



Port d'échouage de  
**Saint-Quay  
Portrieux**  
**Eskale** d'Armor

## **RÈGLEMENT D'EXPLOITATION**

### **Plan d'eau**

### **Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux**

#### **AVERTISSEMENT :**

Ce règlement ne se substitue pas au règlement particulier de police du port, mais le complète.

En cas de non-respect du présent règlement ou condition définie au contrat d'usage d'un emplacement, le concessionnaire pourra, après avertissement, rompre le contrat le liant à l'utilisateur concerné.



02 21 08 02 30  
Bat. JERZUAL  
2, rue Jean Kuster – 22000 Saint-Brieuc  
[www.eskaledarmor.com](http://www.eskaledarmor.com)

## SOMMAIRE

### GÉNÉRALITÉS

#### ARTICLE 1 : Définitions

**ARTICLE 1-1** : Définitions des acteurs du port

**ARTICLE 1-2** : Définition d'une AOT

**ARTICLE 1-3** : Définition de l'encombrement réel des navires

#### ARTICLE 2 : Champ d'application du règlement d'exploitation

#### ARTICLE 3 : Objet du règlement

#### ARTICLE 4 : Contrats d'occupation

**ARTICLE 4-1** : Obligation de disposer d'un titre

**ARTICLE 4-2** : Occupation en vue d'activité économique et sous-location

**ARTICLE 4-3** : Les navires sans droits ni titre d'occupation

### CHAPITRE I – ATTRIBUTION DES POSTES D'AMARRAGE ET DES AOT

#### ARTICLE 1 : L'attribution des AOT aux navires de plaisance

**ARTICLE 1-1** : Les contrats annuels navires de plaisance

**ARTICLE 1-2** : La procédure de gestion de la liste d'attente et l'attribution des postes d'amarrage

**ARTICLE 1-2.1** : Inscriptions

**ARTICLE 1-2.2** : Attribution d'un poste

**ARTICLE 1-3** : Redevance

**ARTICLE 1-3.1** : Principe et assiette de la redevance

**ARTICLE 1-3.2** : Modalités de règlement

**ARTICLE 1-4** : Obligations du titulaire du contrat

**ARTICLE 1-5** : Assurance

**ARTICLE 1-6** : Location de navires entre particuliers

**ARTICLE 1-7** : Renouvellement

**ARTICLE 1-8** : Résiliation

**ARTICLE 1-8.1** : Résiliation pour faute à l'initiative de l'exploitant

**ARTICLE 1-8.2** : Résiliation pour motif d'intérêt général

**ARTICLE 1-8.3** : Résiliation à l'initiative du titulaire

**ARTICLE 1-8.4** : Maintien du navire au-delà de l'échéance du contrat

**ARTICLE 1-9** : Vente du navire

**ARTICLE 1-10** : Changement de navire

**ARTICLE 1-11** : Décès du titulaire

**ARTICLE 1-12** : Emplacements laissés vacants

#### ARTICLE 2 : Règles d'attribution des AOT aux navires supports d'une activité économique

**ARTICLE 2-1** : Contrats activités économiques

**ARTICLE 2-2** : Procédure de sélection

**ARTICLE 2-3** : Durée de l'occupation

**ARTICLE 2-4** : Redevance

**ARTICLE 2-5** : Usage conforme à l'objet de l'AOT

**ARTICLE 2-6** : Formalités et respect de la réglementation applicable à l'activité économique

**ARTICLE 2-7** : Hygiène, sécurité et environnement

**ARTICLE 2-8** : Assurance

**ARTICLE 2-9** : Résiliation

**ARTICLE 2-10** : Renouvellement

### **ARTICLE 3 : Les autres modalités d'occupation**

**ARTICLE 3-1 : Tarif Haute-Saison**

**ARTICLE 3-2 : Tarif Moyenne-saison**

**ARTICLE 3-3 : Tarif Basse-saison**

## **CHAPITRE II – RÈGLES D'USAGE DU PORT**

**Article 1 : Navigation dans le port**

**Article 2 : Restrictions d'accès au port**

**Article 3 : Accès aux mouillages**

**Article 4 : Arrivée des navires en escale**

**Article 5 : Arrivée des navires en dehors des horaires d'ouverture du bureau du port**

**Article 6 : Tarif passage (journalier / semaine)**

**Article 7 : Règles d'amarrage et de mouillage**

**Article 8 : Lutte contre les risques d'incendie**

**Article 9 : Sous location**

## **CHAPITRE III – ÉQUIPEMENTS ET SERVICES**

**Article 1 : Cales de mise à l'eau**

**Article 4 : Parc à annexes et Annexes**

**Article 5 : Rack à annexes**

**Article 5 : Service de rade**

**Article 2 : Terre-plein**

**Article 3 : Eau**

**Article 7 : Vidéoprotection**

## **CHAPITRE IV – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT PORTUAIRE**

**Article 1 : Carénage**

**Article 2 : Gestion des déchets**

## **CHAPITRE V – ADAPTATION DU REGLEMENT D'EXPLOITATION**

## **CHAPITRE VI – ANNEXES**

**Article 1 : Plan du port**

**Article 2 : Règles d'amarrage**

**Article 3 : Règles liées aux sous locations**

**Article 4 : Guide de préconisation APPB**

## GÉNÉRALITÉS

### ARTICLE 1 : Définitions

#### ARTICLE 1-1 : Définitions des acteurs du port

Pour l'application du présent règlement, sont désignés sous le terme :

<b>Autorité portuaire</b>	Le conseil départemental des Côtes d'Armor, autorité concédante
<b>Exploitant du port</b>	La SPL ESKALE D'ARMOR, concessionnaire et gestionnaire du port
<b>Surveillants de port et auxiliaires de surveillance</b>	Agents désignés par l'autorité portuaire parmi son personnel, agréés par le Procureur de la République et assermentés Font respecter les lois et règlements de police portuaire, dont la police du plan d'eau et de l'exploitation, et constatent les infractions.
<b>Responsable de port</b>	Représentant sur place de l'exploitant du port. Responsable des agents portuaires, il dirige le port et veille à la bonne exécution du service portuaire.
<b>Agents portuaires</b>	Assurent la bonne exploitation du port. Agissent sous la direction du responsable de port.
<b>Bureau du port</b>	Siège de l'administration du port.
<b>Usager du port</b>	Personne utilisant les infrastructures portuaires
<b>Titulaire d'un contrat</b>	Personne ayant un contrat en cours au port.

#### ARTICLE 1-2 : Définition d'une AOT

Une AOT est une Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public terrestre ou maritime. Les AOT sont attribuées à des particuliers, des personnes morales, artisans, commerçants, entreprises, associations, pour des durées limitées.

Il peut s'agir d'un poste d'amarrage, d'un stationnement, de la jouissance d'une surface à flot ou à terre, ouverte, couverte, de bâtiments. Les AOT à vocation économique ne peuvent être attribuées qu'après mise en concurrence.

#### ARTICLE 1-3 : Définition de l'encombrement réel des navires

L'encombrement réel des navires est :

- La longueur hors-tout du navire, (qui peut être différente de celle indiquée sur l'acte de francisation, la carte de circulation ou le Certificat d'enregistrement du navire), comprend tout ce qui est fixe sur le bateau, du saillant du davier d'étrave au saillant du tableau arrière, englobant l'éventuel bout-dehors, safran, balcons avant et arrière, moteur hors-bord relevé, ainsi que les appareils fixes tels que delphinière, bout dehors ou plage de bain.
- La largeur du bateau.

Tout navire arrivant au port sera mesuré par l'agent portuaire conformément aux critères validés par l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) figurant en annexe 4.

## **ARTICLE 2 : Champ d'application du règlement d'exploitation**

Le présent règlement s'applique dans les limites administratives du plan d'eau, du port d'échouage, le chenal d'accès ainsi que les zones d'attente (voir plan en annexe).

Le présent règlement est applicable à toute personne physique et morale entrant dans les limites administratives du port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux, concédé à ESKALE D'ARMOR. Toute personne accédant sur le port est réputée en avoir pris connaissance ; un exemplaire est disponible au Bureau du port ou librement consultable sur le site internet : [www.eskaledarmor.com](http://www.eskaledarmor.com)

## **ARTICLE 3 : Objet du règlement**

Le présent règlement d'exploitation détermine les règles applicables aux usagers du port et notamment les conditions d'attribution et d'occupation des emplacements délivrés par le gestionnaire du port aux usagers, ainsi que celles relatives à l'utilisation des équipements du Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux.

Ce règlement ne se substitue pas au règlement particulier de police du port mais le complète. En cas de non-respect du présent règlement ou condition définie au contrat d'usage d'un emplacement, le concessionnaire pourra, après avertissement, rompre le contrat le liant à l'utilisateur concerné.

## **ARTICLE 4 : Contrats d'occupation**

### **ARTICLE 4-1 : Obligation de disposer d'un titre**

Il existe 2 types de contrats annuels :

- **Contrat annuel simple** : bouée seule dans le port d'échouage.
- **Contrat annuel option 2** : bouée dans le-port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux, plus la possibilité d'hiverner dans le bassin à flot du port de Binic du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril et du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre. L'attribution se fait par des agents portuaires avant l'entrée du navire dans le bassin à flot du Port de Binic. Tout dépassement des dates d'hivernage dans le port de Binic, sera facturé au tarif en vigueur dans le bassin à flot. Le critère de la largeur du bateau ne sera retenu que dans le cas de séjour au bassin à flot.

Les contrats sont délivrés par le gestionnaire du port sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public. En conséquence, l'utilisateur ne pourra en aucun cas, se prévaloir des dispositions sur la propriété commerciale ou d'une autre réglementation quelconque susceptible de conférer un droit à l'occupation et au maintien dans les lieux.

Toute occupation d'un poste d'amarrage doit, dans les limites administratives du port, faire l'objet d'un contrat autorisant l'occupation temporaire du domaine public (AOT).

Les navires en escale doivent se signaler aux agents de l'exploitant avant leur arrivée au port afin qu'un poste d'amarrage leur soit attribué.

Les contrats sont délivrés par le gestionnaire du port sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public.

En conséquence, l'utilisateur ne pourra en aucun cas, se prévaloir des dispositions sur la propriété commerciale ou d'une autre réglementation quelconque susceptible de conférer un droit à l'occupation et au maintien dans les lieux.

## **PORT ECHOUAGE SAINT-QUAY-PORTRIEUX**

L'autorisation d'occupation de l'emplacement est donnée au titulaire du contrat, pour le navire déclaré dans le contrat, et ne peut donner lieu ni à cession, ni à prêt, ni à sous-location.

Le gestionnaire peut refuser ou retirer l'attribution à tout usager dont le navire ne serait pas navigant ou dont l'état présenterait des risques pour la navigation, la sécurité, la salubrité du port, ou les infrastructures portuaires.

#### **ARTICLE 4-2 : Occupation en vue d'activité économique et sous-location**

Toute occupation d'un poste d'amarrage en vue d'une exploitation économique est interdite dans les limites administratives du port, sauf autorisation expresse du gestionnaire du port délivrée dans les formes définies par les lois et règlements.

Toute sous-location d'un poste d'amarrage par le titulaire d'un contrat d'occupation temporaire est interdite sauf autorisation expresse du gestionnaire.

Ces dispositions s'appliquent à tous les usagers du port sans distinction professionnels comme particuliers.

#### **ARTICLE 4-3 : Les navires sans droit ni titre d'occupation**

Tout constat de présence d'un navire sans droit ni titre fera l'objet d'une facturation majorée à 5 fois les prix de l'escale, selon la grille de tarifs de l'année en cours votée par l'assemblée de l'autorité portuaire, le Conseil Départemental des Côtes d'Armor, sans préjudice des suites données d'éventuelles poursuites au titre de la contravention de grande voirie pouvant être engagées pour ces faits par les agents en charge de la police portuaire.

## **CHAPITRE I : Attribution des postes d'amarrage et des AOT**

### **ARTICLE 1 : L'attribution des postes d'amarrage et des AOT aux navires de plaisance**

#### **ARTICLE 1-1 : Les contrats annuels navires de plaisance**

Les autorisations d'Occupation Temporaire (AOT) à flot sont accordées pour une durée d'un an coïncidant avec l'année civile aux seules personnes physiques.

Tout contrat annuel n'est associé qu'à un seul nom.

Seul le titulaire (personne physique majeure), bénéficie de droits sur un emplacement annuel. Il est le seul interlocuteur du gestionnaire pendant toute la durée du contrat.

Il ne peut bénéficier de l'emplacement qu'à la condition d'être propriétaire, de justifier d'une copropriété majoritaire, ou être titulaire d'un contrat de location avec option d'achat en cours, agréé par le gestionnaire, du navire objet du contrat. En cas de copropriété à parts égales, le titulaire de l'AOT sera le copropriétaire dont le nom figure sur la liste d'attente.

Les associations loi 1901, propriétaires d'un navire de plaisance, ne se livrant pas à des prestations rémunérées et dont l'objet statutaire est lié aux activités nautiques ou à la mise en valeur du patrimoine maritime peuvent se voir accorder une AOT navire de plaisance, d'une durée de un an, sur présentation de ses statuts et d'une délibération de son organe délibérant agréant les conditions du contrat et autorisant sont président à le régulariser et cela dans les conditions définies à l'article 1-2.

#### Une AOT n'est pas cessible.

Dans le cas particulier d'un contrat de copropriété entre conjoints, au décès du titulaire du contrat, le conjoint survivant peut demander à continuer de bénéficier du contrat, dans les mêmes conditions que précédemment, sous l'express condition qu'il figure sur le certificat d'enregistrement du navire, et qu'il présente un acte de mariage ou contrat de PACS en cours.

Le titulaire d'un contrat doit présenter chaque année, au bureau du port, l'original du titre de navigation à son nom (certificat d'enregistrement, acte de francisation ou carte de circulation) et l'attestation d'assurance du navire en cours de validité. En cas de copropriété, il doit également fournir la liste des copropriétaires avec noms et adresses, et la proportion des parts détenues par chacun d'eux.

Le poste d'amarrage est déterminé par le service du port, qui peut le modifier à tout moment.

Un poste ne peut donner lieu ni à cession, ni à location, ni à prêt, et l'usager ne dispose de l'emplacement que pour le navire désigné au contrat.

Le titulaire ne peut échanger son emplacement avec un autre plaisancier ou avec un professionnel.

Ce poste sur bouée ne peut être un lieu de résidence habituel sans accord du Bureau du port.

Pour des nécessités de service, de sécurité, ou de défaut de règlement des redevances d'usage portuaire, le gestionnaire peut déplacer ou mettre à terre le navire.

### **ARTICLE 1-2 : La procédure de gestion de la liste d'attente et l'attribution des postes d'amarrage**

Les demandes sont enregistrées par ordre chronologique d'inscription, en tenant compte des caractéristiques du navire (type, modèle), de sa longueur hors tout et de son tirant d'eau.

#### **ARTICLE 1-2.1 : Inscriptions**

Le demandeur d'un emplacement à l'année doit remplir un formulaire d'inscription. Ce dernier est disponible au bureau du port et sur le site [www.eskaledarmor.com](http://www.eskaledarmor.com).

Le demandeur ne doit pas nécessairement être propriétaire d'un navire pour s'inscrire, mais doit préciser le type, le modèle, la longueur du futur navire et son tirant d'eau, pour que la demande puisse être classée dans la liste d'attente.

Le port se réserve la possibilité de refuser l'inscription d'un navire ayant des caractéristiques incompatibles avec les ouvrages et équipements portuaires.

Le port se réserve le droit de refuser l'attribution du poste si les caractéristiques réelles du bateau sont différentes de celles déclarées lors de l'inscription sur la liste d'attente.

Seul le nom inscrit sur le formulaire peut faire l'objet d'une proposition d'emplacement. Cette demande ne peut être, en aucun cas, transmise à un tiers.

Toute fausse déclaration entraînera d'office la nullité de la demande.

### **ARTICLE 1-2.3 : Attribution d'un poste**

Le gestionnaire du port définit l'emplacement des navires en fonction de leurs caractéristiques et du plan d'eau, après vérification des demandes. Le gestionnaire du Port peut, à tout moment, modifier l'affectation initialement définie en cas de force majeure ou dans la mesure où les impératifs liés à l'exploitation du port l'exigent.

Lorsqu'un emplacement à l'année se libère, le premier navire inscrit sur la liste d'attente dont les caractéristiques (type, modèle, longueur hors tout, largeur et tirant d'eau...) correspondent à cet emplacement est contacté par e-mail et/ou à défaut par téléphone. Ce dernier dispose de deux semaines pour accepter le poste.

Le demandeur dispose d'un délai de 15 jours pour confirmer son accord.

Dès l'acceptation, un contrat de location sera établi en deux exemplaires. Le titulaire devra fournir les documents suivants :

- Une copie de l'acte de francisation ou de la carte de circulation, ou du certificat d'enregistrement du navire ou tout document équivalent pour les bateaux étrangers, au nom du navire désigné sur le contrat.
- Une attestation d'assurance couvrant sa responsabilité pour les risques suivants : responsabilité civile, dommages causés aux ouvrages portuaires, renflouement et enlèvement des navires (le Bureau du Port doit toujours être en possession d'une attestation d'assurance valide pour la durée du séjour du navire).
- Une copie de sa pièce d'identité.

### **ARTICLE 1-3 : Redevance**

#### **ARTICLE 1-3.1 : Principe et assiette de la redevance**

En contrepartie de l'autorisation d'occupation accordée par la convention, le bénéficiaire s'engage à verser au Gestionnaire une redevance.

Les redevances sont établies et votées en Conseil d'Administration, soumises à l'avis du Conseil Portuaire et validées par l'autorité portuaire.

La redevance pour les navires de plaisance est déterminée conformément à la grille des taxes et droits d'outillages du port de Saint-Quay-Portrieux, rubrique plaisance et aux dispositions de l'article L 2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

La redevance annuelle est définie chaque année dans le respect des dispositions du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques relatives à la fixation des tarifs.

Les redevances sont fixées en fonction de la nature de l'emplacement attribué (mouillages, ...) des caractéristiques du navire et de son encombrement (monocoque ou multicoque, longueur hors tout, largeur hors tout et tirant d'eau) et de la période concernée.

Ils sont disponibles au bureau du port ou sur le site internet du port ESKALE D'ARMOR [www.eskaledarmor.com](http://www.eskaledarmor.com)

En cas de dépassement de la largeur maximum de la catégorie de longueur, indiquée dans la grille tarifaire, le tarif appliqué sera celui de la catégorie correspondant à la largeur réelle du navire.

Sauf dispositions particulières, les redevances devront être payées d'avance, selon les modalités indiquées au contrat.

#### **ARTICLE 1-3.2 : Modalités de règlement**

Les redevances de port sont exigibles à la signature du contrat pour les nouveaux arrivants et à partir du 1er janvier jusqu'au 31 janvier, pour les reconductions. Ils peuvent être effectués par chèque, carte bancaire, paiement en ligne, prélèvements automatiques et virement (voir les modalités auprès du bureau du port).



En cas de retard de paiement au-delà de la date d'échéance mentionnée sur la facture, des pénalités de retard correspondant à trois fois le taux d'intérêt légal seront ajoutées au montant total dû figurant sur la facture. De plus, selon les dispositions des articles L441-9 et L441-10 du code de commerce, des frais de recouvrement forfaitaires de 40 € seront appliqués en cas de retard de paiement.

Il est précisé également qu'aucun escompte pour règlement anticipé ne sera accordé.

En cas de départ anticipé, la redevance annuelle ne donne lieu en aucun cas à un remboursement au prorata temporis.

#### **ARTICLE 1-4 : Obligations du titulaire du contrat**

Le titulaire du contrat doit respecter le règlement particulier de police du port ainsi que le présent règlement d'exploitation.

Le titulaire du contrat est tenu de maintenir en parfait état d'entretien, de flottabilité et de sécurité son navire et son annexe tout au long de l'occupation de l'emplacement.

Le titulaire du contrat ne peut en aucun cas modifier les ouvrages portuaires, il est tenu de signaler toute dégradation constatée qu'elle soit de son fait ou non.

Le titulaire du contrat doit informer le bureau du port de tout changement (adresse, téléphone, mail, coordonnées bancaires, etc...).

En l'absence du titulaire du contrat, les coordonnées d'un gardien (personne physique ou chantier naval) doivent être communiquées au Bureau du Port.

Aucun navire ne doit être loué ou utilisé comme résidence principale sans avoir l'autorisation du Bureau du Port.

#### **ARTICLE 1-5 : Assurance**

L'usager doit justifier d'une assurance couvrant sa responsabilité pour les risques suivants : responsabilité civile, dommages causés aux ouvrages du port, renflouement et enlèvement des navires. Il s'engage à n'exercer aucun recours contre ESKALE ARMOR dans le cas où son navire serait endommagé par un tiers non identifié.

#### **ARTICLE 1-6 : Location de navires entre particuliers**

La location occasionnelle de bateaux entre particuliers est soumise à autorisation du gestionnaire en raison notamment du besoin pour le « locataire » d'accéder aux ouvrages et installations portuaires.

Une location non déclarée au bureau du port entraînera la résiliation du contrat annuel ou de l'escale en cours.

L'emplacement attribué entrera dès lors dans le champ des contrats activités économiques et fera à l'échéance du contrat en cours l'objet d'une procédure d'attribution dans les conditions prévues à l'article 2 ci-après.

Le propriétaire loueur devra justifier d'une assurance couvrant cette activité.

#### **ARTICLE 1-7 : Renouvellement**

Les autorisations d'occupation temporaire présentent toujours un caractère précaire et révocable aux termes des articles L 2122-2 et L 2122-3 Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

Le titulaire ne dispose donc d'aucun droit acquis au renouvellement de son contrat. Toutefois, dans le cas d'un envoi par les services du port d'un avis d'échéance courant novembre au titre de l'année suivante, le contrat est reconduit pour une période d'un an sauf dénonciation préalable notifiée avant le 1 décembre inclus. Une facture sera disponible dès le mois de janvier, au bureau du port.

## **ARTICLE 1-8 : Résiliation**

### **ARTICLE 1-8.1 : Résiliation pour faute à l'initiative de l'exploitant**

Le non-paiement de la redevance ainsi que tout manquement aux dispositions du présent règlement, du règlement de police, du code des transports et aux consignes de sécurité affichées, ainsi que tout comportement abusif et de dégradation des installations portuaires, constituent un motif de résiliation anticipée du contrat d'occupation d'un poste d'amarrage. L'exploitant du port pourra, dans cette hypothèse, résilier sans indemnité et avant leur terme les contrats d'occupation accordés.

- **En cas de non-paiement de la redevance** : à l'expiration du délai de paiement de la dernière facture émise, l'exploitant du port peut résilier le contrat de location objet de la redevance non payée avec un préavis d'un mois.

- **En cas de comportement fautif** : Tout comportement fautif, abusif, injurieux, violent, répété constatés par les agents du port, ou par les surveillants de port.

Il s'agit de tout comportement ayant pour effet la dégradation des conditions de travail du personnel portuaire, susceptible de porter atteinte aux droits et à la dignité, ou d'altérer la santé physique et/ou mentale du personnel portuaire et des usagers du port.

- **En cas de dégradation de matériel** : tout acte répréhensible, vol, tentative de vol, acte de malveillance, vandalisme, dégradation des installations portuaires ou de l'environnement (pollution, ...).

La résiliation du contrat pour ce motif est de plein droit, un mois après mise en demeure, de faire cesser l'usage ou le comportement fautif, faite par lettre recommandée à l'utilisateur et restée sans effet.

La notification de la résiliation du contrat de location précise le délai laissé à l'utilisateur pour libérer l'emplacement.

### **ARTICLE 1-8.2 : Résiliation pour motif d'intérêt général**

Le contrat peut également faire l'objet par le gestionnaire d'une résiliation pour motif d'intérêt général.

La décision motivée de résiliation est notifiée au titulaire du contrat par lettre recommandée avec accusé de réception. Sauf motif d'urgence impérieuse, le délai de préavis ne peut être inférieur à 3 mois.

### **ARTICLE 1-8.3 : Résiliation à l'initiative du titulaire**

Le titulaire d'un emplacement annuel a la possibilité de résilier son contrat à tout moment par lettre recommandée avec accusé de réception. Cette résiliation est soumise à un préavis d'un mois, commençant le premier jour du mois suivant la réception de la lettre de résiliation.

### **ARTICLE 1-8.4 : Maintien du navire au-delà de l'échéance du contrat**

Dans tous les cas de résiliation ou de non-renouvellement du contrat, le maintien du navire sur l'emplacement au-delà de l'expiration du contrat sera considéré comme une occupation sans titre du domaine public et donnera lieu à la perception d'une indemnité pour occupation du domaine public selon le tarif journalier visiteur en vigueur. Selon les nécessités d'exploitation, le navire pourra être mis à terre d'office, par l'exploitant, aux frais de l'utilisateur, pour le placer en tout lieu qu'il jugera bon. Ces opérations seront réputées exécutées sous le contrôle et la direction de l'utilisateur, responsable exclusif de tout dommage imputable à celles-ci.

#### **ARTICLE 1-9 : Vente du navire**

Tout titulaire d'un contrat ayant vendu son bateau doit en informer le bureau du port et lui transmettre les coordonnées de l'acheteur (une copie de l'acte de vente) dans un délai de sept jours suivant la vente du bateau. L'acquéreur doit se signaler au bureau du port sans délai. La vente du bateau n'entraîne en aucun cas le transfert de la place au nouvel acquéreur. Si celui-ci souhaite une place au port, il doit s'inscrire en liste d'attente.

#### **ARTICLE 1-10 : Changement de navire**

Tout titulaire d'un contrat désirant changer de navire en cours de contrat devra en informer préalablement le bureau du port.

- Si les caractéristiques du nouveau navire sont similaires à celle de l'ancien, le titulaire du contrat pourra conserver la place qui lui a été attribuée ;
- Si les caractéristiques du nouveau navire sont différentes de celle de l'ancien, le titulaire du contrat devra s'inscrire sur la liste d'attente dans les mêmes conditions qu'un nouveau demandeur.

#### **ARTICLE 1-11 : Décès du titulaire**

En cas de décès du titulaire du contrat, l'ayant-droit pourra bénéficier d'un emplacement, uniquement pour le navire désigné sur le contrat, pendant 6 mois. Passé ce délai, le contrat sera résilié de plein droit.

Dans le cas particulier d'un contrat de copropriété entre conjoints, au décès du titulaire du contrat, le conjoint survivant peut demander à continuer de bénéficier du contrat, dans les mêmes conditions que précédemment, sous l'express condition qu'il figure sur le certificat d'enregistrement du navire, et qu'il présente un acte de mariage ou contrat de PACS en cours.

#### **ARTICLE 1-12 : Emplacements laissés vacants**

Toute absence du navire de plus de 48 heures doit être déclarée au Bureau du Port. Cette déclaration précise la date prévue pour le retour. Le bureau du port se réserve le droit de réattribuer le poste momentanément libéré à un autre bateau pendant la durée de l'absence, et ce, sans indemnité pour le titulaire.

### **ARTICLE 2 : Règles d'attribution des AOT aux navires supports d'une activité économique**

#### **ARTICLE 2-1 : Contrats activités économiques**

Les AOT dont l'objet est l'exercice d'une activité économique sont accordées pour une durée maximale de cinq ans.

Aux termes de l'article L.2122-1-1 du code général de propriété des personnes publiques dont la rédaction est issue de l'Ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017, entrée en vigueur le 1er juillet 2017 : "Lorsque l'occupation ou l'utilisation autorisée est de courte durée ou que le nombre d'autorisations disponibles pour l'exercice de l'activité économique projetée n'est pas limité, l'autorité compétente n'est tenue que de procéder à une publicité préalable à la délivrance du titre, de nature à permettre la manifestation d'un intérêt pertinent et à informer les candidats potentiels sur les conditions générales d'attribution."

La délivrance des titres d'occupation du domaine public maritime doit donc être précédée d'une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester.

Ces modalités d'attribution concernent toutes personnes morales ou physiques exerçant une activité économique, y compris les particuliers, les associations loi 1901 ou les clubs nautiques titulaires de poste d'amarrage ou d'AOT s'ils se livrent à des activités rémunérées.

Cette procédure est, de fait, applicable notamment pour l'attribution des Autorisations d'Occupation Temporaires pour les emplacements réservés aux activités économiques sur mouillage et à toute AOT dont le titulaire a sollicité une autorisation en vue de l'exercice d'une activité économique.

Les emplacements couverts par les contrats de garantie d'usage au bénéfice des professionnels seront également concernés par cette procédure à échéance des dits contrats.

Du fait de cette nouvelle procédure, l'ancienne liste d'attente réservée aux professionnels n'a plus d'objet et est supprimée à la date du 1er janvier 2024.

Le nombre de places à flot réservées à l'usage des activités économiques est limité. Une fois le seuil atteint, les attributions aux professionnels seront gelées.

#### **ARTICLE 2-2 : Procédure de sélection**

L'attribution par le Gestionnaire de chaque AOT à vocation économique est soumise à une procédure prévue à l'article L.2122-1-1 du Code Général de la Propriété des personnes publiques aux termes duquel : « l'Autorité compétente organise librement une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester ».

L'attribution par le Gestionnaire des titres d'occupation des emplacements à flot réservés aux activités économiques donnera lieu à Appel à projet publié sur différents supports. Cette publication s'opérera par un affichage durant 30 jours sur le site internet du Gestionnaire ([www.eskaledarmor.com](http://www.eskaledarmor.com)), un affichage au Bureau du port, et si besoin, via un journal d'annonces légales.

Chaque appel à projet sera constitué d'un Cahier des charges présentant les modalités d'attribution des emplacements (typologie de l'activité, critères, négociation, redevances, instances...). Le Cahier des charges comportera des critères non discriminatoires préservant l'égalité de traitement des candidats à l'occupation, permettant au Gestionnaire de faire un choix parmi les candidatures. Les candidats présenteront leurs candidatures sur la base de ces critères.

Seront joints à l'appel à projet : modèle de contrat d'Autorisation d'Occupation Temporaire, les plans situant le ou les emplacements concernés ainsi qu'un dossier de candidature générique devant être complété par le candidat.

A l'expiration de ce délai de publicité, dans le cas où le nombre de candidatures reçues serait supérieur au nombre d'emplacements disponibles, une Commission d'attribution sera réunie afin d'attribuer les emplacements aux bénéficiaires sur la base des critères de sélection présents dans le Cahier des charges.

Il est à la discrétion du Gestionnaire d'ouvrir des négociations avec les candidats, conformément au Cahier des charges. Un contrat d'occupation temporaire sera ensuite régularisé avec chaque candidat retenu pour les emplacements considérés.

Toute fin anticipée du contrat notamment en cas de résiliation donnera lieu à une nouvelle procédure de sélection.

#### **ARTICLE 2-3 : Durée de l'occupation**

Conformément aux articles R 5314-28 à R 5314-37 du Code des transports, les contrats d'Autorisation d'Occupation Temporaires des postes à quais seront contractés pour une durée maximale de 5 ans.

#### **ARTICLE 2-4 : Redevance**

En contrepartie de l'autorisation d'occupation accordée par la convention, le bénéficiaire s'engage à verser au Gestionnaire une redevance qui comprend une partie fixe et une part variable.

La part fixe est déterminée conformément à la grille des taxes et droits d'outillages du port de Saint-Quay-Portrieux et aux dispositions de l'article L 2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

La redevance annuelle par m2 occupée est définie annuellement, dans le respect des dispositions du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques relatives à la fixation des tarifs. Sauf dispositions particulières, les redevances sont payées d'avance en un seul terme, chaque année, et pour le premier terme, aussitôt après la notification du contrat.

La part variable, conformément aux dispositions de l'article L.2125-3 du code de propriété des personnes publiques, est définie en fonction des avantages procurés au titulaire de l'autorisation.

La part variable correspond à 1% du chiffre d'affaires de l'occupant au titre de l'année échue. L'occupant devra communiquer annuellement à la fin de chaque exercice une déclaration de chiffre d'affaires réalisé au titre des activités exercées sur l'emplacement objet de l'autorisation.

Le titulaire du contrat supportera, en outre, les impôts et taxes, quels qu'ils soient, auxquels le Gestionnaire ou l'Autorité Délégante pourraient être assujettis du fait de l'occupation du domaine public maritime. Ces derniers seront facturés en sus des redevances d'occupation.

#### **ARTICLE 2-5 : Usage conforme à l'objet de l'AOT**

Le titulaire s'engage à respecter strictement les termes de son contrat d'AOT, et à occuper l'emplacement uniquement pour un usage conforme à l'objet de l'occupation visé dans le contrat. Le titulaire ne peut occuper l'emplacement pour un autre usage que celui définit dans son contrat.

En particulier, les emplacements sont classés par lots et/ou par catégories et/ou par type d'activité, en fonction des caractéristiques du navire et de l'activité économique que l'emplacement peut accueillir.

Nul ne peut occuper un emplacement avec un navire ne correspondant pas aux caractéristiques de l'emprise, sauf exception ou accord exprès du Bureau du port.

Le bénéficiaire ne pourra donner à tout ou partie des emplacements, une autre affectation que l'usage pour lequel l'emplacement a été accordé ;

L'AOT ne peut être transférée à un autre bénéficiaire.

Les emplacements sont remis au titulaire, à qui il appartient l'entretien et la remise en état de l'emprise, si besoin.

Le bénéficiaire ne pourra envisager l'aménagement de ces emplacements sans autorisation préalable du Gestionnaire.

#### **ARTICLE 2-6 : Formalités et respect de la réglementation applicable à l'activité économique**

Le bénéficiaire sera tenu d'accomplir toutes les formalités, de se soumettre à toutes les obligations que lui imposent les lois, règlements et mesures de police. Il devra notamment se pourvoir de toutes autorisations légales nécessaires. Il devra observer tous ordres, instructions, règlements faits par le Gestionnaire ou qui pourraient intervenir pendant la durée du contrat, en ce qui touche en particulier l'exploitation du domaine portuaire et la police du port. Afin de permettre les contrôles qui seraient nécessaires, les agents du Gestionnaire, les agents chargés de la police du port et les agents de l'Etat auront toujours accès, sur simple demande verbale, aux parcelles occupées.

Seront annexés aux contrats d'AOT :

- L'Arrêté : contrat concession ESKALE ARMOR,
- Un plan général et un plan rapproché représentant le ou les emplacement(s), objet(s) de l'AOT,
- La politique SST (Santé, Sécurité, au Travail),
- Un état des lieux établi contradictoirement.

Ces annexes font partie intégrante du contrat d'Autorisation d'Occupation Temporaire.

#### ARTICLE 2-7 : Hygiène, sécurité et environnement

Le titulaire devra exploiter les AOT de manière à concourir, par sa bonne gestion, au développement et à la prospérité économique du port.

Il sera tenu notamment :

- de ne pas arrêter son exploitation,
- de maintenir ses installations dans un état d'entretien, de salubrité et propreté conforme aux lois et règlements en vigueur,
- de ne causer aucune gêne, ni aucun trouble à l'exploitation du domaine portuaire en général et à l'exploitation de chacun des usagers en particulier,
- de se conformer en tout temps aux ordres que les agents portuaires et les agents chargés de la police du port pourraient lui donner dans l'intérêt de la sécurité, de la circulation, de l'entretien des établissements ou de l'hygiène publique,
- de veiller à ce que son activité n'entraîne aucune pollution du port et de s'équiper, le cas échéant, des moyens nécessaires pour lutter contre les pollutions dont son activité pourrait être la source.

Le titulaire a la responsabilité du traitement des déchets générés par son activité et ce, en conformité avec la réglementation. Dans son exploitation quotidienne, le titulaire veillera à limiter la production de déchets.

Le Bénéficiaire s'engage à participer à la politique de préservation et de respect environnemental du site et en particulier :

- En évacuant régulièrement les déchets avec des filières agréées, notamment pour les déchets dangereux ; les ordures ménagères ne devront en aucun cas être déposés dans les conteneurs d'ordures ménagères du port ou dans la déchetterie portuaire réservée aux usagers particuliers / des navires de plaisance ;
- En respectant les limites des zones attribuées ;

Et de manière générale, en réduisant les nuisances et sources de pollution à l'environnement.

#### ARTICLE 2-8 : Assurance

Le Gestionnaire n'assumera aucune responsabilité vis-à-vis du bénéficiaire ou de son personnel, ni vis-à-vis des tiers du fait de l'exploitation, par le bénéficiaire, de l'emplacement attribué. Le bénéficiaire supportera seul les conséquences de tout accident et incendie susceptibles de survenir du fait de son entreprise, tant aux tiers, qu'ils soient ou non clients et usagers de son établissement, qu'au personnel de son établissement.

Pour sûreté de cette obligation, le bénéficiaire sera tenu de contracter toutes assurances nécessaires auprès de compagnies d'assurance notoirement solvables. Il adressera au Gestionnaire une note de son assureur exposant la nature et l'étendue des risques assurés, et justifiera annuellement de son assurance par la production d'une attestation de son assureur. Les **polices** d'assurance devront impérativement comporter une clause impliquant renonciation formelle des assureurs à tout recours contre le Gestionnaire et contre l'Autorité délégante, soit par voie directe, soit par subrogation, à l'occasion de tout accident quelle qu'en soit la cause.

#### ARTICLE 2-9 : Résiliation

Le non-paiement de la redevance ainsi que tout manquement aux dispositions du présent règlement, du règlement de police et des consignes de sécurité affichées, constituent un motif de résiliation anticipée du contrat d'occupation d'un poste d'amarrage.

Les modalités de résiliation sont définies dans chaque contrat.

## **ARTICLE 2-10 : Renouvellement**

Les autorisations d'occupation temporaire présentent toujours un caractère précaire et révocable aux termes des articles L 2122-2 et L 2122-3 Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

Le titulaire ne dispose donc d'aucun droit acquis au renouvellement de son contrat.

En application de l'article 4.2. du présent règlement et des articles L.2122-1-1 et suivants du CG3P, à expiration de la durée de validité de son contrat, le bénéficiaire qui souhaite disposer d'une nouvelle AOT sur l'emplacement dont il disposait peut faire une nouvelle demande d'attribution.

Cette demande s'inscrira dans la procédure d'attribution définie à l'article 2 et répondre au Cahier des charges et aux critères d'attribution définis par le gestionnaire pour la réattribution.

Dans le cadre de la procédure d'attribution soumise à publicité, le gestionnaire procédera au choix du bénéficiaire de l'autorisation en fonction de la pertinence des offres qui lui seront formulées et après avis de l'Autorité concédante.

## **ARTICLE 3 : Les autres modalités d'occupation**

### **ARTICLE 3-1 : Tarif Haute-Saison**

Le tarif mensuel est applicable les mois suivants : Juin, juillet, août.

L'utilisateur devra fournir une attestation d'assurance et le certificat d'enregistrement, l'acte de francisation ou la carte de circulation du navire & une pièce d'identité. Les modalités de paiement sont les mêmes que pour les passages.

### **ARTICLE 3-2 : Tarif Moyenne-saison**

Le tarif mensuel est applicable les mois suivants : Mai et septembre.

L'utilisateur devra fournir une attestation d'assurance et le certificat d'enregistrement, l'acte de francisation ou la carte de circulation du navire & une pièce d'identité. Les modalités de paiement sont les mêmes que pour les passages.

### **ARTICLE 3-2 : Tarif Basse-saison**

Le tarif mensuel est applicable les mois suivants : Janvier, février, mars, avril, octobre, novembre et décembre.

L'utilisateur devra fournir une attestation d'assurance et le certificat d'enregistrement, l'acte de francisation ou la carte de circulation du navire & une pièce d'identité. Les modalités de paiement sont les mêmes que pour les passages.

## **CHAPITRE II : Règles d'usage du port**

### **ARTICLE 1 : Navigation dans le port**

Le Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux, de par sa situation, est soumis en vives-eaux à de forts courants qui rendent la navigation délicate et impose des précautions particulières.

Les équipages des navires doivent se conformer aux ordres des agents du port et prendre d'eux-mêmes, dans les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.



En cas de collision ou même de simple contact avec un bateau amarré à un mouillage, l'équipage du bateau responsable de l'incident est tenu d'en informer immédiatement les agents du port ou dès l'ouverture du bureau du port si les faits se déroulent en dehors des heures d'ouverture.

L'exploitant peut refuser, ou retirer l'attribution d'une place à tout usager dont le navire ne serait pas navigant ou dont l'état présenterait des risques pour la navigation, la sécurité ou la salubrité du port.

Les infractions sont constatées conformément au règlement particulier de police du port.

La vitesse maximale autorisée est limitée à trois (3) nœuds et à cinq (5) nœuds dans le chenal d'accès.

Seuls, sont autorisés à l'intérieur du port les mouvements des bateaux pour entrer, sortir, changer de poste d'amarrage ou pour se rendre aux aires techniques.

La navigation sous voile est interdite dans le port.

## **ARTICLE 2 : Restrictions d'accès au port**

En cas de travaux, d'opérations de maintenance, d'entretien et de manifestations nautiques apportant une gêne à la navigation dans le port, ou interdisant toute entrée ou sortie, le bureau du port informera les usagers bénéficiant d'un contrat d'AOT, de l'importance des travaux, ainsi que de la durée de la gêne à la navigation ou de l'interdiction de toute entrée ou sortie.

L'utilisateur est informé qu'aucune indemnité ne lui sera versée, en raison de la restriction d'accès au port.

En cas de travaux nécessitant la dépose de tout ou partie des infrastructures, l'exploitant pourra demander à l'utilisateur de procéder par ses soins à l'enlèvement de son navire, et à défaut, à ses frais, pour une durée déterminée. Une possibilité d'amarrage provisoire dans les autres ports d'Eskale d'Armor, sera proposé aux usagers.

## **ARTICLE 3 : Accès aux mouillages**

L'accès aux mouillages est réservé aux usagers du port, aux équipages et invités des bateaux en stationnement et aux entreprises ou personnes dûment mandatées.

**Toute personne accédant aux mouillages, le fait sous son entière responsabilité.**

L'exploitant portuaire ne peut être tenu responsable des accidents et de leurs conséquences pouvant survenir aux usagers et à leurs invités soit en circulant sur le Plan d'eau, soit en embarquant ou débarquant de leur navire.

Le surveillant de port sera informé et procédera à la constatation des infractions. Il appliquera toutes les mesures de police relevant de sa compétence.

Tout dysfonctionnement ou dégradation doit être signalé au Bureau du port.

## **ARTICLE 4 : Arrivée des navires en escale**

Les agents portuaires règlent l'ordre d'entrée des navires. Ils placent les navires de passage de façon à optimiser l'exploitation.

L'attribution des postes est opérée dans la limite des emplacements disponibles, selon les caractéristiques des navires. Un plaisancier ne saurait exiger l'attribution d'une place destinée à un navire d'une catégorie supérieure, même en payant le tarif supérieur, les agents portuaires restent maîtres du placement des navires. Nul ne peut amarrer un navire d'un gabarit déterminé dans un emplacement correspondant à un autre gabarit, sans autorisation expresse d'un agent portuaire.

Le propriétaire ou le responsable d'un navire en escale est tenu de prévenir de son arrivée via la VHF ou le téléphone et dès l'amarrage du navire terminé, de se rendre au bureau du port, pour se déclarer et régler les droits de port.



#### **ARTICLE 5 : Arrivée des navires en dehors des horaires d'ouverture du bureau du port**

Le propriétaire ou le responsable d'un navire faisant escale en dehors des heures d'ouverture du bureau du port doit s'amarrer à l'une des places visiteurs. Il doit, dès l'ouverture du bureau du port, y effectuer une déclaration d'entrée.

#### **ARTICLE 6 : Tarif passage (journalier / semaine)**

Le tarif escale est appliqué à tout navire s'amarrant à un mouillage, même pour une durée limitée.  
Le règlement de l'escale peut se faire par chèque, par carte bancaire.

#### **ARTICLE 7 : Règles d'amarrage et usages des mouillages**

Les navires sont amarrés sous la responsabilité de leur propriétaire ou de la personne qui en a la charge, conformément aux usages maritimes et en respectant les prescriptions particulières du port décrites en annexe 2 et en fonction des conditions et de la météo.

Tout usager devra se conformer aux règles suivantes :

- Le bateau doit être amarré sur la place qui lui a été attribuée ;
- Les bouées ne doivent pas être porteuses quand le bateau est à poste ;
- Les défenses ou pare-battages, en nombre et taille suffisante, sont obligatoires sur les deux bords ;
- Le béquillage pour les bateaux à quille et mâts est obligatoire et les béquilles devront avoir une protection à leurs têtes et sur leurs pieds. Les garants devront être en bon état et correctement positionnés.
- Les amarres flottantes sont formellement interdites ;
- L'amarrage par patte d'oie sur le tableau arrière est obligatoire. La longueur de la patte d'oie doit être au maximum de 1,50 m ;
- Les manilles posées entre la chaîne et l'amarre, doivent être de tailles adéquates, correctement manœuvrées et sécurisées à l'aide d'un fil de fer gainé ;
- Les amarres devront être en bon état, de section suffisante et être correctement protégées contre le ragage ;

Tout manquement à l'une de ces règles pourra faire l'objet d'intervention par le gestionnaire aux frais et risques du titulaire de la place. Les frais inhérents seront recouvrés par la SPL ESKALE D'ARMOR : mise en place de manille, amarres, ...

En cas d'amarrage défectueux ou manquement à l'une des règles d'usage, le bateau peut être mis à terre aux frais et risques de l'usager.

Le plan d'eau est un endroit ouvert sur la mer qui occasionne une agitation ponctuelle contre laquelle le port invite à se prémunir. La SPL ESKALE D'ARMOR se décharge de toute responsabilité en cas d'éventuels frottements entre bateaux et ragage des carènes sur le sol lors de l'échouage....

#### **ARTICLE 8 : Lutte contre les risques d'incendie**

Il est interdit d'allumer du feu sur les quais, terre-pleins et ouvrages portuaires. Il est interdit de faire des barbecues, à bord des navires.

Tout usager doit se conformer sans délai à toute mesure prise par les surveillants de port, les agents portuaires, les services d'incendie et de secours pour éviter la propagation du sinistre, notamment le déplacement du navire sinistré celui des navires voisins et celui des biens et marchandises proches.

Aucune mesure telle que le sabordage, l'échouement, la surcharge en eau et, d'une manière générale, toute action susceptible d'avoir une incidence sur l'exploitation des ouvrages portuaires, ne doit être prise par les usagers sans l'accord explicite des surveillants de port, des agents portuaires, ou des services d'incendie et de secours. Les surveillants de port et les agents portuaires peuvent requérir l'aide de l'équipage des autres navires et du personnel des établissements ou chantiers installés sur le port.

## CHAPITRE III : Équipements et services

### ARTICLE 1 : Cales de mise à l'eau

La cale du bureau du port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux, est exclusivement réservée aux annexes. Les autres cales (de la plage ou du quai de la République et celle de l'aire technique du port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux) restent en accès libre. Les utilisateurs doivent procéder aux mises à l'eau et retraits de bateaux de façon à éviter les conflits d'usages, qu'ils soient professionnels, plaisanciers ou sportifs (aviron, kayaks, etc..). Les professionnels restent prioritaires.

### ARTICLE 3 : Eau

Un accès à l'eau est disponible dans le parc à annexes. Ce point d'eau ne peut être utilisé que pour le lavage des annexes. Les usagers doivent se conformer aux mesures de limitation ou de suspension provisoire de l'usage de l'eau édictées par le Préfet du Département et par le Maire.

### ARTICLE 4 : Annexes

#### ARTICLE 4 -1 : Le parc à annexes

Le gestionnaire du Port met à disposition des usagers, un service d'annexes, leur permettant de rejoindre leur navire. Ces annexes sont rassemblées au sein d'un parc, fermé par un portillon avec un accès à code. Le code d'accès du parc, sera communiqué à chaque usager, il ne devra pas être divulgué, communiquer. Ce code sera renouvelé périodiquement. A l'entrée du parc, les règles concernant les annexes du Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux, sont affichées.

#### ARTICLE 4 -2 : Usage des annexes du Port

Les usagers utilisant les annexes, doivent se conformer à la réglementation en vigueur, soit :

- Porter obligatoirement un gilet de sauvetage,
- S'entourer de toute la prudence nécessaire,
- Être en pleine possession de ses moyens,
- Respecter le nombre de personne maximum par annexe

#### Préconisations :

- Les usagers doivent apporter leurs avirons, pour utiliser les annexes.
- Les annexes doivent être utilisées normalement,

- L'utilisateur doit vérifier par un contrôle, l'intégralité de l'annexe, son état général et sa flottabilité avant et après chaque utilisation. Tout annexe présentant une détérioration, doit être isolée, ne pas être utilisée et être signalée au gestionnaire.
- L'annexe utilisée, ne doit pas quitter l'enceinte du Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux.
- Après utilisation, l'annexe doit être lavée, rangée soigneusement dans les emplacements prévus à cet effet.
- Lors du départ du navire en mer, l'utilisateur doit amarrer l'annexe au plus court sur sa bouée, pour ne pas gêner la circulation dans le Port d'échouage. L'annexe ne doit pas rester plus de 2 jours consécutifs sur le mouillage. Lors de la sortie du navire, l'utilisateur doit ramener l'annexe dans le parc à annexes.
- Tout problème rencontré doit être signalé dans les plus brefs délais au gestionnaire.
- La responsabilité de la SPL ESKALE D'ARMOR ne pourra être engagée en cas de problèmes rencontrés.
- Le manquement aux règles ci-dessus pourra entraîner la résiliation du contrat.

#### ARTICLE 4-3 : Rack à annexes

Parallèlement à ce dispositif, le gestionnaire du port d'échouage, met à disposition des racks à annexes en nombre limité.

La demande de rack, doit être formulée auprès du gestionnaire. Leur attribution s'effectue dans la limite des places disponibles.

Les annexes doivent être clairement identifiées conformément à la réglementation en vigueur (AXE + Nom + numéro d'immatriculation du navire).

Toute annexe non identifiée sera considérée comme « déchet encombrant » et sera évacuée sans préavis.

#### ARTICLE 9 : Vidéoprotection

Un système de vidéoprotection, déclaré réglementairement auprès de la préfecture, enregistre les mouvements dans la concession. Les enregistrements, conservés conformément à la réglementation, pourront être transmis aux autorités compétentes en cas de demande ou de besoin.

## CHAPITRE IV : Protection de l'environnement portuaire

#### ARTICLE 11 : Carénage

ESKALE D'ARMOR gère une aire de carénage sur la zone technique du Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux. Pour son usage, se référer au règlement d'exploitation de la zone technique du Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux.

Toute forme de carénage ou de nettoyage des parties immergées des navires est interdite en dehors de l'aire de carénage, y compris à marée basse sur l'estran.

Définition : « Le carénage est une opération de révision périodique de la coque d'un navire en vue de lui redonner ses qualités nautiques. Elle consiste au nettoyage, gommage, ponçage, décapage de la couche superficielle de la coque, éventuellement au grattage des restes de peinture antifouling et la remise en peinture et/ou à la réparation de la carène du navire, c'est-à-dire la partie de la coque située sous la ligne de flottaison qui correspond donc aux œuvres vives du navire. »

## **ARTICLE 12 : Gestion des déchets**

ESKALE D'ARMOR gère une déchetterie sur la zone technique du port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux. Pour son usage, se référer au règlement d'exploitation de la zone technique du Port d'échouage de Saint-Quay-Portrieux. Il est interdit de déposer des déchets en dehors des conteneurs prévus à cet effet. Il est interdit de brûler des déchets ou de jeter des substances dans les réseaux.

Le dépôt des fusées de détresse et autres engins pyrotechniques est strictement interdit dans les installations de traitement des déchets. Ces équipements de sécurité doivent être recyclés dans le cadre des filières mises en place par les fabricants.

## **CHAPITRE V : Adaptation du règlement d'exploitation**

---

Seul le Gestionnaire peut modifier ou adapter les dispositions du présent règlement, en cas d'événements nautiques exceptionnels ou en cas de force majeure, et notamment en cas de crise sanitaire.

Des consignes peuvent être affichées au Bureau du port ou sur les équipements et infrastructures, et doivent obligatoirement être appliquées et respectées.

## **CHAPITRE VI : Annexes**

---

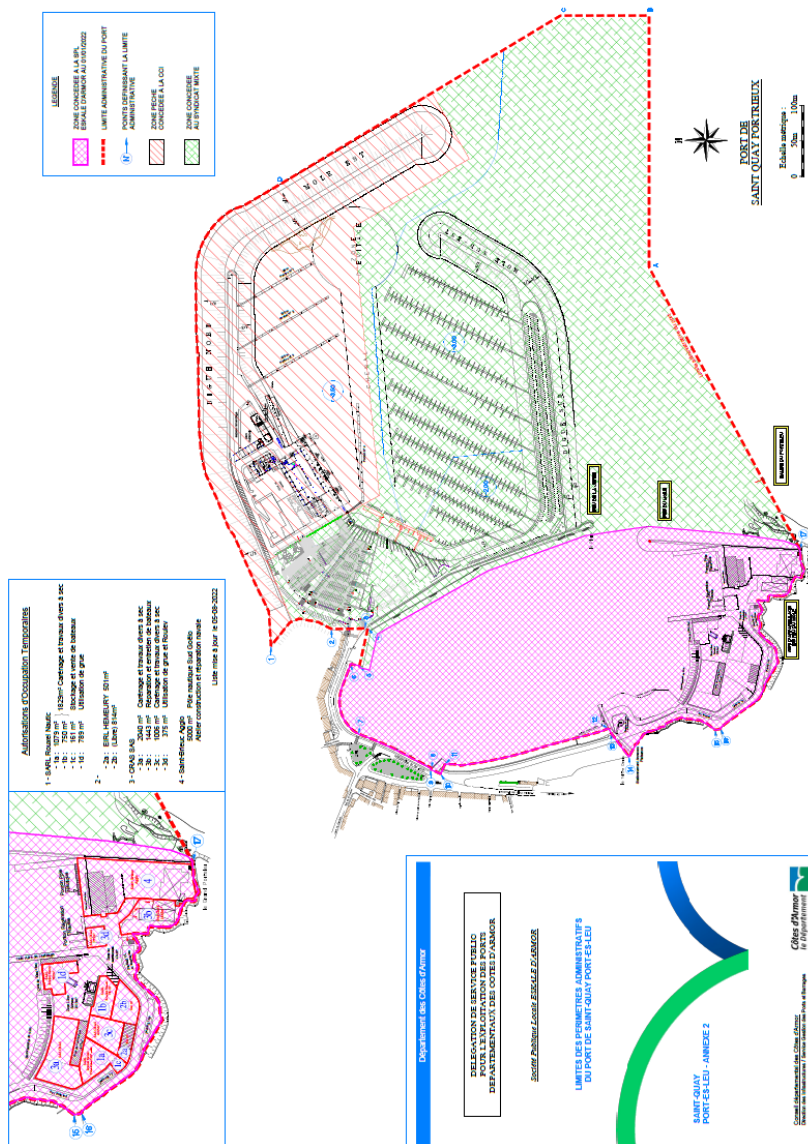
**Annexe 1 : Plan du port**

**Annexe 2 : Règles d'amarrage : Prescriptions particulières du port**

**Annexe 3 : Règles liées aux sous-locations**

**Annexe 4 : GUIDE de préconisations - APPB**

## Annexe 1 : Plan du port



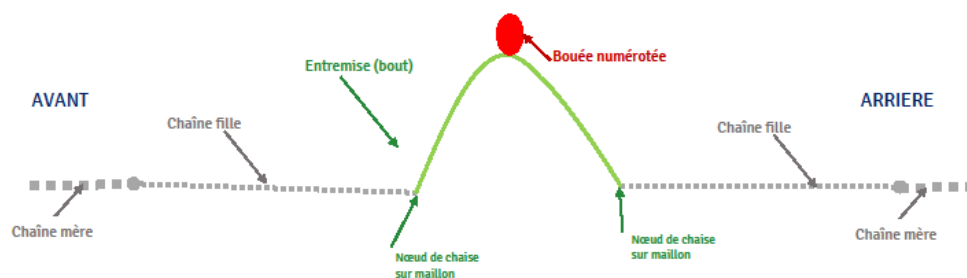
## Annexe 2 : Règles d'amarrage : Prescriptions particulières du port

### Nouveau mouillage



#### Nouveau mouillage du port d'échouage de Saint Quay Portrieux

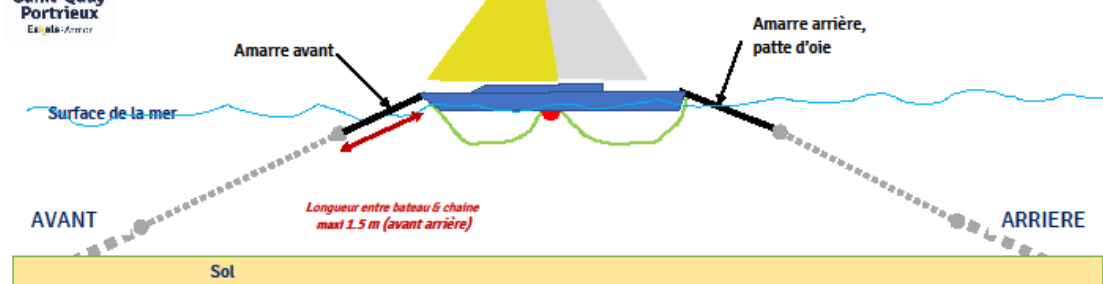
Il comprend :



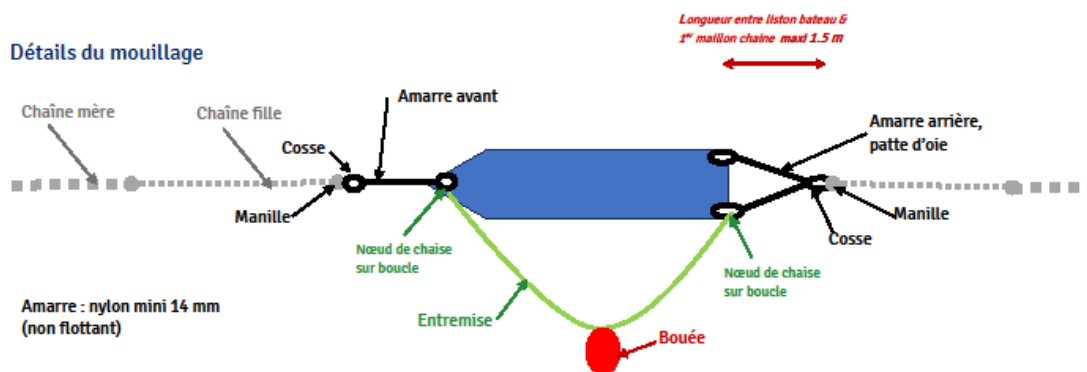
### Plan d'amarrage



#### Plan – amarrage avec bateau



### Détails du mouillage



### Annexe 3 : Règles liées aux sous-locations

- **Rappel de la réglementation :** « *Un mouillage appartient au domaine public maritime. Il ne s'agit pas d'un bien ou d'une parcelle de terrain qui puisse faire l'objet d'actes de commerce (art. R ; 5314-31 du code des transports). A ce titre, un plaisancier qui souhaite louer son bateau à quai a l'obligation de prévenir la capitainerie de son intention ; cette dernière ayant toute discrétion et légitimité pour autoriser ou refuser la location. »*
- **Eskale d'Armor et de ce fait le port d'échouage de Saint Quay-Portrieux autorise la location des bateaux en hébergement de loisirs dans les ports qu'elle gère uniquement dans le cadre des conditions suivantes :**
  - Après déclaration et signature d'une convention entre les propriétaires et le bureau du port d'attache
  - Seuls les propriétaires bénéficiant d'un contrat à l'année ou au mois pour un bateau en état de navigation peuvent conventionner
  - Les propriétaires s'engagent
    - A domicilier leur activité locative dans le port où elle s'exerce => taxe de séjour
    - A respecter dans son intégralité le règlement d'exploitation du port
    - A déclarer chaque nuitée de location et le nombre de personnes hébergées, au bureau du port.
    - A informer leurs locataires du règlement du port et de l'ensemble des règles de sécurité, notamment celles liées aux risques d'incendie et de vie afférentes. Un livret sera fourni par le bureau du port à cet effet
    - A équiper leur bateau d'une cuve à eaux noires et à la vidanger à la pompe du port le plus proche.
    - A fournir au bureau port une attestation d'assurance les couvrant dans le cadre de cette activité
    - A respecter l'ensemble des réglementations fiscales concernant leur activité commerciale, qu'elle soit en tant qu'hébergeur professionnel ou non professionnel.
  - **Eskale d'Armor facturera aux propriétaires, par nuitée de location, en sus des redevances annuelles, une somme correspondante à une nuitée d'escale visiteur, au tarif haute ou basse saison en fonction de la période de location**





## GUIDE DE PRÉCONISATIONS

## PARAMÈTRES DE TARIFICATION DES EMPLACEMENTS DES BATEAUX DANS LES PORTS DE PLAISANCE

Version juin 2015



Association des ports de plaisance de Bretagne





## Pourquoi ce guide ?

Ce guide a été conçu pour répondre à la problématique de détermination des paramètres de tarification, fréquemment rencontrée par les gestionnaires de ports ; il est souhaitable que les associations régionales portuaires puissent apporter à leurs adhérents des réponses précises et argumentées.

Les exploitants des ports de plaisance français sont confrontés à la difficulté de déterminer, sans discussion possible, la longueur des navires des plaisanciers pour appliquer la redevance tarifaire correspondante.

En effet, d'un port à l'autre, un navire n'est pas pris en compte pour une même longueur. Certains ports considèrent le navire et tous ses équipements (bouts dehors, Zdrive, delphinrière, moteur HB, etc.), d'autres la longueur indiquée dans l'acte de francisation ou la carte de circulation du bateau, d'autres encore les longueurs constructeurs...

Ce manque d'homogénéité dans les pratiques des ports entretient la confusion et conduit certains plaisanciers à contester la longueur retenue dans tel ou tel port.

La mise en place de réseaux d'escales entre les ports d'un même bassin de navigation accentue les difficultés dues à ces appréciations peu cohérentes des paramètres de tarification.

Pour plus de transparence et d'équité, à la fois pour les gestionnaires de port et pour les plaisanciers, l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) associée à l'Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique (APPA) a mis en place un groupe de travail comprenant exploitants de ports, techniciens et juristes pour harmoniser les pratiques liées aux modalités de tarification des places de ports.

Les premiers éléments à prendre en compte sont la loi et la réglementation en vigueur. Ce guide reprend tout d'abord les principales dispositions réglementaires sur le sujet.

## I - Ce que disent les textes législatifs et les règlements à propos des paramètres de tarification des places de port :

### 1) Le Code des transports : Article R.5321-46 (ancien article R.214-2 du Code des ports maritimes):

*"La redevance d'équipement des ports de plaisance est perçue en fonction de la durée de stationnement dans le port considéré ainsi que de la longueur et de la largeur du navire".*

Trois paramètres fondamentaux doivent obligatoirement être pris en compte : la longueur, la largeur du navire et la durée du stationnement.

En prenant en compte la longueur et largeur, le code des transports introduit la notion d'encombrement réel du navire.

### 2) La Circulaire n° 76-110 du Ministère de l'Équipement du 13 août 1976 relative à l'unification de l'assiette des tarifs de stationnement dans les ports de plaisance.

Cette circulaire a été préparée dans le cadre d'un groupe de travail organisé par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et loisirs nautiques en collaboration avec les organismes représentatifs des concessions des ports de plaisance.

*Article 2. "Les taxes ou redevances perçues pour le stationnement des bateaux dans les ports de plaisance sont déterminées en fonction de la longueur et de la largeur des bateaux de plaisance. Pour l'application de ces principes les bateaux sont répartis en catégories".*

**Article 3.** Les catégories de bateaux sont définies suivant le tableau ci-après: Au-delà, les catégories se poursuivent par tranches de 5 mètres de longueur et de 1 mètre de largeur.

Catégorie	Longueurs hors tout (en mètres)	Largeurs hors tout maxi (en mètres)
A	Moins de 5,00	2
B	5,00 à 5,49	2,15
C	5,50 à 5,99	2,3
D	6,00 à 6,49	2,45
E	6,50 à 6,99	2,6
F	7,00 à 7,49	2,7
G	7,50 à 7,99	2,8
H	8,00 à 8,49	2,95
I	8,50 à 8,99	3,1
J	9,00 à 9,49	3,25
K	9,50 à 9,99	3,4
L	10,00 à 10,49	3,55
M	10,50 à 10,99	3,7
N	11,00 à 11,49	3,85
O	11,50 à 11,99	4
P	12,00 à 12,99	4,3
Q	13,00 à 13,99	4,6
R	14,00 à 15,99	4,9
S	16,00 à 17,99	5,2
T	18,00 à 23,99	6

**Article 4.** "Les bateaux dont la largeur excède la largeur maximale indiquée dans la catégorie de longueur à laquelle ils appartiennent (cf Art.3) seront tarifés suivant la catégorie correspondant à la largeur réelle."

La circulaire précise deux critères supplémentaires :

- les longueurs et les largeurs sont définies "hors tout"
- les navires sont classés en **catégories** en fonction des longueurs/ largeurs hors tout maximales

La circulaire fait donc apparaître clairement la longueur et la largeur "hors tout" et met également en évidence comme le code des transports, la notion d'**encombrement réel maximum du navire** pour l'application des tarifs de redevances.

Malgré la précision apportée par ces textes, des interprétations différentes sont retenues par les gestionnaires de ports et les usagers. La difficulté principale étant la prise en compte des parties et équipements d'un navire qui peuvent modifier sensiblement la taille de l'emplacement à lui proposer et le tarif qui s'y rapporte. La Circulaire ne précise pas ce que prend en compte la longueur "hors tout".

La consultation d'encyclopédies et d'ouvrages professionnels sur la définition de "hors tout", nous donne les précisions suivantes :

**Dictionnaire le Petit Robert :** "Se dit des plus grandes dimensions d'un objet, mesurées sans que rien ne dépasse".

**L'encyclopédie Larousse (1984) :** "La plus grande longueur de coque d'un navire depuis la partie extérieure de l'avant jusqu'à celle de l'arrière."

**Architecture Navale, connaissance et pratique, Editions de la Villette, Paris, 1998, p26-27 :** Longueur horstout (LHT), longueur d'encombrement : « la longueur hors-tout (LHT ou LOA pour length over all en anglais) est la distance horizontale qui sépare les extrémités avant et arrière de la projection du contour extérieur du navire sur le plan longitudinal. Elle correspond normalement à la distance entre les points extrêmes avant et arrière de la structure permanente du navire. La longueur d'encombrement comprend toutes les pièces annexes ajoutées le cas échéant à l'avant et/ou à l'arrière de la coque : par exemple des balcons ou rambardes, beaupré (à l'avant), « queue de malet » (à l'arrière) etc. ».

Certaines interprétations de la longueur hors tout la considèrent comme "en dehors de tout appendice" assimilant la longueur hors tout à une longueur de coque. Ces interprétations sont erronées, les définitions ci-dessus et la Circulaire n° 76-110 démontrent que la longueur hors tout intègre, en plus de la longueur de coque, tous les appendices fixes qui participent à l'encombrement d'un navire.

## II - Les paramètres pertinents :

### **1) Les documents administratifs de chaque bateau (acte de francisation, carte de navigation, ...)**

Ils mentionnent une ou plusieurs longueurs (longueur de signalement, longueur hors tout, longueur constructeur, longueur de coque, ...).

Ces longueurs, légitimes en terme fiscal, sont le plus souvent différentes de la notion d'encombrement réel maximum du navire. C'est pourquoi, elles ne peuvent être prises en compte comme paramètre de tarification, car, parfois, trop éloignées de la longueur d'encombrement réel maximum.

### **2) La Norme ISO 8666 et la notion d'encombrement réel maximum du navire :**

Une norme est un document approuvé par un organisme reconnu qui a été mis au point par voie de consensus entre experts du domaine et qui fournit des recommandations sur le sujet considéré. La norme ne relève pas de l'obligation réglementaire mais c'est une référence.

La Norme ISO 8666, élaborée en 2002 pour les petits navires (- de 24 mètres) établit une uniformité des définitions concernant les dimensions principales des navires et les données qui y sont liées.

**5.2 Mesures longitudinales :** *"Les longueurs d'un bateau doivent être mesurées parallèlement à la ligne de flottaison de référence et à l'axe du bateau comme étant la distance entre deux plans verticaux perpendiculaires au plan axial du bateau".*

**Article 5.2.1 : longueur maximale :** "La longueur maximale doit être mesurée conformément à 5.2, un des plans touchant la partie la plus avancée du bateau, l'autre touchant la partie la plus reculée.

Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau, telles que les avants et arrières en bois, plastique ou métal, les parois et joints pont/coque.

Cette longueur inclut toutes les parties qui sont normalement fixées sur le bateau, telles que les espars fixes, bout-dehors, balcons avant ou arrière, ferrures d'étraves, gouvernails, chaises de moteurs hors-bord, embases de propulsion, turbines et tout système de propulsion dépassant de l'arrière, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et les bourrelets de défense.

Les embases de propulsion, turbines, autres systèmes de propulsion et toutes les parties mobiles doivent être mesurés dans leur condition normale d'utilisation jusqu'à leur déploiement longitudinal maximal lorsque le bateau est en route. Cette longueur exclut :

- les moteurs hors-bord;
- Tout autre type d'équipement qui peut être détaché sans l'aide d'outils".

**Article 5.2.2 : longueur de coque :** "La longueur de coque doit être mesurée conformément à 5.2 un des plans touchant la partie la plus avancée du bateau, l'autre touchant la partie la plus reculée.

Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau, telles que les avants et arrières en bois, plastique ou métal, les parois et joints pont/coque.

Cette longueur exclut les parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive, sans affecter l'intégralité structurelle du bateau, par exemple les espars, les bout-dehors, les balcons avant ou arrière, les ferrures d'étraves, gouvernails, chaises moteurs hors-bord, les embases de propulsions, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et bourrelets de défense.

Cette longueur comprend aussi les parties détachables de la coque qui agissent comme support hydrostatique ou hydrodynamique lorsque que le bateau est au repos ou en route. Pour les bateaux multicoques, la longueur de chaque coque doit être mesurée séparément. La longueur de coque doit être prise comme la plus grande des longueurs individuelle".

**Article 5.2.3 : longueur de flottaison :** "la longueur de flottaison, pour une condition de chargement donnée doit être mesurée conformément 5.2, un des plans passant par la partie la plus avancée de l'intersection de l'étrave avec le plan de flottaison et l'autre passant par la partie la plus reculée de l'intersection de la coque avec le plan de flottaison".

**Article 5.3.2 : largeur du bau maximal:** "Le bau maximal doit être mesuré entre des plans touchant les parties les plus extérieures du bateau.

Le bau maximal inclut toutes les parties structurelles ou faisant partie intégrante du bateau, telles que les extensions de la coque, les joints pont/coque, les extensions comme les doublantes, bastaques, cadènes, listons, bourrelets de défense et les garde-corps dépassant au-delà des murailles du bateau".

La longueur de flottaison (Art.5.2.3) n'a aucune pertinence pour le paramétrage des emplacements portuaires.

Plus de 50% de la surface d'un port est réservé aux espaces de manœuvre entre pannes et pontons. Ces espaces de manœuvres se doivent d'être proportionnés en fonction des dimensions d'encombrement maximal des navires. Par conséquent, il serait inadéquat de retenir la longueur de coque, telle que définie par la norme ISO 8666 (art. 5.2.2), qui exclut des parties amovibles comme par exemple le gouvernail, pièce indispensable à la manœuvre. Ceci justifie les dispositions des règlements de police des ports qui reprennent la longueur "hors-tout" définie selon les standards de l'architecture navale. Ces règlements sont souvent appliqués sans difficulté majeure depuis de nombreuses années.

Cette longueur "hors tout" est un des éléments essentiels à prendre en compte car elle détermine les surfaces d'évolution nécessaires pour que les bateaux accèdent ou quittent leur emplacement en toute sécurité. Lors du départ de son emplacement, le bateau dont le balcon n'aurait pas été intégré à la mesure de la longueur risquerait de percuter d'autres bateaux en raison d'une surface d'évolution insuffisante.

C'est pourquoi, les appareils à gouverner (safran, ...) doivent être pris en compte dans la définition de la longueur hors tout.

La longueur maximale définie par l'Article 5.2.1 donne donc une définition pertinente. Elle peut être reprise et détaillée pour aboutir à la **notion d'encombrement réel maximum d'un navire**.

La définition retenue pour la longueur à prendre en compte dans la tarification des emplacements portuaires est :  
(Les compléments apportés par le guide à la définition de l'Article 5.2.1 figurent en gras)

**"La longueur maximale d'un navire est prise en compte dans sa configuration habituelle de déplacement ET de stationnement dans le port.**

*La longueur maximale doit être mesurée parallèlement à la ligne de flottaison de référence et à l'axe du bateau comme étant la distance entre deux plans verticaux, perpendiculaires au plan axial du bateau.*

*Cette longueur inclut toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau, telles que les avants et arrières en bois, plastique ou métal, les parois et joints pont/coque.*

*Cette longueur inclut toutes les parties qui sont normalement fixées sur le bateau, telles que les espars fixes, bout-dehors, balcons avant ou arrière, ferrures d'étraves, gouvernails, chaises de moteurs hors-bords, embases de propulsion, turbines et tout système de propulsion dépassant de l'arrière, les plates-formes de plongées et de remontée à bord, les listons et les bourrelets de défenses. Les embases de propulsion, turbines, moteurs horsbord, autres systèmes de propulsion et toutes les parties mobiles doivent être mesurés dans leur condition normale d'utilisation (gouvernail et système de propulsion dans l'axe) lorsque le bateau est en configuration de déplacement dans le port.*

*Cette longueur exclut :*

*- Tout type d'équipement qui peut être détaché rapidement sans l'aide d'outils".*

Au final, cette mesure de longueur maximale est parfaitement équitable car elle peut prendre en compte des longueurs différentes pour des bateaux de même type, du fait d'équipements fixes différents (balcon spécifique, davier, jupe ou plage arrière, gouvernail, portique, porte antenne, custom, ...).

Concernant la définition de la largeur du bau maximal proposée par la norme Article 5.3.2, elle est très complète et ne nécessite aucune adaptation.

Concernant les multicoques, **la prise en compte des dimensions du multicoque s'effectue en configuration de navigation, c'est à dire le cas échéant "coques dépliées"**.

La notion de multicoque repliable est une particularité liée au transport du bateau à terre (par la route). La configuration de navigation dans le port précédemment évoquée exclut de pouvoir prendre la largeur "coques repliées" car, dans ces conditions, la stabilité à flot est alors trop précaire et peut présenter des risques.

Si l'établissement d'une "bateauthèque" peut être un premier élément de détermination des longueurs et largeurs à prendre en compte pour la tarification, elle n'est jamais suffisante. Les navires étant tout au long de leur vie susceptibles d'être modifiés, la longueur retenue pour la tarification peut évoluer. Recourir à la mesure des longueurs et largeurs s'impose.

On constate qu'environ 30% des navires ont des longueurs hors tout maximales différentes par rapport aux longueurs hors tout données par les constructeurs pour des raisons d'aménagements (portique, plage arrière, delphinrière, etc..)

Pour être applicable sans contestation possible, il est souhaitable, que le règlement d'exploitation du port précise clairement la définition des longueurs et largeurs à prendre en compte pour la tarification. Il est utile que ces précisions soient reprises dans les tarifs affichés et dans les contrats de réservation d'emplacements.

Dans le cas des bateaux placés sur mouillages à évitage, il est possible de ne pas prendre en compte la largeur et/ou le bout-dehors des navires dans les paramètres de tarification, si le règlement d'exploitation du port le précise expressément.

### III - Détermination pratique des longueurs et des largeurs : moyens et méthodes.

Au-delà d'une définition partagée de la longueur maximale d'un navire, il serait très utile que les gestionnaires de port adoptent une méthode de mesure fiable et identique pour tous les bateaux du port, en particulier pour les bateaux en contrat de longue durée.

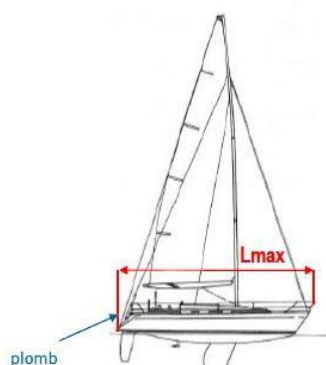
3 systèmes pour mesurer la longueur d'un bateau se sont révélés pertinents, efficaces et peu coûteux :

#### 1- Mesure du bateau à l'aide d'un fil à plomb :

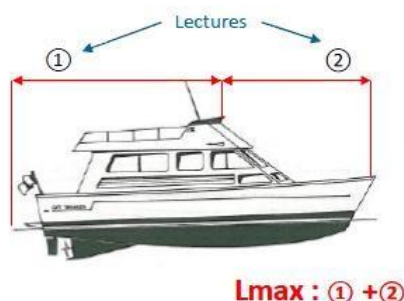
Matériel nécessaire : 1 décamètre, 1 double mètre, 1 fil à plomb.

Principe : le fil à plomb permet de prendre en compte les éléments de l'encombrement réel du navire et de déterminer les deux points extrêmes entre lesquels se fera la mesure.

Mesure en 1 fois :



Mesure en 2 fois :



La mesure peut être effectuée en 2 fois en s'appuyant sur le point haut de la structure du navire mesuré.

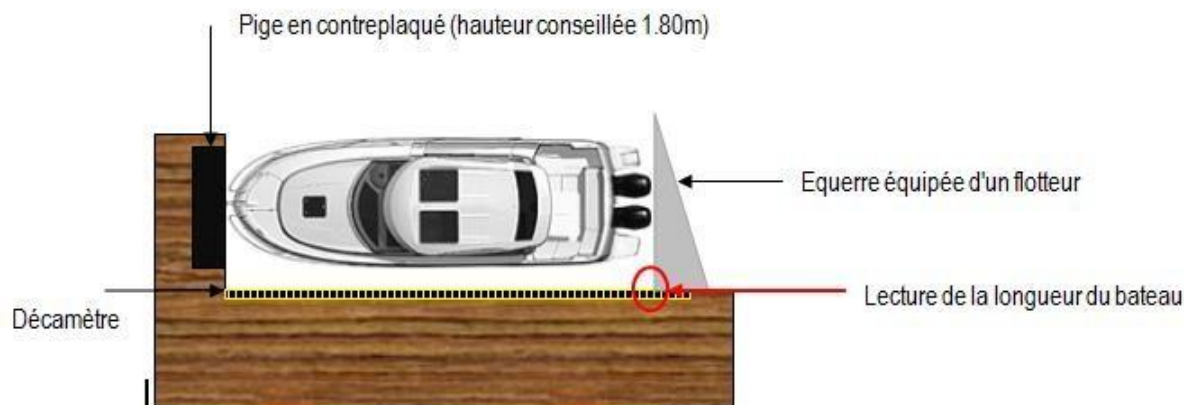
**NOTA** : 2 personnes sont nécessaires à la mesure

Cette opération peut se faire à flot ou à terre. Dans le cas d'une mesure à terre, le marquage et la mesure s'effectuent directement au sol.

#### 2- Mesure du bateau le long d'un ponton dédié : (concept développé et appliqué par le port de Saint-Quay Portrieux).

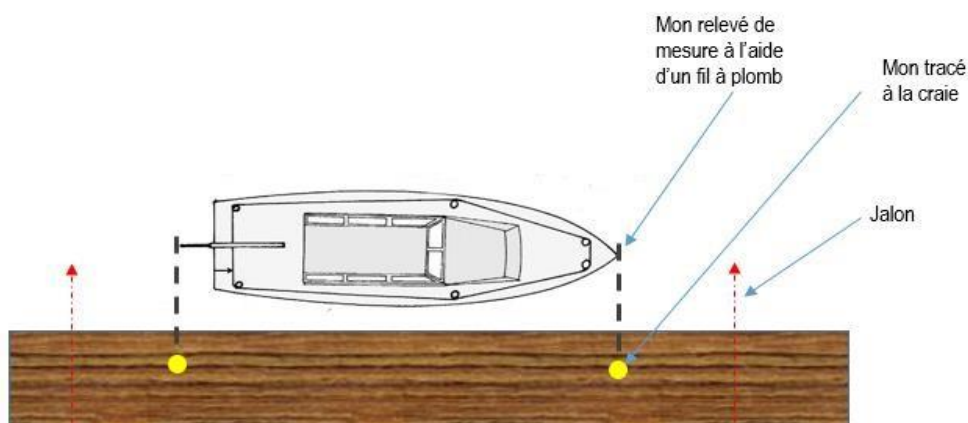
Matériel nécessaire : 1 décamètre, 1 ponton avec un angle droit, 1 équerre de maçon coulissant le long du ponton et dont l'extrémité est équipée d'un flotteur, 1 pige en contreplaqué (hauteur conseillée 1,80m).

Principe : on amarre le bateau en butée de la pige. On déroule le décamètre le long du ponton dédié. On cale l'équerre perpendiculairement à l'arrière du navire et on relève la mesure sur le décamètre.



### 3- Mesure du bateau à l'aide d'une équerre optique :

Matériel nécessaire : 1 décimètre, 1 équerre optique, 2 fils à plomb (un sous l'équerre, un sur le bateau), 1 craie, 2 jalons de 2 mètres chacun et 2 trépieds portes jalons. **NOTA** : 2 personnes sont nécessaires à la mesure



- 1- Amarrer le bateau bien parallèle au ponton, gardes bien bridées car il ne doit pas bouger.
- 2- Etablir une base de mesure parallèle à l'axe du bateau, avec 2 jalons positionnés sur le ponton et éloignés de 2 mètres minimum de l'avant et de l'arrière du bateau.
- 3- Positionner et maintenir le fil à l'aplomb d'une extrémité du bateau (opérateur 1).
- 4- Effectuer une visée sur le fil et marquer au sol ce point de visée sur la ligne de base de mesure (opérateur 2).
- 5- Répéter les opérations 3 et 4 sur l'autre extrémité du bateau
- 6- Mesurer la distance entre les 2 points de craie.

Les 3 méthodes de mesures présentées répondent aux critères de précision et d'objectivité de la mesure. Le choix de l'une ou l'autre est essentiellement lié aux conditions matérielles localement mobilisables par les ports. Quels que soient les moyens et méthodes employés, Il est recommandé d'effectuer la mesure en présence du propriétaire du bateau.



Si un client conteste la mesure d'encombrement réel du navire retenue par le port, le gestionnaire peut proposer l'arbitrage d'un expert : si la longueur mesurée par l'expert conduit à une tarification inférieure à celle déterminée par le port, la charge de l'expertise est supportée par le port ; dans le cas contraire, cette charge est assumée par le plaisancier.

Il est important que l'exploitant mentionne sur tous les documents réglementaires et contractuels du port les paramètres qui déterminent la tarification.

Dire que c'est la longueur "hors tout" qui est prise en compte, ne suffit pas. Il faut que la **définition de l'encombrement réel maximum du bateau** figure intégralement dans les documents du port.

Il est conseillé de faire figurer cette définition sur :

- Le règlement de concession
- Les règlements d'exploitation et de police du port
- Les contrats de réservation d'emplacement au port
- Les tarifs du port (affiché et/ou présenté aux Conseils portuaires) - Le dossier d'inscription en liste

d'attente

**Ce guide a été conçu et réalisé par un groupe de travail composé de ports adhérents de l'APPB et de l'APPA**

