

Compte rendu de la réunion du lundi 20 décembre 2021

---

## COMITÉ LOCAL DES USAGERS PERMANENTS DES PORTS (C.L.U.P.P.) DE PLAISANCE DE MORGAT ET DU FRET

---

Le C.L.U.P.P. des ports de Morgat et du Fret s'est réuni le lundi 20 décembre 2021 à 11h00, salle Kador au port de Morgat, sous la présidence de Monsieur Patrick BERTHELOT, maire de Crozon, assisté de Yann CUSSET, adjoint en charge des ports, plages, affaires économiques, tourisme et associations liées, de Pascal GERELLI, Directeur Général des Services et de Jérémie ASCOËT, responsable des ports.

Emargement des usagers présents à l'entrée de la salle, avant ouverture de la séance.

- Usagers de MORGAT : 24 personnes sont présentes sur 77 inscrites.  
Trois personnes excusées.
- Usagers du FRET : 3 personnes sont présentes sur 5 inscrites  
Une personne excusée.

Monsieur Patrick Berthelot après avoir remercié de leur présence les usagers présents ouvre la séance à 11h00. Avant de passer la parole à Yann CUSSET, Le Maire souligne l'importance de ce moment d'échange qui permet d'apporter aux usagers une vision réelle des activités portuaires en cours ainsi que de vraies informations sur les orientations budgétaires et projets à l'étude. Il confirme tout l'intérêt que la municipalité porte à son territoire portuaire.

Yann CUSSET présente l'ordre du jour :

- Point budgétaire sur 2022
- Orientation d'aménagement des ports
- Questions diverses.

### POINT BUDGÉTAIRE 2022 :

---

Le budget reflète l'activité du port car il présente de manière exhaustive l'ensemble des dépenses et des recettes prévues au cours de l'exercice budgétaire. Yann CUSSET rappelle que le port est assujéti à la comptabilité publique. Son budget comporte 2 sections : une section de fonctionnement et une section d'investissement, toutes 2 comprenant une partie recettes et une partie dépenses. Le principe d'équilibre budgétaire est fondamental. Le budget doit être élaboré et voté en équilibre pour chacune des deux sections. Les recettes sont égales aux dépenses.

## I – SECTION DE FONCTIONNEMENT :

Le budget de fonctionnement s'élève à 933 000 €. Il est en hausse par rapport à 2021. Cela s'explique par des recettes supplémentaires principalement générées par l'installation d'horodateurs durant 2 mois et demi sur le parking d'entrée de port et le renouvellement de la convention du Centre Nautique qui doit désormais s'acquitter d'une redevance pour son Point Passion Plage.

### A – Dépenses de fonctionnement 2022

Libellé	Proposé HT €
Charges à caractère général	267 070 €
Charges de personnel	241 880 €
Dépenses imprévues	35 659 €
Déficit reporté	0 €
Opération d'ordre entre sections	358 500 €
Autres charges de gestion courantes	1 100 €
Charges financières	16 391 €
Charges exceptionnelles	2 500 €
Dotations aux amortissements	9 900 €
<b>Total dépenses de fonctionnement</b>	<b>933 000 €</b>

3 chapitres importants :

- Les **charges à caractère général**. Ce chapitre regroupe les achats courants et charges quotidiennes (eau et assainissement, énergie et électricité, carburant, fournitures d'entretien et de petits équipements, frais d'affranchissement et de télécommunication, etc.)
- Les **charges de personnel**. 5 agents à temps complet sont présents sur le site.
- Les **opérations d'ordre entre sections**. Il s'agit de jeux d'écritures. Elles se caractérisent par le fait qu'elles concernent toujours à la fois une opération de dépense budgétaire et une opération de recette budgétaire pour un montant identique.

### B – Recettes de fonctionnement 2022

Libellé	Proposé HT €
Atténuation de charges	0 €
Opérations d'ordre de transfert	17 500 €
Ventes de produits, prestations services	870 600 €
Autres produits de gestion courante	34 500 €
Produits exceptionnels	500 €
Reprise sur provisions pour dépréciation	9 900 €
<b>Total recettes de fonctionnement</b>	<b>933 000 €</b>

Le chapitre principal correspond aux **ventes de produits et prestations de services**. Ce chapitre regroupe les redevances d'amarrage, les manutentions (carénages, mises à terre et à l'eau des navires), loyers, autorisations provisoires d'occupation de domaine public maritime, etc.

## **II – SECTION D'INVESTISSEMENT :**

Le budget d'investissement s'élève à 2 074 150 €.

### **A – Dépenses d'investissement 2022**

<b>Libellé</b>	<b>Proposé HT €</b>
Solde d'exécution de la section d'investissement	0 €
Opération d'ordre de transfert entre sections	17 500 €
Remboursement d'emprunts	123 500 €
Immobilisations incorporelles	0 €
Immobilisations corporelles	21 600 €
Immobilisations en cours	1 911 550 €
<b>Total dépenses d'investissement</b>	<b>2 074 150 €</b>

Le chapitre **Immobilisations en cours** est conséquent. Cela s'explique par les travaux de rénovation de la capitainerie qui débutent courant janvier 2022 et le remplacement d'un ponton. Yann CUSSET y reviendra plus longuement lorsqu'il abordera le sujet sur les orientations d'aménagement des ports.

Il annonce que le port devra contracter un emprunt car il ne possède pas la somme de 1 900 000 € en trésorerie.

### **B – Recettes d'investissement 2022**

<b>Libellé</b>	<b>Proposé HT €</b>
Dotations, fonds divers et réserves	265 000 €
Virement de la section de fonctionnement	0 €
Opérations d'ordre de transfert	358 500 €
Emprunts et dettes assimilés	1 450 650 €
Immobilisation en cours	0 €
<b>Total recettes d'investissement</b>	<b>2 074 150 €</b>

**Emprunts et dettes assimilés** : comme indiqué un peu plus tôt, le port va contracter un prêt d'un montant de 1 400 000 €.

Les **opérations d'ordre de transfert** ont également été évoquées lors de l'étude du tableau consacré aux dépenses de fonctionnement.

Le port a obtenu une **dotation** de 265 000 € dans le cadre de la rénovation du bâtiment et plus précisément grâce à la pose d'une isolation thermique renforcée, premier facteur d'économie d'énergie.

Patrick BERTHELOT reprend la parole car il souhaite apporter des précisions sur le budget principal et le budget annexe et autonome du port :

Le budget du port, nul de l'ignore, est un budget autonome. Il est financé par les recettes liées à l'exploitation de ses activités spécifiques, en d'autres termes, par les plaisanciers et usagers du port. Le budget principal ne peut abonder sur des actions qui relèvent du domaine portuaire. Cela est légiféré, la commune ne peut y déroger. Souvent les administrés, les gens, la population en général, considèrent que la commune participe financièrement aux travaux et activités portuaires et qu'en toute logique, les personnes qui ne possèdent pas de bateaux contribuent également aux frais de fonctionnement et d'entretien du port. C'est faux. Le port fonctionne uniquement avec ses propres ressources (ses recettes et ses dépenses). Autrement dit, les emprunts réalisés pour les investissements portuaires sont des emprunts réalisés par le budget du port. En aucun cas, la commune ne contracte et ne rembourse de prêts au nom du port.

Peut-être que lors d'échanges et de discussions, des personnes vous annonceront que le budget du port est vertigineux, qu'il va investir et emprunter 10 millions d'euros ! Ne vous laissez pas surprendre par des gens qui auraient pu interpréter cela car c'est tout à fait inexact, même s'il n'est pas du tout exclu que sur la durée (plusieurs années) on arrive au bout du bout à emprunter cette somme. Aujourd'hui, il apparaît que certains ont traduit cela de façon très rigide et allègue que le port va emprunter 10 millions, qu'il ne sera évidemment pas en mesure de rembourser et qu'en conséquence c'est inévitablement la commune qui va acquitter la dette. Nous venons de vous communiquer le montant du prêt contracté cette année (1 400 000 €). Nul doute, qu'il y aura certainement dans le futur d'autres emprunts afin de poursuivre les investissements nécessaires à l'amélioration et la modernisation des infrastructures portuaires, mais ces prêts seront toujours réalisés par le port et dans le cadre de l'équilibre de son budget qui, je le rappelle, ne peut être déséquilibré.

Je ne veux pas laisser entendre ou courir des bruits qui seraient de faux bruits. Dans certains lieux y compris au conseil municipal, des choses ont été dites ou annoncées par des élus. C'est leur droit le plus strict, mais il est inacceptable de colporter que la commune intervient dans les affaires du port car elle n'intervient pas. D'un point de vue administratif et juridique cela est absolument illégal.

Il me semblait indispensable aujourd'hui de vous apporter cet éclaircissement. En tant qu'usagers du port je vous demande, à vous tous, de le faire savoir à votre tour, lors de vos échanges et discussions sur le sujet. Le budget principal et le budget autonome du port sont bien distincts et les emprunts du port sont des emprunts remboursés par le port.

Patrick BERTHELOT remercie l'assemblée pour son écoute lors de cet aparté qui lui semblait nécessaire.

## **ORIENTATION D'AMENAGEMENT DES PORTS :**

---

### **A - Travaux d'aménagement du bâtiment de la capitainerie et du CNCM**

Les schémas et plans du projet de rénovation sont projetés sur écran.

Yann CUSSET décrit les nouveaux aménagements.

La durée des travaux s'échelonne sur 2 exercices.

Il s'agit de travaux de mises aux normes du bâtiment. Les édifices qui reçoivent du public doivent impérativement être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Actuellement ce n'est pas le cas. Pour accéder à la capitainerie ainsi qu'à la salle Kador, les usagers doivent emprunter un escalier. Pour solutionner le problème, un ascenseur va être installé.

La réfection des sanitaires est également actée. Ceux-ci seront désormais séparés en deux parties pour les hommes et pour les femmes. Chacune des parties sera également équipée et aménagée pour recevoir des personnes à mobilité réduite.

Des travaux d'isolation de l'édifice au travers du changement des huisseries, qui sont d'origine, et de l'isolation du toit sont également programmés.

Un nouvel hangar est actuellement en cours de construction. Il sera en mesure d'héberger la grue mobile du port et de la protéger des intempéries en dehors des périodes d'activité. Ce hangar va aussi accueillir prochainement l'atelier et les vestiaires des agents techniques portuaires. L'atelier actuel manque de superficie et n'est pas adapté à la réparation des pontons qui empiètent sur la voie de circulation. La surface libérée sera transformée en un lieu de convivialité dans lequel les plaisanciers et visiteurs pourront se poser.

Modifications également planifiées :

- suppression de l'escalier en colimaçon.
- Aménagement d'une petite aire d'accueil devant la capitainerie, au niveau de l'escalier susmentionné.
- Le double escalier central est remplacé par un escalier simple.
- Élargissement des coursives à l'étage afin d'accueillir les personnes à mobilité réduite.
- Installation de baies vitrées en remplacement de la porte métallique de l'atelier.
- Réaménagement de l'espace actuellement occupé par les services administratifs de la capitainerie.
- Travaux de rafraîchissement de la salle Kador

Calendrier prévisionnel des travaux :

- De mi-janvier 2022 à fin avril 2022 : début des travaux.
- Fin avril à fin septembre 2022 : pause des travaux pendant la saison estivale.
- Début octobre 2022 à fin avril 2023 : reprise et fin des travaux.

## **B- Infrastructures sur le plan d'eau**

Yann CUSSET annonce qu'une étude d'agitation du bassin a été commandée. Cette analyse est obligatoire car systématiquement sollicitée par les fabricants d'équipements portuaires. A l'issue de l'étude, réalisée sur les mois de décembre et janvier, la société retenue sera à même de nous remettre des préconisations techniques (équipement, ancrage, etc.) adaptées aux spécificités de notre plan d'eau, éléments indispensables pour nous permettre de débiter un travail approfondi sur un futur nouvel aménagement du port.

Pour bâtir notre projet nous devons avoir les réponses aux questions suivantes :

- Que nous est-il possible de faire et surtout que ne devons-nous absolument pas faire ?
- Que décidons de faire et comment allons-nous le faire ?
- Combien cela va-t-il nous coûter ?

Nous ferons certainement appel à une maîtrise d'ouvrage pour nous aider à déterminer les orientations, la conception et la réalisation des travaux en fonction de nos besoins et des conclusions rendues par l'étude d'agitation du bassin.

Nous établirons un cahier des charges que nous remettrons aux fabricants de pontons. Dès que nous aurons en notre possession l'exhaustivité des solutions techniques adaptées aux particularités de notre plan d'eau et de nos besoins nous entamerons la budgétisation des travaux. Nos choix seront inévitablement conditionnés par la capacité du port à les financer.

Notre orientation est, entre autres, d'aménager des emplacements de ponton de taille à recevoir des bateaux plus longs et plus larges. Nous avons de la demande que nous devons malheureusement refuser faute d'infrastructures adaptées. Cela prive d'un pouvoir d'achat non négligeable la vie économique et commerciale de la commune et de recettes supplémentaires le port (montant de la redevance d'amarrage proportionnelle à la taille du bateau).

La municipalité ne manquera pas de soumettre au conseil portuaire, aux associations de plaisanciers et à tous les acteurs du port d'une manière générale, les différentes alternatives qui répondent aux exigences de notre cahier des charges. Nous tacherons d'entamer ensemble une réflexion car, au final, et comme l'a très justement rappelé Patrick Berthelot un peu plus tôt, ce sont les recettes du port générées par les plaisanciers et usagers du port qui financeront ces travaux.

Calendrier prévisionnel :

- 2022 : Chiffrage et établissement d'un plan d'exécution de la mise ne œuvre des travaux retenus.
- 2023 : début des travaux qui se feront par étapes et s'étaleront sur plusieurs années.

## **QUESTIONS DIVERSES :**

---

Frédéric Renaudeau interroge les élus sur le remplacement du ponton budgétisé cette année.

Yann CUSSET répond que le ponton est budgétisé et sera remplacé en 2022 car en tout état de cause nous en trouverons une utilité dans le futur projet. Compte tenu de l'état actuel du port nous n'avons pas d'autre alternative que de le changer. Yann CUSSET fait référence aux dégâts essuyés par le port fin octobre alors que le coefficient de marée et la force des vents n'avaient rien d'extraordinaire.

Frédéric Renaudeau : Concernant les bateaux plus gros visés, est ce que c'est uniquement en termes de longueur et de largeur ou aussi en termes de tirant d'eau ? Ou alors est ce que la question reste ouverte encore à ce stade ?

Yann CUSSET : Oui, la question reste ouverte car il s'agit là d'un autre dossier. Dans un premier temps nous devons avoir la garantie qu'il existe des solutions techniques appropriées aux spécificités de notre port qui nous permettent d'accueillir en toute sécurité des bateaux plus grands et donc forcément plus lourds. Si des solutions existent et que nous sommes un jour en mesure d'héberger de plus grandes unités alors, le problème du tirant d'eau se posera effectivement.

Cependant, les derniers relevés bathymétriques semblent indiquer une relative stabilisation de l'ensablement dans le port. Cette tendance reste à confirmer. Mais la superposition des relevés depuis 2017, année du dernier dragage, semble le démontrer.

Dans tous les cas nous devons entamer une réflexion approfondie sur ce point. Est-il réellement nécessaire d'avoir une profondeur de 2,00 mètres dans le port quel que soit le coefficient de marée ? La question se posera car cela a un coût. Dans de nombreux ports les mouvements d'entrée et de sortie de port se font à mi-marée. Le dragage du chenal reste inévitable.

Frédéric RENAUDEAU : Concernant l'étude d'agitation, le cabinet a-t-il été choisi ?

Monsieur CUSSET fait savoir que oui. Le coût de l'étude s'élève à 20 000 €. Les résultats nous seront communiqués fin janvier.

FREDERIC RENAUDEAU : La réflexion sera-t-elle assistée par une maîtrise d'ouvrage ?

Yann CUSSET : probablement car nous aurons besoin d'être accompagnés puisque nous n'avons pas les compétences requises pour mener à bien les différentes étapes nécessaires à la finalisation du projet. En outre, si nous pilotons le dossier en interne, cela risque de provoquer des polémiques parce que chaque intervenant aura sa propre opinion sur le sujet. Il faut donc dépassionner le débat. En toute logique, une maîtrise d'ouvrage extérieure sera plus objective. Elle apportera moins d'émotion dans les recommandations qu'elle nous soumettra.

Roland QUINIOU : Est ce que les fabricants de ponton peuvent aller au-delà des préconisations techniques de l'étude d'agitation ?

Yann CUSSET : Les fabricants de pontons ne sont pas des spécialistes des mouvements de bassin. Ils se font conseiller. Ils ont des cabinets experts qui vont leur indiquer à quoi doivent résister les pontons compte tenu des données de l'étude, de la taille des bateaux et de la charge à supporter. J'extrapole mais ils pourraient par exemple nous annoncer que nos pontons ne sont pas orientés dans le bon sens. Ou qu'il faut amarrer les grandes unités en fond de port, actuellement monopolisé par les petits bateaux, cet espace étant moins agité car protégé par les môles etc.

Avons-nous la bonne organisation ? Les pontons les plus chargés ne devraient-ils pas être davantage en l'intérieur de port ? Mais cela nécessite le déplacement des passerelles pour élargir l'espace indispensable à leurs manœuvres, etc. Nous attendons d'eux une solution technique qui réponde à nos besoins (accueil de plus grands bateaux, résistance aux éléments).

Catherine ROUDAUT : Sur le port de Saint Cast Le Guildo il y a un panneau qui indique que les travaux du port ont été réalisés avec l'aide de l'Europe. Est-ce que cette piste a été étudiée ?

Yann CUSSET : Assurément. Nous déposerons le dossier dès qu'il sera bien ficelé et que nous serons en mesure de le défendre. Nous nous ferons conseiller pour monter le dossier car cela ne s'improvise pas. Nous solliciterons l'Europe, l'État et éventuellement la région.

Guy RAOULT : Quels sont les délais ?

Yann CUSSET : Pour le moment, il nous est impossible de répondre à cette question. Les délais seront tributaires des choix qui seront arrêtés.

Par exemple, si nous optons pour un ancrage sur pieux, du moins pour les pontons les plus sollicités, le déplacement des engins est très onéreux. Or nous savons que le port de Douarnenez a programmé le renouvellement de certains pieux d'ici deux ans. Si nous optons pour cette alternative, l'idée est de mutualiser le déplacement de l'engin pour en faire diminuer le coût.

Guy RAOULT : Cela fera au moins un an et demi au minimum.

Yann CUSSET : Certainement et a minima. Cela dépendra également du coût et du financement des ouvrages. Pourrons-nous emprunter l'intégralité du financement ou serons-nous obligés de segmenter et d'échelonner les réalisations ? L'idée est d'achever le chantier le plus rapidement possible mais de manière raisonnée.

Guy RAOULT : Les pontons ne seront pas accessibles durant les travaux qui vont durer un certain temps. Où seront amarrés les bateaux ?

Yann CUSSET : Nous devons nous organiser. A l'instar de la capitainerie les travaux seront programmés en début et fin de saison, périodes d'hivernage des bateaux. Le chantier sera suspendu durant la saison estivale de façon à ce que le port puisse poursuivre son activité.

Jean KERHOAS : si j'ai bien compris en 2022 on réalise des études. Fin 2022 on devrait avoir les résultats et les travaux commenceront en 2023.

Yann CUSSET : C'est exact. Dès que les travaux de rénovation de la capitainerie seront achevés nous entreprendrons nos actions sur les installations flottantes.

Roland LE GARREC : Envisagez-vous de réduire la longueur des pontons. Par exemple, il y a du poids sur le ponton C.

Yann CUSSET : Nous n'envisageons pas de supprimer de places. Nous avons une liste d'attente assez conséquente. Cela signifie que notre port est attractif. Il ne s'agit donc pas de réduire la voilure, au contraire. Comme abordé plus tôt, nous devons essayer d'ouvrir notre port à des bateaux plus grands.

Pierre COLIN : Concernant le hangar qui se construit, quel est l'esthétique de ce bâtiment en matière de bardage ?

Yann CUSSET : c'est un bardage métallique de couleur plutôt sombre.

Patrick BERTHELOT : Je vous rassure, il rentre dans l'esthétique générale qui est prévue, y compris la capitainerie. C'est l'accompagnement du changement aussi de la capitainerie. Il n'y aura pas de choc visuel.

Yann CUSSET : mais ça reste un hangar. C'est un local technique.

Catherine ROUDAUT interroge sur le sas d'accès à la digue resté fermé après la saison estivale. Quelle utilité ? Est-ce vraiment nécessaire ?

Yann CUSSET : l'objectif du sas aménagé cette année est de réserver des emplacements de stationnement, au niveau de la digue, aux plaisanciers. Les résultats sont très satisfaisants, les retours positifs. Le sas est effectivement resté fermé aussi longtemps qu'il était possible de stationner sur les parkings du port. Nous l'avons ouvert lorsque ceux-ci étaient en quasi-totalité occupés par les bateaux en hivernage et qu'il devenait difficile d'y stationner. Il s'agissait d'une année d'expérimentation. Dans le futur nous pourrions effectivement les ouvrir plus tôt. Dès que toute difficulté de stationnement sera écartée au niveau de la digue.

Cependant, et dans un souci de sécurisation de la zone, nous fermerons le sas et l'accès à la digue à chaque nouvelle alerte au risque de vagues submersion.

Guy RAOULT : Quels sont les travaux que vous proposez en 2022 pour améliorer un peu le système car si les travaux ne débutent qu'en 2023 on a encore une bonne année à attendre. Je pense par exemple aux pontons. Les bas de passerelle sont dangereux. Pour ma part, j'ai glissé sur les plaques inox mais je ne suis pas le seul. Est ce qu'on peut trouver un système pour éviter de glisser et chuter ?

Jérémie ASCOET : Nous équipons nos bas de passerelle de bandes antidérapantes que nous remplaçons chaque fois que nécessaire. Mais, selon le secteur du vent et le coefficient de marée les passerelles peuvent les arracher. Nous allons procéder à une vérification et remettre des bandes antidérapantes au besoin.

Guy RAOULT : J'ai remarqué que les brouettes bleues ont été enlevées. Serait-il possible d'en remettre au moins une à la disposition des plaisanciers ? J'ai de nombreux travaux à effectuer sur mon bateau et je dois transporter du matériel lourd et encombrant.

Jérémie ASCOET : Nous les avons remisées à l'annonce du dernier coup de houle mais allons les remettre à disposition des usagers.

Jean KERHOAS : Il va y avoir des investissements conséquents à faire à partir de 2023. Le budget du port on le connaît à quelque chose prêt. La capacité d'investissement que ça nous donne globalement, vous l'avez certainement estimé. Est-ce qu'aujourd'hui il y a des marges d'investissement d'emprunt relativement importantes au port ou est-ce que l'on est déjà au maximum des emprunts à réaliser ?

Yann CUSSET : Actuellement nous ne sommes pas au maximum de nos capacités d'emprunt. Un de nos emprunts est d'ailleurs arrivé à son terme cette année c'est la raison pour laquelle nous pouvons en contracter un nouveau.

Nous le savons, la capacité d'emprunt est liée à la somme des recettes générées. En conséquence, nous devons constamment œuvrer à trouver de nouveaux revenus.

Je me répète, mais l'accueil de bateaux plus grands qui acquitteraient une redevance d'amarrage plus élevée engendrerait des recettes supplémentaires.

En outre, nous allons revoir l'aménagement du parking payant d'entrée de port. Nous allons augmenter le nombre des places de stationnement par une nouvelle matérialisation au sol. Nous espérons gagner 20 à 30 emplacements supplémentaires. Nous allons ainsi augmenter nos recettes sans augmentation de tarif.

Patrick BERTHELOT: Il y a prévisionnel qui a été réalisé. Cela fait partie de la réflexion sur le budget. Les recettes de fonctionnement étant plus importantes que celles d'hier le port dégage évidemment des possibilités supérieures à celles d'hier. Les projets qui sont en cours vont encore améliorer la situation donc, effectivement, ces prévisions d'investissements sont supportables par le port et les emprunts aussi. Aujourd'hui les taux d'intérêt sont encore à 0,5. Il faut, certes, rembourser le capital mais ce n'est pas l'intérêt qui coûte ou très peu. Pour l'instant la situation est toujours favorable donc il faut aussi en profiter.

Patrick BERTHELOT annonce qu'une réflexion est actuellement en cours sur la circulation des piétons sur le port. Nous souhaitons proposer à la population un déambulateur, un circuit qu'elle pourra emprunter en toute sécurité, en évitant de passer devant le CNCM et l'atelier du port qui peuvent se révéler dangereux.

Yann CUSSET soumet le projet à l'assemblée. Les promeneurs emprunteront le vieux môle. Ils accéderont au parking d'entrée de port par l'ouverture qui se situe près de l'héliport. Ils longeront ensuite la balade jouxtant la mer et le port. Nous envisageons également d'aménager une piste cyclable pour les vélos. Les voies réservées aux véhicules motorisés resteront, quant à elles, inchangées. L'objectif est que chacun puisse se déplacer sur la zone portuaire en toute sécurité.

Guy RAOULT fait remarquer que ce n'est pas le trajet le plus direct pour accéder à la plage du Kador.

Yann CUSSET et Patrick BERTHELOT maintiennent que ce nouvel itinéraire, qui n'augmente quasiment pas la distance à parcourir, permettra d'accéder sereinement à la plage du Kador.

Jean KERHOAS : Ce parcours ne sera pas réservé aux plaisanciers. Il sera tout autant emprunté par les Crozonnais et les touristes. Qui va financer les travaux ?

Yann CUSSET : Les chemins existent, nous n'avons pas à les créer. Le coût des travaux est faible. Ceux-ci se résument en du marquage au sol et du panneautage. C'est le budget du port qui en supportera le financement.

Jean KERHOAS : C'est de l'intérêt général. Ne peut-on pas envisager de le financer légalement d'une autre manière ?

Patrick BERTHELOT reprend qu'il s'agit du domaine portuaire.

Erick ENGRAND : Cela ne va-t-il pas compliquer l'accès à l'école de voile ? Les clients du Centre seront contraints de faire un détour non négligeable.

Yann CUSSET : Compte tenu de sa localisation, les usagers du CNCM ne seront évidemment pas contraints d'emprunter ce chemin et pourront accéder directement aux locaux de l'école de voile.

Nous inciterons tout le monde à emprunter cette balade. Mais nous l'aménageons prioritairement pour les promeneurs, les vacanciers.

Guy RAOULT : le parking d'entrée de port sera-t-il pourvu d'arrêts minute ? Je pense au CNCM et aux parents qui viennent y déposer leurs enfants.

Yann CUSSET : la première heure de stationnement est gratuite et le restera. De plus, les parents qui déposent leurs enfants à l'école de voile sont autorisés à stationner pour une courte durée sur l'aire réservée aux autobus. C'est une tolérance de notre part qui leur évite de devoir retirer un ticket à l'horodateur.

Yvon SENECHAL : Etes-vous en mesure de nous donner une date de début de travaux ainsi que la durée du chantier de réfection de la cale EST du Fret ?

Yann CUSSET : Les travaux sont budgétisés mais les dates et la durée du chantier dépendent de la disponibilité des entreprises.

Jérémie ASCOET rappelle que les travaux, budgétisés en 2021, n'ont pu être réalisés car les entreprises n'étaient pas disponibles.

Yvon SENECHAL ajoute que la période idéale est la saison hivernale. Nous y sommes.

Yann CUSSET le rejoint. Il faudrait effectivement les réaliser le plus rapidement possible pour des problèmes évidents de tenue de l'ouvrage.

Yvon SENECHAL : Serait-il possible de continuer à mettre de côté les bouées qui sont abîmées ?

Jérémie ASCOET y répond favorablement.

Yvon SENECHAL espère qu'au printemps prochain, les bouées installées au port du Fret seront en meilleur état.

Jérémie ASCOET y répond à nouveau favorablement.

Lucien CAPITAIN : Est-il possible d'imposer aux plaisanciers d'amarrer correctement leurs bateaux. Les bouts dehors et les ancres débordent sur les pontons. C'est une réelle gêne en plus d'être dangereux. Cela rétréci le passage. Quand 2 bateaux amarrés face à face débordent de la sorte, on ne peut plus passer avec la brouette. Les bateaux ne doivent pas empiéter sur le ponton.

Jérémie ASCOET indique qu'il va étudier le problème et qu'il adressera un rappel à l'ordre aux plaisanciers.

Catherine ROUDAUT : une question d'ordre médical. Est-il possible de mettre un défibrillateur en extérieur ?

Yann CUSSET indique que le port est actuellement équipé de 2 défibrillateurs (Capitainerie et salle Kador) non accessibles en extérieur. Il précise qu'une réflexion sérieuse sur le sujet est actuellement menée.

Patrick BERTHELOT explique que cette question a déjà été soulevée et que la commune y a répondu favorablement notamment par l'installation d'un défibrillateur près de la pharmacie à Morgat. D'ici peu le site du Cap de la Chèvre sera à son tour doté de l'équipement. L'installation de l'appareil sur le port est effectivement à l'étude. Nous partageons l'idée que l'emplacement le plus judicieux, facile et rapidement accessible par le public est à l'extérieur. Initialement nous y étions un peu réticents par crainte d'actes de vandalisme. Mais, nous constatons que depuis son installation près de la pharmacie, il y a maintenant 6 à 8 mois, le défibrillateur en place n'a subi aucune dégradation.

Catherine ROUDAUT fait savoir qu'il existe une application mobile gratuite, baptisée « STAYING ALIVE », accessible à tous, qui recense et localise les défibrillateurs cardiaques sur le territoire. Il est également possible d'y ajouter la localisation de défibrillateurs qui ne seraient pas encore enregistrés dans la base de données de l'application. Il serait intéressant que les défibrillateurs de la commune y soient répertoriés.

Pour Patrick BERTHELOT cette application mérite que la mairie s'y intéresse et se renseigne pour connaître la procédure à suivre pour y enregistrer ses équipements.

Patrick BERTHELOT remercie chaleureusement les membres présents pour leur participation et ce moment d'échanges très instructifs pour tous.

L'ordre du jour étant épuisé, il lève la séance à 12h00.



Le Maire

Patrick BERTHELOT