en 2020, soit 10 % de plus qu'en 201, tout site confondu. Les plaisanciers peuvent, en effet, faire leur demande en fonction de la zone choisie et peuvent s'inscrire sur plusieurs zones moyennant une cotisation de 18 € annuel pour chaque zone.

La tendance s'oriente sur deux zones (Jonelière et Port Durand), plutôt qu'en centre-ville habituellement très sollicité. L'attente de 5 à 7 ans peut expliquer une orientation des équipes vers des zones plus accessibles.

Escales

	2019	2020	Variation %
Nombre de bateaux accueillis	154	93	-39,6
Nombre d'escales accueillies	219	144	-34,2
Nombre de nuitées	365	245	-32,9
Durée moyenne de l'escale (jours)	1,66	1,7	
Longueur moyenne des bateaux (m)	9,71	9,77	

Le nombre de bateaux accueillis en 2020 a diminué de presque 40 %. Ces valeurs n'ont jamais été aussi basses depuis 2009 et sont la conséquence principale de la crise sanitaire. Les événements sur Nantes, qui attirent les escalants, ont été moindres, pouvant expliquer cette baisse. Par ailleurs, le constat est que lors des années de forte chaleur, les escalants privilégient plutôt des lieux naturels que le centre-ville. Ce constat est similaire au ponton Belem.

En 2020, le bilan du passeport escales fait apparaître une perte de 500 € HT sur cette adhésion. NMGS a délivré 7 cartes, 4 de moins qu'en 2019.

Investissements réalisés

- Installation de la wifi à la capitainerie
- remplacement du platelage du ponton Favre,
- lancement d'une étude pour l'assainissement des péniches habitation, avec des travaux prévus en 2021, après la saison d'été,

- expertise technique sur certains pontons,
- étude sur l'installation de la vidéosurveillance à Saint-Félix et à la capitainerie,
- modification du règlement du port.

Par ailleurs, une campagne de sensibilisation a été menée par NMGS auprès des usagers de l'Erdre dont les bateaux sont en de très mauvais état d'entretien.

Bilan financier pour l'activité 2020

	Année 2019	Année 2020
Total des produits d'exploitation K€	393	386
Total des charges d'exploitation K€	186	158
Résultat d'exploitation K€	-142	-33
Résultat net K€	-143	-33

3.2 - PORT DE SUCÉ-SUR-ERDRE - COMMUNE DE SUCÉ-SUR-ERDRE

Suivi de la fréquentation

L'année 2020, a été marquée par la situation sanitaire et les périodes de confinement, qui ont eu un impact sur la fréquentation du port, prioritairement sur le 1^{er} épisode de mars à mai, toutefois limité grâce à une activité plus dense sur la période estivale.

Abonnements

On compte 303 emplacements disponibles sur les différents sites du port (centre-ville, les Vaux, la Pièce de l'île et la Gamoterie). Le taux d'occupation représente 70 % pour les contrats annuels. Les berges, pontons, et quais restent relativement bien occupés.

Liste d'attente

L'inscription est payante depuis le 1er janvier 2019, à raison de 15 € annuel. On compte 30 demandes en 2020, contre 46 en 2019.

Bilan escales

Malgré la situation sanitaire, si le nombre de bateaux accueillis est en légère baisse par rapport à l'année précédente, le nombre d'escales est en hausse.

	> 48 h - 2019	> 48 h - 2020	%
Nombre de bateaux	37	31	-16
Nombre de nuitées	1 375	1 450	5,45

Pour les professionnels, la situation est tout autre. Les Bateaux Nantais ont dû annuler l'intégralité des 25 escales prévues.

Animations, manifestations

Aucun évènement d'ampleur n'a eu lieu. Le port a accueilli uniquement une manifestation sportive en septembre (tournoi de kayak polo). Les Rendez-vous de l'Erdre ont été très largement réduites et sont devenus les Rendez-vous (In) attendus.

Investissements réalisés

La commune réalise chaque année un certain nombre de travaux, avec entre autres, pour 2019 :

Travaux sur pontons :

- Remplacement des profilés de rives Ponton Mazerolles
- Remplacement de platelages et remplacement de toutes les étiquettes de numérotation d'emplacement
- Poursuite des travaux engagés en 2019 (Chantier de Lesclain) pour l'homologation des pontons : pose échelles, bouées et panneaux de jauge ou d'interdiction d'accès au public.

Travaux sur bouées et corps morts

- Installation de corps morts à la Gamotrie (64) les chaînes filles ayant été changées en 2019 elles seront récupérées et conservées. Les bouées défectueuses seront remplacées.
- Installation de corps morts allée Vezon (43) et remplacement des chaînes et des bouées. Les bouées encore utilisables seront réemployées à la Gamotrie.

Travaux d'éclairage du port et d'alimentation en eau et électricité du ponton visiteurs

Bilan financier pour l'activité 2020

FONCTIONNEMENT	2019	2020	%	INVESTISSEMENT	2019	2020	%
Total des recettes	104 115 €	85 516 €	-18	Total des recettes	23 163 €	28 523 €	23 €
Total des dépenses	82 726 €	91 550 €	11	Total des dépenses	55 465 €	29 470 €	-47 €
Résultat d'exploitation	21 389	-2 033	-109	Résultat d'exploitation	-32 302 €	-947 €	-97
Excédent de clôture	104 213 €	102 179 €	-1,9	Excédent de clôture	-506 €	36 848 €	

Pour l'année 2020, les résultats sont positifs. La section de fonctionnement enregistre un excédent de clôture de 102 179 € et la section d'investissement un excédent de 36 848 € ;

3.3 – PORT DE NORT-SUR-ERDRE – COMMUNE DE NORT-SUR-ERDRE

Suivi de la fréquentation

La navigation a été interrompue entre mars et mai, ainsi qu'en fin d'année.

Abonnements

Le port dispose de 104 emplacements disponibles. Le taux d'occupation se situe proche des 88 % pour les abonnements annuels. Avec l'ensemble des contrats, le port est occupé à 95 %. Les 11 places réservées aux professionnels sont, quant à elles, toutes occupées. La tranche des bateaux de 5 à 7 mètres enregistre une baisse légère de 6 contrats, les autres longueurs conservent globalement le même nombre de contrats.

Liste d'attente

L'inscription sur liste d'attente est gratuite pour les usagers et valable 3 ans. La Capitainerie opère les mises à jour en fonction des renseignements apportés par les usagers et par des contacts annuels pour vérifier le maintien sur la liste. La durée d'attente moyenne est de 1 an et demi environ, celle-ci varie en fonction des sites demandés. Au 31 décembre 2020, 25 inscriptions sur la liste ont été enregistrées. 27 inscriptions ont été retirées de la liste d'attente (à la demande des usagers après échange avec eux).

Escales

La fréquentation du port a été essentiellement concentrée sur les mois de juillet et août. Le nombre de bateaux à la semaine et au mois sont en augmentation avec également un nombre de nuitées conséquentes en rapport avec la période de navigation restreinte du fait de la pandémie.

	Nombre de bateaux			Nombre de nuitées		
	2019	2020	%	2019	2020	%
48h	190	165	-13,16	230	185	-19,57
Journée de + 48 h	17	6	-64,71	26	16	-38,46
Hebdomadaires	11	21	90,91	700	637	-9
Mensuelles	18	20	11,11	1065	960	-9,86
TOTAL	236	212	-10,17	2021	1798	-11

Investissements réalisés

La commune poursuit l'entretien du port et a réalisé en 2020 l'accroissement du réseau électrique d'alimentation des pontons.

En outre, la commune poursuit sa réflexion sur une évolution future du port. Une étude globale sera menée en lien avec les Ports de Loire-Atlantique.

Bilan financier pour l'activité 2020

2019	2020	%	INVESTISSEMENT	2019	2020	%
63 334 €	59 616 €	-6	Total des recettes	26 074 €	20 798 €	-25
82 755 €	75 810 €	-9	Total des dépenses	17 453 €	12 727 €	-37
-19 421 €	-16 194 €		Résultat d'exploitation	8 621 €	8 071 €	-7
-19 421 €	-16 194 €		Excédent de clôture	16 901 €	24 972 €	32

On note une baisse des recettes d'amarrage « escales » en raison de la crise sanitaire. Depuis 2019, les salaires et charges du maître de port sont supportées par le budget du port et depuis 2020, il en est de même pour les salaires et charges relatifs au saisonnier. Une réserve de crédits budgétaires a été constituée sur le budget 2020 en vue de travaux à venir sur les installations portuaires, en cours de définition.

Le résultat cumulé de fonctionnement est de – 16 194 € K€ et celui d'investissement de 24 972 €, induisant à nouveau une subvention d'équilibre en 2020.

3.4 - PORT DE BLAIN – SAS LOIRE-ATLANTIQUE NAUTISME

Suivi de la fréquentation

Au-delà de la crise sanitaire vécue comme dans tous les autres ports, les équipes de Loire-Atlantique Nautisme ont pris en main la gestion du port depuis le 1^{er} janvier 2020, en remplacement de la commune. Le délégataire a réorganisé les emplacements du port, c'est pourquoi en 2020, on compte 22 places annuelles sur les 30 disponibles.

Le port de Blain a désormais deux configurations :

- Une pour la saison, où les bateaux annuels sont présents, 8 places pour les escales, 3 péniches à quai (Maud, Cap Vert et la Toue) et la péniche JO sur le quai près de la passerelle.
- Une pour l'hiver, où la péniche JO reprend sa place, les catways étant démontés afin de permettre à la Toue d'être placée différemment par rapport au quai.

Abonnements

En 2020, 21 clients ont souscrit un contrat annuel sur pontons soit un taux de remplissage à 100 % sur ce type de contrat. 3 contrats annuels ont également été réalisés pour des péniches avec des emplacements sur le quai. La clientèle du port est en majorité composée d'usagers locaux disposant de petits bateaux inférieurs à 10 mètres.

2 contrats saisonniers ont été signés en 2020 pour des durées supérieures à 3 mois.

En 2020, une convention d'occupation temporaire pour une activité commerciale a été accordée à la Toue de Blain, qui a démarré cette année une activité de promenade et hébergement insolite.

Liste d'attente

Elle compte 8 inscriptions en attente.

Escales

Les escales sont gratuites les 2 premières nuits et il n'y a pas de personnel pour accueillir ces bateaux en escale. Le délégataire va installer un système de détecteurs. Cela permettra uniquement d'identifier le nombre de passages et non les bateaux en eux-mêmes, qui pourraient s'amarrer à plusieurs reprises.

Investissements

En 2020, les travaux suivants ont été réalisés :

- Re calepinage des catways afin de pouvoir accueillir 3 bateaux de passage supplémentaires
- Nettoyage haute pression du ponton par l'association de réinsertion « Accès Réagis »
- Configuration été/ hiver du port permettant l'hivernage des 3 péniches et le Toue blinoise.
-

Bilan financier pour l'activité 2020

L'année 2020 est la première année d'exploitation du port de Blain par la SAS Loire-Atlantique Nautisme.

Le chiffre d'affaires net est de 10 531 € pour un résultat d'exploitation de – 129 € (après déduction des charges : fluides, sous-traitance, installation d'un logiciel de gestion, intervention du personnel, frais de structure).

GESTION DES PORTS EN RÉGIE

Les 3 ports gérés en direct par les Ports de Loire-Atlantique sont :

- La Pointe de Saint Gildas à Préfailles,
- La Gravette et le Cormier à la Plaine sur Mer
- Comberge à Saint-Michel Chef-Chef

	Préfailles	La Plaine sur Mer		Saint Michel Chef-Chef
	La Pointe de Saint Gildas	La Gravette	Le Cormier	Comberge
Emplacements disponibles	282	320	30	132
<i>Renouvelés</i>	239	198	30	99
<i>Nouveaux</i>	25	28		13
<i>Abandons</i>	42	52		26
Liste d'attente	35			
Descentes à la cale				26
<i>Journées</i>	606			16
<i>semaines</i>				4
<i>Mois</i>				5
<i>Année</i>	208	348		
Grutage	20	164		100
Carénage	1			28

Investissements

Commun

- Installation d'un défibrillateur sur chacun des ports
- Formation Sauveteur secouriste du Travail pour les agents portuaires
- Visite générale périodique des potences

La Pointe de Saint-Gildas

- Mise en place d'un défibrillateur
- Bateau de servitude (remplacement de l'antifouling et du moteur de la Préfaillaise)
- Phase finale de l'entretien des mouillages
- Déplacement des racks à annexes
- Agrandissement du terreplein
- Modification d'un ponton pour accueillir une activité de location de jet-ski

La Gravette

- Phase préparatoire pour le dragage prévu entre novembre 2021 et avril 2022
- Recrutement d'un programmiste pour la redéfinition du projet portuaire

Comberge

- Régalage du port
- Visite générale périodique de la potence
- Phase finale de l'entretien des mouillages
- Installation du matériel pour le passrésaport
- Rénovation des rambardes
- Rehaussement de la digue

Bilan financier 2020

INVESTISSEMENTS en €	Préfailles	La Plaine	Saint Michel	TOTAL
Alarmes			149	149
Bateau de service		38 701		38 701
Diagnostic sédimentaire			5 150	5 150
Gestion accès	14 084,91	14 084,91	14 084,91	42 254,73
Grue	22 975	2 325,80		25 300,80
Mouillages	137 791,25			137 791,25
Ponton flottant	33 722,17			33 722,17
Rénovation mouillages	16 194,46	16 194,46	16 194,46	48 583,38
Vidéo	6 692,63	7 662,48		14 355,11
TOTAL	231 460,42	78 968,65	35 578,37	346 007,44

Ce tableau synthèse présente les comptes de la régie pour les 3 ports et non pour une seule entité mais n'est pas présenté pour opposer les ports entre eux.

Les charges ont été ventilées pour chacun des 3 ports.

Pour la section d'investissement, la question des emprunts n'a pas été pris en compte, ni tout ce qui concerne les amortissements.

On constate des montants très différents sur chaque port :

- des charges conséquentes à Préfailles, correspondant à la remise en état des mouillages,
- l'achat du bateau de servitude à la Plaine et un coût plus lourd en 2021 en raison du dragage,

Le port de saint Michel est moins impacté compte-tenu que les interventions urgentes ont concerné les deux autres ports.

Au total les investissements ont représenté près de 350 K€ dont certains auraient vocation à être amortis sur plusieurs années.

Pour la section exploitation, cela concerne tous les biens qui ne s'amortissent pas et qui permettent le fonctionnement au quotidien et correspond aux fluides, la petite maintenance.... Les dépenses pour le port de Saint-Michel sont moindres, car elles sont en relation avec l'état et la taille du port.

Au total, les dépenses courantes s'élèvent à près de 100 K€ pour les 3 ports.

Si on compare les recettes (à savoir les abonnements, prestations et sans prise en compte des reprises de provision) par rapport aux dépenses :

- le port de la Plaine présente un résultat net positif, qui s'explique par la pratique de tarifs les plus élevés et un nombre de mouillages lus important.
- les recettes totale se situent juste en deçà des 500 h€ pour les 3 ports
- les résultats sont toujours positifs, même après déduction des charges salariales des agents et saisonniers.
- Les résultats tendent vers le négatif dès lors qu'on inclue les investissements, avec un léger excédent pour la Plaine, qui pourra varier suite au dragage.

Adopté à l'unanimité

5.2 Convention de moyens et de services avec le Département de Loire-Atlantique pour l'année 2022

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment l'article 5721-1 et suivants ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2020 portant création du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-Atlantique ;

Vu les statuts dudit Syndicat,

Vu les délibérations n°1.2 et 1.3 du 30 septembre 2021 portant nouvelle installation du comité syndical,

Vu la délibération de la commission permanente départementale du 25 novembre 2021, approuvant la convention de mise à disposition et moyens,

Entendu le rapport de la Présidente ;

Il est exposé à l'assemblée que, depuis le 1er janvier 2020, le Syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique exerce sa compétence portuaire sur les 13 ports maritimes et fluviaux, de plaisance et de pêche, qui lui ont été transférés.

Dans le cadre de l'article L. 5721-9 du Code général des collectivités territoriales, le Département de Loire-Atlantique, qui en est membre, a mis à la disposition du Syndicat mixte, afin d'en accompagner le fonctionnement lors de son démarrage, ses services ainsi que des moyens pour une première période de deux années.

Dans ce cadre, Les Ports de Loire-Atlantique et le Département ont signé deux conventions initiales : l'une concernant la mise à disposition de services et moyens généraux (locaux, mobilier, véhicules, fluides, communication, etc), l'autre concernant les moyens informatiques et téléphoniques. Ces deux conventions arrivent à échéance au 31 décembre 2021 et ont fait l'objet d'un remboursement annuel par Les Ports de Loire-Atlantique, sur la base du constat des frais engagés par le Département.

Considérant, d'une part, qu'il n'était pas pertinent économiquement, que Les Ports de Loire-Atlantique, après, seulement, deux ans de fonctionnement, puissent assurer, soit par eux-mêmes, soit par le biais d'un prestataire extérieur, les services que le Département de Loire-Atlantique leur mettent actuellement à disposition, et, d'autre part, que, compte tenu de la proximité politique et fonctionnelle entre les deux entités, il était préférable qu'un certains nombres de moyens humains et matériels continuent d'être partagés et harmonisés, il a été convenu de renouveler ce partenariat. A cette fin, une nouvelle convention a été renégociée entre les deux parties dans le cadre d'une convention unique disposant de 3 chapitres :

- Les moyens généraux: comportant la mise à disposition de locaux, la fourniture de mobilier, le nettoyage et le gardiennage et la possibilité d'accès occasionnel au pool de véhicules de la délégation de Saint-Nazaire,
- La communication,
- Les moyens informatiques et téléphoniques.

La présente convention débutera au 1^{er} janvier 2022 et prendra fin à la signature d'une nouvelle convention, qui doit faire suite à l'installation du Syndicat mixte dans les nouveaux locaux de l'îlot Willie BRANDT, à Saint-Nazaire, courant 2022.

Les services et moyens mis à disposition par le Département durant toute la période considérée, feront l'objet d'un remboursement annuel par Les Ports de Loire-Atlantique.

Adopté à l'unanimité

5.3 Avenants n°3 à la Convention d'Occupation Temporaire (COT) avec la SAEM Loire-Atlantique Pêche et Plaisance et EDF-renouvelables

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5721-1 et suivants ;

Vu la Convention d'Occupation Temporaire du domaine public portuaire datée du 16 décembre 2019 pour l'implantation et l'exploitation de la base de maintenance du parc éolien en mer de Saint-Nazaire dans le port de La Turballe,

Vu l'avenant n°1, relatif au transfert des droits et obligations du département de Loire-Atlantique au syndicat mixte Les ports de Loire-Atlantique ;

Vu l'avenant n°2, relatif à l'utilisation différée du quai des Espagnols par la société du Parc éolien du Banc de Guérande, filiale d'EDF-re ;

Considérant le projet d'avenant n°3, ayant pour objets principaux d'une part la répartition financière du coût des travaux réalisés et à venir et d'autre part, la possibilité de sous occupation après accord exprès et préalable du délégataire ;

Entendu le Rapport de La Présidente,

Il est rappelé que le Département de Loire-Atlantique, en sa qualité d'autorité portuaire de l'époque, a conclu, le 16 décembre 2019, une convention d'occupation temporaire du domaine public portuaire pour l'implantation et l'exploitation de la base de maintenance du parc éolien en mer de Saint-Nazaire dans le port de La Turballe pour une durée fixée à 35 ans, soit jusqu'au 31 août 2055. Lors du transfert de la compétence portuaire du Département au Syndicat mixte, le 1^{er} janvier 2020, ce dernier a repris cette convention dans ses droits et obligations.

L'avenant n°3 a 2 objets principaux :

La répartition financière du coût des travaux réalisés et à venir

En raison de contraintes édictées par ENEDIS, le bénéficiaire n'a pas pu se raccorder, comme prévu initialement, sur les installations électriques existantes du port. Un transformateur a donc été installé à proximité du futur quai Energie Marines Renouvelables. Le montant des travaux correspondant est de 120 120.00 euros HT. Le bénéficiaire prend en charge 76 370 euros HT, le solde est pris en charge par le délégataire (18 700 euros HT) et Les Ports de Loire-Atlantique (25 050 euros HT).

Par ailleurs, à la demande de Les ports de Loire-Atlantique, le bénéficiaire a réalisé le tri des moellons de l'ancienne digue, une démolition complémentaire de l'ancienne digue et la réfection complémentaire de l'ancien phare. Ces travaux sont à supporter par les ports de Loire-Atlantique, le montant correspondant est de 25 604.00 euros HT

Enfin, Les ports de Loire-Atlantique se chargeront d'aménagements n'ayant pu être réalisés par le bénéficiaire du fait de la coactivité avec le chantier d'aménagement du port. Il s'agit des aménagements de surface des parkings Sud et Ouest (marquage, bordures discontinues) et de l'installation de fourreaux pour les futures bornes de contrôle d'accès.

La sous-occupation

L'avenant n°3 introduit la possibilité pour le bénéficiaire de mettre à disposition d'un tiers tout ou partie de l'emprise ou des ouvrages avec l'accord exprès et préalable du Délégataire. Le contrat de sous-occupation prévoira que le sous-occupant s'engage à respecter l'ensemble des obligations du bénéficiaire au titre de la convention d'occupation domaniale.

Il s'agit, à ce stade, d'autoriser EDF Renouvelables et Général Energie à occuper l'emprise et les installations compte tenu de leur implication dans l'exploitation et la maintenance du parc éolien en mer de Saint Nazaire.

Afin de rendre ces dispositions sus-décrites effectives, il convient de passer un avenant n°3 à la Convention d'occupation temporaire du domaine public portuaire pour l'implantation et l'exploitation de la base de maintenance du parc éolien en mer de Saint-Nazaire.

M. DUBOST demande si les premiers avenants de la convention initiale prêtaient à des droits d'usage que versera la société EDF

M. GUGUEN explique que la convention a été signée à l'époque par le Département, par la suite la Société du Parc du Banc de Guérande s'est substituée à EDF. Une redevance annuelle était prévue, aujourd'hui, des mètres carrés supplémentaires leurs ont été attribués, le parc éolien ramènera dès bénéfice à EDF, et à ce moment-là, il sera nécessaire de revoir la convention afin revaloriser la redevance domaniale.

Adopté à l'unanimité

5.4 Avenant n°3 au contrat de concession des ports de pêche et de plaisance de La Turballe et du Croisic (transfert de droit à la déduction de TVA)

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment ses articles 5721-1 et suivants ;

Vu le transfert de la compétence portuaire du Département de Loire-Atlantique au Syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique relative aux ports de la Turballe et du Croisic, approuvé en assemblée délibérante du 24 juin 2019 ;

Vu l'article 12 des statuts du Syndicat mixte, dans lequel ce dernier se substitue au Département dans ses droits et obligations découlant du contrat et de ses avenants conclus pour l'aménagement, l'entretien et la conservation des biens remis à compter du 1er janvier 2020 ;

Vu le du Code de la commande publique, notamment ses articles L.3135-1 et suivants et R.3135-1 et suivants ;

Vu le contrat de contrat de délégation de service public pour la gestion des ports départementaux du Croisic et de la Turballe et ses avenants ;

Vu le Code des impôts et ses annexes notamment l'article 210 de l'annexe 2 ;

Vu le projet d'avenant annexé à la présente délibération ;

Vu l'avis favorable du conseil portuaire du 26 novembre 2021 ;

Considérant l'importance du montant des travaux sur le port de la Turballe et l'enjeu financier qui en découle au regard de la TVA acquittée par le SMPPP ;

Considérant le cadre contractuel existant, datant du 1^{er} janvier 2011 ;

Considérant la possibilité, pour les Ports de Loire-Atlantique, d'un transfert de droit à déduction de TVA au bénéfice du concessionnaire, la SAEM Loire-Atlantique Pêche-Plaisance, et du reversement, par le concessionnaire, la SAEM Loire-Atlantique Pêche-Plaisance, aux ports de Loire-Atlantique du montant des sommes découlant de ces droits à déduction ;

Considérant la nécessité d'adopter un avenant et considérant le fait qu'un tel avenant ne constitue pas une modification substantielle ;

Entendu le Rapport de la Présidente,

1. Le Port de la Turballe fait l'objet d'un contrat de délégation de service public auprès de la Société d'économie mixte locale (SAEML) « Loire-Atlantique pêche et plaisance » (LAPP). Le contrat de délégation est en vigueur depuis le 1er janvier 2011.

2. Pour permettre à toutes les activités maritimes de se développer sur le port de La Turballe (pêche, plaisance, énergies renouvelables, réparation navale, transport de passagers), le Département a engagé, depuis 2015, en concertation avec l'ensemble des usagers portuaires, les riverains et le grand public, un

projet de réaménagement évolutif du port. Le syndicat mixte des ports de Loire-Atlantique, créé en 2020, porte à présent ce grand projet.

3. Les travaux ont démarré fin 2020. La première séquence de travaux a été mise en œuvre. Elle vise à sécuriser les accès au port et aux activités économiques, qu'elles soient nouvelles ou traditionnelles.

Les travaux sont les suivants :

- l'allongement de la digue actuelle pour des accès au port plus sécurisés ;
- la construction d'une contre-digue ;
- l'aménagement d'un nouveau quai dédié aux énergies maritimes renouvelables ;
- la construction d'un nouveau terre-plein pour conforter les pôles navals et pêche.

La première phase correspondant aux travaux décrits s'étale jusqu'à août 2022.

Une seconde phase de travaux débutera à compter de cette date.

4. Dans le cadre de la réalisation de ces travaux, le délégant est conduit à exposer d'importantes sommes d'argent.

Ainsi, au 21 juin 2021, le concédant a mandaté :

- 7 448 403,82 € toute taxe comprise (TTC) sur marchés de travaux débutés en décembre 2020 à savoir : installation du chantier, terrassement, dragage du chenal, digue principale, terre-plein, contre digue, nouveau quai ;

- 746 396 € TTC de marchés de services (AMO, MO, investigations, contrôles techniques, coordination sécurité, études réglementaires et environnementales).

5. Dans le cadre de l'ensemble de ces travaux, le concédant règle la TVA (taxe sur la valeur ajoutée).

Toutefois, à ce jour, le concédant ne bénéficie ni du mécanisme de droit à déduction de TVA ni du mécanisme du fonds de compensation pour la TVA.

Au regard de l'enjeu financier particulièrement important, le concédant a donc mené une analyse afin de déterminer dans quelle mesure il était possible de bénéficier de l'un de ces mécanismes et sous quelles modalités.

Après étude, dans la mesure où le contrat de délégation de service public pour la gestion des ports départementaux du Croisic et de la Turballe est en vigueur depuis le 1er janvier 2011, il s'avère que le transfert du droit à déduction de TVA est un des mécanismes que les services fiscaux pourraient nous accorder d'utiliser. Le droit à déduction est prévu à l'article 271 du Code général des impôts. Le principe du transfert est, quant à lui, prévu à l'article 210 de l'annexe II du Code général des impôts. Un rescrit fiscal a été produit et est en phase d'instruction au niveau de la Direction Générale des Finances Publiques, au Ministère de l'Économie et des Finances.

Ce mécanisme permet au concédant de transférer à son concessionnaire le droit à déduction de TVA dont il bénéficie en vertu des dépenses exposées pour réaliser des équipements utilisés pour la réalisation d'activités soumises à TVA. Afin que l'opération ne constitue pas un avantage pour le concessionnaire, ce dernier doit reverser, ensuite, au concédant les sommes dont il a pu bénéficier dans le cadre du transfert de droit à déduction.

L'opération est ainsi neutre pour le concessionnaire.

Toutefois, pour permettre la réalisation de l'opération, il est nécessaire que le mécanisme soit prévu contractuellement (voir, à ce titre, la question écrite du député, M. Marc Le Fur, JOANQ 20 novembre 2012, rep. 26 février 2013, p. 2204).

En l'espèce, le contrat de délégation unissant Les Ports de Loire-Atlantique et la SAEM LAPP ne prévoit pas de tel mécanisme.

Sans attendre le retour des services fiscaux sur le mécanisme qui sera retenu pour prétendre au remboursement de TVA sur les aménagements du Port de la Turballe, il est donc nécessaire de prévoir un avenant afin de permettre, éventuellement, cette opération.

Il est précisé que l'avenant ainsi envisagé constitue une modification non substantielle du contrat de délégation. En effet, l'intégralité des sommes que le concessionnaire a vocation à récupérer en vertu de l'avenant doit revenir aux Ports de Loire-Atlantique. La situation du concessionnaire, n'est, ainsi pas modifiée.

Adopté à l'unanimité

M. PUYBAREAU indique qu'un courrier demandant la récupération de la TVA pour les travaux du port de la Turballe a été envoyé au ministère de l'économie et des finances fin juin, le Syndicat mixte est actuellement dans l'attente d'une réponse.

M. DUBOST demande si il va y avoir des révision des prix suite à l'augmentation dont on parle actuellement ou si il va y avoir des travaux supplémentaires non prévus.

M. PUYBAREAU informe que la phase 1 de l'aménagement du port de la Turballe représente 53 millions d'euros TTC, il précise qu'une révision de prix de plus d'un million est prévu, ce qui paraît tout à fait normal pour des travaux de cette ampleur, d'où l'intérêt de pouvoir récupérer la TVA.

M. GUERIN précise que depuis la signature du marché, l'indice de révision est à hauteur de 30%, dû à la hausse des prix, il ajoute que pour 2022, le syndicat ne sait pas si les prix seront constants, descendant ou toujours en augmentation.

5.5 Avenant n°1 au contrat d'amodiation avec la SOCOPORT (Commerces de la Noëveillard)

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 5721-1 et suivants ;

Vu l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2019, portant création du Syndicat Mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique ;

Vu les statuts dudit Syndicat ;

Vu le Code de la commande publique ;

Vu La convention de concession en date du 8 juillet 1971, d'une durée de 50 ans, déléguant l'établissement et l'exploitation du port de plaisance de La Noëveillard au Yacht Club International de Pornic ;

Vu l'avenant n°7 datant de février 2020 transférant tous les droits et obligations liés à cette convention au syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique ;

Vu l'avenant n°8 du 29/06/2020 à cette convention portant sur la fin de la concession du port de La Noëveillard ;

Vu la convention d'amodiation de terre-plein entre l'YCIP et la SOCOPORT, en date du 28 juin 1973 ;

Entendu le Rapport de la Présidente,

L'établissement et l'exploitation du port de plaisance de La Noëveillard ont été délégués par l'État conjointement au Yacht Club International de Pornic et à la Société Fermière du port de Pornic dans le cadre d'une concession en date du 8 juillet 1971, d'une durée de 50 ans, expirant le 31 décembre 2021.

Aux termes de la loi du 22 juillet 1983, la compétence sur le port de La Noëveillard a été transférée au Département de la Loire-Atlantique.

Dans ce cadre législatif et réglementaire, le Département de la Loire-Atlantique a été substitué à l'État dans les droits et obligations découlant du contrat de concession du port de plaisance de La Noëveillard.

Par ailleurs, la Société Fermière du port de Pornic a été dissoute le 5 juin 1993. Le Yacht Club International de Pornic a été ainsi substitué à la société dissoute, dans tous ses biens, droits et obligations et est resté seul concessionnaire du port de La Noéveillard.

Le Département de Loire-Atlantique a transféré, par une délibération du conseil départemental en date du 24 juin 2019, sa compétence relative à la gestion du port de la Noéveillard, à Pornic, au Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique, plus communément appelé Les Ports de Loire-Atlantique

En vertu de l'article 12 des statuts du Syndicat mixte, celui-ci se substitue au Département dans ses droits et obligations découlant des contrats conclus pour l'aménagement, l'entretien et la conservation des biens remis, ainsi que pour le fonctionnement des services à compter du 1^{er} janvier 2020.

En conséquence, le Département de Loire-Atlantique a transféré au Syndicat mixte, à la date du 1^{er} janvier 2020, le contrat de concession dont l'objet est la construction, l'entretien et l'exploitation du port de plaisance de la Noéveillard, ainsi que ses avenants, en vertu de l'avenant n°7 du 7 février 2020.

Au titre des articles 2 et 26 du contrat de concession, la société Yacht Club International de Pornic (YCIP) a octroyé à la société SOCOPORT une convention d'amodiation de terre-plein l'autorisant à construire et à louer des locaux commerciaux (ci-après : « la Convention d'amodiation »).

Cette Convention, approuvée par le Préfet de Loire-Atlantique, le 28 juin 1973, prend fin au 31 décembre 2021 soit concomitamment au contrat de concession.

Les locaux commerciaux réalisés par la société SOCOPORT et objets de la Convention d'amodiation, ont vocation à être détruits dans le cadre du projet de réaménagement du port dit « PORNIC 2024 » et dont l'achèvement est prévu pour 2028.

Afin de permettre au Concédant d'entamer des discussions avec la société SOCOPORT, sur une potentielle prolongation de la Convention d'amodiation jusqu'à la destruction effective des locaux commerciaux, il a été décidé, par avenant n° 8 au contrat de concession signé le 29 juin 2020, que la Convention d'amodiation précitée soit repris par le Concédant.

Dans ce contexte, et afin de permettre le maintien, sans discontinuité, d'une activité commerciale sur le port jusqu'à la livraison des nouveaux espaces commerciaux, les Parties au présent avenant se sont rapprochées pour proroger la Convention d'amodiation jusqu'à la date de début de démolition des bâtiments commerciaux prévue en 2028.

M. BRARD demande si les commerçants resteront dans les mêmes conditions financières avec la prolongation du bail jusqu'à la démolition des locaux.

M. GUGUEN répond que l'avenant ne porte que sur la prorogation de la convention d'amodiation et que tous les éléments de charges ont été repris à l'identique, la continuité du loyer reste inchangée.

Adopté à l'unanimité

5.6 Lancement de la procédure de renouvellement de la Délégation de service public (DSP) des ports de pêche et de plaisance de La Turballe et du Croisic

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article 5721-1 et suivants ;

Vu les articles L.1411-1 et suivants, R1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs aux délégations de service public ;

Vu la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;

Vu le Code de la commande publique et notamment l'article L.3120-1 et suivants relatifs aux contrats de concession ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2019 portant création du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-Atlantique ;
Vu les statuts dudit syndicat mixte et notamment l'article 7.3 ;
Vu le transfert de la compétence portuaire du Département de Loire-Atlantique au Syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique, inhérent aux ports maritimes de la Turballe et du Croisic, au 1^{er} janvier 2020 ;
Vu les délibérations n°1.2 et 1.3 du 30 septembre 2021 portant nouvelle installation du comité syndical,
Vu l'avis favorable du Comité technique, en date du 5 novembre 2021 ;
Vu l'avis favorable de la Commission consultative des services publics locaux, réunie le 25 novembre 2021 ;
Vu le rapport présentant les modes de gestion envisageables pour les ports de La Turballe et du Croisic et les principales caractéristiques des prestations à assurer par le Délégué ;

Entendu le rapport de la Présidente ;

Préambule

Par arrêté préfectoral en date du 29 décembre 1983, le département de Loire-Atlantique s'est, notamment, vu confier la gestion des ports de La Turballe et du Croisic.

Par arrêté préfectoral du 11 décembre 2019, le département de Loire-Atlantique a transféré à compter du 1^{er} janvier 2020 sa compétence portuaire au syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique.

Le syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique, ci-après dénommé Les Ports de Loire-Atlantique, compte neuf membres : le Département de Loire-Atlantique, les Communes de Piriac-sur-Mer, de La Turballe, du Croisic, de Saint-Michel-Chef-Chef, de La Plaine-sur-Mer, de Préfailles, de Pornic, ainsi que la Communauté d'agglomération Pornic Agglo pays de Retz.

Il a pour objet :

- d'assurer la réflexion stratégique sur le développement de l'offre portuaire du territoire et la gouvernance des places portuaires mutualisées,
- d'exploiter les ports dont la gestion lui a été transférée par ses membres soit en régie, soit dans le cadre de délégations de service public,
- d'assurer l'entretien des infrastructures lourdes de ses ports (digues, quais...).
- d'assurer le dragage de ses ports
- d'assurer la valorisation et la promotion de ses ports
- d'assurer la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie des ports et la gestion des espaces publics dans les interfaces ville/port

Avant le transfert de compétence aux Ports de Loire-Atlantique, les autorités portuaires concernées exploitaient leur port soit en régie pour les ports de La Plaine sur Mer, de Saint Michel Chef-Chef et de Préfailles, soit dans le cadre de délégation de service public.

Une première concession de service public a été attribuée par Les Ports de Loire-Atlantique à la SAS Loire-Atlantique Nautisme pour l'exploitation des ports de Pornic, à compter du 1^{er} janvier 2022.

La délégation de service public des ports de La Turballe et du Croisic, actuellement confiée à la SAEML « Loire Atlantique pêche et plaisance » dans le cadre d'un contrat unique, arrive à échéance le 31/12/2022.

Il convient donc de s'interroger sur le futur mode de gestion des ports de La Turballe et du Croisic à compter du 1^{er} janvier 2023.

Les ports de la Turballe et du Croisic sont des ports de pêche et de plaisance qui comptent :

- 444 emplacements sur La Turballe dont 80 pour la pêche et 364 pour la plaisance
- 569 emplacements sur le Croisic dont 85 pour la pêche et 484 pour la plaisance

La convention signée avec le délégataire actuel a pour objet l'exploitation des ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels et services nécessaires au fonctionnement des deux ports, dans les limites précisées sur les plans annexés à la convention.

Le personnel, affecté à la gestion des deux ports, compte, outre le directeur général :

- Une équipe administrative et comptable de 3 personnes
- Un responsable du port de la Turballe et une équipe de 19 salariés
- Un responsable de la criée du Croisic et une équipe de 7 salariés
- Un responsable du port de plaisance du Croisic avec 1 salarié

Les ports de Loire-Atlantique souhaitent poursuivre la conception et la mise en œuvre d'un projet à l'échelle des deux ports nécessitant l'exploitation commune des équipements portuaires de ces deux ports. Par ailleurs, un projet d'aménagement du port de La Turballe, sous maîtrise d'ouvrage des Ports de Loire-Atlantique est en cours.

Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent choisir librement le mode de gestion de leurs services publics. Les ports de Loire-Atlantique peuvent donc décider librement de gérer les ports du Croisic et de la Turballe soit en direct, soit dans le cadre d'une gestion externalisée à un tiers.

Aussi, le présent rapport a pour finalité de permettre au Comité syndical de se prononcer sur le prochain mode de gestion de ces ports dont le contrat de délégation arrive à échéance le 31 décembre 2022 et d'autoriser le lancement de la procédure de consultation qui doit aboutir au choix d'un nouveau délégataire titulaire de la concession à compter du 1er janvier 2023.

I - Les différents modes de gestion envisageables pour les ports de La Turballe et Le Croisic

Les différents modes de gestion envisageables pour ces ports sont les suivants :

➤ **Régie directe**

Elle peut revêtir deux formes : la personnalité morale et l'autonomie financière (auquel cas elle comprend un conseil d'administration et un Directeur), ou l'autonomie financière seulement (avec un conseil d'exploitation et un Directeur).

Dans les deux cas, les relations entre la régie et la personne publique qui l'a créée sont formalisées par une convention ou dans le cadre d'un cahier des charges, et la responsabilité des élus est engagée dans la gestion quotidienne.

Avantages de la gestion en régie directe :

- Ce mode de gestion permet un contrôle direct du service par la collectivité
- Elle évite de devoir rémunérer un prestataire ou délégataire
- Elle permet également une grande proximité entre l'autorité portuaire et les usagers
- Elle n'implique pas le lancement d'une procédure de publicité et de mise en concurrence pour désigner la régie.

Inconvénients de la gestion en régie directe :

- La collectivité doit assumer tous les risques financiers et les risques d'exploitation du service public
- Une lourdeur administrative liée aux règles de la comptabilité publique et des marchés publics
- Une gestion de personnel supplémentaire (reprise du personnel des exploitants actuels si le port est exploité dans le cadre d'une délégation) pour garantir la bonne administration et le fonctionnement des ports

- La prise en charge de l'investissement par la collectivité (acquisition de tout le matériel nécessaire à l'exploitation du service public)
- Risque d'une dynamique commerciale moins importante que dans une gestion externalisée (les opérateurs privés pouvant disposer d'un réseau commercial)

➤ **Régie directe avec l'appui de prestataires privés**

Dans le cadre de ce mode de gestion, la collectivité a la responsabilité de la gestion des ports mais fait appel à des prestataires privés sur tout ou partie de la gestion du service.

Avantages de la gestion en régie directe avec prestataires privés :

- Ce mode de gestion permet à la collectivité de profiter de l'expertise des opérateurs privés sur les domaines où ils sont les plus compétents et/ou compétitifs
- Il permet un contrôle direct du service par la collectivité
- Il permet également une grande proximité entre l'autorité portuaire et les usagers
- Une dynamique commerciale potentiellement plus importante que dans la régie directe simple s'il est fait appel à un prestataire privé disposant d'un réseau commercial
- Elle n'implique pas le lancement d'une procédure de publicité et de mise en concurrence pour désigner la régie

Inconvénients de la gestion en régie directe avec prestataires privés :

- Ce mode de gestion fait supporter tous les risques liés à l'exploitation du service à la collectivité (risques financiers et risques d'exploitation)
- Il nécessite le recrutement de personnels très qualifiés pour piloter au quotidien la gestion du service et contrôler les prestataires
- Une lourdeur administrative liée aux règles de la comptabilité publique et des marchés publics, notamment pour la désignation des prestataires privés
- La prise en charge de l'investissement par la collectivité (acquisition de tout le matériel nécessaire à l'exploitation du service public).

➤ **Société Publique Locale**

La Société Publique Locale permet à une collectivité de créer une société privée pour exploiter son service portuaire avec son propre personnel sans mise en concurrence.

Avantages de la SPL :

- Elle permet à la collectivité de conserver la maîtrise de son service public
- Elle permet de bénéficier de la souplesse de la comptabilité privée, adaptées aux activités commerciales
- Elle n'implique pas le lancement d'une procédure de publicité et de mise en concurrence

Inconvénients de la SPL :

- Elle implique une prise de risque pour la collectivité actionnaire qui demeure responsable de manière indirecte de l'exploitation de son service public
- Elle ne peut être constituée sans une autre collectivité pour s'associer ou un groupement de collectivités
- Une dynamique commerciale potentiellement moins importante que dans une gestion externalisée (les opérateurs privés pouvant disposer d'un réseau commercial)
- Elle nécessite des frais de gestion importants (commissaire aux comptes, expert-comptable)

➤ Délégation de service public

La délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité (le Délégant) à un opérateur privé (le délégataire) après une mise en concurrence.

Avantages de la délégation de service public :

- Le délégataire est choisi à l'issue d'une procédure de mise en concurrence permettant d'aboutir au choix du candidat disposant des meilleures compétences et expériences pour assurer l'exploitation du service
- Les conditions d'exploitation sont encadrées : activités autorisées, services obligatoires à proposer, entretien et renouvellement des biens affectés à la délégation, tarification...]
- Le délégataire est responsable tant sur les recettes que sur les dépenses du service et assume tous les risques d'exploitation, à l'exception des modifications substantielles des termes de la délégation de service public du fait du délégant ou d'évènements imprévisibles
- La maîtrise des investissements peut soit être confiée au délégataire, soit être conservée par le délégant, soit être partagée entre les deux
- La gestion du service s'opère généralement dans le domaine du droit privé (comptabilité et gestion du personnel)
- Le délégant dispose d'un pouvoir de contrôle du service public : le délégataire a l'obligation de fournir chaque année un rapport annuel très détaillé sur le fonctionnement du service et le délégant a la possibilité de procéder à tous les contrôles qu'il souhaite pour s'assurer que le délégataire respecte bien ses obligations contractuelles

Inconvénients de la délégation de service public :

- La procédure de consultation pour l'attribution des DSP est longue et relativement coûteuse
- Cette procédure peut être juridiquement risquée notamment en cas de recours de candidats évincés
- La réussite de la délégation dépend de la qualité professionnelle du délégataire
- La DSP ne permet pas à la collectivité de conserver une maîtrise totale de son service public
- Le délégant assume le risque de la défaillance du délégataire.

Au regard de ce qui précède, il est proposé de recourir à une délégation de service public unique pour la gestion des ports de La Turballe et Le Croisic à compter du 1er janvier 2023, pour les raisons suivantes :

- ***Les ports de La Turballe et du Croisic sont actuellement exploités dans le cadre d'une délégation de service public et ce mode de gestion a, jusqu'à présent, donné satisfaction***
- ***Le recours à une gestion directe ou à une SPL nécessiterait un travail préparatoire conséquent, la reprise d'un nombre de personnel important (une trentaine de personnes) et une prise de risque notamment financier élevé, autant de charges que Les Ports de Loire-Atlantique, récemment créé, ne peut assumer dans l'immédiat***
- ***Du fait de la complémentarité des prestations proposées aux ports de La Turballe et du Croisic et du projet d'aménagement du port de La Turballe, le maintien d'une délégation de service public unique, devrait être une source d'attractivité et de développement portuaire et touristique pour les ports de ces territoires***
- ***Enfin, le maintien d'une délégation unique devrait permettre de poursuivre la conception et la mise en œuvre d'un projet à l'échelle des deux ports avec une mutualisation des moyens humains et techniques des services portuaires et une réduction des coûts de fonctionnement et d'investissement.***

II -Étapes de la procédure de passation de la convention de délégation de service public pour la gestion et l'exploitation des ports de La Turballe et du Croisic

Si le principe d'une gestion en DSP unique regroupant les ports de La Turballe et du Croisic est entériné, Les Ports de Loire-Atlantique mettront en œuvre une procédure de mise en concurrence en vue de désigner le futur délégataire.

La procédure de passation des délégations de service public est définie aux articles L.1411-1 à L.1411-18 du code général des collectivités territoriales. Les délégations de service public étant des concessions de services au sens de l'article L. 1121-3 du code de la commande publique, elles sont également soumises aux dispositions de ce code.

A. Les consultations préalables requises

Plusieurs structures doivent être saisies sur le principe de recourir ou non à une convention de DSP. Il s'agit :

- du comité technique pour avis : le comité technique du Centre de gestion de Loire Atlantique a rendu un avis favorable lors de sa réunion du 19 octobre 2021.
- de la commission consultative des services publics locaux pour avis : la CCSPL du syndicat a rendu un avis favorable lors de sa réunion du 25 novembre 2021
- du comité syndical pour approbation.

Au terme de l'article L. 1411-4 du CGCT, le comité syndical doit statuer au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire (le présent rapport).

B. Les mesures de publicité et de mise en concurrence

À l'issue de la phase de consultation, et après que la délibération du comité syndical approuvant le recours à une délégation de service public, soit rendue exécutoire, Les Ports de Loire-Atlantique procéderont à une publicité, sous la forme d'un avis de concession, et à un recueil de candidatures et d'offres.

L'avis de concession fera l'objet d'une insertion :

- au JOUE
- sur une publication spécialisée correspondant au secteur économique concerné (Le Marin ou revues liées au nautisme)
- BOAMP

Un document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations à assurer pour l'exploitation du service sera fourni à toute personne en faisant la demande (via le profil d'acheteur du Syndicat).

C. Agrément des candidatures

La commission de délégation de service public des Ports de Loire-Atlantique, composée de l'autorité habilitée à signer la convention (la Présidente) ou son représentant, en qualité de Président, et de cinq membres du comité syndical, dressera la liste des candidats admis à présenter une offre, après avoir analysé, sur la base des pièces transmises, les garanties professionnelles et financières de chaque candidat, leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public et s'être assuré du respect de leurs obligations en matière d'emploi des travailleurs handicapés.

D. Les négociations et le choix du délégataire

Après avoir recueilli l'avis de la commission de délégation de service public sur les offres agréées, l'autorité habilitée à signer la convention, Madame la Présidente des Ports de Loire-Atlantique, engagera librement toute discussion utile avec un ou des candidats ayant présenté une offre. La négociation ne pourra pas porter sur l'objet de la concession, les critères d'attribution ou les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation.

À l'issue de cette phase de négociation, la Présidente saisit le comité syndical du choix du candidat auquel il a procédé et du contenu de la convention de délégation de service public. Pour ce faire, il lui transmet, au minimum quinze jours avant sa délibération ; le rapport de la commission présentant la liste des candidats admis à présenter une offre et l'analyse des propositions de ceux-ci, ainsi que les motifs du choix du candidat retenu et l'économie générale du contrat.

Deux mois au moins après la saisine de la commission de délégation de service public (sélection des candidatures), le Comité syndical se prononce sur le choix du délégataire et le contrat de délégation et autorise la Présidente à signer le contrat.

E. L'instruction prévue par le code des transports

Le projet de convention de délégation de service public devra faire l'objet d'une instruction prévue par le code des transports (article R.5314-5).

III - Présentation du document contenant les caractéristiques essentielles des prestations à assurer par le délégataire pour la gestion et l'exploitation des ports de La Turballe et du Croisic

A. Caractéristiques essentielles de la convention de délégation de service public

Si le principe d'une gestion déléguée est retenu, les modalités et les caractéristiques des prestations que le délégataire devra assurer s'établiront comme suit :

1. Durée de la délégation

La durée de la délégation est fixée à 10 ans sous réserve de résiliation ou de prolongation dans les conditions et les modalités définies par la loi et la convention de délégation de service public.

La date prévisionnelle d'entrée en vigueur est fixée au 1er janvier 2023.

2. Objet et périmètre de la délégation

Le délégataire assurera la gestion et l'exploitation des ports de pêche et de plaisance de La Turballe et du Croisic

Le périmètre de la délégation sera défini par des plans annexés à la convention.

Il sera précisé aux candidats que le périmètre de la délégation inclut les ports et des espaces spécifiques situés hors des périmètres portuaires et que ce périmètre pourra être modifié à la hausse ou à la baisse en cours de concession en fonction notamment des discussions engagées par le Délégrant avec les communes du Croisic et de La Turballe.

3. Exploitation aux risques et périls du délégataire

L'exploitation se fera aux risques et périls du délégataire.

4. Missions confiées au délégataire

Les activités du délégataire autorisées sont les suivantes :

- L'accueil des navires professionnels
- Les services aux navires de pêche et cultures marines
- L'organisation de la première vente de produits de la mer
- Les services aux navires à passagers
- Les services liés à la réparation navale
- L'accueil dans le port de la Turballe de la base de maintenance du parc éolien en mer de Saint- Nazaire
- L'accueil des usagers sur les installations portuaires dédiées à la plaisance
- La gestion des terre-pleins et des immeubles situés sur les espaces dédiés à la plaisance
- La fourniture de services portuaires aux usagers « plaisance »

- Le développement des services pour les professionnels du nautisme au sein des équipements portuaires dédiés à la plaisance
- L'animation et les actions commerciales valorisant les équipements portuaires dédiés à la plaisance
- La gestion des outillages

Au titre de l'activité portuaire, le délégataire est notamment tenu d'assurer :

- l'exploitation des services portuaires et le bon fonctionnement général des ports ;
- la gestion administrative, financière et commerciale des ports de pêche et de plaisance ;
- la sécurité des usagers portuaires et de leurs biens (contrôle des accès, vidéo surveillance, lutte contre l'incendie, conditions de déploiement du matériel de sauvetage, ...),
- l'accueil et la fourniture de services aux usagers portuaires ;
- l'organisation de la première vente des produits de la mer (halle à marée, enchère publique, gré à gré...)
- ;
- la gestion des espaces, outillages et activités liés au débarquement, à la commercialisation et à la transformation des produits de la mer ;
- la gestion de la zone de réparation navale, l'exploitation et la maintenance des élévateurs à sangles ;
- la gestion et la valorisation des domaines portuaires ;
- l'animation et les actions commerciales valorisant les produits et les métiers portuaires et favorisant le développement portuaire ;
- la mise en place de partenariats notamment avec les autres ports du département de la Loire-Atlantique ;
- le nettoyage, l'entretien, la réparation et le renouvellement des équipements selon la répartition prévue au contrat ;
- la réalisation des investissements prévus au contrat.

5. Objectifs du délégataire

Les objectifs fixés au délégataire par le syndicat sont les suivants :

En matière de pêche et de cultures marines

- Développement des activités liées à la pêche maritime et aux cultures marines
- Amélioration de la qualité des produits débarqués et mis en vente, de la transparence de l'information et de la traçabilité
- Renforcement de la compétitivité et de l'attractivité des halles à marée de La Turballe et du Croisic (gamme de produits, modes de ventes...)
- Appui au renouvellement et à la décarbonation des flottilles, amélioration et sécurisation des conditions de travail, de débarquement et de stationnement
- Renforcement des synergies et harmonisation entre les ports de pêche de La Turballe et du Croisic
- Participation à la structuration régionale de la filière de produits de la mer aux côtés des parties prenantes (COREPEM, Loire Océan Filière Pêche...)
- Soutien des démarches de promotion de la pêche durable (prenant en compte toutes les dimensions environnementales, sociales, économiques)
- Valorisation des produits de la mer frais et de saison, notamment auprès des jeunes générations (restauration collective) et en lien avec les objectifs départementaux en faveur d'une alimentation locale
- Valorisation des emplois, des formations et de la culture maritime

En matière de réparation navale

- Renforcement de l'attractivité de l'aire de réparation navale
- Développement de l'offre de service pour les navires, dans une optique d'excellence environnementale
- Accompagnement des transitions environnementales et énergétiques
- Amélioration des conditions d'accueil des prestataires de la réparation navale
- Amélioration de la compatibilité des activités

En matière de transport de passagers

- Développement de l'activité de transport de passagers, y compris en lien avec la construction du parc éolien en mer
- Amélioration des conditions d'accueil des passagers, en particulier avant leur embarquement (protection contre les éléments, sanitaires, stationnement...)

En matière de base de maintenance du parc éolien en mer

- Collaboration avec la société GE pour les activités d'exploitation et de maintenance du parc éolien
- Cohabitation apaisée et sécurisée des activités portuaires

En matière de plaisance

- Développement de la pratique du nautisme sur les territoires de La Turballe et du Croisic notamment l'augmentation du nombre de sorties par navire du port, le renforcement de la voile sportive, le développement d'offres pour les clientèles ne souhaitant pas acquérir de navire
- Renforcement de l'attractivité touristique des ports visant à augmenter le nombre d'escalants et à augmenter la durée de leur séjour en valorisant notamment les animations et services touristiques existants du territoire et en leur donnant notamment la possibilité de découvrir le territoire touristique environnant
- Développement de partenariats avec les autres ports notamment du département de Loire-Atlantique (promotion, commercialisation, produits communs, animations communes, etc.)
- Développement des services, notamment numériques, à la clientèle actuelle et potentielle visant notamment à faciliter leur pratique mais également leur apprentissage

Communs à toutes les activités

- Réduction des charges d'exploitation des ports
- Augmentation et diversification des recettes commerciales des ports
- Amélioration des conditions de sécurité des personnes et des biens
- Politique patrimoniale permettant le retour en fin de convention, en bon état de conservation et de valorisation, du patrimoine confié par Les Ports de Loire-Atlantique ou susceptible de lui revenir
- Politique en faveur du développement durable (gestion des déchets, gestion des pollutions, réduction des consommations d'eau et d'électricité, recrutement de personnes éloignées de l'emploi, transition énergétique...).

6. Biens nécessaires à l'exploitation des ports

Les Ports de Loire-Atlantique mettent à la disposition du délégataire l'ensemble des biens lui appartenant ou qui lui ont été remis gratuitement par le précédent délégataire.

Certains biens du précédent délégataire en cours d'amortissement, seront repris par le délégataire moyennant le versement d'une indemnité égale à leur valeur nette comptable. Ce droit d'entrée devra être versé à la date de prise d'effet du contrat.

Tous les nouveaux biens qui deviendraient nécessaires à l'exploitation des ports de La Turballe et du Croisic, y compris les biens des Ports de Loire-Atlantique renouveler, seront acquis par le délégataire, sauf disposition contraire.

7. Nettoyage et maintenance des ports

La répartition des opérations de nettoyage et de maintenance entre Les Ports de Loire-Atlantique et le délégataire sera fixée par la convention de délégation.

Les candidats devront préciser dans leur offre leurs propositions en matière de nettoyage, de contrôle et d'entretien courant des installations portuaires.

8. Investissements à réaliser par le délégataire

Les Ports de Loire-Atlantique prendront en charge les opérations de gros entretien, de renouvellement et de mise aux normes suivantes, à l'exclusion de toutes autres relevant de la responsabilité du Délégataire :

- Les grosses réparations, renouvellements et mises aux normes de l'Estacade du Mont Lénigo située au Croisic hormis les grosses réparations du ponton, des pieux du ponton et de la passerelle d'accès au ponton qui sont de la responsabilité du délégataire
- Les grosses réparations, renouvellements et mises aux normes du clos et du couvert des bâtiments
- Les grosses réparations, renouvellement et mise aux normes des berges, quais, digues, jetées hors enrobé
- Le renouvellement et mise aux normes des appontements flottants (pontons, catways, passerelles, bornes eau et électricité hors casse et des pieux)
- Le renouvellement et mise aux normes des moyens de levage des navires
- Le renouvellement des équipements portuaires patrimoniaux (échelles, bittes d'amarrage, etc.)

Le délégataire s'engage à fournir gratuitement aux Ports de Loire-Atlantique son avis sur la réalisation de tous les travaux pris en charge par les Ports de Loire-Atlantique.

Le délégataire assume les autres opérations de gros entretien, renouvellement et mise aux normes ne relevant pas de la responsabilité des Ports de Loire-Atlantique.

Le délégataire provisionne chaque année les sommes nécessaires à la prise en charge de ces opérations de gros entretien, de renouvellement ou de mise aux normes sur toute la durée du contrat. En fin de convention, il s'engage à reverser au délégant les fonds non utilisés.

A ce titre le délégataire perçoit du précédent exploitant ou des Ports de Loire-Atlantique une partie des provisions pour gros entretien, renouvellement, ou mise aux normes non dépensées au 31 décembre 2022 par le précédent exploitant.

9. Fluides

Les fluides (électricité, eau, gaz, téléphone et autres) sont à la charge du délégataire.

10. Opération de dragage

Le Délégant prend en charge toutes les opérations de dragage nécessaires au bon fonctionnement des ports concédés.

11. Tarifs du service public

A l'entrée en vigueur de la convention, les tarifs applicables seront annexés à la convention.

Les tarifs encadrés par la convention évolueront chaque année en application d'une formule d'indexation prévue au contrat.

Ces tarifs ne pourront être modifiés sans l'accord préalable des Ports de Loire-Atlantique qui les acteront préalablement à leur application.

12. Redevance due par le délégataire

Le délégataire paiera, dans les conditions et selon les modalités définies par la convention de DSP, la redevance domaniale due pour l'occupation du domaine public. Elle tiendra compte, d'une part, des avantages de toute nature, susceptibles d'être retirés de la délégation et d'autre part, de l'économie générale de celle-ci.

Cette redevance sera soumise à la TVA.

La redevance comprendra :

- Une part forfaitaire dont le montant sera à proposer par les candidats - **à établir pour chaque port et pour chaque activité (plaisance/pêche/halle à marée/autres activités professionnelles)**
- Une part variable dont le mode de calcul sera à proposer par les candidats et qui pourra notamment être calculée en fonction de l'activité ou/et du bénéfice des ports.

Les candidats devront également indiquer dans leur offre le montant de la redevance forfaitaire annuelle

supplémentaire qui sera à verser aux Ports de Loire-Atlantique à compter de la mise à disposition par ce dernier de chaque espace ou équipement complémentaire prévu sur La Turballe.

13. Impôts et taxes

Le délégataire supportera tous les impôts, contributions et taxes établis par l'État, les différentes collectivités ou les établissements publics qui lui incomberont ou lui incomberaient du fait de la convention notamment la taxe d'enlèvement des ordures ménagères et les impôts fonciers.

14. Personnel affecté à la gestion des ports de La Turballe et du Croisic

Le délégataire recrutera et affectera au fonctionnement du service public délégué le personnel en nombre et en qualification nécessaires pour remplir sa mission.

La liste non nominative du personnel actuel affecté à l'exploitation des ports de La Turballe et du Croisic, susceptible de bénéficier des dispositions des articles L.1224-1 et suivants du code du travail, sera jointe au dossier de consultation remis aux candidats. Dans ce cadre, les candidats mentionneront dans leur offre leurs propositions concernant le personnel susceptible, selon eux, de bénéficier de ces dispositions.

15. Contrôle de la délégation par le syndicat

Le délégataire produira chaque année avant le 1er juin un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du service public et une analyse de la qualité du service. Ce rapport sera assorti d'une annexe permettant aux Ports de Loire-Atlantique d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

Les Ports de Loire-Atlantique auront en outre la possibilité de procéder à des contrôles directs, techniques ou financiers, par des personnes dûment mandatées par ses soins. Les Ports de Loire-Atlantique pourront se faire assister d'un expert, envers lequel le délégataire aura les mêmes obligations de production de pièces et d'informations.

16. Clause de revoyure

Les Ports de Loire-Atlantique et le délégataire s'engageront à réexaminer les conditions financières de la délégation (tarifs, redevance, travaux d'investissement, périmètre délégué...) afin de maintenir l'équilibre économique initial de la délégation notamment si le projet d'aménagement du port de La Turballe, engendre des dépenses ou des recettes supplémentaires pour le délégataire au regard de son compte d'exploitation prévisionnel annexé au contrat.

B. Critères de jugement des offres

Par ordre décroissant d'importance, les critères de jugement suivants seront retenus pour apprécier les offres des candidats :

- Premièrement et au même niveau hiérarchique :
 - Développement des services, notamment numériques, à la clientèle actuelle et potentielle, visant notamment à faciliter leur activité professionnelle ou leur pratique et l'apprentissage d'activités nautiques de loisirs
 - Renforcement de la compétitivité et de l'attractivité des halles à marée de La Turballe et du Croisic (gamme de produits, modes de ventes...)
- Amélioration de la qualité des produits de la mer débarqués et mis en vente, promotion des produits, des emplois, des savoir-faire locaux
- Appui au renouvellement et à la décarbonation des flottilles de pêche
- Stratégie et actions en faveur de synergies intra- et interportuaires, stratégie en faveur de la recherche de partenariats avec les autres ports du département de Loire-Atlantique (promotion, commercialisation, produits communs, animations communes, etc.)
- Solde disponible en faveur des Ports de Loire-Atlantique déterminé comme la somme sur la durée de la convention des redevances forfaitaires et variables
- Actions en faveur de l'augmentation et de la diversification des recettes commerciales des ports

- Actions en faveur de la réduction des charges d'exploitation des ports
- Cohabitation des activités, interface Ville / port, sécurisation des personnes et des biens
- Stratégie et actions en faveur du développement de la pratique du nautisme sur le territoire de La Turballe et du Croisic notamment l'augmentation du nombre de sorties par navire des ports, le renforcement de la voile sportive ou le développement d'offres pour les clientèles ne souhaitant pas acquérir de navire
- Stratégie et actions en faveur du renforcement de l'attractivité touristique des ports visant à augmenter le nombre d'escalants et à augmenter la durée de leur séjour en valorisant notamment les animations et services touristiques existants du territoire et en leur donnant notamment la possibilité de découvrir le territoire touristique environnant
- Politique patrimoniale permettant le retour en fin de convention en bon état de conservation et de valorisation, du patrimoine confié par les Ports de Loire-Atlantique ou susceptible de lui revenir. La politique et les engagements de maintenance seront pris en compte dans ce critère
- Politique en faveur du développement durable (gestion des déchets, gestion des pollutions, réduction des consommations d'eau et d'électricité, recrutement de personnes éloignées de l'emploi ...).

Au regard de ce qui précède, il vous est demandé de bien vouloir vous prononcer sur le principe du recours à une convention de délégation de service public pour assurer la gestion et l'exploitation des ports de La Turballe et du Croisic à compter du 1er janvier 2023 selon les caractéristiques définies ci-dessus.

M. CADRO se demande si cette convention concerne les ports de pêche et de plaisance.

M. GUGUEN répond que cela concerne bien les 2 concessions des ports de pêche et de plaisance, il souligne que c'est une concession unique depuis 2010.

M. DUBOST s'interroge sur le point, page 9, concernant la politique du développement durable, il se demande si l'objectif du Syndicat mixte qui est de labeliser les ports de Loire-Atlantique rentre dans ce chapitre.

M. GENTHON répond qu'ils se sont effectivement interrogés à la rédaction du cahier des charges mais le Syndicat mixte a décidé de laisser les candidats venir avec leurs propres propositions et de ne pas le notifier aussi clairement dans le cahier des charges.

M. GUGUEN acquiesce les propos de M. GENTHON, il précise que l'objectif du Syndicat mixte est de certifier tous les ports adhérents au niveau national avec la certification AFNOR « Ports Propres ».

M. DUBOST suggère que ces ports aient le label « Ports Propres actifs en biodiversité ».

M. GUGUEN indique que depuis 2 ans, le syndicat mixte est affilié à l'APPB, Association des ports de plaisance de Bretagne, le but est de commencer par une certification ports propres et dans un second temps s'inscrire dans ports propres actifs en biodiversité.

Adopté à l'unanimité

5.7 Lancement de la procédure de renouvellement de la Délégation de service public (DSP) du port fluvial de Blain

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment l'article 5721-1 et suivants ;

Vu les articles L.1411-1 et suivants, R1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs aux délégations de service public ;

Vu la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ;

Vu le Code de la commande publique et notamment l'article L.3120-1 et suivants relatifs aux contrats de concession ;
Vu l'arrêté du 11 décembre 2019 portant création du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-Atlantique ;
Vu les statuts dudit syndicat mixte et notamment l'article 7.3 ;
Vu le transfert de la compétence portuaire du Département de Loire-Atlantique au syndicat mixte les Ports de Loire-Atlantique, inhérent au port fluvial de Blain, au 1^{er} janvier 2020 ;
Vu les délibérations n°1.2 et 1.3 du 30 septembre 2021 portant nouvelle installation du comité syndical,
Vu l'avis favorable du Comité technique, en date du 5 novembre 2021 ;
Vu l'avis favorable de la commission consultative des services publics locaux, réunie le 25 novembre 2021 ;

Entendu le rapport de la Présidente ;

Il est exposé au Comité syndical que, depuis le 1^{er} janvier 2020, le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique exerce sa compétence portuaire sur le port fluvial de Blain qui lui a été transféré et il lui est demandé d'examiner le rapport relatif au lancement de la procédure de délégation de service public pour la gestion de ce port, dont le calendrier doit permettre une entrée en vigueur du nouveau contrat au 1^{er} janvier 2023.

Il est rappelé que Les Ports de Loire-Atlantique ont conclu avec la Société par Actions Simplifiée (SAS) Loire-Atlantique Nautisme une convention de gestion et d'exploitation du port fluvial de Blain, pour une durée de 3 ans, à compter du 1^{er} janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2022.

Dans l'intérêt général et pour la cohérence d'une mise en valeur touristique locale, la présente convention de délégation de service public dont les modalités sont précisées dans ce cahier des charges, doit permettre une gestion de proximité nécessaire au développement des escales et du tourisme fluvial dans le département et ainsi offrir un service complet aux usagers et améliorer l'animation du port.

SITUATION ACTUELLE

1.1 Objet de la convention

Le contrat de concession conclue entre les Ports e Loire-Atlantique et la SAS Loire-Atlantique Nautisme a pour objet de confier au gestionnaire le renouvellement, l'exploitation d'ouvrages, terrains, plans d'eau, bâtiments, installations, matériels et services nécessaires au fonctionnement du port.

1.2 Installations portuaires et équipements

La concession portuaire présente les caractéristiques suivantes :

Infrastructures : un linéaire de quai de 250 m, une cale de mise à l'eau

Équipements : 1 ponton et 15 catways

Réseaux divers : 5 points d'alimentation électrique, 6 bornes d'alimentation en eau, 3 bornes mixtes sur le terreplein et une zone de récupération des eaux usées

Capacité d'accueil : 30 emplacements sur pontons et 3 places à quai. Le port de Blain a deux configurations :

- Saison estivale : 22 emplacements annuels, 8 places réservées aux escales, 3 places à quai pour les péniches et une place à quai près de la passerelle pour une 4^{ème} péniche.
- Saison hivernale : les catways sont démontés afin de permettre aux 4 péniches d'être amarrées au quai principal.

BILAN DE L'ACTIVITE

2.1 Suivi de la fréquentation

L'équipe de Loire-Atlantique Nautisme a pris en main la gestion du port depuis le 1^{er} janvier 2020, en remplacement de la commune. Le délégataire a réorganisé les emplacements du port, c'est pourquoi en 2020, on compte 22 places annuels sur les 30 disponibles.

2.2 Abonnements

En 2020, 21 clients ont souscrit un contrat annuel sur pontons soit un taux de remplissage à 100 % sur ce type de contrat. 3 contrats annuels ont également été réalisés pour des péniches avec des emplacements sur le quai. La clientèle du port est en majorité composée d'usagers locaux disposant de petits bateaux inférieurs à 10 mètres.

2 contrats saisonniers ont été signés en 2020 pour des durées supérieures à 3 mois.

En 2020, une convention d'occupation temporaire pour une activité commerciale a été accordée à la Toue de Blain, qui a démarré en 2020 une activité de promenade et hébergement insolite.

2.3 Liste d'attente

Elle compte 8 inscriptions en attente.

2.4 Escales

Les escales sont gratuites les 2 premières nuits et il n'y a pas de personnel pour accueillir ces bateaux en escale. Le délégataire va installer un système de détecteurs permettant d'identifier le nombre de passages.

2.5 Investissements

En 2020, les travaux suivants ont été réalisés :

- Re calepinage des catways afin de pouvoir accueillir 3 bateaux de passage supplémentaires
- Nettoyage haute pression du ponton par l'association de réinsertion « Accès Réagis »
- Configuration été/ hiver du port permettant l'hivernage des 3 péniches et la Toue blinoise

2.6 Bilan financier pour l'activité 2020

L'année 2020 est la première année d'exploitation du port de Blain par la SAS Loire-Atlantique Nautisme.

Le chiffre d'affaires net est de 10 531 € pour un résultat d'exploitation de – 129 € (après déduction des charges : fluides, sous-traitance, installation d'un logiciel de gestion, intervention du personnel, frais de structure).

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA FUTURE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

3.1 Objectifs

Le Syndicat mixte les Ports de Loire-Atlantique porte l'ambition d'une gestion harmonisée de ses ports fluviaux et souhaite contribuer à la valorisation du canal de Nantes à Brest portée par le Département de Loire-Atlantique, e faisant d port de Blain une escale de référence, valoriser le potentiel économique de cet équipement, afin de contribuer à l'attractivité et au développement local du territoire.

La gestion de ces équipements par un délégataire de service public permet de bénéficier de compétences techniques d'opérateurs spécialisés. Un contrat de concession donne lieu, par ailleurs, à un suivi rapproché des activités et au contrôle de la réalisation des objectifs fixés au délégataire.

3.2 Périmètre

Le périmètre est restreint au domaine portuaire, quais, pontons, catways, cale de mise à l'eau, équipements.

Le port disposera des infrastructures et équipements portuaires cités en 2.1.

3.3 Missions du délégataire

- La gestion administrative, financière et commerciale du port,
- L'accueil, l'information et le placement des usagers,
- La fourniture et le développement des services portuaires,
- La perception des redevances d'usage,
- La surveillance des équipements du port,
- L'application des réglementations en vigueur,

- L'entretien, la réparation et le nettoyage des ouvrages mis à disposition,
- L'exploitation des installations portuaires (amarrages, postes de distribution d'eau, d'électricité, réception des déchets, lutte contre l'incendie, aménagement des parties émergées et leur mise en valeur...)

Les Ports de Loire-Atlantique, quant à eux, assumeront l'ensemble des travaux de grosses réparations et renouvellement des infrastructures et équipements (quai, pontons, et cale de mise à l'eau). Ils sauront pour rôle d'approuver les tarifs proposés par le délégataire, le contenu du règlement d'exploitation, et le contrôle de l'exécution de la convention et l'activité du délégataire.

Adopté à l'unanimité

6.1 Projet d'aménagement du port de La Turballe – Avenant n°4 au marché n°2020TVX_04 relatif aux travaux et marché de prestations similaires

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la commande publique et notamment les articles R. 2194-7 et R2122-7 relatifs respectivement aux avenants et aux prestations similaires ;

Vu la délibération du Comité Syndical du 30 septembre 2020, approuvant l'attribution et autorisant la signature du marché n° 2020 TX_04 correspondant à la phase 1 des travaux aménagement du port de La Turballe ;

Vu l'avenant n°1 au marché 2020 TX_04 rectifiant la mention cochée à l'article 5.3 de l'acte d'engagement et permettant le paiement des entreprises à comptes séparés ;

Vu l'avenant n°2 au marché 2020 TX_04 ayant pour objet, le transfert de la part de travaux du co-traitant n°3 ATLANTIQUE DRAGAGE au mandataire CHARIER GC ;

Vu l'avenant n°3 au marché 2020 TX_04 ayant pour objet, la création de prix nouveaux sans incidence financière sur le montant du marché ;

Vu le projet d'avenant n°4 ayant pour objet, la construction des darses et la verticalisation de la cale de mise à l'eau, correspondant aux prestations nécessitant des prix nouveaux ;

Vu le projet de marché de prestations similaires ayant pour objet, la construction des darses et la verticalisation de la cale de mise à l'eau et correspondant aux prestations identiques à celles figurant au marché initial ;

Considérant le marché de travaux 2020TX_04 et notamment l'articles 4.3.2 de l'Acte d'Engagement (AE) et l'article 1.16 du Cahier des Clauses Administratives Particulière (CCAP) qui prévoient que « *Le maître d'ouvrage se laisse la possibilité de confier au titulaire du marché, en application de l'article R. 2122-7 du Code de la commande publique, des marchés ayant pour objet la réalisation de prestations similaires à celles qui lui sont confiées au titre du présent marché dans le cadre d'une procédure négociée sans publicité ni mise en concurrence* » ;

Considérant que le montant cumulé des avenants est inférieur au seuil de 15% fixé par l'article R. 2194-7 de la commande publique ;

Considérant l'avis favorable de la Commission d'Appel d'Offres réunie en séance le 3 décembre 2021 ;

Entendu le Rapport de La Présidente :

1) Le marché 2020 TX_04 – travaux de phase 1

Le port de la Turballe est un site multi-activités qui mixte aujourd'hui 3 activités principales : la pêche, la plaisance et la réparation navale. Par ailleurs, une activité saisonnière de transport de passagers est également présente.

Les travaux de phase 1 ont débuté en décembre 2020, ils consistent à :

- Sécuriser le port en construisant une digue dans le prolongement du terre-plein de réparation navale, et une contre-digue (appelée « épi ») raccordée au terre-plein du Tourlandroux.
- Approfondir le chenal d'entrée.
- Intégrer un terre-plein entre l'ancienne digue et la nouvelle, qui autorisera le développement économique des pôles naval (en complémentarité avec les infrastructures du Grand port maritime) et pêche dans une logique de séparation des flux d'activités.
- Déployer un quai dédié aux EMR (énergies marines renouvelables) pour les besoins de la maintenance du parc éolien et pour conforter la position du port de La Turballe comme base avancée du Grand port maritime dans le développement de la filière éolienne.
- Créer une cale de mise à l'eau positionnée dans l'avant-port bénéficiant d'une gestion organisée.

Par délibération du 30 septembre 2020, le marché TX 2020_ 4, correspondant aux travaux de phase 1, a été attribué au groupement CHARIER GC / CHARIER TP / Atlantique Dragage, les montants sont les suivants :

-Tranche ferme HT : 30 579 551.04 Euros HT ;

-Tranche optionnelle 1 relative aux VRD de l'aire de réparation navale : 2 002 053.07 Euros HT ;

-Tranche optionnelle 2 relative au quai EMR 1 635 515.63 Euros HT ;

-Tranche optionnelle 3 relative à la consolidation du sol : 110 000.00 Euros HT ;

-Montant total toutes tranches confondues (somme des tranches) : 34 327 119.74 Euros HT

Remarque : les tranches optionnelles 1 & 2 sont affermies en revanche la tranche optionnelle 3 ne sera pas mise en œuvre.

Le marché a depuis fait l'objet de 3 avenants :

-L'avenant n°1 rectifiant la mention cochée à l'article 5.3 de l'acte d'engagement et permettant le paiement des entreprises à comptes séparés ;

-L'avenant n°2 ayant pour objet, le transfert de la part de travaux du co-traitant n°3 ATLANTIQUE DRAGAGE au mandataire CHARIER GC ;

-L'avenant n°3 au marché 2020 TX_04 ayant pour objet, la création de prix nouveaux relatifs à la modification des caractéristiques d'ancrage du pied de la digue ouest.

Les avenants n°1, 2 et 3 sont sans incidences financières sur le montant du marché,

2) L'intérêt de rapatrier les darses en phase 1 et de verticaliser la cale de mise à l'eau

Darses

Les darses « plaisance » et « pêche » étaient initialement prévues dans la deuxième phase de travaux. La réalisation de l'ouvrage est donc simplement avancée dans le temps.

L'objectif est de faciliter l'ordonnancement des tâches du chantier, de simplifier techniquement sa mise en œuvre. Mais également d'optimiser l'exploitation des infrastructures et équipements du port en achevant les Voirie Réseaux Divers du terre-plein de réparation navale et en autorisant une utilisation du nouvel élévateur à bateau de 450 tonnes à pleine charge.

Cette réalisation avancée permet également de réduire la coactivité avec les pêcheurs et les entreprises chargées de la maintenance du parc éolien du banc de Guérande.

Verticalisation de la cale de mise à l'eau

Le projet initial prévoyait une cale de mie à l'eau sur remblai avec un talus plongeant dans l'avant-port. La verticalisation de la cale réduit l'emprise de l'ouvrage, elle augmente donc, la surface du bassin de plaisance. Ce gain de place facilite l'accueil de plus grandes unités.

De plus, cette verticalisation autorise la mise en œuvre d'un ponton qui facilitera grandement les amarrages provisoires liés aux mises à l'eau.

L'ouvrage ainsi modifié répond mieux aux attentes de la plaisance « nomade » qui se développe fortement et à l'augmentation régulière de la taille des bateaux.

3) L'incidence financière

Le coût de la réalisation des darses et de la verticalisation de la cale de mise à l'eau se traduit ainsi :

Avenant n°4 HT	Prestations similaires HT	TOTAL HT
1 687 443.05 Euros HT	3 212 166.21 Euros HT	4 899 609.26 Euros HT

Le montant des darses est de : 4 342 896.66 euros HT.

Le montant de la verticalisation de la cale est de : 556 712.60 euros HT

Le montant du marché évolue conformément au tableau ci-dessous :

Désignation	Montant HT
Tranche Ferme	30 579 551.04 euros HT
Tranche Optionnelle n° 1 VRD	2 002 053.07 Euros HT
Tranche Optionnelle n°2 Quai EMR	1 635 515.63 Euros HT
Avenant n°4	1 687 443.05 Euros HT
Marché de prestations similaires	3 212 166.21 Euros HT
Nouveau montant du marché	39 116 729.00 Euros HT

Les avenants n°1, 2 et 3 sont sans incidences financières sur le coût du marché.

L'écart introduit par l'avenant n°4 est de 4.93 % de l'ensemble « Tranche Ferme + Tranches Optionnelles 1 et 2 ». Les prix de l'avenant n°4 sont fermes.

Mme MEIGNEN ajoute que les travaux d'amélioration du port de la Turballe vont permettre de renforcer son activité économique.

Mme VAN GOETHEM demande si ces travaux étaient prévus en phase 2 ?

M. DUBOST demande si l'accueil des grandes unités est prévu ?

M. GUERIN explique que les darses étaient prévues en phase 2 à l'inverse de la verticalisation qui a été créée pour optimiser l'accueil des grandes unités et pour faciliter les mises à l'eau.

Il explique que le bassin de plaisance va se retrouver à l'abri d'un ponton brise clapot, il met l'accent sur la réalisation de pontons en béton sur 250 mètres de long qui casseront les derniers clapots, ce qui permettra d'avoir un bassin de plaisance très calme. Il précise que, sur le ponton brises clapots, il est prévu de faire de l'accueil temporaire pour l'escale et manifestations nautiques et que l'intérieur du bassin sera destiné à l'accueil des places affectées.

M. MONTAVILLE confirme que les bateaux de plus de 12 m n'avaient pas de place dans nos ports.

M. GUGUEN relate une étude qui montre qu'il n'y a aucune place de disponible pour accueillir ces grands bateaux, à l'origine et qu'il n'était pas prévu de leur fournir des anneaux.

Il continue sur l'arrivée de la COVID qui a fait exploser les ventes de bateaux. Après plusieurs concertations avec l'exploitant et la constatation que l'on était sur une dynamique, il a été décidé que l'on créerait 50 places supplémentaires en abonnement annuel. Il précise qu'il fait totalement confiance en l'exploitant qui lui assure que ces places seront louées et rentables.

Madame MARCHAND répond avoir eu plusieurs conversations avec différents vendeurs de bateaux et qu'il s'avère que les acheteurs de bateaux sont, à l'heure actuelle, plus dans l'optique de vivre en saison estivale sur leurs bateaux dû à l'augmentation des locations saisonnières sur les côtes, elle demande d'être vigilant sur la volonté que l'on a vis-à-vis de ces pratiques, en terme de réglementation sur nos ports.

M. BRARD répond que le facteur sécurité est très important sur un port de plaisance et qu'un incendie serait trop risqué pour tolérer cette pratique.

M. MONTAVILLE demande que les bateaux soient équipés de manière à ce qu'il n'y ait aucune eau grise et aucune eau noire dans les ports.

M. CAUDAL répond qu'il ne serait pas judicieux de favoriser cette pratique que l'on a dénoncé les mois passés avec l'expulsion des bateaux ventouses qui servaient d'habitat secondaire.

M. GUGUEN acquiesce, il ajoute que les membres du Comité décideront de la stratégie à adopter, mais il précise qu'en saison beaucoup de bateaux sont mis sur Le bon coin ou Airbnb et qu'il faut s'en prémunir. Par exemple, LAN prévoit, pour Pornic, d'interdire de brancher les bateaux pour les chauffer sauf pour ceux dont les propriétaires sont à bord, ce qui permettra de surveiller les bateaux qui seront branchés à l'année. Il faudra délibérer sur le nombre de présence que l'on autorisera.

Adopté à l'unanimité

6.2 Projet d'aménagement du port de La Turballe – Attribution du marché d'assurance « Construction »

Vu le Code général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment aux articles L. 5721-1 et suivants ;

Vu l'arrêté du 11 décembre 2019 portant création du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-Atlantique ;

Vu les statuts dudit Syndicat et notamment l'article 7.3 ;

Vu le marché de travaux n°2020TVX_04 concernant le projet d'aménagement du port de La Turballe, notamment l'article 12.8 de son CCAP ;

Vu l'avis de la CAO émis lors de sa réunion du 3 décembre 2021 ;

Vu le rapport d'analyse des offres (RAO) annexé à la présente délibération ;

Considérant que l'attributaire du marché de travaux lié au projet d'aménagement du port de La Turballe n'a pas respecté l'ensemble de ses obligations contractuelles en matière d'assurance, notamment concernant l'assurance « Tous risque chantier » et le montant de couverture de la garantie décennale,

Entendu le Rapport de la Présidente

Le Syndicat mixte a lancé, en 2020, un marché de travaux relatif au réaménagement du port de La Turballe, comprenant, notamment, le rallongement de la digue existante par un ouvrage de plus de 550 mètres de longueur et la création d'une contre-digue au droit du terre-plein du Tourlandroux.

S'agissant d'un marché d'importance majeure tant sur le plan stratégique, qu'économique et financier (plus de 30 M€ HT pour la phase 1), le Syndicat avait introduit dans le CCAP dudit marché une clause « Responsabilité – Assurances » (article 12.8 en pages 42 et 43) destinée à garantir le financement de la réparation tant des dommages survenant à l'ouvrage en cours de travaux que les désordres de nature décennale survenant dans les 10 années suivant la date de réception.

Les candidats au marché de travaux s'engageaient, en faisant une offre, à mettre en place les garanties définies dans cette clause même si cette dernière ne relevait pas d'un critère discriminant permettant de juger l'offre.

Il est apparu, d'entrée, que l'entreprise attributaire n'a pas été en mesure de prouver qu'elle respectait ses obligations contractuelles définies par l'article 12.8 du CCAP et que les garanties d'assurance dont elle disposait étaient si différentes de celles qu'elle s'était engagée à mettre en place qu'elles pouvaient sans contestation être considérées comme trop faibles, ne permettant en aucune manière au Syndicat mixte d'obtenir, par ces contrats, le financement des divers risques pesant sur cette opération majeure.

Pour éviter d'avoir à mettre en œuvre la mesure coercitive prévue à l'article 12.9.2 du marché, prévoyant que « *En cas de non-respect, par le titulaire ou de l'un ou l'autre des cotraitants dans le cas d'un groupement d'entreprises, des obligations relatives à la fourniture des pièces prévues aux articles D 8222-5 ou D 8222-7 et 8 du code du travail et des obligations décrites dans l'article 12.8 ci-dessus, et après mise en demeure restée sans effet, le marché peut être résilié aux torts du titulaire sans que celui-ci puisse prétendre à indemnité et, le cas échéant, avec exécution des prestations à ses frais et risques* », mesure dont le résultat aurait fortement retardé l'exécution des travaux prévus, ces derniers devant respecter des délais stricts, le Syndicat mixte a décidé d'utiliser les possibilités qui lui étaient offertes par le § e de l'article 12.8 ainsi rédigé :

« Le titulaire accepte que les obligations d'assurance qui sont ci-dessous décrites entraînent, en cas de non-respect, la sanction précisée infra à l'article 12.9.2.; accepte également, pour éviter cette sanction, que le maître d'ouvrage lance une consultation pour compléter ou remplacer tout ou partie de son dispositif d'assurance non conforme à ces obligations, le titulaire ne pouvant alors contester les conditions de tarif, garantie et de franchise qui en seront le résultat, et s'engage à rembourser au maître d'ouvrage le coût de la consultation et les primes correspondantes aux contrats et garanties issus de cette consultation ».

Notons que ces dispositions contraignantes sont parfaitement justifiées au regard des délais extrêmement longs permettant d'obtenir, par voie judiciaire, le remboursement des sommes avancées pour réparer les dommages et désordres d'un ouvrage qui engage la responsabilité décennale des entreprises (un délai qui s'est vu être de 15 ans, par exemple, pour la Sté fermière du port de Pornic). D'autant plus qu'il faut encore supposer que l'entreprise, dont la responsabilité serait judiciairement reconnue, ait la capacité financière de faire face à sa condamnation.

Le dossier de consultation constitué par le Syndicat mixte contenait les lots suivants :

Lot 1 – Tous Risques Chantiers (dommages subis par l'ouvrage avant réception)

Lot 2 – Dommages – Ouvrage (désordres subis par l'ouvrage compromettant sa solidité ou le rendant impropre à sa destination dans le délai de 10 ans après sa réception)

Lot 3 – Responsabilité Décennale des entreprises participant à l'acte de construire

Pour rappel, les critères ci-après ont été pris en compte pour chaque lot dans l'ordre hiérarchique suivant, avec pondération :

- **1er critère : garanties et franchises proposées** (et notamment respect des capitaux demandés pour chacune des garanties) et conditions particulières dérogatoires aux conditions générales et extension de garanties ou de prestations (notamment acceptation des clauses du CCTP)
Classement sur 10 points avec taux de pondération : 75%,
- **2ème critère : montant des offres**
Classement sur 10 points avec taux de pondération : 25%.

Toutes les variantes autres que celles fixées au CCTP ont été étudiées.

Lot 1 – « Tous risques chantier »

- 1er critère : Garanties et Franchises

NOTATION CRITERE 1	GRAS SAVOYE / ZURICH	MARSH / SMA
CUMUL Notes	115,00	69,50
Note moyenne sur 13 éléments majeurs	8,85	5,35
Note pondérée à 75 %	6,63	4,01
Classement critère technique	1	2

- 2^e critère : Montant des offres

NOTATION CRITERE 2	GRAS SAVOYE / ZURICH	MARSH / SMA
Rappel montants offre de base	182 684 €	489 685 €
Note brute	10	3,73
Note pondérée à 75 %	2,50	0,93
Classement critère technique	1	2

- Classement final :

CLASSEMENT FINAL	GRAS SAVOYE / ZURICH	MARSH / SMA
Note pondérée Critère 1	6,63	4,01
Note pondérée Critère 2	2,50	0,93
Note pondérée totale	9,13	4,94
Classement	1	2

À l'analyse, l'offre portée par GRAS SAVOYE / ZURICH s'avère être la plus économiquement avantageuse. Cependant, de récentes échanges avec l'entreprise attributaire du marché de travaux ont permis de mettre en avant le manque d'intérêt à conclure un contrat d'assurance en « Tous risque chantier » alors que les réalisations les plus importantes et les plus impactantes de la phase 1 sont en passe d'être terminées. Par ailleurs, l'entreprise attributaire s'est, depuis, engagée, par écrit, à prendre à sa charge tous les dommages qui interviendraient en phase travaux. Face à cette double donnée, il n'apparaît plus utile de conclure une assurance « Tous risques chantier ».

Lot 2 – « Dommages – Ouvrage »

Une seule offre a été reçue pour ce lot. Il n’y a donc pas eu lieu d’effectuer un classement.

La question a donc été de savoir si :

- cette seule offre répondait au besoin exposé,
- les conditions de délivrance et le maintien de la garantie proposée étaient acceptables,
- si les exclusions n’étaient pas d’une telle importance qu’elles pouvaient vider le contrat de son contenu
- le choix du montant de garantie de base était le plus pertinent,
- chacune des garanties supplémentaires proposées étaient pertinentes.

À noter que, pour cette offre spécifiquement, les garanties sont délivrées même en l’absence d’assurance de responsabilité décennale de ou des entreprise(s) attributaire(s). Il s’agit d’un contrat nommé par le candidat « *GARANTIE DECENNALE* » pour le distinguer des simple contrats « *DOMMAGES-OUVRAGE* » qui, eux, ne garantissant généralement pas les ouvrages non soumis à obligation d’assurance. Or c’est bien la trop faible couverture du risque sur la RC Décennale pour les ouvrages non soumis apportée par l’attributaire du marché de travaux qui a motivé le Syndicat mixte à lancer cette consultation.

Il s’agit donc d’une offre qui répond au besoin exprimé par le Syndicat mixte.

➤ Synthèse de l’offre :

LOT 2 - DOMMAGES – OUVRAGE	MARSH / SMA		
GARANTIE DE BASE	<i>Offre Base</i>	<i>Variante 1</i>	<i>Variante 2</i>
Dommages affectant la solidité et la stabilité de l’ouvrage	5 000 000 €	8 000 000 €	15 000 000 €
	413 209 €	513 298 €	638 797 €
P.S.E. 1 Eléments Equipements 250 000 €	8 341 €		
P.S.E. Dommages Immatériels 1 000 000 €	73 906 €		
P.S.E. 3 Dommages Existants 500 000 €	81 895 €		
Montant Total	577 353 €	677 442 €	802 941 €

Compte tenu, toutefois, que, même à considérer qu’un désordre important puisse intervenir sur l’ouvrage le plus important de l’opération, à savoir la nouvelle digue, laquelle est valorisée à un coût global de 19,3 M€ TTC au regard des estimations de fin de chantier, il reste peu probable qu’une intervention correctrice atteigne la somme de 15 M€ et que, par ailleurs, les éventuelles pertes d’exploitation dues à ce désordre seraient couvertes par la P.S.E « Dommages immatériels », un seuil de couverture du risque, porté, après négociation avec l’entreprise, à un niveau de garantie à hauteur de 8 M€ pourrait être suffisant.

Lot 3 – « RC décennale »

Aucune offre spécifique n'a été déposée pour ce lot.

En conclusion, il vous est proposé de ne pas attribuer le lot 1 « Tous risques chantier » du fait que le chantier de phase 1 touche à sa fin pour les ouvrages les plus importants et de l'engagement de l'entreprise attributaire de prendre à sa charge tous dommages créés durant la phase chantier, et d'attribuer le lot 2 « Dommages – Ouvrage » à MARSH – SMA pour un montant global de 595 545 € TTC.

M. GUGUEN explique que l'entreprise CHARRIER s'engage par écrit à assumer la sécurité du chantier et prendre à sa charge tous dégâts occasionnés en précisant qu'il n'y a peu risque que le cout de réparation dépasse les 5 millions d'euros.

Mme MARCHAND fait part de son désaccord avec le fait de baisser notre exigence en matière de couverture assurantielle du risque. Elle estime que le chantier est suffisamment important pour que l'entreprise apporte des garanties maximales. Elle demande d'être vigilant et de prendre toute mesure contractuelle en cas de soucis.

M. BRARD va dans le même sens. Il propose de passer la délibération au vote mais précise qu'il s'abstiendra. Il souhaite que l'on retravaille l'évaluation du risque.

Mme la Présidente acquiesce cette proposition.

Adopté par 9 votes pour et 4 abstentions (Jean-Michel BRARD, Séverine MARCHAND, Eloïse BOURRAU-GOBIN, Claude CAUDAL)

6.3 Projet d'aménagement « PORNIC 2024 » – Lancement du marché d'accompagnement de maîtrise d'ouvrage (AMO) pour les infrastructures portuaires.

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment l'article L 2122-21-1,

Vu le code de la commande publique et notamment l'article L 2124-2 relatif à la procédure d'appels d'offres ;

Considérant les études de programmation réalisées par le groupement composé de elcimai mandataire, de GIRUS et de ARJUNA co-traitants pour le compte du département de Loire-Atlantique ;

Entendu le Rapport de la Présidente :

1) Préambule

Parmi les ports de Loire-Atlantique, celui de Pornic est l'un des plus emblématiques. Il bénéficie de surcroît d'un potentiel d'évolution important, conforté par la notoriété de la station balnéaire à l'échelon national et européen. Le port présente la particularité d'être scindé historiquement en deux.

Le vieux port et son avant-port sont « imbriqués » dans la ville et forment le port originel à forte identité patrimoniale et naturelle, accentuée notamment par sa spécificité de « port d'échouage ». Sa capacité est de 350 emplacements ;

Le port de la Noëveillard qui est situé à la pointe sud du port et qui forme le port en eaux profondes, accessible 24h/365j. Il est considéré comme le port « nouveau » de Pornic. Sa capacité est de 920 emplacements.

Les deux ports de Pornic font jusqu'à fin 2021, l'objet de modes de délégations et de gestionnaires différents. Les ports de Loire-Atlantique ont saisi l'opportunité d'installation d'un nouveau gestionnaire commun. À compter du 1^{er} janvier 2022, les ports de Pornic (Gourmalon et Noëveillard) seront gérés par une délégation de service public de type concession, confiée à la SAS Loire-Atlantique Nautisme (LAN). LAN gère déjà les ports de Gourmalon à Pornic, de Piriac, de La Baule & Le Pouliguen, le port d'échouage de Pornichet et celui de Blain.

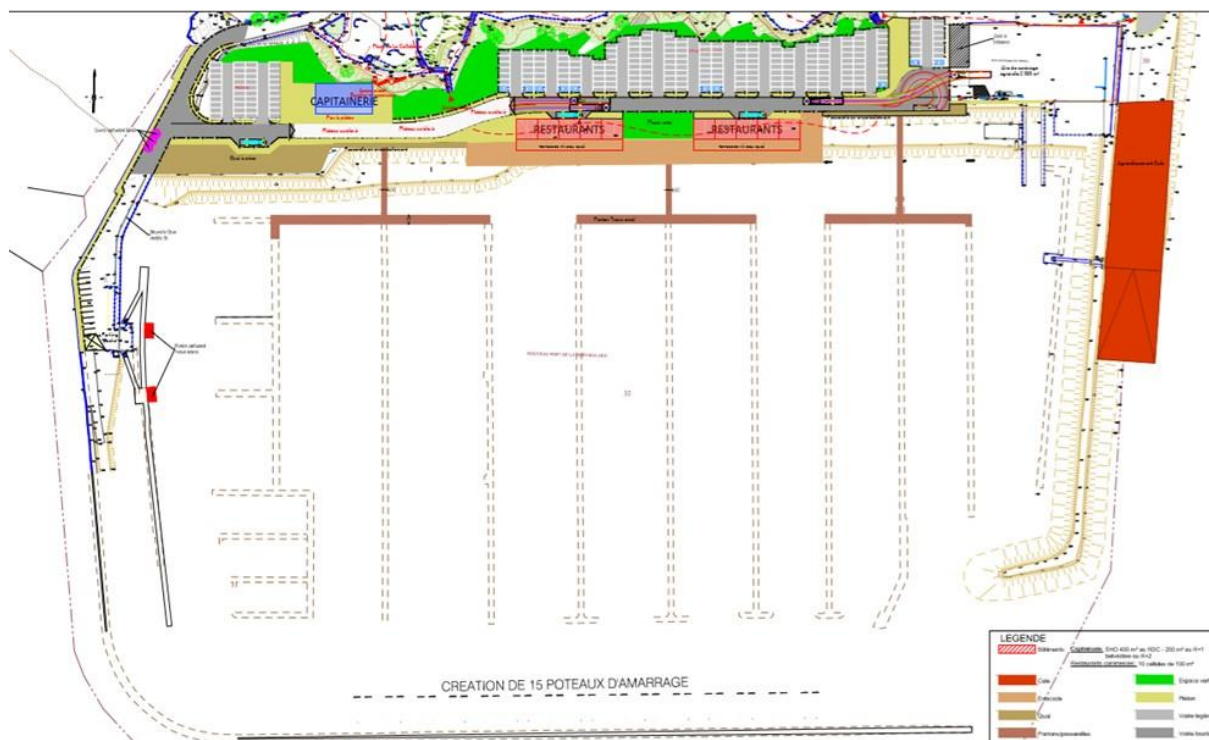
2) Le projet PORNIC 2024

Les ports de Loire-Atlantique, engage un projet ambitieux d'aménagement du port de la Noëveillard à Pornic. A ce stade, le projet consiste à construire de nouveaux commerces et une nouvelle capitainerie, à conforter les infrastructures portuaires et à réorganiser les circulations et les stationnements.

Pour la partie infrastructure, les études de programmation ont été réalisées par un groupement composé de elcimaï mandataire, de GIRUS et de ARJUNA co-traitants. Elles ont été complétées par des diagnostics, inspections et évaluations menés par ACCOAST (rapport du 5 août 2019) et GINGER CEBTP (rapport de janvier/mars 2017).

Le scénario validé en Comité de Pilotage du 3 décembre 2019 repose notamment sur :

- Un nouveau quai sur terre-plein pour accueillir les commerces,
- Une estacade piétonne pour la promenade et les terrasses des commerces,
- Une nouvelle capitainerie,
- De nouveaux bâtiments de commerces,
- Le confortement des infrastructures existantes (quai Ouest, cale de mise à l'eau, poteaux d'amarrage, pontons transversaux...),
- L'aménagement des espaces publics (voiries, réseaux et stationnements).



3) Le contexte financier

Aujourd'hui, les recettes prévisionnelles financières sont de 15 millions (subventions du Département de Loire-Atlantique).

En intégrant l'ensemble des options, le scénario retenu en COPIL du 3 décembre 2019 a été estimé à 22,38 millions TTC. Toutefois, ce scénario ne prend probablement pas suffisamment en compte la remise en état des infrastructures portuaires existantes (darses, quai ouest, digue sud...).

La programmation de l'opération reste donc à consolider pour s'inscrire dans l'enveloppe allouée au projet. Cette mission est intégrée au marché d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage n° 2021 AMO_16.

4) Une programmation à consolider

A ce stade, la programmation reste à consolider autour de 3 axes principaux :

- L'estimation du coût prévisionnel des travaux du programme actuel ne permet pas de respecter l'enveloppe budgétaire allouée au projet Pornic 2024. La programmation doit-être amendée pour s'inscrire dans l'enveloppe financière globale.
- La remise en état des ouvrages existants (darse, estacade et plateforme de déchargement, digue Ouest/Sud, pieux métalliques) n'est que partiellement intégrée à l'opération.
- L'obtention de la certification « ports propres ».

5) Cellules commerciales : une étude de faisabilité en cours.

Une dizaine de commerces, principalement de la restauration, sont présents sur le domaine public du port de Pornic sur une surface d'environ 1200m². Un diagnostic des bâtiments a été réalisé en 2017 par le département pour aider à la décision de leur devenir dans le cadre de ce projet. Le projet d'aménagement retenu en 2019 implique la démolition des cellules existantes et leur déplacement éventuel sur un nouveau quai.

Les commerces ne sont pas intégrés dans la future délégation de service public. Les ports de Loire-Atlantique ont souhaité être accompagnés pour déterminer le marché existant et les conditions de faisabilité de ces nouveaux commerces.

Loire Atlantique Développement, le cabinet CVS et ATOUTPORTS ont été missionnés récemment pour répondre à la demande. La mission porte sur l'ensemble des aspects constituant la réalisation de cette opération :

- Stratégie commerciale et ses déclinaisons contractuelles,
- Economie de projet immobilier,
- Actions foncières et conditions actuelles d'occupation du bâti,
- Contexte réglementaire et environnemental,
- Modalités contractuelles et opérationnelles.

Les conclusions de l'étude devraient être connues au début de l'année 2022. Les modalités de portage de l'immobilier commerciale pourront alors être définies.

6) L'étendue du besoin à satisfaire

Le projet « Pornic 2024 » est décomposé en 3 opérations :

- La construction d'une nouvelle capitainerie,
- La construction de nouvelles cellules commerciales,
- Le confortement et l'extension des infrastructures portuaires et les Voirie et Réseaux Divers.

Le marché n° 2021 AMO_16 concerne la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage générale pour les infrastructures portuaires et les VRD. Le marché a globalement pour objet :

- LE VOLET CONCERTATION & COMMUNICATION du démarrage du projet à la réception des travaux sur l'ensemble du périmètre du projet à savoir les infrastructures portuaires, les VRD mais également les commerces et la capitainerie;
- LA CONSOLIDATION DE LA PROGRAMMATION ACTUELLE, y compris la définition de l'implantation pertinente de la capitainerie et des commerces au regard des activités portuaires ;
- LA PASSATION DES MARCHES DE SERVICE liés aux ouvrages d'infrastructures portuaires et aux VRD (Maîtrise d'œuvre, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) techniques, AMO réglementaires) ;
- L'EXECUTION DES MARCHES DE SERVICE liés aux ouvrages d'infrastructures portuaires et aux VRD (Maîtrise d'œuvre, AMO techniques, AMO réglementaires) ;
- L'INSTRUCTION REGLEMENTAIRE liés aux ouvrages d'infrastructures portuaires et aux VRD (Procédure d'Autorisation Environnementale Unique) ;
- LE SUIVI OPERATIONNEL EN PHASE TRAVAUX liés aux ouvrages d'infrastructures portuaires et aux VRD.

M. MONTAVILLE demande que la structure d'accueil au sol et la structure d'accueil en mer soient à proximité pour accueillir les événements nautiques.

M. GUGUEN répond que ce sera le cas et que l'idée de construire un ponton événementiel le long de la digue a été abandonné. Il est simplement question de pieux d'amarrage pour stationner provisoirement les bateaux stationnés à l'année afin de dégager de la place pour permettre aux bateaux de course de venir s'amarrer sur un ponton habituel.

M. DUBOST demande si les places de parking sont prévues pour des voitures individuelles.

M. GENTHON précise que dans le projet PORNIC 2024, il a été évoqué de restaurer l'ancienne cale qui est sur la digue ouest. Une discussion est en cours avec les pêcheurs et les professionnels du nautisme, il explique qu'elle a pour objectif de mettre en place une cale qui ne serait accessible qu'aux professionnels du nautisme pour la mise à l'eau de petites unités, à partir de la zone d'activité, sans stockages de remorques afin d'éviter d'impacter les pêcheurs, il poursuit en évoquant la dernière rencontre avec les pêcheurs qui eux, demandent de trouver des espaces de stockage supplémentaires et un espace pour la navette à passagers.

Adopté à l'unanimité

QUESTIONS DIVERSES

M. CAUDAL évoque une rencontre avec le maire de Paimboeuf, il demande au SYM de faire une démarche auprès de cette Commune pour que le port de plaisance intègre le Syndicat.

Mme la présidente propose d'organiser une rencontre avec le maire de Paimboeuf et M. Caudal.

Sa question suivante concerne le port de la Pointe de St Gildas. Il explique qu'il s'est engagé avec le service économique de l'agglomération et avec l'aide du CAUE de Loire-Atlantique sur le développement de la pointe St Gildas. Il continue en évoquant sa dernière rencontre avec les techniciens du port, ils en ont conclu qu'il devait y avoir une réflexion sur les accès au port, sujet qui avait été évoqué au conseil portuaire en juin dernier. Loire Atlantique développement devait faire des propositions mais à ce jour rien a été fait.

M. GUGUEN précise qu'il y a une vraie difficulté et ne comprend pas que cela ne débouche avec LAD. Il s'engage à contacter le Directeur général de LAD, M. Bessin. Il demande à Mme La Présidente qui siège à l'assemblée spéciale, de soulever la question.

M. BRARD poursuit sur le démontage du phare sur le port de Noëveillard, qui entraînera la démolition des toilettes servant principalement à la SNSM, il demande de prévoir des sanitaires provisoires en attendant la construction de la future capitainerie.

Mme BOURREAU GOBIN poursuit sur les problématiques des écluses, du port de Comberge, occasionnées par la saison des pluies, elle demande de trouver une solution pour leurs entretiens ou remplacements, elle suggère un désensablement du port afin de les conserver.

Pour finir, Madame BOURREAU GOBIN demande, que les envois des dossiers papiers des futurs Comités syndicaux, soient, avec l'accord de tous les membres, transmises, uniquement par voie électronique. La décision est adoptée à l'unanimité et sera effective au prochain Comité.

M. CAUDAL demande que les fonds restants de l'association ACOSTE 44 soient affectés à la SNSM,

M. MONTAVILLE rappelle que l'association Pornic port de pêche, la ville de Pornic et le Département, organisent le 33^{ème} « défi des ports de pêche », ils espèrent une représentation maximum des ports du littoral 44, et demande à M. BOUCHER si les ports du Croisic et de la Turballe ont trouvé un équipage.

M. BOUCHER informe que M. Hecking, responsable du Port du Croisic, est à la recherche d'un bateau pour faire une équipe commune qui représenterait les ports du Croisic et de la Turballe.

M. MONTAVILLE précise qu'il y a une vingtaine d'équipage inscrit à ce jour.

M. DUBOST demande si Syndicat mixte a des informations concernant la Solitaire du Figaro.

M. GUGUEN répond que la Solitaire devait avoir lieu à Piriac mais qu'une étude a été réalisée dans le port. Elle montre que, sous la vase, il y a une masse dure qui ne permet pas de creuser de manière à obtenir le tirant d'eau de 2.4 mètres. Une réunion aura lieu prochainement avec le Président Michel Ménard, afin de définir un nouvel endroit pour organiser cette manifestation.

La séance est levée à 11h45

La secrétaire de Séance



Christiane VAN GOETHEM