

PORTS DE MORGAT ET DU FRET

PORTS DE MORGAT / LE FRET

COMPTE RENDU DU CONSEIL PORTUAIRE Séance du mardi 12 décembre 2023

Le Conseil Portuaire des ports de Morgat et du Fret convoqué le 12 décembre 2023 a été réuni ce jour à 9h00, en salle du Conseil, à la mairie de Crozon, sous la présidence de monsieur Patrick BERTHELOT, Maire de Crozon.

Assistaient au Conseil Portuaire :

M. Patrick BERTHELOT

M. Yann CUSSET

M. Jérémie ASCOËT

M. Pierre COLIN

Mme Dominique BOURNERIAS

M. Yves LE COUTEUR

Mme Monique PORCHER

Absents:

M. Yvon SENECHAL (membre titulaire) : Excusé

M. Yvon MACE (membre titulaire): Excusé

M. Guillaume DREVILLON (membre titulaire): Non excusé

M. Nicolas LE COUTEUR (membre titulaire) : Non excusé

M. Philippe BOULINEAU (membre titulaire): Non excusé

Mme Emmanuelle TOUCHAIN-LE GALLOU (Directrice Générale des Services) : Excusée

Le quorum étant atteint, Patrick BERTHELOT ouvre la séance à 9h00 et passe la parole à Yann CUSSET pour mener la réunion.

Yann CUSSET rappelle l'ordre du jour :

- Budget primitif 2024
- Modifications du Règlement Particulier de Police et d'Exploitation des ports
- Questions diverses

Mais avant d'aborder tour à tour ces différents points, Yann CUSSET donne la parole à Pierre COLIN qui souhaite savoir pourquoi les suppléants n'ont pas été invités à cette réunion. Quelles sont les raisons qui ont motivé cette décision ?

Yann CUSSET lui répond qu'il déplore le déroulement du dernier Conseil Portuaire. Ce moment, normalement consacré à l'information et aux discussions, a débouché sur des échanges stériles et non constructifs où ne fusaient que critiques et oppositions. C'est démotivant. Il ne sert à rien de mobiliser autant de personnes hostiles à toute évolution et qui rejettent par principe toute proposition émanant de la Collectivité.

Désormais, nous nous en tiendrons aux dispositions règlementaires qui régissent le Conseil Portuaire.

Pierre COLIN ne souhaite pas entrer dans la polémique mais, selon lui, à la lecture du compte-rendu de la réunion, rien ne laisse penser que les membres présents ont réagi avec autant de négativité. Nous sommes juste déterminés à éviter toute disparité entre les usagers, tout le monde doit être traité sur le même pied d'égalité. En outre, le compte-rendu ne fait pas apparaître une seule intervention de la part des suppléants. Ils s'en tiennent à leur rôle de suppléant et ne font qu'écouter et prendre des notes pour nous aider ensuite à la réflexion. Ils seraient certainement plus utiles parmi nous qu'à la maison.

De son côté, Yann CUSSET attend un peu plus de soutien de la part des présidents d'association, à tout le moins sur certains sujets. Un débat ne peut être constructif sans terrain d'entente.

Dominique BOURNERIAS indique que les présidents d'association doivent constamment faire face aux interrogations, réflexions et critiques de leurs adhérents. Ils ne sont pas une opposition municipale mais plutôt les porte-paroles de leurs membres. En ce qui la concerne, s'il lui arrive parfois de ne pas oser poser certaines questions, elle doit finalement s'y résoudre parce que la demande devient récurrente et émane de plusieurs adhérents. En somme, les présidents d'association n'ont fait que relayer le mécontentement des usagers vis-à-vis d'une énième hausse des tarifs. A la rigueur, peut-on peut-être leur reprocher de ne pas y avoir mis les formes lors de la dernière réunion. Mais, lorsque les plaisanciers vont prendre connaissance du compte-rendu, ils vont s'apercevoir que nous sommes montés au créneau, que nous avons défendu leurs intérêts et c'est précisément ce qu'ils attendent de nous.

Yann CUSSET répond qu'une augmentation tarifaire n'est agréable pour personne. Pour autant, sans augmentation nous ne serons même plus en mesure d'assurer l'entretien nécessaire à la survie du port. Cette absence d'entretien engendrera fatalement la disparition du port. Il s'agit d'une réalité que vous devez également relayer à vos adhérents. Vous avez un double rôle à jouer. Il vous appartient de leur expliquer les motivations de la Collectivité. Au lieu de cela vous contestez la moindre de nos propositions, aussi justifiée soit-elle. A un moment donné si nous voulons construire, nous devons nous unir et cesser de protester chaque fois que nous abordons la question du financement!

Dominique BOURNERIAS demande qu'on lui transmette un plan pluriannuel. Elle pourrait ainsi communiquer à ses adhérents la liste de l'ensemble des projets programmés sur le moyen ou long terme ainsi que le financement associé à chacun d'entre eux. Cet outil permettrait aux usagers d'avoir une vision globale des travaux et des financements nécessaires à leurs réalisations. Ils pourraient ainsi appréhender plus aisément une augmentation des tarifs ou décider de résilier, ou pas, leur contrat.

Yann CUSSET réplique qu'il n'y a pas de plan pluriannuel parce qu'il n'y a pas de projets. Le moratoire en cours nous laisse 3 ans pour y réfléchir, construire quelque chose, mettre toutes les idées sur la table et voir comment elles peuvent être financées. Notre port a un potentiel énorme. Nous pourrions accueillir des navires bien plus grands. Aujourd'hui nous sommes régulièrement sollicités par des propriétaires de catamarans et de grands navires qui souhaiteraient amarrer leur bateau dans notre port et nous sommes contraints de leur répondre par la négative. C'est tout de même dommage de devoir se passer d'une certaine manne, de devoir refouler ces personnes qui ont de l'argent, de devoir se passer de ces recettes dont nous avons tant besoin.

Dominique BOURNERIAS et Pierre COLIN lui répondent conjointement qu'ils souhaitent se joindre à lui pour mener cette réflexion. Comme ils le lui ont déjà signifié ils sont prêts à rejoindre son groupe de travail.

Yann CUSSET rajoute que, dans ce cas, il est nécessaire qu'ils changent d'attitude car une collaboration ne sera efficace que si elle se déroule dans un esprit constructif et pas dans une contestation permanente.

Patrick BERTHELOT prend la parole: Nous sommes conscients des pressions que vous rencontrez quotidiennement en tant que présidents d'association. Comme vous l'imaginez, en Mairie, nous sommes confrontés à ces mêmes difficultés, qui plus est à plus grande échelle. Votre rôle est difficile mais il faut l'affirmer. C'est compliqué. La gestion du port est également compliquée. Yann propose de monter un projet. Vous avez 3 ans devant vous pour l'élaborer. Vous devez vous y associer. Mais cela ne peut fonctionner que si vous faites aussi un effort auprès de vos adhérents en leur expliquant que ces mutations passent par des impératifs dont on ne peut se soustraire. On ne peut pas faire autrement. Vous allez forcément faire partie, en dehors du Conseil Portuaire, de ceux que nous avons besoin de rencontrer, avec lesquels nous avons besoin de travailler. Nous allons avoir besoin de vous quand nous allons lancer et communiquer sur nos projets. Des opposants il y en aura sûrement. mais si nous lançons un projet c'est que nous voulons construire et ne pouvons le faire qu'avec vous et de façon positive, sinon cela donne effectivement des rapports extrêmement difficiles qui n'ont d'intérêt pour personne puisque derrière nous restons bloqués et il ne se passe rien. Je regrette évidemment que les suppléants ne soient pas là mais j'en ai bien compris la raison. Yann a été dans l'obligation de vous lancer une alerte. Pour avancer, il vous demande d'écouter et de soumettre des propositions. On connaît vos difficultés mais soyez à minima porteur d'une partie de compréhension de nos projets. C'est indispensable pour ne pas voir disparaître notre port.

Pierre COLIN est entièrement d'accord avec les propos de Patrick BERTHELOT mais revient à nouveau sur l'absence des membres suppléants à la présente séance. Ceux-ci n'ont rien dit de négatif lors du précédent Conseil Portuaire. Il trouve dommage que ce qu'il considère comme une sanction tombe sur eux.

Yann CUSSET le reprend. Il ne s'agit pas d'une sanction mais plutôt d'un « mouvement d'humeur ».

Pierre COLIN reproche à Yann CUSSET d'insinuer que la dernière réunion était improductive. Selon lui, si l'on s'en tient aux très nombreuses réponses qui ont été apportées aux multiples questions posées on ne peut pas affirmer que rien ne ressort de nos échanges. Il regrette que Yann CUSSET reste bloqué sur leur refus d'accepter une énième forte augmentation des tarifs.

La discussion reprend mais chacun campe sur ses positions.

Yann CUSSET clôt le débat en répétant qu'il attend un peu plus de soutien des présidents d'association. Quant à sa décision de ne plus inviter les membres suppléants aux séances du Conseil, elle n'est pas irrévocable.

I - BUDGET PRIMITIF 2024

Yann CUSSET déroule sur l'écran les tableaux budgétaires.

Le projet de budget primitif 2024 des Ports se présente tel que figurant dans le tableau ci-dessous :

SECTION	BUDGET PRECEDENT	PROPOSITION	VOTE
FONCTIONNEMENT			
DEPENSES	1 099 711,00	1 156 563,00	1 156 563,00
RECETTES	1 099 711,00	1 156 563,00	1 156 563,00
INVESTISSEMENT			*
DEPENSES	2 129 005,09	790 340,00	790 340,00
RECETTES	2 129 005,09	790 340,00	790 340,00

Les membres présents étudient les documents. Yann CUSSET les interroge sur d'éventuelles questions ou remarques sur la section fonctionnement.

Dominique BOURNERIAS interroge l'élu sur l'ascenseur.

Yann CUSSET : Il s'agit d'un contrat d'entretien. L'ascenseur en lui-même est un investissement globalisé dans les travaux de rénovation de la Capitainerie.

Dominique BOURNERIAS demande si l'ascenseur est en panne et le délai d'intervention des techniciens.

Yann CUSSET explique que les techniciens de maintenance ont 24h00 pour intervenir. Mais, en l'occurrence, il ne s'agit pas d'une simple panne mais d'un conflit qui nous oppose à l'entreprise. La cause du différend est une armoire technique installée à l'étage et qui, dans un premier temps, a pris l'eau par manque de protection. L'entreprise a changé les cartes électroniques détrempées qui ne fonctionnaient plus. Aucune modification n'ayant été apportée le disfonctionnement s'est reproduit. Il nous a alors été préconisé de protéger l'armoire. C'est ce qui a été fait par l'installation "d'une casquette". Mais il s'avère que l'entreprise refuse d'intervenir une seconde fois au niveau de l'armoire électrique sous prétexte que celle-ci n'ayant pas été abritée plus tôt, l'incident était forcément amené à se reproduire. Tout ceci est incohérent car lors la réception des travaux de l'ascenseur l'armoire électrique n'était pas encore protégée. A ce jour nous attendons que l'entreprise daigne intervenir. Mais, en tout état de cause il n'est pas certain que "la casquette" règle à elle seule les problèmes d'infiltrations d'eau.

Dominique BOURNERIAS tient à apporter une petite précision concernant ses propos qui ont été mal interprétés lors du précédent Conseil Portuaire. En effet, pour limiter les dépenses elle avait confié qu'un monte-charge aurait peut-être suffit pour permettre l'accès à la Capitainerie aux personnes à mobilité réduite. Elle souhaite préciser que cette observation n'était aucunement péjorative. De plus, on trouve réellement des monte-charges pour PMR sur le marché. En fait, elle voulait formuler qu'un matériel plus simple, moins sophistiqué, constitué de moins d'électronique aurait certainement été plus adapté à la situation. L'actuel ascenseur est très exposé aux vents et aux embruns. Au vu de la situation et des éléments relatés par Yann

CUSSET elle estime qu'au préalable les élus ont été mal conseillés sur le type d'équipement à adopter.

Yves LE COUTEUR dénonce une aberration insupportable. Pour lui, il est irrationnel de dépenser autant d'argent pour un équipement qui va si peu servir et qui, de plus, ne fonctionne pas. A partir du moment ou un matériel est installé en extérieur il doit répondre à des normes. En ce qui nous concerne, nous pouvons arroser au jet tous les appareils électroniques qui équipent nos bateaux sans qu'il ne se passe rien. Il s'agit donc ici d'un défaut de conception. Il convient d'intenter une action en justice.

Patrick BERTHELOT: on partage votre regard là-dessus mais ça commence par une obligation légale, même si c'est peu utilisé. Après on peut effectivement contester l'entreprise et son travail. Mais sur ce lot, c'est la seule entreprise à avoir répondu lors de l'appel d'offres. Lorsqu'on leur parle d'intérêts ou de pénalités de retard ils ne bougent pas. Nous savons qu'ils vont faire trainer les choses, mais même en engageant une procédure contentieuse pour mettre fin au litige nous ne sommes pas tirés d'affaires. On le fait d'ailleurs, on met en cause tout ce qu'il y a à mettre en cause évidemment. Tous les marchés publics aujourd'hui font face à ce type de risque. C'est redoutable.

Pierre COLIN change de sujet et demande des explications sur le montant affecté au chapitre 77 (produits exceptionnels – Recettes de fonctionnement). 27 110.00 € sont alloués à ce chapitre en 2024 contre 40 011.00 € en 2023.

Yann CUSSET explique que la somme allouée au chapitre 77 lors de l'élaboration du budget 2023 s'est avérée être trop élevée. Nous l'avons surestimée. En conséquence, nous ajustons le montant sur le budget 2024 car celui-ci ne devrait pas varier énormément.

Dominique BOURNERIAS tient à faire remarquer que les travaux de rénovation en vue d'améliorer la performance énergétique du bâtiment de la Capitainerie semblent très efficaces. Elle en a pris conscience lors d'une réunion dans la salle Kador en soirée. Il y faisait bon alors que les radiateurs étaient éteints. Cela va certainement permettre de réduire significativement les factures d'énergie.

Yann CUSSET précise que la toiture a été isolée. Nous avons également changé les fenêtres pour des modèles plus performants.

Jérémie ASCOËT relève qu'auparavant la température du bureau était d'environ 15°C désormais elle est de 20°C. Les conditions de travail des agents sont beaucoup plus agréables.

Dominique BOURNERIAS constate que les montants affectés à la consommation d'eau et d'électricité sont également en baisse et demande s'il s'agit aussi d'un alignement sur l'exercice 2023.

Yann CUSSET informe qu'en 2023, au regard des prévisions de l'inflation et de l'augmentation des coûts des énergies, d'importantes hausses avaient été anticipées. En dernière analyse, les sommes ayant été surestimées, et face à la tendance baissière, les montants ont été revus à la baisse.

Dominique BOURNERIAS note que le montant des combustibles reste identique.

Yann CUSSET lui fait remarquer que les variations des prix des carburants sur l'année sont difficiles à prédire.

Pierre COLIN aborde le remplacement du ponton F et demande des précisions sur le mode de financement des travaux. Le port aura-t-il recours à un emprunt ?

Yann CUSSET avise que le port, qui doit impérativement conserver un taux d'endettement raisonnable, n'est pas en mesure d'emprunter cette année. Normalement, d'ici 2 ans, le port aura retrouvé une capacité d'emprunt. Cela signifie que nous pourrons de nouveau recourir à un prêt bancaire pour financer les travaux futurs. En ce qui concerne le ponton F, il sera financé tout en maîtrisant le déficit de la section d'investissement. Des reports d'écritures (excédent d'investissement) nous permettront de maintenir un déficit acceptable de la section. Quoi qu'il en soit, au regard de l'état général du ponton F, encore plus fragilisé par les dégâts subis lors du passage de la tempête CIARAN, nous n'avons pas d'autre choix que de le remplacer urgemment.

Dominique BOURNERAIS demande si les pontons neufs ont été impactés par la tempête CIARIAN. Si c'est le cas, les travaux de réparation sont-ils pris en charge par le constructeur ?

Jérémie ASCOET lui fait savoir qu'un catway a été cassé. Rien de plus. Les instructions du constructeur notifient que les catways sont dimensionnés pour résister à des vents d'une vitesse maximale de 144.00 km/h. Au-delà, ils ne prennent pas en charge les réparations.

Yann CUSSET souligne que le catway concerné hébergeait un 37 pieds. Nos catways sont sous-dimensionnés pour accueillir de tels navires lors de gros coups de vent.

Une discussion s'engage sur le placement des grosses unités du port.

Dominique BOURNERIAS : on ne peut pas les déplacer sur le ponton VISITEUR ? Ou les mettre ailleurs, les répartir un peu plus ?

Jérémie ASCOET: Ce n'est pas gérable. Nous sommes tributaires de la force et de l'orientation des vents. Un emplacement peut être adapté à un bateau par vent d'Ouest et totalement inapproprié par vent d'Est. Les vents tournent constamment, nous passerions notre temps au téléphone à demander aux plaisanciers de (re)déplacer leur navire. C'est d'ailleurs déjà le cas, à chaque coup de vent je passe un temps fou à contacter les plaisanciers pour leur demander de déplacer au plus vite leur bateau sur un autre ponton ou au corps-mort.

Dominique BOURNERIAS: en hiver on peut peut-être les déplacer sur un emplacement plus abrité.

Jérémie ASCOET: Le bateau qui a abimé le catway ne pouvait pas être mieux placé. Il était sur un ponton neuf, le plus résistant du port. Il ne pouvait être plus en sécurité excepté dans un autre port, à l'abri.

Yann CUSSET: Pour éviter ces déconvenues, les gros bateaux ne doivent surtout pas rester à flot durant la saison hivernale.

Pierre COLIN questionne sur le compte 231531 (Réparation pontons). Il souhaite obtenir un complément d'information au sujet des sommes de 19 000.00 € (mouillages innovants) et 40 000.00 € (remplacement chaînes).

Jérémie ASCOËT: les 40 000.00 € sont affectés à l'entretien des infrastructures et nous envisageons de remplacer les 23 corps-morts existants et situés à l'extérieur du port par des corps-morts innovants. Cette opération dont le coût est estimé à 19 000.00 € pourrait bénéficier d'une aide financière du Parc Marin de L'Iroise.

Dominique BOURNERIAS: qu'ont-ils d'innovant?

Jérémie ASCOET explique que la terminologie exacte est « écologique ». Les mouillages dits écologiques ne raclent plus les fonds. Ils contribuent ainsi à la protection des fonds marins et notamment des herbiers de zostères.

Dominique BOURNERIAS commente les résultats des horodateurs. Elle souligne leur rentabilité, les recettes non négligeables qu'ils engendrent pour le port. Elle approuve cette mesure qui contribue à éviter les voitures ventouses et garantit un turn over des véhicules permettant ainsi aux automobilistes de trouver des places de stationnement Elle cautionne également la gratuité de la première heure. Pour elle, augmenter la période de mise en fonctionnement du dispositif aurait du sens.

Yann CUSSET proclame que courant mai 2024, le parking sera payant lors des weekends prolongés.

II - REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE ET D'EXPLOITATION DES PORTS

2-1) **ARTICLE 4**

Yann CUSSET soumet à l'assemblée l'article 4 qui sera modifié comme suit :

Occupation d'un poste.

L'autorisation d'occupation privative est accordée à une personne physique ou morale et pour un navire déterminé.

L'usager s'engage à ne disposer de l'emplacement que pour le bateau défini dans son contrat.

En aucun cas, l'emplacement ne pourra être sous-loué, cédé, substitué et prêté. Il est interdit à tout usager d'autoriser l'usage à titre gratuit ou contre rémunération du poste de stationnement qui lui a été attribué.

En outre, l'usager ne peut exercer une quelconque activité commerciale dans l'emplacement attribué.

L'attribution d'un poste d'amarrage ne donne en aucun cas droit à l'occupation d'un poste déterminé. Lorsqu'il est fait droit à sa demande, l'usager se voit attribuer un poste avec un numéro fixé par l'autorité portuaire, toutefois, tous les

postes d'amarrage ont un caractère banalisé et si les besoins de l'exploitation l'exigent, le poste attribué peut être changé, sans qu'il en résulte pour l'usager un quelconque droit à indemnité, notamment en cas d'évènements sportifs ou de manifestations nautiques.

Le numéro de l'emplacement est fixé par le bureau du port. L'adoption de cette disposition a pour objet de faciliter le contrôle de l'exploitation des installations du port, toute idée de privatisation des postes étant exclue. En conséquence et dans la mesure où les impératifs techniques conjoncturels liés à cette exploitation l'exigent, le bureau du port peut à tout moment changer l'affectation primitivement dévolue. Le fait d'installer des amarres fixes ne confère à l'usager aucun droit supplémentaire d'occupation.

Le stationnement du bateau est autorisé après le paiement d'une redevance d'amarrage définie selon les modalités figurant dans le Règlement d'Exploitation des ports de Morgat et du Fret.

Pour des raisons de sécurité et de préservation des installations portuaires, la longueur maximale des bateaux de plaisance sous contrat annuel au ponton et/ou corps-mort est limitée à 32 pieds (10.00 mètres).

La longueur maximale des bateaux de plaisance en escale au ponton et/ou corpsmort est limitée à 37 pieds (11.50 mètres) sauf cas particulier autorisé par le gestionnaire.

Dans les deux cas, un poids maximal de 8.50 tonnes et un tirant d'eau maximum de 1.90 mètres sont autorisés.

Les bateaux d'une longueur maximale supérieure à 32 pieds et sous contrat annuel avant le 01/01/2024 conservent le bénéfice de leur contrat annuel mais ont l'obligation de libérer le ponton durant une période de 6 mois (du 15 octobre au 15 avril de chaque année).

Yann Cusset alerte sur la nécessité de soulager sans délai les installations portuaires.

Yves LE COUTEUR n'y est pas favorable car il trouve que la mesure est trop restrictive. Actuellement il a des demandes en cours concernant des bateaux un peu plus importants. Il ne refuse jamais de déplacer un bateau voire de le convoyer à Douarnenez ou Camaret dès que Jérémie le lui demande. Dès que la houle rentre dans le port, il vient déplacer et amarrer les bateaux aux corps-morts. Il estime qu'il est dommage de se priver de revenus générés par des bateaux plus grands. Il lui semble que limiter la longueur des bateaux à 12.00 mètres et le poids à 10 tonnes n'impacteraient pas l'infrastructure portuaire.

Dominique BOURNERIAS préconise d'adapter la longueur maximale admise pour les escales aux annuels.

Yves LE COUTEUR poursuit et fait remarquer que les normes de construction ont évoluées. Dorénavant les bateaux sont plus légers. On le sait tous, un bateau à moteur lourd consomme beaucoup de carburant. Désormais, on va vers plus de légèreté surtout avec les moteurs hors-bord. Il répète que ce serait dommage de se priver de cette clientèle qui est en capacité d'apporter un peu plus de rentabilité au port.

Jérémie ASCOËT réfute cette observation. Les gros bateaux détériorent les ferrures. Ces dernières s'ouvrent, l'aluminium se déchire. Nous devons constamment les changer. La pièce coûte 900.00 €. Le QUER 40 de Guillaume DREVILLON nous en

casse pas moins d'une par an. Nous avons dû changer sa ferrure cet été encore. Pour moi, il n'y a aucune rentabilité.

Jérémie ASCOËT stipule que cet ajustement du règlement est provisoire. Le jour où le port sera en capacité de recevoir en toute sécurité de plus grosses unités, nous modifierons à nouveau l'article. Aujourd'hui il s'agit d'une pause. Nous devons préserver la durabilité de nos équipements et infrastructures et arrêter de les solliciter à l'excès.

Dominique BOURNERIAS indique qu'il va falloir communiquer clairement et efficacement sur le sujet, notamment auprès des inscrits sur la liste d'attente. Certaines personnes ne lisent pas les notes informatives, d'autres ne font que les survoler. C'est un changement qui modifie en profondeur l'article en vigueur jusqu'à maintenant.

Jérémie ASCOËT indique que tous les ports appliquent des restrictions. Par exemple, l'accès au port de Tréboul est limité aux 35 pieds. Il fait savoir qu'une information sera diffusée après délibération du Conseil Municipal. Il rajoute que le remboursement de l'inscription sur la liste d'attente est une possibilité.

Dominique BOURNERIAS assure qu'elle va communiquer sur le sujet auprès de ses adhérents.

2-2) ARTICLE 29

Yann CUSSET soumet à l'assemblée l'article 29 qui sera modifié comme suit :

Redevance annuelle :

L'occupation dite « forfait annuel » doit suivre l'année civile du 1^{er} janvier au 31 décembre. Le forfait annuel est calculé pour l'année pleine.

Pour les contrats annuels, l'Usager s'engage à régler le montant des droits de port :

- en totalité dès réception de la facture,
 Ou
- par 6 prélèvements automatiques (mars, avril, mai, juin, juillet et août). Dans ce cas, l'usager doit en faire la demande en fin d'année, lors du renouvellement du contrat annuel. L'usager doit fournir au secrétariat une demande écrite, un RIB et une autorisation de prélèvement dûment signée. Les dossiers de renouvellement de contrat annuel reçus hors du délai fixé par l'autorité portuaire ne pourront bénéficier de ce mode de paiement et devront s'acquitter de la redevance annuelle d'amarrage en totalité dès réception de la facture.

Le non-respect d'une des échéances convenues entraînera l'arrêt immédiat des prélèvements, et, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure, l'exigence du règlement en totalité des sommes dues.

Pour les navires arrivant en cours d'année, il sera procédé à un ajustement des taxes d'usages sur la base des tarifs « forfait hiver » et/ou « forfait semaine » et/ou « nuitée ».

En aucun cas un calcul en fraction (12ème) du forfait annuel ne sera effectué.

Yann CUSSET confirme le rétablissement de 6 prélèvements en 2024 (mars, avril, mai, juin, juillet et août). Il souligne également que les dossiers de renouvellement de contrat annuel reçus hors du délai fixé par l'autorité portuaire ne pourront bénéficier de cette facilité de paiement et devront s'acquitter de la redevance annuelle d'amarrage en totalité dès réception de la facture. Enfin, à l'instar des années précédente, toutes ces informations apparaîtront dans la note informative qui accompagnera les renouvellements de contrat 2024, transmis d'ici la fin du mois, par voie postale, à tous les usagers sous contrat annuel.

Dominique BOURNERIAS pense qu'il serait judicieux d'envoyer régulièrement des rappels par e-mail aux usagers du port.

Yann CUSSET lui répète que toutes les dates et informations à retenir apparaitront dans la note informative qui accompagnera le formulaire de renouvellement de contrat.

Dominique BOURNERIAS fait observer que nombreux sont les plaisanciers qui ne la lisent pas. De son côté, dans le cadre de ses activités associatives, elle doit relancer constamment ses adhérents. Elle s'aperçoit qu'il est nécessaire de relancer certaines personnes plusieurs fois pour leur rappeler une date butoir, recevoir leur inscription à un évènement en temps et heure, etc.

Patrick BERTHELOT ne cautionne pas cette démarche. A un moment donné il faut quand même responsabiliser les gens. On ne peut pas passer son temps à rappeler des informations déjà diffusées.

Yann CUSSET partage ce point de vue. Si, en 2024, un usager ne peut bénéficier de ce mode de paiement faute de n'avoir pris le temps de lire notre communiqué, il sera plus vigilant en 2025.

2-3) ARTICLE 45

Yann CUSSET soumet à l'assemblée l'article 45 qui sera, à la demande de la Police de l'Eau, modifié comme suit :

Carénage, manutention et calage des navires :

Les travaux de carénages sont obligatoirement réalisés sur l'aire de carénage du port de Morgat. Cependant et après accord de la Capitainerie, certains travaux de carénage (sablage) pourront être réalisé sur le terre-plein si et seulement si toutes les mesures de protections (bâches,...) sont mises en place afin de récupérer tous les résidus et protéger les structures avoisinantes (navires, terreplein, ...)

L'utilisation de peinture contenant un biocide à base de TBT est formellement interdit.

Les carénages sur la grande cale plaisance pour Morgat sont autorisés aux navires ne pouvant être grutés du fait de leurs caractéristiques (dimensions et/ou poids supérieur à 8.5 tonnes), le carénage des autres unités du port étant obligatoirement effectué sur l'aire prévue à cet effet.

Ils sont interdits sur les petites et grandes cales du Fret.

L'échouage sur toutes les cales suscitées est autorisé pour effectuer de menus travaux d'entretien (changer une anode, enlever un bout d'une hélice); il reste toutefois soumis à autorisation expresse de la capitainerie. Le propriétaire ou la personne ayant le gardiennage du navire doit s'assurer des bonnes conditions de sécurité et de fiabilité de son calage. Pour la grande cale plaisance de Morgat, la prise d'un appui sur le bajoyer ouest du môle pêche est tolérée sous les conditions obligatoires d'utilisation de défenses ou protections adaptées entre le côté du bateau s'appuyant sur le bajoyer, d'une part, et l'utilisation d'une béquille ou de tout autre moyen de calage adéquat, d'autre part.

Les surveillants de port, auxiliaires de surveillance et agents du port sont à même de refuser un échouage, un grutage ou tout autre manutention après avoir estimé que celui-ci ne remplirait pas les conditions optimales de sécurité.

Toute opération de grutage sera annulée dès lors que la vitesse du vent dépassera les 50 Km/h.

Lors de manutentions avec la grue, le port du casque est obligatoire. Des casques et des charlottes sont à disposition des usagers. En cas de refus, la manutention ne sera pas réalisée.

Le positionnement correct des sangles sous le bateau, même quand celui-ci est à l'eau, est de la responsabilité du propriétaire qui doit valider l'emplacement.

Le dispositif de calage des navires doit permettre la mise en place et le retrait du chariot utilisé, en toute sécurité pour toutes personnes présentes lors de la manœuvre. Si ces conditions de sécurité ne sont pas réunies, la manutention sera immédiatement annulée.

Le calage des navires sur le terre-plein est réalisé avec l'aide des agents du port qui manipulent les différents chariots de transport mais reste sous la responsabilité du propriétaire ou de son représentant.

Le calage principal des navires devra impérativement être réalisé par des moyens adaptés et dimensionnés aux navires : bers homologués, béquilles d'origine. Liste non exhaustive. Tout autre dispositif non homologué ne sera pas accepté. Un complément de calage est fortement conseillé (étais métallique ou bois, etc.)

Il est à la charge du propriétaire de fournir les cales ou tous autres dispositifs de calage. Les éléments de calage doivent être dimensionnés au navire. Les parpaings creux sont strictement interdits en raison de leur faible résistance. La manutention, par les agents du port, d'élément de calage (briques, plots, cales, etc.) sera facturé en main d'œuvre supplémentaire.

La mise en place de pieux, piquets, chevillettes ou tout autres dispositifs enfoncés dans les terre-pleins et venant détériorer le revêtement est strictement interdit. La remise en état du terre-plein sera refacturée au propriétaire du navire.

A Morgat, la cale du Kador est interdite pour la mise à l'eau ou à terre des embarcations à moteur. Seule la mise à l'eau des kayaks y est tolérée. Aucune embarcation ne doit y demeurer, même provisoirement. Tout dépôt de matériel y est également interdit. Les travaux de carénage sur l'ouvrage ne sont pas autorisés.

Dominique BOURNERIAS demande à Yves LE COUTEUR si ces produits sont toujours à la vente.

Yves LE COUTEUR lui confirme que non. Tous les ans, des produits sont retirés de la vente suite à des règlementations qui ne cessent d'évoluer.

Jérémie ASCOËT indique qu'il semblerait que l'on puisse encore se les procurer sur Internet.

Yves LE COUTEUR souhaite revenir sur l'article 4. Il demande d'y apporter une modification et d'autoriser à s'amarrer dans le port des bateaux jusqu'à 40 pieds mais d'un poids inférieur à 5 tonnes. Pour lui, le texte est trop restrictif au niveau de la longueur et c'est en premier lieu le poids des bateaux qui casse les équipements et qui est à l'origine des problèmes du port. Contrairement aux voiliers et à leur mature qui implique des forces et des poussées beaucoup plus importantes sur les pontons, les bateaux à moteur sont beaucoup moins impactant sur les pontons. En conséquence il demande de ne pas limiter la longueur des bateaux à moteur dès lors que leur poids n'excède pas 5 tonnes.

Jérémie ASCOËT ne l'entend pas ainsi. En l'état actuel, nous n'avons pas le recul nécessaire entre les pontons pour recevoir des bateaux de 40 pieds. L'espace est trop étroit pour leurs manœuvres. Aujourd'hui quand nous acceptons un 36 pieds dans le port, au bout d'un mois son propriétaire vient toutes les semaines en capitainerie se plaindre qu'il n'a pas assez de recul et qu'il faut absolument le déplacer. Il en est de même pour les bateaux voisins, ou amarrés sur le ponton d'en face, qui ne peuvent plus manœuvrer car un bateau trop long les empêche de le faire en toute sécurité. C'est ingérable.

Yves LE COUTEUR maintient son opinion. Lors de la tempête d'importants dégâts ont été causés par des voiliers qui gitent énormément. Ils ont tordu les attaches des catways, etc. On ne rencontre pas ce genre de problème avec les bateaux à moteur qui ne gitent que très légèrement. Il réitère se demande car il souhaite que soit fait un différentiel entre les voiliers et les bateaux à moteur. Il pense plus précisément aux bateaux à moteur hors-bord qui ont la cote actuellement au détriment des gros bateaux diesel. Il réclame de prendre en compte la notion de poids en priorité. Il soumet de rehausser la longueur à 37 pieds et le poids maximum à 5 tonnes. Il répète que 32 pieds est une longueur bien trop restrictive par rapport à ses ventes prévisionnelles.

Yann CUSSET lui indique que les plus grands catways du port mesurent 8 mètres et ne sont pas adaptés à de si longs bateaux.

Jérémie ASCOËT précise qu'investir dans des catways de 10 mètres nécessiterait un système de fixation par pieu à l'extrémité du catway, bien plus couteux, et qui ne résoudrait pas le manque de recul.

Yves LE COUTEUR veut savoir ce que le port, à ce moment-là, prévoit pour accueillir une clientèle qui souhaite investir dans un navire de plus de 32 pieds. N'est-il pas envisageable de libérer quelques-uns des corps-morts situés à l'intérieur du port et de

mettre en place un système de navettes pour permettre aux plaisanciers de rejoindre le quai ? Un navire correctement amarré souffre bien moins au corps-mort qu'au ponton. Il est conscient des problèmes rencontrés par le port mais, il ne s'en cache pas, il prêche pour sa paroisse. Une telle mesure pourrait impacter considérablement certaines ventes.

Pierre COLIN suit l'argumentation d'Yves LE COUTEUR et préconise d'ajuster la taille et le poids des bateaux au mode d'amarrage. On peut peut-être accepter des bateaux un peu plus grands sur les corps-morts.

Par manque de corps-morts disponibles Yann CUSSET y répond par la négative. Ils sont, pour la plupart, occupés par les vedettes « SIRENE » durant la saison estivale. Il faut également prendre en compte la zone d'évitage. Son expérience personnelle lui permet d'attester que, dans l'état actuel des choses, des 35 pieds s'y touchent.

Jérémie ASCOËT rajoute à cela que ces corps-morts sont déjà réservés pour la mise en sécurité des plus gros bateaux lorsque la houle rentre dans le port (catamaran Catavoile, trawler, etc.). A ce jour nous n'avons plus aucune solution de repli. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous devons nous limiter à des navires d'une longueur maximale de 32 pieds.

Pierre COLIN: Ne peut-on pas les amarrer sur les futurs corps-morts innovants?

Jérémie ASCOËT: Il en est hors de question car les corps-morts situés à l'extérieur du port sont très exposés aux aléas climatiques. Ils sont d'ailleurs tellement peu abrités que ce sont les premiers bateaux déplacés lors des coups de houle.

Yves LE COUTEUR fait remarquer qu'il est noté « sauf cas particulier autorisé par le gestionnaire ». Donc si des cas se présentent il en fera la demande. Il fait référence à ses emplacements professionnels qui lui servent à accueillir des clients un peu haut de gamme. Il ne peut pas se couper de cette clientèle, surtout par les temps qui courent où le nautisme connaît une chute spectaculaire et inquiétante des ventes de bateaux.

Yann CUSSET l'invite à le faire, les demandes de dérogation seront étudiées avec bienveillance.

Yves LE COUTEUR : encore une fois, je reviens sur ce que j'ai dit à plusieurs reprises. Pour éviter ce genre de discussions, ce genre de problèmes, il faut vraiment se pencher sur la fermeture de ce port une fois pour toute!

Patrick BERTHELOT admet que la fermeture du port protègera sans nul doute les bateaux mais qu'en sera-t-il du reste ? Quelles seront les conséquences diverses d'un tel aménagement sur le reste de la côte ? A l'heure actuelle nous sommes tenus d'examiner l'ensemble des problèmes et pas d'isoler le port. Nous n'en avons pas le droit. Si bien qu'aujourd'hui nous regardons de près ce qui se passe au niveau de Toul Car, qui est la zone la plus attaquée, et du Loch et nous menons une réflexion sur l'ensemble, port compris. Le plus vieux môle de Morgat est à l'origine de tous les problèmes que nous rencontrons actuellement. Crozon fait et avance des propositions auprès des services de L'Etat et de toutes les instances concernées pour traiter globalement le problème du recul du trait de côte, de la zone extrêmement vulnérable de Toul Car et de la zone d'ensablement du Loch. Ces avant-projets concernent également le port. Patrick BERTHELOT demande aux membres présents d'en faire écho. En début d'année nous présenterons quelques pistes. Nous proposerons une solution qui sera entièrement réversible au cas où elle ne fonctionnerait pas.

Yves LE COUTEUR le répète, il faut privatiser une partie du port et vendre des emplacements, comme cela se fait en Méditerranée.

Patrick BERTHELOT lui rappelle une nouvelle fois que, dans le contexte actuel, il n'obtiendra pas les autorisations nécessaires pour fermer et réaménager le port sans avoir, au préalable, solutionné les problèmes autour.

Dominique BOURNERIAS proteste car privatiser le port c'est en exclure la moitié des usagers actuels

Yves LE COUTEUR la reprend, le privatiser en partie uniquement.

Dominique BOURNERIAS reconsidère l'article 4. Elle souhaite s'assurer qu'un plaisancier qui possède déjà, par exemple, un bateau de 35 pieds et qui souhaite en changer pour acquérir un bateau de longueur similaire, voire un peu plus long, pourra concrétiser son projet.

Yann CUSSET: absolument pas. Actuellement, tout bateau d'une longueur maximale supérieure à 32 pieds conserve exceptionnellement, sous certaines conditions, le bénéfice du contrat annuel qui lui a été accordé avant le 01/01/2024. A compter de cette date, l'accès annuel au port n'est autorisé qu'aux navires de 32 pieds. Cela s'applique également en cas de changement de bateau.

Dominique BOURNERIAS : cela veut dire que celui qui possède un bateau de 40 pieds aujourd'hui et qui veut en changer est obligé de régresser à 32 pieds ?

Yann CUSSET: Oui, sinon ils devront changer de port. Ces bateaux constituent une exception dans l'application d'une nouvelle règle mais en cas de changement de bateau ils doivent, comme tout un chacun, se plier au nouveau règlement.

Yann CUSSET met fin à la discussion et propose d'étudier les questions qui lui ont été transmises par les associations.

III - QUESTIONS DIVERSES.

- 3-1) Questions de l'APPCM (Amicale Pêche Plaisance de Crozon-Morgat), de l'API (Amis Pêcheurs d'Iroise), de l'APM (Association des Plaisanciers de Morgat), et du Sant Hernot Yacht Club (SHYC)
- **Q1** / Pourquoi avoir mis les poubelles à la sortie du ponton VISITEUR sur le cheminement piétons ?

Yann CUSSET Les poubelles doivent se trouver dans un endroit facilement accessible aux usagers en escale dans le port, à qui elles sont prioritairement dédiées, ainsi qu'à la benne à ordures ménagères pour la collecte des silos de déchets. De plus l'endroit retenu ne devait pas se trouver ni sur un lieu de passage ni dans un couloir de circulation. Il fallait pouvoir également y creuser une grande cavité pour y enterrer les silos.

Dominique BOURNERIAS trouve cela dommage parce que ce n'est pas joli. Elle pense qu'ils auraient pu être disposés au bout du hangar par exemple.

Yann CUSSET lui fait remarquer que beaucoup de plaisanciers n'auraient pas parcouru cette distance pour y déposer leurs déchets. De nos jours, les gens rechignent à marcher, tout doit être à proximité, à portée de main. Le risque étant de retrouver des sacs poubelles déposés çà et là.

Q2 / Combien y a-t-il, à ce jour, de bateaux de + de 32 pieds?

Yann CUSSET: 33.

Q3/ Pourquoi y a-t-il maintenant 2 secrétaires pour la gestion du même nombre de bateaux?

Yann CUSSET: Il n'y a pas 2 secrétaires pour la gestion du même nombre de bateau, mais une organisation du travail qui a changé, à savoir une répartition des tâches différente entre gestion et accueil du public. De plus, les différents apports en termes de matériel et services (zone de carénage, horodateurs, etc.) ont amené une surcharge de travail qui n'est pas compatible avec un seul ETP (équivalent temps plein). A cela il faut rajouter la fermeture du centre des Impôts qui entraîne également des contraintes de travail supplémentaires qui ne sont plus supportables par une seule personne. L'agent en poste travaillait beaucoup plus qu'elle ne le devait (congés non pris, heures supplémentaires non récupérées). Ce n'était pas raisonnable de travailler dans de telles conditions. C'est la raison pour laquelle nous avons embauché Samantha à temps partiel (80 %). Elle a pour mission principale d'assurer l'accueil physique et téléphonique du public et de gérer la messagerie. Magali a quant à elle été déplacée en mairie. La comptabilité et autres tâches demandent de la concentration et ne sont pas compatibles avec l'accueil du public. Voilà pourquoi nous avons mis cette organisation, qui fonctionne plutôt bien, en place.

Dominique BOURNERIAS confie que personnellement elle n'aurait pas posé la question. Mais elle est constamment interpellée sur le sujet. Les gens ne voient plus Magali et comme son bureau est délocalisé en mairie ils imaginent qu'elle travaille pour la mairie et plus pour les services du port.

Magali LE PERN confirme que la charge de travail est conséquente et qu'elle consacre 100 % de son temps de travail au service du port uniquement.

Q4 / Avez-vous la fréquence d'utilisation de l'ascenseur?

Sujet abordé plus tôt dans la réunion.

Yann CUSSET: Pas encore...

Dominique BOURNERIAS indique que lorsqu'il sera en état de marche, il serait intéressant d'avoir un retour sur sa fréquence d'utilisation.

Jérémie ASCOËT rapporte que cet été, lorsqu'il fonctionnait, les anciens l'empruntaient facilement pour accéder à l'étage.

Q5 / Peut-on avoir le bilan financier d'utilisation de la laverie?

Yann CUSSET : le montant des recettes s'élève à 5800.00 € pour l'exercice 2023

Pierre COLIN reformule la question : quelle est le montant de la facture d'électricité ainsi que de la consommation d'eau.

Yann CUSSET : cette question a déjà été abordée l'année dernière. Il me semble avoir annoncé des charges à hauteur de 1500.00 €.

Jérémie ASCOËT acquiesce. En complément il précise qu'avant d'opter pour cet équipement le coût du contrat d'entretien et des perpétuelles réparations s'élevait à bien plus. En comparaison, aujourd'hui les charges sont minimes.

Yann CUSSET mentionne que 15 % de la recette sont reversés au port. On ne s'occupe de rien si ce n'est que de fournir de l'eau et de l'électricité.

Dominique BOURNERIAS interroge sur le compteur : est-il séparé ?

Jérémie ASCOËT: oui.

Dominique BOURNERIAS en profite pour réitérer une requête à laquelle il n'a été donné aucune suite. Lorsque l'on utilise sa carte bancaire pour se servir des machines le libellé qui apparaît sur le relevé de compte bancaire est « Photomaton Saint Denis ». Cela prête à confusion. Certaines personnes pensent avoir été victimes d'une escroquerie car elles n'ont jamais mis les pieds à St Denis et n'ont pas eu recours à un Photomaton. Certaines d'entre elles font opposition et demandent une nouvelle CB à leur établissement bancaire. Peut-on intervenir pour éviter ce genre de désagrément ?

Yann CUSSET : cela paraît difficile car il s'agit de leur raison sociale. Le siège de la société siège à St Denis.

Dominique BOURNERIAS insiste. Il faut demander au fournisseur d'apposer un écriteau sur l'automate pour avertir les utilisateurs. Le port est peut-être également à même d'afficher un communiqué sur la question.

Jérémie ASCOËT va consulter l'entreprise sur le sujet.

Q6 / Lors de la sortie d'un bateau, est-il toujours possible d'utiliser le Karcher pour nettoyer la coque, avant de le déposer sur le chariot ? Qui doit réaliser cette opération ?

Yann CUSSET: La pompe à haute pression est effectivement à la disposition des usagers mais son emploi n'est pas assuré par les agents du port. Cela veut dire que c'est l'usager ou son mandataire qui opère, sous sa propre responsabilité, bateau posé sur chariot.

Pierre COLIN déclare qu'un de ses adhérents voulait nettoyer la carène de son bateau avant qu'il ne soit posé sur le chariot.

Jérémie ASCOËT lui répond que cela est formellement interdit. Il est défendu de travailler sous une charge. La rotabuse d'un nettoyeur haute pression peut découper une sangle. Si une personne se trouvait à ce moment-là sous le bateau les conséquences pourraient s'avérer catastrophiques. Pour éviter tout risque d'accident, avant de déposer le bateau sur le chariot, alors qu'il est encore suspendu, ce sont les agents portuaires qui manipulent le nettoyeur haute pression. Ils nettoient rapidement la coque, à l'emplacement des patins uniquement. Par habitude ils connaissent la position des patins en fonction des caractéristiques du bateau manutentionné. Une fois le bateau sécurisé sur le chariot, c'est le plaisancier qui reprend la main.

Pierre COLIN a cru comprendre que l'agent portuaire a refusé de le faire, prétextant qu'il n'en avait pas l'autorisation, que cela lui était interdit.

Jérémie ASCOËT est surpris. Il va interroger ses agents.

Q7 / Comment sont gérées les places vacantes, en période estivale, sur les pontons ? Est-ce que toutes les places sont occupées ?

Yann CUSSET: Les places libres sont rentrées dans un tableau Excel et attribuées en fonction des demandes de réservation par longueur et largeur à des usagers de passage pour la nuitée, semaine, mois. Nos plaisanciers déclarent leur départ en croisière. Si un bateau de caractéristiques similaires désire visiter notre port nous pouvons le placer dans le poste libéré.

Pierre COLIN clarifie sa demande. Il s'agit d'une observation d'un membre de son association. Ce dernier a remarqué que 2 emplacements situés à proximité de son bateau sont restés inoccupés tout l'été. Il a un ami inscrit et assez haut placé sur la liste d'attente. Il se dit que son ami aurait pu amarrer son navire dans l'un ou l'autre des emplacements.

Jérémie lui réplique que les bateaux sont placés en fonction de leur longueur mais plus encore en fonction de leur largeur. Si les caractéristiques du bateau ne sont pas adaptées à l'emplacement, il nous est impossible de le lui soumettre.

Pierre COLIN: Cela veut dire qu'actuellement il y des places vacantes.

Jérémie ASCOËT lui répond par l'affirmative. C'est effectivement le cas sur les pontons G et H. Ces places vacantes ne peuvent accueillir que des bateaux de très petite largeur (- d'1.80 m.). Il faut qu'on y travaille. Dès que nous trouverons le temps, nous déplacerons les catways des pontons susmentionnés. Nous perdrons quelques emplacements mais rendrons exploitables des espaces actuellement inutilisables car trop étroits en l'état.

Yann CUSSET souligne que les bateaux récents sont de plus en plus larges.

Jérémie ASCOËT rajoute que certains postes libres peuvent rester disponibles une année entière. Il est très fréquent que des plaisanciers sous contrat annuel choisissent de ne pas mettre leur navire à flot, sans en informer la Capitainerie.

Dominique BOURNERIAS se permet de poser une dernière question qui aborde un sujet sur lequel elle est très souvent interpelée. Qui est le propriétaire des bâtiments qui hébergent la Capitainerie, le CNCM et le Centre ISA?

Yann CUSSET: Ces bâtiments appartiennent à la mairie.

Dominique BOURNERIAS se demande pourquoi, dans ce cas, le port ne verse-til pas un loyer à la Mairie et pourquoi la Mairie ne finance-t-elle pas les travaux du port ? Cela serait plus logique et mettrait fin à beaucoup de polémiques.

Patrick BERTHELOT concède qu'il s'agit-là d'un vieux débat qui réapparaît à chaque conseil municipal. Il rappelle que le port est un budget autonome qui est réalisé par ceux qui ont l'usage du port. C'est un budget séparé, plus précisément un SPIC (service public industriel et commercial). A l'origine c'est effectivement la Mairie qui a payé le port. C'est logique car il n'y avait pas de port donc pas de budget autonome pour le financer. La décision de la commune a été un choix politique de créer un port. Ensuite a été créé le budget qui va avec. C'est une question classique qui sera certainement évoquée à nouveau lors du prochain conseil municipal et dont la réponse est toujours la même.

Dominique BOURNERIAS persiste à penser que les problèmes seraient différents si la Mairie prenait à sa charge les travaux liés à l'entretien des bâtiments et si le port lui versait un loyer.

Patrick BERTHELOT lui répond que c'est impossible, cela ne fonctionne pas comme cela. Si la mairie devait entretenir les infrastructures portuaires le montant de son loyer correspondrait au coût global annuel des travaux réalisés. En conclusion le problème reste entier.

Pour Pierre COLIN il est important d'aviser les Crozonnais que les impôts qu'ils paient ne servent pas à financer les investissements du port.

Patrick BERTHELOT le rejoint complètement. On a beau le répéter haut et fort, rien n'y fait. Certains crozonnais s'obstinent à penser que le budget principal de la commune aide à financer les travaux du port. Nous avons beau démontrer la fausseté de cette appréciation, ils n'en démordent pas et campent sur leur position.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 10h25.

