

Remarques au projet RPP de St Vaast

(Document 2 du 17/04/2020)

Avant d'analyser en détail les 3 documents voici quelques remarques générales :

- Suite à la réception du plan de zones de circulation :
 - Vous faites apparaître une limite de concession 2009 et une limite du domaine public portuaire. Quelles différences entre ces 2 limites ?
 - Le plan joint à la délégation de service public de Décembre 2013 fait apparaître une limite du domaine public portuaire identique à votre nouveau document et il fait apparaître une limite DSP
 - Dans votre nouveau document n'apparaît pas cette notion de limite DSP ce qui ne permet pas de déterminer les zones devant être gérées par la SPL

- Il aurait été nécessaire d'expliquer la raison et l'imbrication des 2 documents **Règlement particulier de police** et **Règlement d'exploitation du port**
 - Doit on en déduire que ce dernier n'apporte que les détails complémentaires à l'application du **Règlement particulier de police** ? Ce qui pourrait expliquer la suppression d'un certain nombre de lignes qui étaient redondantes avec le **Règlement particulier de police**.
 - Il y a donc nécessité dans le **Règlement particulier de police** de faire référence à ce **Règlement d'exploitation** quand les sujets nécessitent plus de détails

- Lors des 2 derniers Conseils Portuaires nous avons évoqué le problème des locations à quai
 - Il est donc nécessaire que ce sujet fasse l'objet d'un article spécifique dans le **Règlement particulier de police** et dans le **Règlement d'exploitation**
 - Il faut en définir les conditions d'acceptation ainsi que les conditions financières

- Beaucoup d'interdictions qui ne pourront être contrôlées par manque de moyens voir même pas du tout. Certaines seront même incontrôlables. Il en faudra du personnel pour aller piéger les plaisanciers en infraction !!!

- Le plan descriptif des installations au **Règlement d'exploitation** est manquant

Règlement Particulier de Police de St Vaast

Article 2 :

- Définition de « surveillants de port » (article 11) manquante
- Définition de « concessionnaire » (article 15.4 et 15.5) manquante

Article 4.1.1

- **L'occupation d'un poste d'amarrage donne lieu à la perception d'une redevance définie selon le barème applicable au port**
- « selon le barème des redevances du port »

Article 4.2.2

- **L'occupation d'un poste donne lieu à la perception d'une redevance définie selon le tarif d'outillage du port et des barèmes en annexe**
- « selon le barème des redevances et des tarifs d'outillage du port, en annexe »

Article 4.4

- **Nul ne peut prétendre à plus d'une AOT, sauf usage professionnel**
- Est ce vrai ??? Qu'en est il quand un plaisancier possède un voilier et un bateau à moteur ?

Article 4.6

- **Tout résidant du bassin à flot titulaire d'un poste s'absentant du port pour une durée supérieure à 24 heures, devra renseigner un avis de partance, disponible au bureau du port ou par messagerie à saint-vaast@ports-manche.fr, avant son départ effectif**
- « une durée supérieure à 72 heures » (c'est le minimum pour une ballade à Cherbourg, 48 heures est tout juste acceptable)

- **Avant d'appareiller, les navires de passage signalent au bureau du port leur sortie comportant :**
 - a) nom et caractéristiques du navire,**
 - b) la date et l'heure d'appareillage,**
 - c) le port de destination ou la date de retour,**
 - d) la date estimée d'arrivée au port de destination,**
 - e) le nombre total de personnes à bord.**
- quelle utilité ? A qui vont servir ces renseignements ? Renseignements très aléatoires lors d'une croisière où l'on peut modifier à tout moment sa destination en fonction de la météo ou de son inspiration

Article 7

- **Les mouvements à l'intérieur des limites administratives du port, doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres usagers, aux quais et appontements ou autres installations. La vitesse dans le port est limitée 3 nœuds pour la partie à flot et à 5 nœuds pour la partie marnante**
- « partie à flot » ?
- « partie marnante » ?
- Pourquoi 2 vitesses différentes ? Ca sert à qui ?
- Faut il que ce soit respecté et fait respecter !!

Article 10

- **Lors de l'appareillage, les amarres doivent être soit embarquées, soit laissées en pendille afin d'éviter le passage des aussières dans les hélices des navires, mais en aucun cas elles ne doivent être laissées allongées sur le couronnement du quai**
- Cette réglementation est elle applicable ???? Quel contrôle ???

Article 13.1

- **L'occupation de la zone technique implique la perception d'une redevance conformément aux tarifs applicables au port**
- « conformément au barème des redevances du port » et au delà des durées autorisées pour les résidents

- **Le Bureau du Port doit être informé de tous les mouvements de navire par les utilisateurs de la zone technique (professionnel ou usager). Le navire est autorisé à stationner sur la zone technique aux risques et périls de son propriétaire**
- Va t-il falloir avertir le bureau du port qu'on met son bateau en carénage ????
- En sachant que les jours et heures de levage sont décidés par le gestionnaire de la zone et fonction de ses disponibilités

- **Les opérations de sablage sont interdites sur la zone technique**
- Que se passe t-il pour Cotentin Nautic qui s'est équipé de ce système ???? A t-il été mis au courant ?????
- Doit on supposer que seul Cotentin Nautic serait habilité à le faire et non aux propriétaires de bateaux eux mêmes ou à l'aide de sociétés appropriées ? Sur cette zone technique il ne peut y avoir de monopole !!

Article 15.1

- **Le stationnement sur les espaces verts est strictement interdit**
- Qui le fait respecter ???? Que se passe t-il lors des affluences des différents festivals ??

- **aux véhicules aménagés pour les loisirs, type autocaravanes, dépassant le gabarit d'un véhicule léger, soit une longueur de 4,30 mètres**
- **Le stationnement des autocaravanes est formellement interdit de 22h00 à 07h00**
- préciser qu'à certaines conditions des autorisations sont données par la capitainerie

- **Un parking réservé aux résidants se situe en haut de pontons F, G. Son accès est autorisé aux usagers possédant un macaron de stationnement délivré annuellement par le bureau du port. Ce macaron devra être apposé de façon visible sur le pare-brise du véhicule**
- Quels sont les moyens de contrôle qui seront effectués et par qui ? Que se passe t-il en période d'affluence ? Ce parking est principalement utilisé par des véhicules sans macaron obligeant les résidents à stationner n'importe où avec le risque d'être verbalisés alors qu'aucune action n'est faite sur ce parking

- **rue Général Leclerc**
- cette rue n'existe pas, c'est la continuité du quai Tourville. Il n'existe que la place Général Leclerc qui fait face à la chapelle

- **avenue Amiral Vautier**
- selon le plan n'est pas une zone urbaine de circulation générale

- **le stationnement rue Général Leclerc est interdit**
- sur les plans routiers ce qui est appelé ici rue Général Leclerc est encore Quai Tourville

Article 22

- **d'apporter des modifications aux installations électriques existantes et de laisser en place tout branchement électrique (notamment les appareils de chauffage) en l'absence de la personne représentant la personne physique ou morale propriétaire du navire, bateau et engin flottant à bord à l'exception des chargeurs de batteries**
- sauf dérogation définie dans le règlement d'exploitation (en annexe) article 10

- **de transporter sur les pontons des récipients contenant plus de 20 litres de carburant**
- **L'avitaillement en carburant s'effectue exclusivement aux postes ou à la station réservée à cette opération, sauf autorisation expresse de l'autorité portuaire**
- Données contradictoires ou à préciser !

Article 25

- **Lorsque les navires, bateaux ou engins flottants stationnent à leur poste, les essais de l'appareil propulsif ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation du bureau du port ou de l'autorité portuaire qui en fixent, dans chaque cas, les conditions d'exécution**
- A préciser les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les fonctionnements moteurs pour leur entretien régulier. Faudra-t-il demander l'autorisation à la Capitainerie avant tout entretien ? Que faire des plaisanciers qui font tourner leur moteur pendant des heures pour recharger leurs batteries. A nouveau quelles dérogations faut-il mettre en place ?

Règlement d'exploitation de la zone technique

Article 2

- **Le stationnement sur le ponton d'attente de la plateforme de levage est limité au temps d'attente nécessaire pour la manutention par la potence ou par l'élévateur qui sera défini par le bureau du port et/ou le gestionnaire de la zone technique**
- Définir le ponton d'attente ou est ce le même que le ponton de stationnement des optimistes ? De plus utilité de ce ponton sachant qu'on se présente généralement à l'heure fixée pour le rendez vous de levage

Article 9

- **Le propriétaire ou le mandataire sont entièrement responsable de l'attinage (calage) du navire sur l'aire technique (terre-plein/aire de carénage). Les agents du port ne procéderont à aucun calage et aide au calage, la responsabilité du concessionnaire ne peut être engagée**
- Définir la responsabilité du gestionnaire de la zone qui assure l'attinage du navire. Est-il considéré comme le mandataire ?

Article 10

- **Les opérations de sablage et brûlage à l'air libre sont interdites**
- Ces opérations de sablage existent déjà puisque le gestionnaire de la zone en a acquit le matériel. Il faut tout simplement préciser les conditions dans lesquelles cette opération doit être effectuée. Certainement à mettre dans l'article 12 du Règlement d'exploitation

Article 12

- **Pendant le stationnement à terre, il est interdit de rejeter des eaux polluées sur la plateforme technique et donc d'utiliser les sanitaires de bord.**
- Ceci demande un contrôle sérieux car ce n'est pas forcément appliqué pour l'utilisation des sanitaires. Les eaux de nettoyage des coques sont aussi des eaux polluées, est-ce interdit maintenant ? Etre plus précis sur ces eaux polluées !!

Une légende avec le plan de l'aire technique serait souhaitable. Il en est de même pour l'implantation des bornes électriques

Règlement d'exploitation du port de Saint Vaast

Pièce jointe manquante :

- Plan descriptif des installations

Article 3

- **Le stationnement sur les pontons est soumis à redevance définie par les tarifs d'outillages applicables au port**
- Redevance définie par les différents barèmes de redevances du port de plaisance

Article 12

- **Les opérations de sablage sont interdites sur l'ensemble de la zone**
- Déjà précisé par ailleurs, à moins de donner ici les conditions de réalisation

Article 14.1

- **L'utilisation des sanitaires du bord est interdite dans le port.**
- N'a de sens que si on est capable d'effectuer les contrôles pour les résidents et les visiteurs et tout particulièrement pour les grosses unités. Il faut envisager de rendre obligatoire l'utilisation des sanitaires avec douches gratuites
- **Les ordures ménagères doivent être déposées dans les conteneurs situés près des pontons F et C. Des conteneurs pour le tri sélectif (papier/carton, plastique, verre et huile de vidange) sont installés près du ponton F.**
- Des conteneurs pour le tri sélectif sont installés près du ponton F et C. Faire une information incitative pour faire effectuer le tri sélectif

Article 16

- **un parking « résidents » situé à hauteur des pontons F et G est réservé aux véhicules des usagers du port**
- il devient impératif que cette zone ne soit accessible qu'aux plaisanciers et que des contrôles soient réalisés avant la mise en place d'un moyen de fermeture

Lucien POIROT

17/04/2020