

Compte rendu de la réunion du mardi 27 février 2024

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

Le C.L.U.P. des ports de Morgat et du Fret s'est réuni le mardi 27 février 2024 à 10h30, en salle du conseil municipal, à la mairie de Crozon, sous la présidence de monsieur Yann Cusset, Adjoint délégué en charge des ports de Morgat et du Fret, assisté de monsieur Jérémie ASCOËT, responsable des ports.

Emargement des usagers présents, avant ouverture de la séance.

- Usagers de MORGAT : 24 personnes sont présentes sur 81 inscrites.
- Usagers du FRET : 1 personne est présente sur 4 inscrites

Yann CUSSET après avoir remercié de leur présence les usagers présents ouvre la séance à 10h30.

En préambule Yann CUSSET indique que monsieur le Maire, retenu par d'autres engagements, s'excuse de ne pouvoir participer à la réunion. Patrick BERTHELOT est toutefois venu saluer les plaisanciers présents avant l'ouverture de la réunion.

Yann CUSSET présente l'ordre du jour :

- Point budgétaire sur l'exercice 2024
- Modification du Règlement Particulier de Police et d'Exploitation des ports
- Orientations sur l'aménagement et les travaux des ports
- Questions diverses.

### POINT BUDGÉTAIRE 2024 :

Yann CUSSET déroule sur l'écran les tableaux budgétaires (recettes et dépenses des sections de fonctionnement et d'investissement).

En introduction, il indique que le compte administratif (CA) qui présentera les résultats comptables de l'exercice 2023, et qui n'a pas encore été soumis pour approbation à l'assemblée délibérante, laissera apparaître un léger déficit d'environ 30000.00 €.

Yann CUSSET rappelle que la règle de l'équilibre budgétaire s'applique au budget des ports.

Il apporte les précisions suivantes :

- Les recettes sont en augmentation. Cette hausse est générée par l'augmentation appliquée à la grille tarifaire.

- Les écritures d'ordre de transfert entre sections se justifient par le retard dans l'exécution des travaux de réfection de la Capitainerie. Leurs paiements sont échelonnés en fonction de l'avancement du chantier. La fin des travaux initialement programmée en 2023 est repoussée à 2024.

BUDGET PRIMITIF PORTS 2024									
PORTS 2024									
VUE D'ENSEMBLE SECTION DE FONCTIONNEMENT									
DEPENSES					RECETTES				
CHAPITRE		BUDGET PRIMITIF 2023	BUDGET SUPPLEMENTAIRE 2024+ VOTE	PROPOSITIONS BUDGET 2024	CHAPITRE		BUDGET PRIMITIF 2023	BUDGET SUPPLEMENTAIRE 2024+ VOTE	PROPOSITIONS BUDGET 2024
N°	LIBELLE				N°	LIBELLE			
002	Résultat de fonctionnement reporté (déficit)	- €		- €	002	Excédent antérieur reporté	- €	- €	- €
011	Charges à caractère général	255 040,00 €	- €	288 900,00 €	042	Opération d'ordre de transfert entre section	23 150,00 €	- €	23 340,00 €
012	Charges de personnel et frais assimilés	328 637,00 €	- €	340 020,00 €	013	Atténuation de charges	- €	- €	- €
65	Autres charges de gestion courante	7 200,00 €	- €	4 850,00 €	70	Ventes de produits, de prestations de services	979 450,00 €	- €	1 058 913,00 €
66	Charges financières	35 779,00 €	- €	40 845,00 €	75	Autres produits de gestion courante	47 200,00 €	- €	37 300,00 €
67	Charges exceptionnelles	1 000,00 €	- €	1 000,00 €	77	Produits exceptionnels	40 011,00 €	- €	27 110,00 €
68	Dotations aux provisions pour risques et charges de	9 900,00 €	- €	13 300,00 €	78	Reprise sur provisions pour dépréciation des actifs	9 900,00 €	- €	9 900,00 €
042	Opération d'ordre de transfert entre sections	442 289,00 €	- €	440 000,00 €					
69	Impôts sur les bénéfices et assimilés	19 866,00 €	- €	6 616,00 €					
023	Virement à la section d'investissement	- €	- €	21 032,00 €					
TOTAL DEPENSES DE FONCTIONNEMENT		1 099 711,00 €	- €	1 156 563,00 €	TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT		1 099 711,00 €	- €	1 156 563,00 €

PORTS 2024						
VUE D'ENSEMBLE SECTION D'INVESTISSEMENT						
DEPENSES						
CHAPITRES		BUDGET PRIMITIF 2023	REPORTS 2023	BUDGET SUPPLEMENTAIRE 2024+VOTE	R+BS	PROPOSITIONS BUDGET 2024
N°	LIBELLE					
001	Déficit d'investissement reporté	- €	- €	- €	- €	- €
040	Opération d'ordre entre section	23 150,00 €	- €	- €	- €	23 340,00 €
041	Opérations patrimoniale	0,00 €				
16	Remboursement d'emprunts	161 700,00 €	- €	- €	- €	190 000,00 €
20	Immobilisations incorporelles	13 750,00 €	- €	- €	- €	40 000,00 €
21	Immobilisations corporelles	8 500,00 €	- €	- €	- €	- €
23	Immobilisations en cours	1 921 905,09 €	- €	- €	- €	537 000,00 €
TOTAL DEPENSES D'INVESTISSEMENT		2 129 005,09 €	- €	- €	- €	790 340,00 €
RECETTES						
CHAPITRES		BUDGET PRIMITIF 2023	REPORTS 2023	BUDGET SUPPLEMENTAIRE 2024+VOTE	R+BS	PROPOSITIONS BUDGET 2024
N°	LIBELLE					
001	Excédent d'investissement reporté	454 157,87 €	- €	- €	- €	
021	Virement de la section de fonctionnement					21 032,00 €
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	442 289,00 €	- €	- €	- €	440 000,00 €
041	Opérations patrimoniales	- €				
10	Dotations, fonds divers et réserves	37 291,64 €	- €	- €	- €	- €
13	Subventions d'investissement	336 500,00 €	- €	- €	- €	46 000,00 €
16	Emprunts et dettes assimilés	858 766,58 €	- €	- €	- €	283 308,00 €
TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT		2 129 005,09 €	- €	- €	- €	790 340,00 €

## MODIFICATION DU REGLEMENT PARTICULIER DE POLICE ET D'EXPLOITATION :

Les modifications apparaissent en rouge dans chaque article.

### **ARTICLE 4 – 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'événements 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 corps-mort 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 infrastructures portuaires afin de préserver la durabilité de nos équipements. 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 le port n'est pas protégé et subit régulièrement l'assaut de la houle. L'effet conjugué de la houle et de l'action des gros bateaux amarrés aux pontons provoquent en permanence des dégâts matériels importants. Les bateaux d'une longueur maximale supérieure à 32 pieds qui bénéficient d'un contrat annuel le conservent mais sont désormais contraints de rester à terre durant 6 mois (du 15 octobre au 15 avril). Au besoin, durant cette période, et sur autorisation de l'autorité portuaire, ils pourront s'amarrer transitoirement au corps-mort.

Les questions et commentaires sont nombreux. Les plaisanciers interrogent Yann CUSSET sur leur situation personnelle.

Alain MARHIC : un collègue qui a un bateau de 37 pieds et qui programme sa mise à l'eau début avril veut savoir s'il sera autorisé à s'amarrer provisoirement au ponton VISITEUR plutôt qu'au corps-mort durant 2 semaines.

Yann CUSSET donne une réponse négative à la demande. Comme l'indique son nom, le ponton VISITEUR est un ponton.

Alain MARHIC fait remarquer une petite incohérence. 1 pied marin = 0,3048 m. donc 10 mètres font 33 pieds et pas 32 comme indiqué dans l'article 4 du Règlement.

Yann CUSSET lui indique qu'il s'agit d'une valeur approximative.

*(Pour indication : 10 mètres = 32,808 pieds)*

Jean-Yves CHATEAU : J'ai un bateau de 33 pieds qui mesure moins de 10 mètres, 9.77 mètres exactement.

Pierre-Loïc LE GUET : Pour les bateaux qui font 11 mètres, moins de 6 tonnes et ancien modèle, c'est-à-dire un bateau peu large (moins de 3.50 mètres), y aura-t-il également une exception ?

Yann CUSSET indique que la réunion du jour n'a pas pour vocation d'étudier les cas particuliers. Il assure que chaque demande sera étudiée au cas par cas avec attention et bienveillance. Plusieurs éléments seront pris en compte (caractéristiques du navire, conditions météorologiques etc.). Comme tout règlement, on applique une règle et on traite des exceptions.

Catherine ROUDAUT : Le nombre de places sur le terre-plein étant insuffisant pour satisfaire toutes les demandes, les gros bateaux seront-ils prioritaires ?

Pour Yann CUSSET la priorité est de soulager les pontons durant la saison hivernale. En toute logique, les gros bateaux devront trouver place sur le terre-plein.

Pierre-Loïc LE GUET : Comment se fait-il que lorsqu'on loue un emplacement au ponton à l'année on paye en sus le stationnement sur le terre-plein si, pour une raison quelconque, on ne peut mettre son bateau à flot durant la saison estivale ? Le coût annuel est pratiquement doublé alors que la place réputée vacante est relouée.

Jérémy ASCOËT admet que le coût du stationnement sur le terre-plein du port est élevé. Les prix sont effectivement dissuasifs. Il s'agit d'une volonté de l'autorité portuaire adoptée il y a environ 15 ans et qui a pour finalité d'inciter tout plaisancier sous contrat annuel à occuper, à tout le moins, son emplacement à flot 4 mois dans l'année (du 1<sup>er</sup> mai au 31 août), conformément au Règlement Particulier de Police et d'Exploitation du port. Trouver un stationnement durant la saison estivale n'est pas chose aisée et nous ne voulons pas que nos places de parking soient monopolisées par des navires qui restent à terre durant la saison estivale. Nous ne voulons plus d'épaves, comme dans le passé, sur la zone portuaire.

Jérémy ASCOËT inventorie les différentes alternatives à la disposition de l'utilisateur pour éviter un tel surcoût :

- Remise à l'eau du bateau
- Mise en hivernage et/ou vente chez un professionnel de la plaisance.

#### **ARTICLE 29 – Redevance annuelle.**

*L'occupation dite « forfait annuel » doit suivre l'année civile du 1<sup>er</sup> 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 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 (12<sup>ème</sup>) du forfait annuel ne sera effectué.*

Dans le cadre du paiement de la redevance d'amarrage annuelle, Yann CUSSET annonce l'augmentation du nombre des prélèvements. Ils passeront de 3 mensualités en 2023 à 6 mensualités en 2024 (mars, avril, mai, juin, juillet et août). Toute nouvelle demande devra être déposée lors du renouvellement du contrat annuel. Il souligne également que les trop nombreux dossiers 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.

#### **ARTICLE 45 – Carénage, manutention et calage des navires.**

Yann CUSSET avise l'assemblée qu'à la demande expresse de la Police de l'Eau l'article 45 est complété comme suit :

*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 réalisés 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, terre-plein, ...)*

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

*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 toute 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'éléments 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.*

## **AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES ET TRAVAUX :**

---

### **CAPITAINERIE.**

L'achèvement des travaux se concrétise et Yann CUSSET espère pouvoir réunir les usagers pour célébrer l'évènement lors d'une petite réception qu'il programmerait avant le début de l'activité estivale.

Monsieur Michel HANART, qui a travaillé dans le bâtiment, interroge Yann CUSSET sur d'éventuelles pénalités de retard à appliquer aux artisans, la date de livraison du chantier n'ayant pas été respectée.

Avant toute chose, Yann CUSSET précise que la rénovation du bâtiment s'est faite dans le respect de l'enveloppe budgétaire fixée et dont le montant s'élève à 1300000.00 €.

Les entreprises ont répondu à l'appel d'offre avant la crise sanitaire de la Covid-19. Mais à la reprise, le secteur du bâtiment et de la construction a connu une pénurie des matières premières ainsi qu'une envolée des prix des matériaux qu'ils n'ont pu nous répercuter.

Le chantier a également pris du retard à cause de diverses malfaçons qu'il a fallu reprendre (pente d'écoulement des douches inversée, béton lissé mal posé dans le salon d'accueil des plaisanciers etc.). L'entreprise titulaire du marché concernant la pose du béton lissé n'a pas été payée car ses prestations ne sont pas conformes au contrat signé. Un constat d'huissier a d'ailleurs été effectué. La somme a été réaffecté à un nouvel entrepreneur pour l'achat et la pose de carrelage.

Yann CUSSET confirme que des pénalités de retard seront probablement appliquées à l'ascensoriste. A ce jour, malgré diverses interventions de l'entreprise en charge de l'installation de l'ascenseur, celui-ci ne fonctionne toujours pas.

### **PONTON F.**

Au regard de son état général, Yann CUSSET annonce le remplacement du ponton F. Les travaux débuteront après l'été.

Jérémie ASCOËT avise que les bateaux amarrés sur le ponton F seront déplacés sur les pontons C et D, dans les emplacements libérés par les bateaux en hivernage sur les terre-pleins.

### **COLONNES DE POUBELLES ENTERRÉES.**

Yann CUSSET fait savoir que cette année les bennes à ordures seront remplacées par des colonnes de poubelles enterrées. Ce système est plus hygiénique. Il réduira également les dépôts sauvages. Les administrés, les personnes de passage en Presqu'île et les usagers du port ne pourront plus déposer leurs ordures ménagères sur la zone portuaire. Seuls les plaisanciers détenteurs du badge d'accès au port pourront accéder aux conteneurs enterrés. L'accès sera limité à 10 levées afin d'éviter un usage abusif de ces bornes. Yann CUSSET rappelle que seuls les déchets produits à bord du navire doivent être déposés dans les poubelles enterrées du port. L'objectif de cet équipement, qui sera mis en service cet été, est de diminuer le coût financier affecté à la collecte des déchets.

Dominique BOURNIERIAS demande s'il s'agit de 10 levées par bateau ou par carte d'accès (certains bateaux pouvant bénéficier de plusieurs cartes – 1 carte pour chacun des copropriétaires).

Yann CUSSET lui confirme qu'il s'agit de 10 levées par bateau. Le plaisancier devra préciser en Capitainerie si les levées sont à programmer sur une même et unique carte ou à partager.

Pour Anne-Hélène BERNARD le nombre de levées n'est pas suffisant, surtout quand on vit sur son bateau l'été. Il n'est pas possible de conserver les déchets à bord durant plusieurs jours. L'espace étant exigü, cela devient rapidement encombrant et malodorant.

Andrée CAPITAINE lui fait remarquer que le forfait annuel du service Déchets de la CCPCAM ne comprend que 15 levées du bac d'ordures ménagères.

Anne-Hélène BERNARD campe sur ses positions car la situation n'est pas comparable. A domicile chaque administré a à sa disposition un bac dans lequel il stocke ses ordures ménagères. Pourquoi ne pas tout simplement donner un accès illimité aux plaisanciers détenteurs de la carte d'accès ?

Jérémy ASCOËT et Yann CUSSET y sont formellement opposés. Ils veulent empêcher les plaisanciers de transférer leurs ordures ménagères depuis leurs domiciles respectifs jusqu'au conteneurs du port. Cette pratique est malheureusement courante. Les agents portuaires le constatent tous les jours. Jérémy ASCOËT et Yann CUSSET veulent y mettre un terme.

Anne-Hélène BERNARD maintient son opinion et ne change pas d'avis. Pour elle l'excès de dépôts d'ordures est le résultat du comportement irrespectueux de passants, vacanciers et touristes voire de Crozonnais qui ne veulent pas utiliser leurs levées mais certainement pas des plaisanciers. Le fait de ne donner l'accès qu'aux usagers du port va inévitablement diminuer le nombre et le volume des dépôts. Elle réitère sa demande d'accès illimité pour tout détenteur du badge d'accès.

Jérémy ASCOËT fait remarquer qu'il s'agit d'une année test. Rien n'est figé. Les retours que nous feront les usagers sur le sujet nous orienteront sur les modifications à y apporter dans le futur.

Yann CUSSET fait savoir à Anne-Hélène BERNARD qu'au besoin la Capitainerie lui programmera des levées supplémentaires au cours de la saison. Le nombre d'usagers sous contrat annuel qui vivent sur leur bateau, même l'été, reste dérisoire. Les cas particuliers seront étudiés.

### **MOUILLAGES INNOVANTS.**

Jérémy ASCOËT fait remarquer que le parc de corps-morts installés à l'extérieur du port est vieillissant. Il est envisagé de remplacer ces 23 corps-morts déjà existants par des corps-morts innovants. L'objectif est de maîtriser les impacts sur le milieu marin. Cette opération dont le coût est estimé à 19 000.00 € pourrait bénéficier d'une aide financière du Parc Marin de L'Iroise.

Yann CUSSET rajoute que dans un souci de préservation de l'environnement et de sécurité en mer, la municipalité envisage de tester la mise en place de corps-morts dans le secteur de l'île Vierge durant la saison estivale. La nature du fond, la marée et les conditions météorologiques sont autant de facteurs à prendre en compte pour réussir à mouiller correctement son ancre, certains plaisanciers se sentent plus en sécurité s'ils peuvent s'amarrer sur un coffre. En outre, aux endroits où les bateaux jettent l'ancre, la pression sur les fonds marins est forte. Le raclage répété des fonds par les ancres des navires est source de dégradation des herbiers. Ce dispositif a pour objectif de contribuer à la sauvegarde environnementale du site.

Yann CUSSET et Jérémy ASCOËT rencontre ce mardi 17 février après-midi le Parc Marin d'Iroise pour échanger sur le sujet.

Pierre COLIN n'y est pas favorable. Il redoute que le site ne devienne une zone de mouillage réglementée dans laquelle les bateaux auront obligation de s'amarrer au corps-mort, comme cela se fait en Méditerranée.

Yann CUSSET le rassure en lui garantissant qu'il ne sera pas interdit de mouiller son ancre. Les plaisanciers conserveront le choix de leur amarrage.

De son côté, Jean-Marie BEROLDY désapprouve totalement cette expérimentation qu'il juge insensée. Le Parc Marin d'Iroise, qui n'attend que ça depuis 10 ans, va forcément valider le projet. Les zostères sont suffisamment visibles à l'île Vierge. Les plaisanciers peuvent aisément privilégier les zones claires pour ancrer sans que soit nécessaire d'y

implanter un bloc de béton. Il s'agit d'un test qui va assurément devenir pérenne. Contrairement à ce qui est annoncé, il n'y aura pas de retour en arrière possible.

Pierre-Loïc LE GUET estime que la proposition n'a que des avantages. Cela va permettre de diminuer le nombre de mouillages sauvages.

Pour Pierre COLIN il faut donner priorité à la préservation des herbiers de zostères de Morgat avant de protéger la zone de l'Île Vierge. Il préconise de mettre en place des systèmes de mouillage et d'interdire aux professionnels d'y venir pêcher la sèche. Il pense, qu'après l'Île Vierge, le Parc Marin d'Iroise va étendre l'installation de corps-morts à l'Anse de Saint Nicolas. Il ne souhaite pas que cette partie du littoral devienne, comme cela se fait déjà dans le sud de la France, une zone réglementée avec obligation de s'amarrer à la bouée et interdiction de jeter l'ancre.

Catherine ROUDAUT redoute que l'installation de corps-morts ne fasse qu'attirer et augmenter le nombre de plaisanciers sur ce site déjà très fréquenté. Une fois sur zone, si toutes les bouées sont occupées ils n'auront d'autre choix que d'y jeter l'ancre pour la nuit.

Yann CUSSET clôt le débat en répétant qu'il ne s'agit que d'un test à l'issue duquel nous déterminerons s'il y a un intérêt à réitérer l'expérience.

### **RÉCUPÉRATION DES EAUX PLUVIALES.**

Yann CUSSET annonce que le port réfléchit sur la meilleure façon de récupérer les eaux pluviales afin d'alimenter la zone de carénage. A l'heure actuelle, pour contrer les potentielles restrictions en cas de sécheresse, nous nous orientons vers l'acquisition et l'installation d'une grande cuve (50 à 70 m<sup>3</sup>). En parallèle nous travaillons activement sur la réutilisation des eaux usées, solution qui permettrait de répondre pour partie aux pénuries d'eau. Pour information, on rejette chaque jour à la mer entre 900 m<sup>3</sup> (en basse saison) et 1500 m<sup>3</sup> (en haute saison) d'eau traitée issue de la station d'épuration de Lostmarc'h. Il s'agit d'eau de qualité industrielle, non consommable, qui pourrait être affectée à divers usages (travaux, arrosages, etc.). La désalinisation de l'eau de mer est un processus compliqué et très onéreux que nous ne retiendrons pas

### **QUESTIONS DIVERSES :**

---

Catherine ROUDAUT : Les tarifs du port vont-ils encore augmenter l'année prochaine ?

Yann CUSSET : Les augmentations, on ne les fait pas par plaisir, on les fait contraint et forcé. Il nous faut investir pour maintenir les infrastructures du port en état. Comme tout le monde nous avons subi l'inflation (matériaux, carburant, électricité etc.). Nous avons également répercuté l'augmentation des salaires des agents en raison de la revalorisation du point d'indice des fonctionnaires. A partir de l'année prochaine nous pourrions avoir de nouveau recours à l'emprunt. De ce fait, les tarifs augmenteront certainement mais dans une moindre mesure et certainement bien moins que les augmentations votées ces deux dernières années.

Catherine ROUDAUT : L'augmentation des charges c'est une chose et les deux dernières années le port a fait face à de nombreux travaux (Capitainerie, changement des pontons C & D). Si le budget du port n'est fait exclusivement que par les cotisations des usagers, que se passera-t-il en cas de sinistres imprévus et dégâts importants ?

Yann CUSSET : C'est pour éviter de devoir un jour affronter ce genre de situation que nous allons lancer une réflexion sur « Notre port dans 50 ans ». Aujourd'hui nous ne faisons que du bricolage afin de maintenir le port à flot et nous ne résolvons pas les causes profondes qui engendrent ces usures prématurées. Nous en connaissons pourtant l'origine : le port n'est pas protégé, ce n'est qu'un abri qui laisse entrer la houle. Il nous est impossible de remplacer notre ancrage actuel par des pieux car leur installation répond à des normes précises, comme une houle inférieure ou égale à 0.40 m. alors que nous affrontons régulièrement une houle de 1.20 m. Si nous lançons un projet d'envergure qui coûtera plusieurs millions le port sera sans conteste dans l'incapacité de le financer. Par contre, si nous proposons un projet bien ficelé, qui répond à certaines normes strictes, nous pourrions obtenir une aide financière de l'Europe, de la Région ainsi que du Département. De plus, si le projet revêt un caractère d'utilité publique, et ne se limite pas à un nombre restreint ou spécifique d'administrés, la Commune de Crozon pourra également contribuer au financement des opérations. Lors d'un changement de ponton, le budget principal de la Commune ne peut pas être sollicité car l'ouvrage ne concerne que des propriétaires de bateau. Dans le cadre d'un investissement lourd, le caractère d'intérêt général est indispensable pour l'attribution de subventions publiques. Le port participe au tourisme balnéaire côtier. Sans le port, l'activité économique de Morgat serait certainement différente. Donc, cette année, l'idée est de lancer un cadrage sur une étude qui puisse aboutir sur 2 voire 3 scénarios visant à résoudre la houle, l'ensablement et à rendre notre port pérenne dans les années à venir.

Yann CUSSET poursuit en indiquant qu'il est également indispensable de regarder de près ce qui se passe au niveau de Toul Car, qui est la zone la plus attaquée, et du Loch. Si rien n'est fait, une partie de la départementale va disparaître. En plus du port, la Commune de Crozon doit mener une réflexion sur le problème du recul du trait de côte, de la zone extrêmement vulnérable de Toul Car et de la zone d'ensablement du Loch. Une résolution des problématiques globales de l'anse de Morgat, port compris, est donc à l'étude. La Commune et le Conseil Départemental, en charge d'une partie du territoire concerné, travaillent conjointement sur ce sujet complexe. Depuis plusieurs années diverses études ont été réalisées sur lesquelles nous pouvons nous appuyer. Malheureusement, les résolutions proposées ne prennent pas en compte la problématique de Toul Car.

Yann Cusset rajoute que l'ensablement du port ne date pas d'aujourd'hui. Des archives de 1908 rapportent que des pêcheurs se plaignaient déjà de l'ensablement.

Jean-Marie BEROLDY soutient qu'il faut rétablir l'échange sédimentaire. Dans le passé, des études ont été faites et des solutions ont été trouvées.

Yann CUSSET répète que ces préconisations ne prennent pas en compte la zone de Toul Car. Il s'agit d'une zone très sensible. C'est de cet endroit que le sable se retire pour revenir vers le Loch et le port. Le bon sens voudrait que l'on mette fin aux affouillements répétés du sous-bassement en bordure de la route départementale sous laquelle passe la ligne haute et basse tension qui alimente Morgat ainsi que l'assainissement de toute la presqu'île, et que l'on protège et préserve les habitations limitrophes. Mais c'est la loi « Climat et résilience » qui s'impose, ce qui complexifie fortement les actions à mener. Enfin, la Commune n'a pas à elle seule le pouvoir de décision. Le Département a notamment son mot à dire car l'entretien de la route départementale lui incombe. Sont également associés aux échanges certains propriétaires dont le bien immobilier jouxte la zone. Aujourd'hui, des cabinets dûment habilités que nous avons sollicités pour nous assister nous proposent des solutions pour protéger cet espace de manière durable (au minimum jusque 2100). Le montant du chantier est estimé à 10 voire 12 millions d'euros. Ce montant serait bien plus élevé si nous devons dédommager les propriétaires des biens immobiliers voués à disparaître, construire une voie de contournement du réseau routier

pour accéder à Morgat, créer un nouvel assainissement, revoir tout le réseau électrique, etc. Nous devons présenter le dossier en préfecture mais, suite à la nomination d'un nouveau préfet en fin d'année et au départ de la sous-préfète, notre demande de rendez-vous n'a pas encore abouti.

Pierre COLIN désire savoir si ce projet a des conséquences sur l'ensablement du port en lui-même.

Yann CUSSET lui répond par la positive. Le projet apporte une solution au dégraissement de Toul Car et, par voie de conséquence, à l'ensablement du Loch et du port.

Jean-Marie BEROLDY fait remarquer qu'il a été prouvé qu'au gré des marées le sable partait et revenait. Désormais il ne revient plus parce qu'il est bloqué par les ouvrages qui ont été érigés.

Yann Cusset partage ce point de vue. Certaines études préconisent même de supprimer le vieux môle ou au moins le remettre à sa taille originelle. La construction du quai pêche et de la digue n'ont fait qu'aggraver la situation.

Jean-Marie BEROLDY réplique qu'il est nécessaire de rétablir l'échange sédimentaire pour stopper l'ensablement du port et empêcher le dégraissement de Toul Car.

Yann CUSSET rajoute que nous avons 2 à 3 ans devant nous avant que les services de l'Etat ne rendent leur décision sur l'avant-projet que nous leur soumettrons pour solutionner la problématique de Toul Car. Il faut profiter de cette période pour engager une réflexion sur l'aménagement futur du port. Il est impératif de réfléchir à un plan d'action et d'investissement pour protéger et sauver notre port. Les problèmes perdureront tant que l'on n'aura pas structuré un véritable projet et trouvé les finances nécessaires à sa réalisation. Pourquoi ne pas augmenter la capacité du port afin d'accueillir les bateaux de plaisanciers financièrement aisés, qui ne sont pas impactés par les hausses tarifaires, et qui sont prêts à mettre le prix pour amarrer leur navire à Morgat ? Nous pourrions par exemple leur aménager quelques places de « luxe » Nous avons régulièrement de la demande pour de grosses unités et des catamarans. Aujourd'hui nous ne sommes pas en mesure de les accueillir et sommes dans l'obligation de les éconduire. C'est dommage de se priver de cette clientèle qui est en capacité d'apporter un peu plus de rentabilité au port. Il ne faut pas se priver de cette manne financière. Il faut y réfléchir sérieusement. Il nous faut monter un beau projet, à la fois écologique et respectueux de l'environnement et du milieu marin.

Jean-Marie BEROLDY : Tout en préservant l'accès aux petits bateaux et aux plus modestes.

Yann CUSSET lui répond qu'il est évidemment impératif de conserver cette mixité. Mais, comme chacun sait, les normes des constructeurs ont évolué. Dorénavant les bateaux sont globalement plus longs et plus larges. Il souligne que la liste d'attente est toujours importante et ne diminue pas.

Pierre-Loïc LE GUET prend la parole et revient sur l'ensablement. Pour lui, le problème est provoqué par la mise en suspension du sable par la houle qui ensuite est entraîné par un courant léger vers le port. La suspension du sable est liée à la houle et au ressac. Il suffit de regarder du côté du Portzic. Depuis qu'un mur y a été érigé, le sable est en suspens et le ressac entraîne le sable qui revient lorsqu'il n'y a plus de houle. La portion entre l'Hôtel de la Mer et le Rulianec reste totalement stable depuis des années. Le sable ne bouge pas car il y a un amortisseur de houle qui est tout simplement constitué de blocs de rochers. Pourquoi ne met-on pas un amortisseur de houle qui est la seule solution viable pour éviter d'avoir du ressac et une mise en suspension du sable ?

Yann CUSSET conteste cette analyse.

Jean-Marie BEROLDY n'y adhère pas non plus. Ce n'est pas la houle qui déplace le sable, c'est le courant de marée.

Charley GUYARD revient sur les tarifs. Il est étonné que ce soient les cotisations des plaisanciers qui financent le changement des pontons. Il ne connaît pas la comptabilité communale, mais normalement c'est le propriétaire des lieux qui paye les investissements. Il est étonné que les tarifs aient augmenté de façon substantielle depuis

2 ans avec comme prétexte de payer le remplacement des pontons. Il s'en étonne. Dans une entreprise, ça ne fonctionne pas comme cela.

Yann CUSSET lui apporte certaines précisions. La comptabilité publique et la comptabilité privée ne sont pas comparables. La mairie n'est pas assujettie à la TVA alors que le port l'est. Le port est avant tout un SPIC (Service Public Industriel et Commercial). Comme tout SPIC, il a son budget annexe qui doit être financé par les recettes liées à l'exploitation de son activité (redevance, tarification usagers...). Les Communes ont interdiction de prendre en charge dans leur budget principal des dépenses au titre des SPIC. Elles ont interdiction de verser des subventions d'équilibre du budget principal au budget annexe des SPIC.

Charley GUYARD considère que les plaisanciers sont donc des « CLIENTS » et pas des « USAGERS ».

Yann CUSSET lui signifie que l'Etat n'a pas de « CLIENTS », il n'a que des « USAGERS ».

Pierre COLIN estime que les plaisanciers ne doivent pas, à eux seuls, supporter le coût de la rénovation des pontons. Tous les usagers, sans exception, doivent être solidaires et participer à part égale aux travaux du port quels qu'ils puissent être. Il demande que les augmentations appliquées soient les mêmes pour tous. Chaque année les plaisanciers subissent une augmentation bien plus élevée que les commerçants et professionnels de la plaisance.

Yann CUSSET rappelle qu'il y a 2 ans il a proposé plusieurs choix aux membres du Conseil Portuaire. Ces derniers ont opté pour une augmentation évolutive selon la catégorisation des navires, considérant que les propriétaires de petits bateaux ont des finances plus modestes.

Anne-Hélène BERNARD dénonce une injustice. C'est inéquitable. C'est de la mathématique simple. Si on applique un pourcentage d'augmentation unique c'est équitable. Si, à l'inverse, le pourcentage appliqué est différent, ce n'est pas équitable.

Catherine ROUDAT acquiesce. Certains plaisanciers possèdent des pêche-promenades qui valent 2 fois le prix des voiliers. A contrario, certains autres possèdent un voilier qui ne vaut pas 10000.00 €. Ne pas appliquer la même augmentation à tous est discriminant. Pour Jean-Yves CHATEAU il n'y a aucune raison que les gros bateaux soient beaucoup plus pénalisés que les petits.

Yann CUSSET fait remarquer que l'année dernière, contre toute attente, il lui a été reproché d'avoir opté pour 3 taux différents selon la longueur des bateaux. Cette année, pour satisfaire le plus grand nombre, la même augmentation est appliquée à tous, dans un souci d'équité et d'harmonisation. Mais là encore, cette approche semble soulever la réprobation.

Michel HANART demande que son cas personnel soit étudié. Il est la victime d'un sinistre survenu en juillet 2023 et à ce jour les réparations de son bateau n'ont pas débuté. Par conséquent il est fort probable que son emplacement reste inoccupé pendant encore plusieurs mois. Dans pareil cas, il demande s'il n'est pas envisageable d'appliquer un tarif dégressif, un allègement de sa redevance d'amarrage.

Yann CUSSET lui notifie qu'il doit communiquer au plus tôt à la Capitainerie la période d'inoccupation du poste. Sa demande sera examinée.

Monsieur HANART ne peut pas avancer de date, il n'en a aucune idée.

Jérémie ASCOËT indique que le règlement de police et d'exploitation du port apporte la réponse à la demande exprimée.

Andrée CAPITAINE sollicite de recevoir les courriels informatifs 24h00 avant le retrait des passerelles. Lors de la dernière tempête, elle a reçu un message d'alerte à 14h00. Quand elle est arrivée au port pour sécuriser son bateau elle n'y avait déjà plus accès, la passerelle avait été retirée dans la matinée. Elle s'est donc déplacée inutilement.

Jérémie ASCOËT est conscient du problème mais fait remarquer que la fiabilité des prévisions météorologiques se montre limitée et les scénarios évoluent régulièrement d'un jour sur l'autre. Il fait remarquer que les usagers reçoivent généralement la notification du port avant le bulletin de vigilance diffusé par la Préfecture. Le port fait de son mieux mais n'est pas en mesure d'aviser les usagers 24h00 à l'avance. La décision est prise le

jour même et le plus tardivement possible. On hésite jusqu'au dernier moment à les enlever car les manutentions répétées les fragilisent. Il s'agit de manipulations lourdes qui ne sont pas sans conséquences sur l'équipement. Il rappelle qu'à chaque fois un système de navette est mis en place pour permettre à tout usager d'accéder à son navire.

Charley GUYARD demande un complément d'information sur les mouvements de mise et/ou sortie d'eau. Il désire connaître les tâches qui incombent aux plaisanciers et aux agents techniques portuaires. Est-ce au plaisancier de positionner les sangles ?

Avant de répondre à la question, Jérémie ASCOËT mentionne que tout est notifié dans le Règlement et sur la fiche de manutention. Il poursuit en indiquant que tout mouvement de sortie ou de mise à l'eau comprend le grutage, la dépose sur chariot et le remorquage sur le terre-plein. Le plaisancier doit effectivement placer les sangles et positionner les bers sous le bateau. C'est une question de responsabilité. Si le propriétaire du bateau n'est pas en capacité de réaliser ces opérations, il doit mandater un prestataire qui le fera pour lui. Le tout doit être réalisé en 1h00 de temps. A l'issue de l'heure les agents portuaires doivent être libérés pour ne pas retarder le rendez-vous qui suit.

Catherine ROUDAUT a entendu un bruit de ponton qui laissait entendre qu'à l'avenir le port va imposer aux plaisanciers de se faire remplacer par un professionnel lors des manutentions.

Yann CUSSET lui fait savoir que cela n'a jamais été évoqué. Seuls les plaisanciers qui ne sont pas en mesure de placer les sangles, de caler leur navire, etc. devront faire appel à un professionnel. Nous constatons que trop souvent les agents portuaires se substituent aux plaisanciers. Nous voulons mettre un terme à ces pratiques car en cas de sinistre la responsabilité ne nos agents sera assurément engagée.

Pierre-Loïc LE GUET interroge sur un éventuel dragage du port dans l'année voire les années à venir. Il lui semble que le port a obtenu une autorisation de dragage valable 10 ans.

Yann CUSSET lui précise que le port n'est pas autorisé à désensabler l'intégralité de la zone portuaire mais uniquement le chenal d'accès (jusqu'au ponton B) et le pied de cale. Il n'y aura pas de dragage dans un futur proche car nous ne pouvons le financer. Un dragage coûte une fortune.

Catherine ROUDAUT fait remarquer que dans le port d'Audierne le chenal est matérialisé par des bouées jaunes. Elle demande s'il n'est pas envisageable de s'en inspirer.

Jérémie ASCOËT fait savoir qu'une demande a déjà été déposée auprès des Phares et Balises. Le dossier concerne la matérialisation du chenal par des bouées de navigation légères. Le délai d'instruction est de 2 ans. Il va les relancer.

Pierre COLIN réitère une requête à laquelle il n'a été donné aucune suite. Lors du dernier Conseil Portuaire il avait été convenu que les noms et coordonnées des membres représentant les usagers des ports de Morgat et du Fret au sein de ce même Conseil seraient diffusés à tous les usagers par le biais de la note d'information accompagnant chaque fin d'année les renouvellements des contrats annuels 2024. Il n'en est rien. A titre exceptionnel, il demande une nouvelle fois l'autorisation d'accéder au listing des usagers du port. Dominique BOURNERIAS et lui-même souhaitent vivement aviser tous les usagers qu'ils sont tous deux les représentants de l'ensemble des plaisanciers et pas uniquement des adhérents de leurs associations respectives. La finalité est de pouvoir transmettre à tous les usagers les informations obtenues lors des réunions du Conseil Portuaire et du CLUP.

Yann CUSSET lui rappelle qu'il ne peut accéder à sa demande, le RGPD l'en empêche formellement.

Pierre COLIN insiste pour que tous les plaisanciers soient informés officiellement qu'ils peuvent à tout moment prendre l'attache des leurs représentants.

Jérémie ASCOËT lui soumet de passer l'information via le site Internet de la Mairie de Crozon.

Pierre COLIN réplique que tout le monde n'utilise pas Internet.

Yann CUSSET, ne comprend pas l'insistance de Pierre COLIN. Les personnes intéressées par la vie du port peuvent participer à la séance du CLUP. S'ils n'y participent pas c'est

peut-être tout simplement que cela ne les intéresse pas. En outre, s'il le souhaite, tout usager peut également prendre connaissance des comptes-rendus des réunions du Conseil Portuaire en se connectant au site de la mairie de Crozon. Une simple démarche personnelle permet aux usagers, qui le désirent, d'avoir accès à l'actualité du port. Pierre-Loïc LE GUET et Dominique BOURNERIAS pensent qu'il serait souhaitable à l'avenir de transmettre un message à tous les usagers du port pour leur rappeler voire même les aviser de l'existence du CLUP. Ce message pourrait expliquer le rôle du CLUP, et la procédure à suivre pour s'y inscrire et y être convoqué. Yann CUSSET n'y voit aucun inconvénient.

Yann CUSSET remercie les membres présents pour leur participation.

L'ordre du jour étant épuisé, Yann CUSSET lève la séance à 11h45.

L'Adjoint aux ports



**Yann CUSSET**