

PORTS DE MORGAT / LE FRET

COMPTE RENDU DU CONSEIL PORTUAIRE
Séance du vendredi 14 novembre 2025

Le Conseil Portuaire des ports de Morigat et du Fret convoqué le 14 novembre 2025 a été réuni ce jour à 10h30, Salle KADOR, au port de Morigat, sous la présidence de monsieur Yann Cusset, Adjoint délégué en charge des ports de Morigat et du Fret et suppléant de monsieur Patrick BERTHELOT en son absence.

Assistaient au Conseil Portuaire :

a) Membres titulaires :

M. Jérémie ASCOËT
M. Pierre COLIN
M. Guillaume DREVILLON
M. Yves LE COUTEUR
M. Philippe QUERE
M. Yvon SENECHAL

Absents :

M. Patrick BERTHELOT (Excusé – Remplacé par m. Yann CUSSET)
Mme Dominique BOURNERIAS (Excusée – Remplacée par m. Didier MOYSAN)

Mme Monique PORCHER (Représentant du Conseil Général du Finistère) : Excusée
Mme Emmanuelle TOUCHAIN-LE GALLOU (Directrice Générale des Services) : Excusée
M. Nicolas LE COUTEUR (Représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine Bretagne Ouest) : Excusé
M. Philippe BOULINEAU (Représentant des pêcheurs professionnels) : Non excusé

b) Assistait également à la séance (sans participation au droit de vote) :

M. Philippe BLONDEAU
M. Daniel EUZEN
M. François GAUDIN
Mme Magali LE PERN

■ ■ ■

En préambule, Yann CUSSET remercie les membres du conseil de leur présence.

Le quorum étant atteint, Yann CUSSET ouvre la séance à 10h30.

Yann CUSSET rappelle l'ordre du jour :

- Tarifs 2026
- Réduction de la zone de mouillage de Morgat (40 → 23 corps-morts)
- Budget primitif 2026
- Questions diverses

Mais avant d'aborder tour à tour ces différents points, Yann CUSSET donne la parole à Philippe QUERE, désigné pour remplacer Monsieur Yvon MACE au sein du conseil portuaire.

Philippe QUERE se présente : il indique être le président du CNCM. Il précise avoir auparavant exercé dans le domaine du nautisme et de l'événementiel sur le territoire de Brest Métropole en tant que professionnel. Désormais retraité, il réside à Morgat depuis de nombreuses années et pratique la plaisance. Il est également impliqué au sein du CNCM.

Yann Cusset lui souhaite la bienvenue.

I – TARIFS 2026

Yann CUSSET déroule à l'écran une synthèse des principales évolutions pour 2026.

- Aucune augmentation sur les redevances annuelles d'amarrage (Morgat et Le Fret)
- + 5 % sur les emplacements professionnels (ponton et corps-morts)
- + 3 % sur les manutentions et prestations diverses.
- + 5 % sur les forfaits « HIVER »
- Augmentation des tarifs « VISITEUR » (la nuitée) de 1.00 € à 3.00 €
- Evolution du tarif de passage à la barrière d'entrée de port (mise en place de cartes prépayées)
- Augmentation des tarifs du parking payant (Quai Kador)
- Actualisation de la grille tarifaire de la salle Kador
- Suppression du forfait « HIVER » pour les bateaux de plus de 8.49 mètres
- Suppression de la ligne « Au-delà de 16.49 mètres » (bateaux non autorisés)
- Nouvelle disposition : tout rendez-vous non honoré ou annulé moins de 24.00 avant l'horaire prévu sera facturé 53.00 € (tarif de base d'un grutage).

Yann CUSSET apporte quelques précisions :

Les tarifs « FORFAIT HIVER » appliqués aux bateaux d'une longueur supérieure à 8,49 mètres ont été supprimés de la grille tarifaire. En effet, les propriétaires de navires d'une longueur supérieure à 32 pieds sont désormais contraints d'hiverner sur les terre-pleins ; il n'est donc pas opportun de permettre à des bateaux venant de l'extérieur d'occuper leurs emplacements de ponton alors qu'eux-mêmes n'y sont pas autorisés.

La ligne tarifaire concernant les bateaux de plus de 16,49 mètres a également été supprimée, dans la mesure où ce type de navires n'est plus autorisé au port. Il était donc incohérent de le maintenir dans la grille tarifaire.

Par ailleurs, le tarif de passage à la barrière d'entrée a évolué avec la mise en place d'un système de cartes prépayées. Le principe repose sur un tarif au passage unique, assorti ensuite d'une tarification dégressive en fonction du nombre de passages souscrits, jusqu'à un forfait illimité fixé à 160 euros.

Le tarif du stationnement payant a été revalorisé, celui-ci n'ayant pas été modifié depuis sa création. Cette augmentation reste toutefois modérée et la première heure de stationnement demeure gratuite.

La grille tarifaire de la salle Kador a été actualisée, celle-ci disposant désormais d'équipements adaptés et performants. Il est donc apparu nécessaire de définir une tarification en adéquation avec le niveau des prestations proposées. Il est précisé que la salle KADOR demeure mise à disposition, à titre gratuit :

- Des associations du nautisme et de la plaisance,
- Des associations communales, exclusivement pour la tenue de leur assemblée générale ou conseil d'administration.

En revanche, toute utilisation à caractère privé, y compris lorsqu'elle est sollicitée par un membre d'une association de plaisanciers ou communale, donnera lieu à l'application de la tarification correspondante.

Enfin, Il est proposé que tout rendez-vous de grutage non annulé au moins 24 heures à l'avance fasse désormais l'objet d'une facturation afin de responsabiliser les usagers et optimiser l'exploitation des créneaux.

Les membres présents réagissent aux points évoqués en sollicitant des précisions.

Point abordé : Tarifs de la salle Kador.

Pierre COLIN soulève la question d'un éventuel oubli concernant le tarif pour la soirée, précisant qu'au regard de la grille tarifaire proposée, il n'est pas envisageable de réserver la salle uniquement pour la soirée. Conformément aux dispositions actuelles, les locataires seront contraints d'opter pour la formule « Journée + soirée » (8h00 – 23h00) même s'ils n'utilisent la salle que de 18h00 jusqu'à 23h00. Cela entraîne un coût de 750 € pour une utilisation partielle.

Guillaume DREVILLON approuve l'analyse de Pierre COLIN et note à son tour qu'aucun tarif n'est prévu pour une location en soirée.

Yann CUSSET explique que cela permet aux utilisateurs de préparer et d'aménager la salle avant leur événement.

Un échange général s'ensuit avec un consensus sur le fait qu'il serait utile de vérifier les documents initiaux et de réfléchir à la possibilité de proposer un créneau 14h00-23h00 ou 18h00-23h00, ce qui permettrait une plus grande flexibilité pour les utilisateurs et une réponse adaptée aux besoins des associations, entreprises ou particuliers souhaitant organiser des événements uniquement en soirée.

Yann CUSSET conclut qu'il en prend acte et qu'il va se pencher sur la question pour examiner une éventuelle modification.

La question de la prestation de « ménage après location », d'un montant de 110 €, est abordée

Pierre COLIN n'est pas opposé à cette prestation mais il interroge sur son caractère obligatoire, en soulignant que pour certaines utilisations légères (par exemple une assemblée générale avec un simple pot), la cuisine pourrait ne pas être utilisée, ou très peu. En tout état de cause, dans ce cas de figure, tous les équipements de la cuisine ne seront pas utilisés.

Yann CUSSET explique que le ménage est imposé pour garantir la propreté minimale de la salle et de ses équipements (frigo, lave-vaisselle, four), et que la notion de propreté varie selon les utilisateurs. Le forfait ménage s'appliquera donc de manière forfaitaire, indépendamment de l'utilisation complète ou partielle de la cuisine, afin de simplifier la gestion et d'éviter des ajustements au cas par cas.

Didier MOYSAN demande si les associations du port bénéficient du ménage gratuit.

Yann CUSSET lui répond par l'affirmative, à condition de laisser la salle propre.

Jérémy ASCOET rappelle que la gratuité s'applique aux assemblées générales et aux conseils d'administration des associations crozonnaises. Il fait remarquer que cela est explicitement indiqué en bas des tarifs.

Point abordé : La tarification des rendez-vous de manutention non honoré.

Une discussion s'engage sur la problématique des rendez-vous de grutage qui ne sont pas honorés par certains usagers, ce qui perturbe l'organisation et l'exploitation des créneaux de manutention.

Yann CUSSET rapporte que certains usagers prennent rendez-vous puis ne se présentent pas au port mais surtout ne préviennent pas. Cela empêche la réutilisation du créneau et complique la planification. Pour cette raison il propose d'appliquer une facturation correspondant au coût du grutage de base (53.00 €), pour tout rendez-vous non annulé au moins 24 heures à l'avance.

Jérémy ASCOET rajoute que, notamment en période de forte activité (ex. avril et novembre), les créneaux sont complets et qu'un rendez-vous manqué sans préavis représente un manque à gagner et oblige les agents portuaires à attendre inutilement. Il insiste sur l'importance d'être prévenu pour pouvoir réaffecter le créneau.

L'échange se conclut sur le constat que la facturation est le seul levier pour responsabiliser les usagers et réduire le nombre de rendez-vous non honorés.

Point abordé : La tarification du parking payant.

Yann Cusset explique que la structure des tranches horaires du parking payant reste inchangée. La première heure demeure gratuite. En revanche, une augmentation tarifaire est prévue pour les tranches suivantes : la deuxième et la troisième heure passent de 2 € à 2,50 €, la quatrième et la cinquième heure de 3 € à 3,50 €, et la tranche de 6 à 10 heures de 4 € à 4,50 €.

Il précise que l'objectif principal de cette évolution tarifaire est dissuasif. Il s'agit d'inciter les usagers souhaitant stationner à la journée à utiliser les parkings Morgatois gratuits, tout en réservant le parking payant de proximité aux personnes effectuant des stationnements de courte durée, notamment pour les promenades sur le port ou les usagers des vedettes qui effectuent la visite des grottes.

Cette mesure vise également à favoriser la rotation des places. Yann Cusset rappelle qu'auparavant une part importante des emplacements était occupée toute la journée par des randonneurs, limitant fortement la disponibilité du parking.

Par ailleurs, il souligne que ce dispositif contribue à une meilleure fluidité de la circulation sur le quai. Lorsque qu'au niveau des « FLOTS », le panneau indique que le parking est complet, de nombreux automobilistes renoncent désormais à chercher une place et se dirigent vers d'autres secteurs, ce qui réduit le flux de véhicules sur le quai KADOR par rapport à la situation antérieure.

Enfin, il indique que la limitation de hauteur du parking, fixée à environ 2 mètres à 2,10 mètres, permet d'exclure les camping-cars.

L'objectif global de ces mesures est double : limiter la circulation automobile sur le quai et assurer une meilleure rotation des places de stationnement.

Guillaume DREVILLON prend ensuite la parole pour exprimer son désaccord.

Il indique qu'il est favorable au principe d'un stationnement payant, qu'il considère comme légitime. En revanche, il exprime une opposition claire à l'ampleur de l'augmentation proposée, qu'il juge excessive et non justifiée.

Il souligne que la hausse envisagée représente une augmentation d'environ 25 %, qu'il qualifie de très élevée. À titre de comparaison, il rappelle que le stationnement en plein centre-ville de Quimper s'élève à environ 2,80 € pour trois heures, tandis qu'à Locronan le tarif est de 5.00 € pour une journée entière. Selon lui, ces exemples montrent que les tarifs proposés localement sont disproportionnés.

Guillaume DREVILLON estime également que le parking concerné ne présente pas les caractéristiques ni le niveau de service justifiant un tel prix. Il considère que le coût devient trop important pour les usagers, notamment lorsque l'on prend en compte que, malgré la première heure gratuite, les deuxième et troisième heures représentent déjà un montant de 5.00 €. Enfin, il insiste sur le fait que son opposition relève aussi d'une question de principe, jugeant qu'une augmentation de 25 % constitue un seuil excessif et difficilement acceptable pour les utilisateurs.

En réponse aux remarques de Guillaume DREVILLON, Yann CUSSET indique que les comparaisons tarifaires doivent être faites avec des sites aux caractéristiques similaires.

Il rappelle par ailleurs que les tarifs du parking n'ont pas été augmentés depuis leur mise en place, ce qui justifie selon lui une revalorisation aujourd'hui. Il précise que ce stationnement est un service mis à la disposition de la population qui souhaite se promener sur le port, la digue ou accéder aux espaces publics du site de manière générale. Il estime donc normal que ces usagers participent financièrement aux aménagements portuaires mis gratuitement à leur disposition. Enfin, il indique que le produit du stationnement représente environ 70 000 euros de recettes annuelles, contribuant ainsi au financement des services et équipements portuaires.

Guillaume DREVILLON rajoute que le coût du parking payant alourdit le panier journalier pour les clients, mais estime néanmoins qu'il est important de respecter le dispositif en place. Il fait remarquer qu'il pourrait, comme certains autres professionnels, ouvrir la barrière pour permettre à ses clients d'éviter de payer, mais refuse de le faire par principe. Selon lui, l'objectif est de faire fonctionner le parking et d'assurer une forme d'équité entre tous les acteurs. Il considère qu'il n'est pas normal que certains contournent le système. Il indique toutefois qu'avec un tarif de 2,50 € de l'heure, il envisage de diriger ses clients vers les parkings plus éloignés mais gratuits.

Jérémie ASCOET rejoint cette position. Il ne cautionne pas ce type de comportement de la part de certains professionnels. De même, il désapprouve l'attitude de certaines personnes qui se collent aux véhicules afin de former un « petit train » et d'accéder à la zone portuaire pour y stationner gratuitement.

Yann CUSSET indique qu'il n'a reçu aucune remarque négative de la part des usagers concernant le parking payant et précise que les retours dont il dispose sont positifs.

Guillaume DREVILLON exprime un avis contraire, indiquant qu'il reçoit de nombreuses plaintes, notamment de la part des locaux qui se plaignent de l'extension des horaires, passés de 19h00 à 20h00, et de l'augmentation du coût du stationnement qui en découle. Il souligne également plusieurs dysfonctionnements récurrents, tant sur les WC que sur l'aménagement du parking et le fonctionnement des horodateurs (absence de reçus, pannes). Cela conduit fréquemment les usagers à se tourner vers lui comme relais de réclamation. Il mentionne également des difficultés rencontrées cette année par des usagers étrangers, qui auraient payé des tarifs plus élevés. Il estime que le système de stationnement n'est pas pleinement opérationnel au quotidien et réaffirme que l'augmentation des tarifs n'est donc pas justifiée.

Jérémie ASCOET indique ne pas constater ces retours négatifs de son côté et rejoint Yann CUSSET sur ce point. Il reconnaît toutefois l'existence de problèmes de réseau, liés au fonctionnement des équipements en 4G, notamment en période de forte affluence au mois d'août, lorsque le réseau est saturé.

Il rappelle que le port est soumis à des contraintes budgétaires et qu'il doit composer avec un budget limité. Il est nécessaire de trouver des recettes.

Guillaume DREVILLON se dit entièrement d'accord sur le principe, tout en soulignant que le parking n'existait pas auparavant et qu'il génère aujourd'hui des recettes supplémentaires, ce qui constitue selon lui un point positif. Il estime toutefois qu'il ne faut pas « tirer excessivement sur la corde ». Il précise que ce parking a représenté à un moment un véritable « poumon » et un bol d'air financier lorsqu'il est devenu payant, et que chacun contribue déjà au budget portuaire.

Yann CUSSET souligne pour sa part la nécessité de trouver un équilibre entre les dépenses et les recettes. Il indique que le choix a été fait de limiter l'augmentation des tarifs d'amarrage, ceux-ci étant particulièrement sensibles pour les plaisanciers.

Guillaume DREVILLON rappelle néanmoins que les tarifs d'amarrage ont déjà été augmentés par le passé, de manière significative, et que les efforts financiers sont demandés à tous.

Jérémie ASCOET conclut en rappelant que l'inflation a pesé sur les charges du port.

Tout en reconnaissant la nécessité de trouver des recettes, Guillaume DREVILLON réitère son point de vue selon lequel le tarif appliqué est trop élevé par rapport à celui d'autres parkings. Il précise qu'il ne s'agit que de son point de vue personnel et invite les membres présents à s'exprimer sur le sujet.

Malgré cette invitation, le point ne donne lieu à aucune autre réaction.

Point abordé : Barrière d'entrée de port – Accès cale

Yann CUSSET explique que le tarif actuel pour activer la barrière d'entrée de port afin de mettre son bateau à l'eau via la cale, fixé à 10 €, va être porté à 15 €. Il propose également d'instaurer une tarification dégressive en fonction du nombre de passages achetés : plus le nombre de passages est important, moins le coût unitaire est élevé (par exemple pour 5, 10 ou 20 passages). Concrètement, le badge d'accès sera configuré pour appliquer ces tarifs dégressifs. Ces tarifs s'appliquent uniquement aux passages ponctuels à la barrière. Les forfaits mensuels et saisonniers existants restent inchangés. Les plaisanciers sous contrat annuels, disposant déjà d'un badge d'entrée, ne sont pas non plus concernés par cette mesure.

Pierre COLIN se demande s'il ne serait pas judicieux d'installer un horodateur sur le parking, de manière à ce que les usagers paient en fonction du temps réel de stationnement : une personne qui reste une heure ne paierait qu'une heure, tandis qu'un usager qui reste toute la journée, par exemple pour aller en mer, paierait le temps total passé, comme sur le parking payant existant.

Yann CUSSET lui fait remarquer que c'est le principe du parking payant. Cependant, s'il devient payant ici, il sera rapidement complet, ce qui réduira les places disponibles pour les usagers de la plaisance. Les personnes souhaitant mettre leur bateau à l'eau via la cale risqueront de ne plus trouver de place pour stationner leur véhicule avec remorque. Il conclut qu'il ne pense pas que ce soit la solution adaptée.

François GAUDIN renchérit en soulignant que, du fait de sa proximité avec la cale, le parking serait rapidement saturé.

Selon Jérémie ASCOET, ce tarif ne doit pas être trop élevé, car cela inciterait les usagers à frauder en se collant aux véhicules qui les précèdent afin d'éviter de payer l'entrée. Pour cette raison, Jérémie ASCOET estime que 15 € est un tarif trop élevé et n'y est pas favorable.

Pour Pierre COLIN, le problème est que les tarifs devraient être adaptés en fonction des différents types d'usagers. Il illustre son propos : des personnes venant pour la journée, par exemple de Châteaulin, avec un semi-rigide. Elles arrivent avec tout le matériel déjà à bord, déchargent, passent la journée à pêcher, puis repartent le soir chez elles. Elles n'ont rien dépensé dans la commune de Crozon, ni fréquenté les commerces, et n'ont payé que 10 € pour la journée. Selon lui, dans ce cas précis le tarif est beaucoup trop avantageux. A l'inverse, le cas d'un crozonnais, qui ne possède plus de bateau au port mais dispose désormais d'un semi-rigide. Cette personne utilisera le parking beaucoup plus fréquemment. Le tarif n'est pas adapté à cette situation, il est bien trop élevé.

Yann CUSSET lui rappelle qu'en tant que service public il n'est pas possible d'accorder la gratuité aux Crozonnais tout en faisant payer le tarif plein aux personnes venant de l'extérieur de la commune.

Pierre COLIN l'entend. Il est conscient qu'il n'est pas possible de modifier cela facilement, mais il campe sur sa position et estime qu'une certaine catégorie de personnes profite « indûment » du tarif avantageux du parking : ils paient seulement 10 € pour une journée entière passée à pêcher dans la baie et occupent deux voire trois places de parking avec leur voiture et leur remorque, pour un coût relativement faible.

François GAUDIN demande si les associations extérieures à Crozon, qui viennent pour tenir leur assemblée générale, devront payer le passage à la barrière pour chaque véhicule de leurs adhérents.

Yann CUSSET précise que la salle ne sera pas louée aux associations en juillet et août, elle sera réservée à la plaisance et au nautisme. Toutefois, si la barrière est activée, les véhicules des associations, seront autorisés à entrer pour se stationner, dès lors qu'elles auront acquitté le paiement de la location la salle.

Jérémie ASCOET conclut que cela ne posera pas de problème : un badge sera remis à l'association, qui sera responsable de l'ouverture de la barrière. Une personne sera présente à la barrière pour badger et autoriser le passage des véhicules des adhérents.

Point abordé : L'augmentation des emplacements professionnels

Yves LE COUTEUR pose une question sur l'augmentation de 5 % appliquée aux places professionnelles. Il demande ce qui justifie cette hausse.

Jérémie ASCOET explique que les places professionnelles génèrent de plus en plus de difficultés, notamment en raison de pratiques de sous-location par certains professionnels. Cette situation entraîne de nombreux conflits en Capitainerie, en particulier avec des plaisanciers saisonniers qui réservent à la semaine, à la quinzaine ou au mois durant l'été. Ces derniers règlent leur emplacement, puis à leur arrivée se voient proposer des offres moins chères directement sur les pontons par des professionnels. Ces situations provoquent des réclamations et des demandes de remboursement. Il indique qu'au vu de l'augmentation de ces conflits, il devient nécessaire que le tarif des places professionnelles ne soit plus trop avantageux, afin d'inciter certains professionnels à les restituer.

Yves LE COUTEUR alerte sur les fortes difficultés que traverse actuellement le secteur de la plaisance, marqué par une crise sans précédent depuis plus de 50 ans et une baisse de plus de

35 % des ventes de bateaux neufs. Il souligne que l'un des principaux freins à l'achat d'un bateau reste la question de l'emplacement, et que la possibilité d'accueillir les clients sur des places professionnelles constitue un atout important pour soutenir les ventes.

Il souligne également la question de la location. Les seules activités qui se maintiennent actuellement dans le secteur sont la vente de bateaux d'occasion, principalement entre particuliers, qui reste stable, ainsi que la location, elle aussi stable ou en légère progression. Il note une évolution des pratiques, notamment chez les jeunes et surtout les jeunes ménages, qui ne pouvant investir dans l'achat d'un bateau, privilégient désormais la location.

Il estime regrettable qu'à Morgat les bateaux de location soient taxés à ce niveau, alors que ses demandes répétées visant à obtenir des places au linéaire, comme cela existe dans d'autres ports, n'ont pas reçu de réponse favorable. Il demande que cette possibilité soit étudiée, précisant que depuis deux à trois saisons, la faible marge dégagée par la location de bateaux est entièrement absorbée par la facturation au tarif saisonnier qui lui est appliquée. Il indique accepter pleinement de s'acquitter des frais demandés et fait remarquer que les mouvements financiers générés par sa société s'élèvent à environ 25 000 €, ce qui les place parmi les premiers clients du port, voire le premier. Il n'a pas l'habitude de se plaindre, mais l'impact terrible qu'il subit actuellement en tant que professionnel de la plaisance justifie, selon lui, que le port examine sa demande avec bienveillance. Il souligne en particulier que, pour les bateaux de location, il n'est pas envisageable de les déplacer ou de les manipuler à chaque location (mouvements de sortie et mise à l'eau).

En conclusion, il sollicite l'étude d'une tarification spécifique et de la mise à disposition de places adaptées, notamment au ponton I, pour les bateaux de location, afin de faciliter leur exploitation et de s'adapter à l'évolution des usages et des pratiques de la plaisance.

II – REDUCTION DE LA ZONE DE MOUILLAGE DE MORGAT

Avant la discussion, quelques chiffres sont projetés à l'écran :

- Zone actuelle : 40 mouillages autorisés
- Utilisation réelle : 23 mouillages
- Proposition : réduire à 23 corps-morts
- Coût actuel : 3 480 €
- Nouveau coût : 2 001 €
- Économie annuelle : 1 479 €

Remarque : une fois la réduction actée, il sera difficile de revenir en arrière sans nouvelle autorisation administrative.

Yann CUSSET explique qu'actuellement le port dispose d'une autorisation pour 40 corps-morts et paie une redevance correspondant à ce nombre. Cependant, dans la pratique, seuls 23 corps-morts sont installés et utilisés chaque année, ce qui entraîne un coût pour des corps-morts non exploités. Il souligne que, bien qu'une réduction à 23 corps-morts semble logique car suffisante, un retour à la configuration précédente serait difficile d'un point de vue administratif.

Guillaume DREVILLON demande si la réduction de la zone de mouillage implique de raccourcir la chaîne principale ou de retirer complètement certaines lignes.

Jérémie ASCOET précise que les corps-morts non exploités ne sont déjà plus en place depuis au moins huit ans, et qu'actuellement seuls 23 corps-morts sont installés. Certaines lignes, notamment celles les plus proches de la plage, n'étaient plus exploitables en raison de l'ensablement de la zone. Il fait savoir que par le passé il avait déjà adressé une demande de réduction aux autorités compétentes. En réponse il lui avait été notifié que toute réduction nécessitait l'annulation de l'autorisation initialement accordée pour 40 corps-morts et le dépôt d'une demande d'une nouvelle autorisation pour 23, sans garantie d'acceptation. Au vu de cette

réponse, aucune action n'avait été entreprise. Cette année, après avoir réitéré la demande par mail, il lui a été répondu que la réduction pouvait être actée sans refaire de dossier, mais qu'un retour à 40 corps-morts serait compliqué.

Yann CUSSET indique qu'il n'y a, a priori, aucune raison de revenir à la configuration précédente.

Guillaume DREVILLON confirme le point de vue de Yann Cusset, rappelant que les 23 corps-morts ne sont jamais pleinement exploités. Il remarque que les mouillages sauvages sont très nombreux.

Pierre COLIN recommande d'enlever les chaînes des corps-morts qui ne sont plus installés.

Jérémie ASCOET précise qu'il est difficile de savoir où se trouvent ces chaînes, certaines étant probablement perdues ou ensevelies.

III – BUDGET 2026

En introduction, Yann CUSSET indique qu'en 2026 il est prévu d'engager la réfection du quai PÊCHE. Celui-ci présente en effet des signes de dégradation importants : il continue de s'ouvrir et sa structure interne est devenue creuse. Une intervention s'avère donc indispensable. Une étude est actuellement en cours afin de déterminer précisément les travaux à réaliser. Ces travaux seront engagés, faute de quoi l'ouvrage risque de se détériorer davantage.

Par ailleurs, un désensablement du chenal est envisagé et inscrit de manière prévisionnelle au budget, sous réserve de faisabilité. Cette opération fait toutefois l'objet de contraintes et de difficultés croissantes, les autorisations nécessaires étant de plus en plus complexes à obtenir.

Pierre COLIN interroge sur l'Autorité à l'origine des difficultés rencontrées concernant le désensablement du chenal.

Yann CUSSET précise qu'il s'agit de la DDTM. Il indique que le motif avancé par celle-ci est la présence de zostères, lesquelles se développent dans le secteur et semblent progresser vers le port.

Pierre COLIN exprime son désaccord sur ce point, estimant que la DDTM n'a pas à se saisir directement de la question des zostères.

Guillaume DREVILLON confirme néanmoins que la présence de zostères est effectivement importante sur le site.

Jérémie ASCOET précise que la DDTM a mis le dossier en pause et qu'elle a engagé une consultation du Parc Naturel Marin. Cette consultation, prévue mi-novembre, doit permettre de déterminer les modalités d'intervention envisageables. Il indique qu'il pourrait être demandé de déplacer et de replanter les zostères, bien que cette solution paraisse peu réaliste car celles-ci se retrouveront rapidement éparpillées dans l'enrochement, comme c'est déjà le cas à chaque coup de houle. Il exprime son incompréhension face à une situation qui pourrait conduire à limiter, voire arrêter, l'exploitation du port en raison de la prolifération d'algues invasives.

Pierre COLIN intervient ensuite en sa qualité de membre du conseil de gestion du Parc Naturel Marin. Il indique que le futur plan de gestion du Parc a été adopté et soumis à consultation publique, et que la question des zostères y est bien intégrée. Il précise toutefois que la baie de

Douarnenez n'est pas citée de manière spécifique, d'autres secteurs, notamment Molène, étant plus sérieusement concernés. Il souligne que, selon les informations communiquées par le Parc Marin, les herbiers de zostères seraient en régression à l'échelle de la baie, bien que certains constats visuels puissent laisser penser le contraire. Il relève ainsi une contradiction entre les propos de la DDTM, qui évoque une progression des zostères vers le port, et ceux du Parc marin, qui alerte sur leur régression et sur la nécessité de les préserver, notamment par la mise en place de mouillages innovants. Il rajoute que les zostères en baie de Douarnenez feront l'objet d'études dans le cadre du futur plan de gestion, même si d'autres zones pourraient être traitées en priorité, telles que celles situées vers l'île Vierge ou Saint-Nicolas.

En conclusion, Jérémie ASCOET attire l'attention sur les conséquences concrètes de l'ensablement pour l'année à venir. Il illustre son propos en évoquant le cas de Philippe BOULINEAU qui a déjà dû changer de côté de ligne de bouées afin d'éviter d'échouer à marée basse. Il conclut en précisant que, dans l'attente des conclusions du Parc Naturel Marin et des orientations qui seront retenues par la DDTM, aucune solution définitive ne peut être arrêtée à ce stade.

Yann CUSSET annonce le projet de remplacement de la passerelle permettant actuellement d'accéder au ponton « I » et au ponton VISITEUR. L'objectif est de réaliser un aménagement plus fonctionnel et sécurisé. Il précise que l'idée est de dissocier les deux pontons, chacun disposera désormais de sa propre passerelle. Le nouvel aménagement consistera à positionner la passerelle du ponton « I » sur l'enrochement. Ce dispositif vise à remettre l'ensemble « au propre », avec deux descentes distinctes et des accès clairement séparés.

Jérémie ASCOET confirme que la passerelle ne fonctionne pas correctement sur le plan mécanique et structurel. Il souligne les problèmes rencontrés lors des coups de vent : les plançons s'accrochent, ce qui provoque des chocs qui entraînent des dysfonctionnements qui nécessitent des interventions répétées.

Guillaume DREVILLON confirme les propos de Jérémie ASCOET. Il précise qu'elle a notamment frotté contre un nouvel équipement récemment installé.

Jérémie ASCOET réaffirme le caractère très problématique de la situation actuelle. Il précise que le nouveau projet permettra une meilleure gestion de l'altimétrie : la passerelle sera positionnée plus haut, ce qui engendrera moins de problèmes au niveau de la réception sur le ponton. Il indique par ailleurs que le ponton ne se retrouvera plus à un niveau plus élevé que le quai, comme c'est le cas actuellement. Il fait savoir que l'opération prévoit également la sécurisation complète de l'accès, avec l'installation de garde-corps, une sortie de ponton aménagée de manière propre et sécurisée, ainsi qu'un bas de passerelle sans rail, supprimant ainsi les vides actuellement présents. Cet aménagement vise à sécuriser le passage de l'ensemble des usagers, notamment les plaisanciers, le Centre nautique et toute personne empruntant cet accès.

Yann CUSSET informe que, dans le cadre des investissements prévus, la pompe pour les eaux grises et eaux noires située sur le ponton carburant sera remplacée.

Guillaume DREVILLON demande si la pompe a fonctionné correctement cette année.

Jérémie ASCOET répond que la pompe fonctionnait, mais que des problèmes importants ont été rencontrés. Il explique que, lors du pompage des eaux de fond de cale, celles-ci sont dirigées vers le séparateur de l'aire de carénage. Malheureusement, beaucoup trop d'utilisateurs pompent des eaux saturées en huiles et carburants. Le déshuileur de l'aire de carénage a été conçu pour un usage courant des eaux de carénage et non pour le traitement d'eaux fortement chargées en hydrocarbures. Il notifie que les eaux grises et eaux noires sont normalement collectées dans une grande cuve, qui est nettoyée une fois par an. En raison des pollutions constatées, un nettoyage supplémentaire est nécessaire cette année. Une intervention est prévue dans un futur proche. Son coût s'élève entre 3000,00 et 4000,00 €.

Il rappelle que les eaux de fond de cale devraient contenir uniquement de l'eau légèrement grasse, et non du carburant. En cas de pollution, il est fortement recommandé aux usagers d'utiliser des absorbants permettant de retenir les hydrocarbures. Ceux-ci peuvent ensuite être déposés dans le bac dédié à la collecte des solides souillés. L'eau ainsi débarrassée des hydrocarbures peut alors être évacuée vers l'aire de carénage.

Enfin, Jérémie ASCOET indique que la nouvelle pompe pourrait être accompagnée d'une nouvelle cuve intégrée à l'aire de carénage, permettant de collecter les eaux de manière séparée et d'éviter ainsi de perturber le système existant. Il exprime l'espoir que le financement pourra être partiellement assuré par le Parc Marin et par le biais de subventions.

Certains membres demandent des éclaircissements concernant des situations précises.

Ainsi, Pierre COLIN s'interroge sur la pratique consistant à pomper l'eau de fond de cale au ponton et demande ce que deviennent ensuite les eaux récupérées dans un récipient.

Yann CUSSET répond que, lorsque l'eau est propre, elle peut être directement évacuée dans l'aire de carénage.

Pierre COLIN demande alors ce que recouvre la notion d'« eau propre ».

Yann CUSSET lui réplique qu'il s'agit d'une eau ne contenant pas une proportion importante d'huile ou d'hydrocarbures.

Didier MOYSAN illustre la situation par un exemple concret : en cas de fuite du réservoir entraînant une présence de carburant dans la cale, l'utilisateur est contraint de vidanger celle-ci dans un bidon et se pose alors la question du devenir de ce bidon.

Guillaume DREVILLON indique que, dans de nombreux cas, ces mélanges sont ensuite déposés dans la filière huile.

Yann CUSSET confirme cette pratique.

Jérémie ASCOET précise que, si une faible quantité de gazole mélangée à de l'huile peut à la rigueur être considérée comme une dilution, cela reste acceptable dans certaines limites, mais en aucun cas ces effluents ne doivent être rejetés dans l'aire de carénage, ce qui constitue le principal problème. Il répète que la procédure appropriée consiste à utiliser des absorbants. Ces produits permettent de capter uniquement l'huile et le gazoil présents dans l'eau, laissant une eau débarrassée des hydrocarbures. Cela fonctionne parfaitement. C'est très efficace.

Pierre COLIN reformule en indiquant que la responsabilité incombe donc aux usagers, lors du nettoyage des fonds de cale, d'utiliser des absorbants pour récupérer les hydrocarbures, puis de les déposer à la déchetterie de Kerdanvez ?

Jérémie ASCOET le reprend : les absorbants usagés peuvent être déposés dans le bac dédié aux solides souillés.

Pierre COLIN demande si l'eau nettoyée des hydrocarbures doit être stockée dans un jerrican.

Jérémie ASCOET réaffirme qu'une fois les hydrocarbures absorbés, cette eau peut être directement aspirée par la pompe depuis le bateau ou déversée dans l'aire de carénage. Il partage son expérience professionnelle, indiquant que l'utilisation systématique de kits d'absorbants lors des vidanges permettait de traiter efficacement les fonds de cale. Il insiste sur l'efficacité de ces produits et sur la nécessité d'adopter ces bonnes pratiques, faute de quoi les coûts liés au pompage et à l'entretien de l'aire de carénage deviendraient insoutenables pour le budget du port.

Philippe BLONDEAU suggère qu'une action d'information et de communication soit mise en place à destination des plaisanciers, indiquant que ces pratiques sont peu connues et qu'une note explicative pourrait être diffusée.

Guillaume DREVILLON abonde en ce sens et estime qu'il serait pertinent de formaliser et diffuser ces consignes de bonnes pratiques.

Jérémie ASCOET conclut en indiquant qu'effectivement une action spécifique devra être mise en œuvre sur le port afin de sensibiliser les usagers à ces pratiques.

Yann CUSSET revient sur le budget. Il déroule sur l'écran les tableaux budgétaires.

PORTS 2026						
VUE D'ENSEMBLE SECTION D'INVESTISSEMENT						
DEPENSES						
N°	CHAPITRES LIBELLE	BUDGET PRIMITIF 2025	REPORTS 2025	EMIS 2025	R+BS	PROPOSITIONS BUDGET 2026
001	Déficit d'investissement reporté	- €	- €	- €	- €	- €
040	Opération d'ordre entre section	52 330,00 €	- €	52 323,00 €	- €	52 330,00 €
16	Remboursement d'emprunts	213 500,00 €	- €	96 667,00 €	- €	206 000,00 €
20	Immobilisations incorporelles	53 400,00 €	- €	53 365,00 €	- €	- €
21	Immobilisations corporelles	97 600,00 €	- €	53 792,00 €	- €	29 800,00 €
23	Immobilisations en cours	1 306 160,65 €	- €	681 292,00 €	- €	905 000,00 €
TOTAL DEPENSES D'INVESTISSEMENT		1 722 990,65 €	- €	937 439,00 €	- €	1 193 130,00 €
RECETTES						
N°	CHAPITRES LIBELLE	BUDGET PRIMITIF 2025	REPORTS 2025	EMIS 2025	R+BS	PROPOSITIONS BUDGET 2026
001	Excédent d'investissement reporté	573 090,71 €	- €	- €	- €	- €
040	Opération d'ordre de transfert entre sections	527 000,00 €	- €	526 557,88 €	- €	550 000,00 €
10	Dotations, fonds divers et réserves	- €	- €	- €	- €	- €
13	Subventions d'investissement	37 525,43 €	- €	38 023,00 €	- €	- €
021	Virement de la section d'exploitation	2 895,00 €	- €	- €	- €	- €
16	Emprunts et dettes assimilés	582 479,51 €	- €	- €	- €	643 130,00 €
TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT		1 722 990,65 €	- €	564 580,88 €	- €	1 193 130,00 €

BUDGET PRIMITIF PORTS 2026								
PORTS 2026								
VUE D'ENSEMBLE SECTION DE FONCTIONNEMENT								
DEPENSES					RECETTES			
CHAPITRE		BUDGET 2025	EMIS 2025	PROPOSE 2026	CHAPITRE		BUDGET 2025	EMIS 2025
N°	LIBELLE				N°	LIBELLE		
002	Résultat de fonctionnement reporté (déficit)	2 227,75 €	2 227,75 €	- €	002	Excédent antérieur reporté	- €	- €
011	Charges à caractère général	251 865,00 €	218 666,00 €	252 375,00 €	042	Opération d'ordre de transfert entre section	52 330,00 €	52 323,00 €
012	Charges de personnel et frais assimilés	321 755,00 €	219 086,00 €	311 495,00 €	013	Atténuation de charges	- €	- €
65	Autres charges de gestion courante	6 200,00 €	4 541,00 €	5 000,00 €	70	Ventes de produits, de prestations de services	1 078 405,00 €	900 197,00 €
66	Charges financières	54 467,00 €	30 248,00 €	49 077,00 €	75	Autres produits de gestion courante	44 500,00 €	38 742,00 €
67	Charges exceptionnelles	500,00 €	- €	500,00 €	77	Produits exceptionnels	2 634,00 €	86,94 €
68	Dotations aux provisions pour risques et charges de fonctionnement courant	9 620,00 €	9 620,00 €	9 620,00 €	78	Reprise aux provisions pour dépréciation des actifs circulants	6 672,00 €	6 672,00 €
042	Opération d'ordre de transfert entre sections	527 000,00 €	526 558,00 €	550 000,00 €				
69	Impôts sur les bénéfices et assimilés	- €	- €	- €				
023	Virement à la section d'investissement	2 895,00 €	- €	2 083,00 €				
022	Dépenses imprévues	8 011,25 €						
TOTAL DEPENSES DE FONCTIONNEMENT		1 184 541,00 €	1 010 946,75 €	1 180 150,00 €	TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT		1 184 541,00 €	998 020,94 €
								1 180 150,00 €

Yann CUSSET commence par présenter les principales lignes de la section de fonctionnement. Il indique que le budget évolue très peu, avec une légère augmentation sur certains postes, mais qui reste dans des normes tout à fait acceptables. Certaines hausses, notamment liées aux charges salariales, sont contraintes et inévitables. L'inflation pour l'année en cours est estimée entre 1 et 1,5 %, et les prévisions pour les années à venir ne laissent pas entrevoir de changements significatifs, du moins pour 2026. Il n'y a donc pas de raison de prévoir une augmentation substantielle du budget. Les recettes connaissent également une faible évolution, liée à la stabilité des tarifs, le tarif d'amarrage restant inchangé. Il conclut sa présentation en demandant si des questions sont à poser.

Les membres présents étudient les documents.

Concernant le compte **61521 – Entretien et réparation des bâtiments publics**, Pierre COLIN note que le budget prévisionnel 2025 (7 750 €) a été dépassé, avec un montant émis de 11 320 €, et s'interroge sur la faible enveloppe prévue pour 2026 (3 700 €).

Yann CUSSET explique que le budget 2026 correspond aux interventions prévues et notifiées à droite du tableau, dans la colonne « éléments de calcul » (entretien chaufferie, vérifications électriques, etc...). Des dépenses imprévues éventuelles ne sont pas comptabilisées. Il confirme que le chiffre 11 320 € correspond au budget réalisé et engagé en 2025.

Cette réponse ne satisfait pas Pierre COLIN pour qui le dépassement renseigné pour 2025 et la baisse importante pour 2026 mériteraient des clarifications.

Après examen des données recueillies, Jérémie ASCOET confirme qu'il faudra effectivement vérifier ces chiffres.

Concernant le chapitre « **Charges de personnel et frais assimilés** » (compte n°012), Didier MOYSAN relève la question des charges de personnel.

Yann CUSSET explique que les dépenses 2025 sont inférieures au budget prévu, en raison d'un sous-effectif. Un poste est resté vacant, et malgré un turnover important au cours des deux dernières années, la recherche d'un agent à temps plein est toujours en cours. Il précise que, pour l'élaboration du budget, il est nécessaire de prévoir l'effectif complet, même si le poste n'a pas été pourvu dans le réalisé.

Didier MOYSAN prend acte de cette explication.

Concernant le compte **61551 – Entretien et réparations de matériels roulants**, Pierre COLIN soulève une question sur l'écart entre le budget prévisionnel 2025 (5 000 €), les dépenses réelles émises (5 703 €) et la proposition pour 2026 (3 000 €).

Yann CUSSET explique que la baisse du budget 2026 est en grande partie liée à l'achat d'un nouveau transpalette, dont l'entretien sera couvert par la garantie. Il précise qu'en 2025, des dépenses imprévues ont été nécessaires, notamment pour des réparations de la grue, qui ont coûté 20 000 €. Yann CUSSET conclut que la réduction du budget 2026 est donc justifiée par l'acquisition du nouveau matériel et l'absence de frais imprévus associés.

Guillaume DREVILLON interroge sur l'ancienneté de la grue.

Yann CUSSET précise que celle-ci a été acquise il y a environ cinq ans.

Guillaume DREVILLON soulève alors le risque d'une augmentation des pannes avec le vieillissement du matériel.

Jérémie ASCOET confirme ce risque et indique que la question d'une reprise et d'un réinvestissement se pose. Il rappelle que l'objectif initial de l'achat d'un matériel récent était de

garantir environ cinq années de fonctionnement sans difficulté majeure. Il souligne qu'à terme, des problématiques liées notamment à l'hydraulique sont à prévoir et qu'une réflexion doit être engagée sur les conditions de reprise et de rachat.

Guillaume DREVILLON insiste sur la nécessité de mener une étude en amont afin d'anticiper ces problématiques, plutôt que d'attendre une panne majeure, qui pourrait avoir un impact financier important, notamment en raison des arrêts d'exploitation.

Yvon SENECHAL partage cette analyse. Pour lui il convient de prendre en compte non seulement le coût des réparations, mais également celui de l'immobilisation du matériel.

Yann CUSSET rappelle que la grue est entretenue par le constructeur. Il précise que la grue est relativement peu sollicitée. Ce type de grue est conçu pour fonctionner jusqu'à 8 à 10 heures par jour, quotidiennement. Dans le cas présent, l'utilisation est principalement concentrée sur les périodes de mise à l'eau et de sortie des bateaux. En dehors de ces phases, la grue enregistre un nombre limité d'heures de fonctionnement annuel. En outre le stationnement de la grue dans le nouveau hangar contribue à sa protection et à sa préservation.

Toutefois, Yvon SENECHAL précise que cela n'a pas empêché une immobilisation prolongée.

Jérémie ASCOET fait savoir que la grue a été immobilisée pendant trois semaines, le temps d'identifier la panne, entraînant une absence totale de recettes sur cette période. Il rajoute que l'acquisition d'un chariot Parklev est à l'étude. Il n'apparaît pas au budget primitif, mais pourrait être voté lors du budget supplémentaire du mois de mars 2026. En effet, une réflexion est engagée afin d'évaluer la possibilité d'acheter un chariot Parklev adapté à la configuration de la cale. Le port possède déjà un chariot Parklev mais ce nouvel équipement nécessite un timon plus long afin d'effectuer les mouvements de sortie et mise à l'eau des navires par la cale. L'objectif de cet équipement serait d'assurer la continuité d'exploitation en cas de panne de la grue, en permettant la manutention d'une part significative des bateaux et en limitant ainsi les risques d'interruption d'activité et de pertes de recettes. Ce chariot pourrait également être utilisé en exploitation courante sur le terre-plein, en complément des autres équipements existants.

Pierre COLIN s'interroge sur la somme affectée au **compte 7062 (locations d'engins)** : le budget 2025 s'élevait à 100 000 €, les dépenses émises pour 2025 ne représentent que 39 431 €, et le budget proposé pour 2026 est de 103 000 €. Il demande pourquoi les dépenses 2025 sont si faibles alors que le budget 2026 est en hausse.

Jérémie ASCOET lui fait remarquer qu'il s'agit là de recettes de fonctionnement et pas de dépenses. Il poursuit en indiquant que les recettes sont encore en cours de réalisation et que l'objectif de 100 000 € pour 2025 reste envisageable. L'activité est soutenue en ce moment. Les manutentions se poursuivent activement, avec 6 à 7 mouvements par jour. C'est la période de l'année consacrée à la sortie des bateaux pour leur mise en hivernage. Il précise que le montant actuel de 39 000 € ne reflète pas l'intégralité des recettes, en raison d'un décalage dans l'enregistrement comptable et du fait que le document consulté a été édité il y a un mois. Il ajoute que, pour 2026, une augmentation de 3 % sur les prestations a été prévue, ce qui justifie le budget proposé de 103 000 €. Cependant, il note que l'objectif 2025 pourrait ne pas être atteint en totalité, en raison des trois semaines d'immobilisation de la grue.

Pierre COLIN interroge sur le montant de 3 000 € inscrit au **compte 75884**, relatif aux **droits de place**, et demande à quoi il correspond.

Yann CUSSET explique que ces droits concernent les commerçants et exposants qui s'installent sur la zone portuaire lors des foires de Morgat. Jusqu'à présent, ces recettes n'étaient pas perçues par le port, la mairie en assurant le recouvrement. Après s'être renseigné auprès de la

Trésorerie de Châteaulin, Yann CUSSET précise que, comme le port dispose d'une régie, il n'y a pas d'obstacle à ce que le port encaisse désormais ces droits. Bien que le montant soit modeste, il représente une rentrée supplémentaire appréciable.

Guillaume DREVILLON demande si ces recettes seront effectivement perçues à partir de l'année prochaine, ce que Yann CUSSET confirme.

Yann CUSSET demande s'il y a d'autres questions concernant le budget, les membres répondent par la négative.

Yann CUSSET soumet les tarifs 2026, la réduction de la zone de mouillage ainsi que le budget primitif 2026 au vote des membres titulaires :

TARIFS 2026 : Vote à l'unanimité

Lors du vote des tarifs 2026, Guillaume DREVILLON précise qu'il est favorable aux tarifs portuaires, mais souhaite émettre une réserve uniquement sur le tarif du parking payant. Il fait savoir qu'il ne souhaite pas s'abstenir sur l'ensemble des tarifs, car il est d'accord pour le reste.

Yann Cusset indique que cette sensibilité sera prise en compte.

REDUCTION DE LA ZONE DE MOUILLAGES : Vote à l'unanimité

BUDGET PRIMITIF 2026 : Vote à l'unanimité

IV – QUESTIONS DIVERSES.

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), du Sant Hernot Yacht Club (SHYC) et de l'APPF (Association des pêcheurs plaisanciers du Fret) :

Avant de répondre aux questions transmises, Yann Cusset signale que plusieurs d'entre elles ont déjà été posées lors de précédentes réunions.

Pierre Colin précise toutefois que, lors de ces occasions, les réponses fournies n'étaient pas satisfaisantes.

Q1 / Carénage et travaux avant mise à l'eau.

Les articles 44 (Travaux dans le port) et 45 (Carénage, manutention et calage des navires) du Règlement intérieur, autorisent, sous certaines conditions, les travaux de carénage, en dehors de la zone prévue à cet effet. Or, des infractions, constatées par les agents du Parc Naturel Marin d'Iroise (PNMI), ont engendré des amendes parfois conséquentes pour certains usagers qui n'auraient pas respecté ces conditions.

Serait-il envisageable de mieux informer et sensibiliser les usagers sur leurs droits et devoirs sur ce point particulier ? Pourrait-on, par exemple, installer des panneaux spécifiques sur les terre-pleins concernés ? Serait-il possible d'entreprendre des travaux visant à étanchéifier certains sols des parties à risque ? Pourrait-il être envisagé l'achat d'un aspirateur industriel pour nettoyer la bache après les travaux réalisés sur les bateaux ?

Réponse :

Tous les bateaux hivernés sur les terre-pleins sont liés à des contrats annuels, ce qui implique que leurs propriétaires

reconnaissent avoir pris connaissance du règlement chaque année. De plus, un rappel par mail est systématiquement envoyé à tous les usagers avant la période de carénage, précisant notamment les articles concernés du règlement.

Malgré ces rappels, certains usagers ne respectent pas toujours les consignes. Chaque année, les agents ainsi que la police municipale rappellent sur place les interdictions en vigueur. Dans la plupart des cas, les usagers concernés présentent leurs excuses et procèdent immédiatement au nettoyage complet, notamment à l'aspirateur.

Concernant les propositions d'amélioration :

- L'étanchéification de certaines zones est techniquement envisageable, mais dépendra des contraintes budgétaires.
- L'installation de panneaux supplémentaires pourrait également être étudiée, mais représenterait un coût et n'apporterait probablement pas de changement significatif, les rappels étant déjà largement diffusés.

Un échange sur le sujet s'ensuit. Yann CUSSET revient sur la possibilité d'entreprendre des travaux visant à étanchéifier un espace de terre-plein. Si cette solution est techniquement envisageable, il précise toutefois qu'elle ne permettrait pas de résoudre le problème de la pollution. L'étanchéification d'une zone n'a d'intérêt que si les polluants sont récupérés et traités. À défaut, ceux-ci finiraient par rejoindre le milieu naturel. Contrairement à l'aire de carénage, une zone étanche sur le terre-plein ne disposerait d'aucun système de filtration ; le problème environnemental resterait donc inchangé.

Pierre COLIN souligne néanmoins que l'aménagement d'un sol étanchéifié présenterait un avantage en termes d'entretien. Un tel revêtement permettrait en effet un nettoyage plus efficace et plus simple de la zone par les usagers, en facilitant l'élimination des résidus et des traces de pollution en surface.

Jérémie ASCOET rappelle alors que l'aire de carénage est loin d'être saturée en période hivernale et qu'elle est spécifiquement conçue pour les opérations génératrices de pollution. Il insiste sur le fait que le grattage des carènes est strictement interdit sur les terre-pleins.

François GAUDIN s'interroge sur la faisabilité pratique, soulignant qu'un bateau calé sur le terre-plein durant l'hiver n'est en principe pas déplacé avant sa remise à l'eau.

Jérémie ASCOET explique que cette organisation est pourtant mise en œuvre chaque année et fonctionne correctement. Il insiste sur le fait que cette opération ne pose pas de difficulté particulière dès lors qu'elle est anticipée au moment de la prise de rendez-vous, ce qui permet de planifier le stationnement temporaire du bateau sur l'aire de carénage. Deux cas de figure existent :

- soit lors de la sortie d'eau, le bateau est calé sur l'aire de carénage pendant environ une semaine. Une fois les travaux achevés le navire est remorqué et calé sur le terre-plein pour l'hivernage ;
- soit avant la mise à l'eau, le bateau est déplacé du terre-plein vers l'aire de carénage environ une semaine avant la date fixée pour sa mise à l'eau.

François GAUDIN s'assure que l'organisation décrite concerne uniquement les opérations de grattage et ne s'étend pas à l'application de l'antifouling.

Jérémie ASCOET lui répond par l'affirmative. Cette organisation s'applique exclusivement aux travaux de grattage de la carène. L'application de l'antifouling fait l'objet d'une certaine tolérance lorsqu'elle est réalisée avec des bâches de protection. En revanche, il le répète, le grattage est formellement interdit en dehors de l'aire de carénage. Même avec des bâches de protection, ces opérations ne sont pas maîtrisables, notamment en raison des conditions météorologiques (vent), et les tentatives réalisées par le passé ont montré que cela ne fonctionne pas. Il reconnaît

que la réalisation de ces travaux nécessite une organisation et une anticipation préalables mais rappelle également que le grattage complet de carène ne constitue pas une opération courante, mais une intervention ponctuelle, réalisée en moyenne que tous les 10 à 15 ans.

Pierre COLIN et Didier MOYSAN interrogent enfin la question du coût, notamment concernant la location de l'aire de carénage.

Jérémie ASCOET précise que ces opérations ne sont pas facturées.

Yann CUSSET confirme ce point, indiquant qu'une tarification dissuaderait les usagers et irait à l'encontre de l'objectif recherché.

Yves LE COUTEUR s'exprime sur le sujet. Il fait savoir qu'il reçoit de nombreuses demandes de grattage de carène, mais qu'il les refuse systématiquement en raison des contraintes liées à la pollution. Selon lui, la seule solution permettant de réaliser ces travaux dans de bonnes conditions consiste à acheminer les bateaux jusqu'à son chantier, où les équipements nécessaires sont disponibles (bâchage, nettoyage, aspiration), avant de les ramener ensuite sur le port. Il partage l'analyse de Jérémie ASCOET : en extérieur, même par vent faible et en prenant toutes les précautions possibles, une partie des résidus de grattage échappe inévitablement aux dispositifs de protection, rendant ces opérations inapplicables d'un point de vue environnemental. Il explique que pour réaliser ces travaux sur site, il faudrait disposer d'une surface parfaitement étanche et d'équipements spécifiques, comparables à ceux installés dans certains ports : structures mobiles de confinement (type tunnels), adaptées aux différentes configurations des bateaux, permettant une étanchéité complète et un traitement des déchets conforme aux normes. Il précise que ce type d'équipement représente un investissement important. Il reconnaît que le grattage des carènes reste une opération ponctuellement nécessaire, mais qu'elle demeure complexe à mettre en œuvre en l'absence d'infrastructures adaptées. Il précise qu'il dispose, au chantier à Camaret, d'installations qui lui permettent de réaliser ces opérations sous couvert en toute sécurité (grattage, nettoyage et aspiration). Enfin il estime qu'il pourrait être pertinent, à terme, de réfléchir à la création d'un espace dédié ou à l'octroi d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) permettant de traiter les bateaux sur le port pour certains travaux spécifiques, en assurant un confinement complet des navires et un traitement des polluants conforme aux normes en vigueur.

Pierre COLIN demande s'il serait envisageable d'acquérir un aspirateur industriel

Jérémie ASCOET indique qu'il n'est pas certain de la pertinence de cette acquisition. Il rappelle que le port n'a pas vocation à devenir un chantier naval. Certaines autres demandes, comme l'achat d'une nacelle pour accéder aux gréements, dépassent également le cadre des compétences et des activités du port. Il existe des chantiers spécialisés, dont c'est l'activité principale, qui disposent de ces équipements.

Yann CUSSET aborde l'éventuelle installation de panneaux d'information sur le sujet. Il se montre sceptique sur l'efficacité des panneaux, estimant que la signalisation existante n'est déjà globalement pas respectée. Il illustre son propos en prenant pour exemple la zone de stationnement réservée aux véhicules avec remorque attelée. Il rappelle que les règles sont systématiquement rappelées à tous les usagers chaque année, lors des campagnes de mise à l'eau et de sortie d'eau des bateaux, par le biais d'un e-mail, sans pour autant être toujours suivies, ce qui le conduit à douter qu'un panneau soit davantage lu ou respecté. En outre, la multiplication de panneaux pourrait diminuer leur efficacité, les usagers ne prenant pas le temps de tous les lire.

Pierre COLIN considère au contraire qu'un panneau (un ou deux) serait utile. Il souligne que cela fournirait aux présidents d'associations un support visible et explicite sur lequel ils pourraient s'appuyer et faire savoir à leurs adhérents qu'ils doivent s'y conformer. Il indique

également que certains usagers affirment ne pas avoir reçu les e-mails d'information (éventuellement classés comme spams).

Yann CUSSET observe que les usagers déclarant ne jamais recevoir les e-mails d'information du port sont souvent ceux qui ne respectent pas la réglementation en vigueur. Il attire l'attention sur le fait que l'e-mail d'information constitue un rappel supplémentaire, les consignes étant déjà clairement définies dans le règlement particulier de police et d'exploitation des ports, opposable aux usagers.

Jérémie ASCOET propose, si l'option du panneau est retenue, de rédiger le texte collectivement et de définir ensemble son emplacement. Il suggère également que ce panneau soit installé de façon temporaire pendant la période d'hivernage et retiré en saison estivale lorsque les parkings sont libérés de tout navire. Cette approche est approuvée par plusieurs participants.

En conclusion, Yann CUSSET attend des participants une proposition précisant le contenu et les modalités d'installation du panneau. Dès réception, il l'examinera avant de prendre une décision définitive.

Q2 / Manutentions.

2.1 - Il nous a été rapporté qu'aucune manutention (grutage) n'est désormais réalisée le samedi. Cette décision est contraignante pour certains usagers (encore salariés ou éloignés du port, par exemple) qui ne peuvent être présents que le samedi. Ne pourrait-on pas proposer une certaine flexibilité dans ces dates ? Par exemple, un ou deux samedis pourraient être dédiés à certains usagers qui en feraient la demande justifiée.

Réponse :

La décision de ne plus réaliser de manutentions le samedi est principalement liée à un manque d'effectifs au port.

Avant cette décision, les agents de manutention devaient assurer de nombreux samedis, sans possibilité de mise en place d'un roulement. Certains agents avaient d'ailleurs fait part de leur intention de demander un changement de service si cette charge de travail perdurait. Après vérification auprès des ports voisins, il ressort que ceux-ci ne réalisent plus non plus de manutentions le samedi, pour des raisons similaires d'organisation et de disponibilité du personnel.

Nous sommes conscients que cette mesure peut pénaliser certains usagers, notamment ceux encore en activité professionnelle. Cependant, une opération de manutention nécessite au minimum deux agents dédiés, ainsi qu'un troisième agent pour assurer simultanément l'accueil du public et les interventions ponctuelles.

Désormais, le samedi, un seul agent est présent sur le port, ce qui ne permet plus d'assurer les manutentions.

Pierre COLIN prend la parole et précise qu'il ne s'agit pas de demander la présence de deux agents tous les samedis, mais de cibler par exemple 4 samedis par an (2 au printemps pour les mises à l'eau et 2 en automne pour les sorties d'eau), afin de permettre aux plaisanciers retenus par une activité professionnelle et dans l'impossibilité de se libérer en semaine de bénéficier de ce service. Il souligne que ces salariés doivent actuellement poser un jour de congé pour venir en semaine au port et qu'il serait cohérent de leur proposer des créneaux certains samedis.

Pierre COLIN illustre son propos en donnant l'exemple d'un plaisancier en activité habitant Paris qui ne peut se libérer en semaine et pour qui il est impossible de faire le trajet et de manutentionner son navire sur une seule et unique journée. La seule solution pour lui est de venir en presque un week-end et de gruter son bateau le samedi.

Pierre COLIN fait référence au Grand Prix de l'École Navale qui se déroule chaque année le week-end de l'Ascension, et déplore que les agents portuaires travaillent ce week-end là mais ne

puissent pas être mobilisés quatre samedis dans l'année afin de permettre aux plaisanciers, qui ne peuvent se libérer en semaine, de mettre leur bateau à l'eau ou de le retirer.

Jérémie ASCOET lui répond que trouver un samedi convenant à tous les plaisanciers actifs ne sera pas simple, voire même impossible. En outre, l'analyse des plannings passés montre que la majorité des créneaux proposés le samedi sont pris par des retraités présents sur le port en semaine.

Pierre COLIN et François GAUDIN précisent que les samedis réservés aux plaisanciers actifs devront être fixés par le port et non laissés au choix des usagers. L'objectif est de leur offrir la possibilité de bénéficier du service. Après cela, il leur appartient de décider de venir ou non.

2.2 - Il y a parfois des légers décalages dans les horaires de planification des opérations de grutage et de lavage des coques, entraînant un « dépassement » de l'heure d'utilisation de l'appareil. Ne pourrait-on envisager une certaine flexibilité dans la facturation afférente à cette utilisation ?

Réponse :

Il existe déjà une certaine flexibilité dans la planification et la facturation.

La durée totale d'une manutention est fixée à 1 heure, dont 30 minutes dédiées au lavage au karcher. Une surfacturation n'intervient que lorsque la durée est largement dépassée, afin de ne pas pénaliser les usagers pour quelques minutes de dépassement.

Cependant, nous rencontrons de plus en plus de difficultés liées à des usagers qui, auparavant, faisaient appel à des professionnels et qui souhaitent désormais réaliser eux-mêmes les opérations. Malheureusement, certains ne sont pas en capacité de les effectuer dans le temps imparti, ce qui provoque des retards en chaîne.

Dans une journée de travail, six manutentions sont généralement programmées.

Accorder davantage de flexibilité entraînerait des décalages pour les usagers suivants, voire des reports ou annulations. Il y a deux semaines, par exemple, une manutention a dû être terminée le lendemain, ce qui a désorganisé toute la journée suivante. En conséquence un professionnel accompagné d'une équipe de trois personnes, qui a été obligé de revenir le lendemain pour terminer l'opération.

Nous ne pouvons pas demander aux agents de réaliser des heures supplémentaires le midi ou le soir, alors que le dispositif fonctionne normalement et efficacement depuis plusieurs années.

Yann CUSSET apporte un complément d'information à sa réponse. Le temps accordé pour les manutentions est d'une heure (1h00) et il existe déjà une certaine flexibilité : le temps n'est pas chronométré et de légers dépassements sont tolérés. Le port fait preuve de souplesse. Toutefois, au-delà de trente minutes (0h30), le dépassement n'est pas acceptable. Les répercussions sont significatives, tant sur le planning journalier (retard dans la prise en charge des rendez-vous) que sur les autres usagers contraints d'attendre. Une majoration de la facture est alors appliquée.

Pour Yann CUSSET, lorsque des plaisanciers ne sont plus en mesure de réaliser correctement une opération ou qu'ils prennent trop de temps en raison de leur âge ou de leur manque d'expérience, ils devraient faire appel à un professionnel.

Jérémie ASCOET rejoint Yann CUSSET. Il constate avec regret que certains plaisanciers, qui ont passé toute leur vie à faire appel à des professionnels du nautisme, décident désormais, à un âge avancé, de réaliser eux-mêmes le carénage ou la mise en hivernage de leur navire. Cela ralentit et rallonge le déroulement des manutentions et impacte les autres usagers. Il insiste sur le fait que les bateaux doivent être pris en charge à l'heure prévue, afin de ne pas pénaliser les clients suivants. Le respect strict des horaires de prise en charge est pour lui une priorité. Il est hors de question de faire attendre les clients ponctuels.

Yann CUSSET illustre son propos par un exemple concret rencontré récemment par Yves LE COUTEUR.

Jérémie ASCOET relate les faits : Trois salariés de la société KAMART YACHT SERVICE se sont déplacés de Camaret à Morgat pour effectuer une manutention qui n'a pu être achevée le jour même en raison d'un dépassement d'1h30 généré plus tôt dans la journée par un plaisancier, les obligeant à revenir le lendemain pour achever le travail commencé la veille. Cette situation est jugée inacceptable.

Yves LE COUTEUR confirme les faits exposés et indique que des temps d'attente, pouvant atteindre 45 minutes, ont à plusieurs reprises immobilisé son personnel sur le port, sans production ni facturation.

La discussion s'engage ensuite sur des cas particuliers.

Pierre COLIN fait état d'un cas concernant l'un de ses adhérents. Celui-ci s'est présenté à l'heure à son rendez-vous, voire même un peu en avance, mais n'a pas été pris en charge immédiatement en raison du retard de la manutention précédente. Retard que Pierre Colin ne remet pas en cause, estimant que cela peut arriver. En revanche, Pierre Colin conteste la majoration d'une heure supplémentaire qui a été facturée à ce plaisancier. Le retard de la mise sous grue ne lui est pas imputable, celui-ci étant arrivé à l'heure, et ayant dû attendre sa prise en charge. Il estime que l'usager aurait dû pouvoir profiter pleinement de l'heure de manutention qui lui était due et qu'il ne lui appartient pas de supporter les conséquences d'un retard qui ne relève pas de son fait. Pierre COLIN indique que ce type de situation justifie, selon lui, l'application de la flexibilité demandée.

Dans ce cas précis Yann CUSSET et Jérémie ASCOET exprime leur étonnement car le retard n'est effectivement pas imputable à l'usager. Jérémie ASCOET précise qu'il ne supervise pas toutes les opérations. Les factures sont éditées à partir des fiches déposées au bureau par les agents portuaires qui effectuent la manutention. En cas de contestation l'usager ne doit pas hésiter à se rapprocher du bureau du port. Il propose d'ailleurs à Pierre COLIN d'inviter son adhérent à se rendre au bureau afin d'examiner le problème avec lui.

Yvon SENECHAL évoque un cas similaire survenu au port du Fret, concernant un usager qui a également constaté une majoration sur sa facture.

Jérémie ASCOET précise qu'il est au courant du cas évoqué et qu'il ne s'agit pas d'une erreur : la majoration est justifiée. Malgré le mail explicatif préalablement adressé à l'usager lui rappelant son obligation de fournir des bers de calage pour cette opération, le jour venu, il s'est présenté sur le quai sans aucun calage. Les agents portuaires ont dû laisser le bateau sur le chariot et revenir le lendemain pour finaliser la manutention. L'absence de cale est imputable à l'usager, la facturation de l'heure supplémentaire est donc légitime. Jérémie ASCOET rappelle que, dans le cadre d'un hivernage sur terre-plein, si le plaisancier se présente sans calage ni bers, il est impossible de gruter son navire. Les agents portuaires doivent gérer plusieurs bateaux dans la journée (six à huit), ce qui rend impératif le respect des consignes pour le bon déroulement des opérations.

En outre, Jérémie ASCOET rajoute que les plaisanciers qui estiment avoir besoin de deux heures pour réaliser leur manutention doivent en faire la demande lors de la prise de rendez-vous. Il est important de savoir que cette solution est envisageable mais qu'il faut l'anticiper pour l'intégrer au planning. L'heure supplémentaire est évidemment facturée car ce service a un impact direct sur le budget et les recettes de la journée. Il souligne la nécessité de rester extrêmement vigilant sur cet aspect financier et de ne surtout pas laisser la situation dériver. Il fait remarquer que l'organisation habituelle permet de manutentionner entre 6 et 8 bateaux par jour. Lorsque les opérations sont anticipées et correctement timées, 8 manutentions sont tout à fait réalisables. Or, il déplore qu'aujourd'hui, il devient de plus en plus difficile d'assurer 6 manutentions journalières en raison du dépassement des créneaux horaires par certains plaisanciers, ce qui

pose un problème d'organisation et mais aussi de rentabilité. Il insiste sur les contraintes budgétaires qui régissent le fonctionnement du port et conclut en réaffirmant que la prise en charge à l'heure est une priorité absolue, et cela passe par l'anticipation et le respect des règles de réservation.

2.3 - *Quelle est la règle sur la possibilité de nettoyer les œuvres mortes lors de la sortie des bateaux ? Si l'on se tient à l'article 47 du Règlement, « il est interdit de nettoyer son navire au ponton ». Quelle est la solution ?*

Réponse :

Copie de la réponse apportée à la question 23 du Conseil portuaire en date du 05 novembre 2024 :

Q23 / *Quelle est la réglementation sur le lavage des bateaux sur l'aire de carénage ?*

Dans les 30 minutes autorisées, peut-on nettoyer les parties autres que la coque (pont, cabine et mâture) ?

Yann CUSSET : Sur l'aire de carénage, seul le nettoyage de la carène est autorisé. En cause les antifouling qui polluent l'environnement et le milieu marin. Les autres parties du bateau, telles que le pont, la cabine et la mâture, doivent être nettoyées sur les terre-pleins.

Dominique BOURNERIAS : Si la durée du carénage est inférieure aux 30 minutes octroyées, est-il possible d'exploiter le temps restant au nettoyage du pont par exemple ?

Jérémy ASCOËT confirme qu'aucune autre partie du bateau ne peut être nettoyée en dehors de la carène. Il répète que seul le nettoyage de la carène est autorisé.

Didier MOYSAN et Pierre COLIN demandent un complément d'information sur les règles applicables aux plaisanciers dont le bateau reste à flot et qui ne le sort pas sur le terre-plein. L'article 47 du règlement interdit explicitement le nettoyage des navires au ponton.

Jérémy ASCOËT rappelle que l'article 47 - « Utilisation de l'eau » - a été rédigé pour économiser et encadrer l'usage de l'eau afin de mettre un terme aux abus constatés à l'époque. Il évoque la possibilité d'un lavage au ponton et propose de revoir l'article pour tenir compte des pratiques actuelles.

Yves LE COUTEUR indique qu'une interdiction stricte va à l'encontre des recommandations des constructeurs. Ceux-ci préconisent en effet de rincer le bateau après chaque sortie pour préserver le gelcoat, les inox, les vitres en polycarbonate, etc... Il insiste sur la nécessité de trouver un compromis permettant de rincer les bateaux tout en évitant les abus.

Jérémy ASCOËT confirme que l'article 47 fera l'objet d'une mise à jour.

2.4 - *Où en est-on dans l'achat d'un escabeau de sécurité industriel pour accéder aux bateaux, après la sortie de l'eau, pour enlever les sangles ?*

Réponse :

Copie de la réponse apportée à la question 13 du Conseil portuaire en date du 07 novembre 2023 :

Q13 / *Pour accéder à un bateau quand il est posé sur chariot, sous la grue (pour retirer les sangles par exemples), est-il possible d'acquérir un escabeau roulant adapté à la hauteur des bateaux (pour les plaisanciers et/ou le personnel du port) ?*

Yann CUSSET n'y est pas opposé. Il faut se documenter sur les différents modèles disponibles sur le marché et le coût d'un tel équipement.

Réponse (2025) :

À ce jour, l'achat d'un escabeau de sécurité industriel pour accéder aux bateaux après leur sortie de l'eau n'a pas encore été inscrit au budget.

Pour avancer sur ce point, il serait nécessaire de définir le modèle exact à acquérir, en prenant en compte les critères suivants :

- Adapté à tous les types de bateaux
- Capable de passer entre la grue et le navire pour permettre le retrait des sangles en toute sécurité.
- Conforme aux normes de sécurité industrielle pour éviter tout risque lors des manipulations.

Une fois le modèle choisi, nous pourrions estimer le coût et l'inscrire dans le budget.

Yann CUSSET explique que l'achat d'un escabeau de sécurité industriel est un sujet complexe. Il nécessite d'élaborer un cahier des charges, permettant de définir précisément les critères : compatibilité avec tous les types de bateaux, utilisation sécurisée sur l'aire de carénage, prise en compte des contraintes d'espace avec la grue et les autres bateaux, etc... Ce document servira ensuite à déterminer le coût de l'équipement.

Jérémie ASCOET rajoute que même si ce type d'escabeau est courant sur les grands ports de pêche, l'espace restreint de notre aire de carénage, avec la grue et les bateaux, rendra son installation et son usage difficiles.

2.5 - *Serait-il possible d'utiliser la nacelle municipale (notamment utilisée pour les décorations de Noël), en mode de prestation rémunérée, pour l'accès aux gréments des voiliers en hivernage ?*

Réponse :

Cette activité sort complètement du domaine de compétence des agents municipaux, qui ne sont pas formés pour intervenir sur des voiliers.

Des professionnels du nautisme existent pour réaliser ce type de prestation en toute sécurité, et il est préférable de s'y référer afin de prévenir tout risque pour le personnel et pour les navires.

Yann CUSSET signale que l'utilisation de la nacelle municipale n'est pas envisageable, en raison des habilitations nécessaires et des contraintes réglementaires liées à la sécurité.

Yves LE COUTEUR fait savoir que, cette année, il a prévu de louer une nacelle de grande capacité pour effectuer des travaux sur un mât d'environ 17 à 18 mètres de hauteur. Il propose d'en faire profiter les plaisanciers qui souhaiteraient intervenir sur un feu, une girouette, une antenne etc. Pour ce faire, il suggère d'informer les associations dès que la date de présence de la nacelle sera déterminée afin qu'elles puissent relayer l'information à leurs adhérents. Selon la demande, la durée de location de la nacelle pourra être prolongée de plusieurs jours au besoin.

2.6 - *Où doit-on vider les eaux de fond de cale des bateaux ?*

Réponse :

Copie de la réponse apportée à la question 16 du Conseil portuaire en date du 07 novembre 2023 :

Q16 / *Où vider les eaux de fond de cale pour bateau à flots ou sur terre-plein*

Yann CUSSET : une station de pompage des eaux grises et noires est mise gratuitement à la disposition des plaisanciers. Elle se situe entre la station carburants et le ponton VISITEUR. Par contre nous n'avons pas d'équipement de récupération des eaux de fond de cale à terre. La problématique est que les personnes y rejettent également des huiles, du carburant etc.

Réponse (2025):

Concernant le vidage des eaux de fond de cale, la pompe dédiée a été en service toute la saison.

Les eaux de fond de cale sont normalement pompées vers le DSH de l'aire de carénage. Cependant, cette pompe est conçue pour gérer des eaux uniquement, et non des hydrocarbures comme le gasoil ou l'huile.

Malheureusement, certains vidages de fond de cale contenant des carburants ou des huiles ont provoqué une pollution importante du DSH, nécessitant un nettoyage supplémentaire dont le coût s'élèvera à plusieurs milliers d'euros cette année. Il est donc impératif que les plaisanciers prennent conscience de leurs responsabilités : avant de vider leur fond de cale, ils doivent absorber tout carburant ou huile avec des absorbeurs spécifiques, afin d'éviter toute pollution. À défaut, c'est le budget du port qui supportera les coûts de nettoyage, et si les dépenses deviennent trop importantes, des augmentations de tarifs devront être envisagées pour couvrir ces charges supplémentaires.

La question a déjà été abordée plus tôt dans la séance.

2.7 - *Lors de la sortie des bateaux pour hivernage, serait-il possible d'avoir un dispositif mieux adapté pour faciliter les travaux de carénage sur les parties basses de la coque ?*

Réponse :

Il faut rappeler que les terre-pleins du port sont des zones de stockage et non des zones de travaux. Pour des raisons de sécurité, les bateaux sont calés au plus bas sur leurs supports.

Le sujet n'a donné lieu à aucune autre intervention.

Q3 / Travaux.

3.1 - *Est-il possible de procéder à une rénovation structurelle du sous-sol du parking qui va du ponton visiteur à la digue ?*

Yann CUSSET fait savoir qu'un entretien est réalisé chaque année mais que les travaux effectués ne tiennent pas dans le temps.

Jérémie ASCOET admet que la zone concernée, située en permanence à l'ombre, nécessiterait une attention particulière. Les investissements à engager sur le port étant tellement nombreux, ils doivent malheureusement être priorisés.

3.2 - *Serait-il possible de prévoir un nettoyage autour, et particulièrement à l'arrière, du bâtiment « Pêcheurs » ?*

Réponse :

Oui, le nettoyage autour, et particulièrement à l'arrière, du bâtiment « Pêcheurs » est prévu. Il sera réalisé en début d'année 2026 avec les services techniques.

La réponse n'appelle pas d'informations complémentaires

3.3 - *Peut-on envisager, enfin, le déplacement de certains lampadaires situés sur le parking attenant au bâtiment « Pêcheurs » ?*

Réponse :

Copie de la réponse apportée à la question 2 du Conseil portuaire en date du 07 novembre 2023 :

Q2 / *Serait-il possible de déplacer le lampadaire situé devant le parking entre le « RELAIS DES PÊCHEURS » et le premier bâtiment du port ? Sa position actuelle est dangereuse.*

Yann CUSSET explique qu'il s'agit d'un problème de voirie qui n'est aucunement lié à l'exploitation du port. Les services portuaires ne sont pas habilités à intervenir dans ce domaine. Il faut interroger les services techniques communaux sur le sujet.

Yann CUSSET répète que le déplacement d'un lampadaire n'est pas de la responsabilité du port. La gestion de l'éclairage public a été confiée au SDEF (Syndicat d'électricité du Finistère) et

relève donc des services techniques communaux. Pour toute question ou réclamation concernant l'éclairage public, il convient donc de s'adresser aux services techniques, qui coordonneront ensuite les travaux avec le SDEF.

4 / Stationnement.

4.1 - Il serait nécessaire de mentionner clairement que l'arrêt est toléré pendant 15 mn devant les passerelles (sur l'emplacement du stationnement interdit).

Réponse :

Copie de la réponse apportée à la question 7 du Conseil portuaire en date du 05 novembre 2024 :

Q7 / Pour le besoin de charger ou décharger du matériel lourd ou encombrant (ex : départ en croisière) il est souvent impossible de se garer sur la digue pour quelques minutes, les places étant souvent occupées à la journée. Serait-il possible de réserver une place en tête de ponton avec stationnement à durée limitée ?

Yann Cusset y répond favorablement : il serait possible de modifier la place de stationnement en tête de passerelle en arrêt minute, pour faciliter le chargement et le déchargement de matériel lourd ou encombrant. Cette solution permettrait de réserver un accès temporaire sans bloquer les places pour un usage prolongé.

Selon lui, transformer une place de stationnement classique en zone d'arrêt minute aux abords des 7 passerelles que compte la digue diminuerait d'autant le nombre de places de stationnement et ne ferait donc qu'aggraver le problème. C'est la raison pour laquelle il propose de tolérer le stationnement, pour une durée maximale de 10 à 15 minutes (à déterminer), sur l'espace situé devant chaque passerelle, actuellement interdit aux véhicules par un marquage au sol.

Philippe BLONDEAU se demande s'il n'est pas contradictoire d'aménager un arrêt minute sur un espace interdit au stationnement.

Yann CUSSET rappelle que la réponse donnée à la question en novembre 2024 reste inchangée. Le stationnement en tête de passerelle, bien que formellement interdit par un marquage au sol, est toléré. Selon lui, il est bien entendu interdit de stationner à cet endroit, mais un arrêt temporaire reste possible. Il est entendu que les plaisanciers peuvent s'y arrêter temporairement (le temps de (dé)charger le bateau), mais le stationnement y reste interdit.

Pierre COLIN fait remarquer qu'un arrêt implique de rester dans le véhicule.

Yann CUSSET indique qu'il ne voit pas où se situe le problème. Il rappelle que, bien que le stationnement devant les passerelles soit formellement interdit, il est toléré pour une courte durée afin de déposer ou récupérer des affaires à bord. De son point de vue, tous les usagers du port sont informés de cette tolérance, tous le savent, et la situation ne pose donc pas de difficulté particulière.

François GAUDIN explique que les plaisanciers souhaitent que cette tolérance soit formalisée par écrit, car certains craignent de ne pas avoir le droit de s'y arrêter et redoutent d'être verbalisés. Il précise que des PV ont déjà été dressés à cet endroit par le passé.

Yann CUSSET précise que la police municipale a consigné de ne plus verbaliser le stationnement sur la digue. Il rappelle que cette tolérance a été validée collectivement en conseil portuaire et que, consécutivement à cette décision, il a demandé à la police de ne plus intervenir à cet endroit. Selon lui, le sujet est désormais clos.

François GAUDIN en prend acte.

Cette situation interpelle toutefois Pierre COLIN, qui souligne qu'en inversant le raisonnement, il semblerait donc que l'on puisse désormais stationner son véhicule en haut de la passerelle toute une journée en toute impunité.

Yann CUSSET objecte qu'au bout d'un certain temps, les agents portuaires s'apercevront de ce stationnement gênant ou en seront informés. Le numéro du véhicule sera alors relevé afin d'identifier le conducteur. Si c'est un plaisancier connu, il sera contacté et invité à déplacer son véhicule sans délai. Dans le cas contraire, la Police Municipale pourra être sollicitée pour verbaliser.

Jérémie ASCOËT porte l'attention sur l'importance de garder ces places libres, en rappelant que, en cas d'incendie, il est indispensable de pouvoir accéder rapidement avec un camion de pompiers. Si elles sont occupées par des véhicules de plaisanciers partis en mer, cela pourrait poser de sérieux problèmes.

Tous s'accordent sur ce point.

Yann CUSSET conclut en précisant qu'aucun problème ni abus n'a été constaté jusqu'à présent. Il y prête attention à chaque fois qu'il se rend sur la digue.

4.2 - Est-ce normal que les places de parking réservées aux remorques attelées ou dételées soient occupées, en période estivale, par des voitures ?

Réponse :

Il n'est pas normal que les places de parking réservées aux remorques attelées ou dételées soient occupées par des voitures, même en période estivale.

Les agents effectuent régulièrement des rondes pour rappeler aux usagers la règle et s'assurer que ces places restent disponibles pour les remorques.

Jérémie ASCOËT complète cette réponse : dès que les agents portuaires constatent qu'une voiture se gare sur une place réservée aux remorques, ils vont à la rencontre du conducteur pour lui rappeler qu'il ne doit pas se stationner à cet endroit et lui demander de déplacer son véhicule. Cependant, les automobilistes réagissent souvent mal, et la situation reste très compliquée à gérer.

4.3 - Avec l'accès au parking du port (10€ en 2025 et 15€ en 2026), quelle est la durée de stationnement autorisée ? Les camping-car, fourgons et autres véhicules peuvent stationner plusieurs jours. A-t-on un moyen de vérification ? L'entrée valide-t-elle une immatriculation permettant de vérifier la durée de stationnement du véhicule ?

Réponse :

Il n'y a pas de durée de stationnement limitée pour les véhicules, y compris les camping-cars et fourgons, qui peuvent rester plusieurs jours.

Cependant, pour s'assurer que le stationnement se déroule correctement, les agents du port et la police municipale effectuent régulièrement des visites sur place.

L'entrée au parking ne valide pas automatiquement une immatriculation ni ne permet de vérifier la durée de stationnement, le contrôle se fait donc sur le terrain par les visites régulières.

Le sujet a déjà fait l'objet d'échanges en début de réunion.

Q5 / Planning et procédure de dragage du port. Le dragage du chenal, selon les informations qui ont circulé, doit avoir lieu au printemps prochain. Pouvez-vous nous préciser la date de cette intervention ?

Réponse :

Concernant le dragage du chenal du port, une intervention est prévue au printemps prochain.

Une demande d'autorisation est actuellement en cours auprès de la DDTM.

Nous disposons d'une autorisation valable jusqu'en 2027, pour laquelle il suffirait normalement de faire un simple porté à connaissance. Cependant, il apparaît que cette démarche ne suffit pas cette année, en raison du déplacement de l'herbier vers

l'entrée du port.

Une concertation supplémentaire avec le Parc Marin est donc prévue mi-novembre.

L'appel d'offres pour le marché aurait normalement déjà dû être lancé, mais cette étape dépendra de la validation finale de la DDTM et des observations du Parc Marin.

Ce point a également été abordé plus tôt.

Q6 / Liste d'attente. Serait-il possible de faire figurer sur la liste d'attente officielle, la longueur des bateaux concernés ? De plus, pourrait-on connaître la procédure et les critères d'attribution des places ?

Réponse :

Il est tout à fait possible de faire figurer la longueur des bateaux sur la liste d'attente, à condition que l'utilisateur ait bien renseigné les caractéristiques du navire qu'il possède ou qu'il envisage d'acquérir. Nous intégrerons cette information afin de rendre la lecture et le suivi de la liste plus précis.

En fin d'année, nous adressons aux plaisanciers les demandes de renouvellement de contrat pour la saison suivante. Cette étape nous permet d'identifier les éventuelles résiliations et, par conséquent, les places qui seront disponibles. L'attribution des places vacantes se fait ensuite en respectant strictement l'ordre de la liste d'attente, tout en tenant compte des caractéristiques techniques des bateaux – principalement la largeur, mais également la longueur – afin d'optimiser l'occupation du port et d'assurer la meilleure compatibilité avec les postes disponibles.

Jérémie ASCOET prend la parole et explique que, pour que la longueur des bateaux figure sur la liste d'attente, il faudrait que les futurs plaisanciers renseignent toutes les informations requises lors de l'inscription.

Magali LE PERN approuve sa remarque. Dans beaucoup de dossiers les informations relatives aux caractéristiques du bateau ne sont pas renseignées, notamment parce que l'achat n'est pas encore finalisé et reste conditionné à l'attribution d'une place. D'autres encore ne se sont pas décidés sur le modèle de bateau qu'ils envisagent d'acheter au moment de l'inscription. Ils s'inscrivent sans idée précise du modèle de bateau qu'ils souhaitent acquérir.

Elle poursuit en expliquant à l'assemblée que, avant d'instruire les dossiers, et afin de pouvoir attribuer un emplacement adapté au navire tout en optimisant la gestion du plan d'eau, elle adresse un e-mail aux personnes concernées. Dans ce message, elle leur demande de préciser certaines informations indispensables au placement : longueur, largeur, tirant d'eau et type de bateau (voilier ou bateau à moteur). Cette procédure concerne principalement les 50 premiers inscrits sur la liste d'attente.

François GAUDIN précise que cette question s'adresse aux personnes inscrites sur la liste d'attente, qui connaissent approximativement la taille de leur futur bateau. Il s'agit pour elles de savoir combien de bateaux de la même taille se trouvent devant elles sur la liste. Par exemple, si un plaisancier est le seul à posséder ce gabarit, il sait qu'il pourra monter plus rapidement dans la liste, contrairement à une situation où dix bateaux similaires le précèdent. C'est le résultat recherché et la raison de cette demande. Il précise que faire figurer les caractéristiques des bateaux pour les 50 premiers inscrits sur la liste d'attente serait déjà satisfaisant.

A la question du délai d'attente, Jérémie ASCOET conclut en faisant remarquer qu'il est impossible de l'anticiper, les affectations étant liées aux caractéristiques des bateaux inscrits sur la liste et au nombre de résiliations de contrat annuel (non maîtrisable). Cependant, il ressort qu'aujourd'hui, les bateaux de petite taille obtiennent plus rapidement un emplacement que les plus grands. Le constat actuel montre que l'attente est significativement plus longue pour un bateau de 9 mètres que pour un bateau de 6 mètres.

Q7 / Remisage des bateaux. Il avait été évoqué une étude sur un système de stockage de bateaux sur rack. À la vue du nombre de Zodiacs et des remorques que l'on voit faire des allées et des retours, chaque semaine, serait-il intéressant de relancer cette étude sur ce potentiel marché ?

Réponse :

Il avait effectivement été envisagé de réaliser une étude sur un système de stockage de bateaux sur rack. Nous avons reçu une offre pour cette étude, mais elle avait été mise de côté en raison des priorités budgétaires.

Yann CUSSET fait savoir que la question a été étudiée. Bien qu'une offre ait été reçue, elle a été écartée en raison de contraintes budgétaires.

Q8 / Fermeture de la digue. Lors du dernier avis de tempête, il semblerait que les usagers n'aient pas été informés, comme de coutume, de la fermeture de l'accès à la digue. Est-ce un oubli ?

Réponse :

Oui

Yann CUSSET et Jérémie ASCOET confirment qu'il s'agit d'un oubli. Les arrêtés ont été pris mais l'information n'a pas été relayée.

Pierre COLIN fait remarquer qu'un de ses adhérents s'est déplacé depuis Plomodiern pour rien, car il n'a pas pu accéder à son bateau.

Q9 / Utilisation de la salle Kador. Est-ce que la location de la salle Kador (aux personnes extérieures au port) inclut le passage de la barrière quand celle-ci est fermée ?

Réponse :

Oui

La question a déjà été abordée plus tôt.

Q10/ Navigation dans le port.

10.1 - Le CNCM loue des bateaux rigides à moteur (faible motorisation sur Fun Yak) à des gens qui n'ont probablement jamais navigué. Le loueur explique comment se diriger et mettre les gaz quand les locataires sont à bord et lui sur le quai. Résultat hilarant ! Mais, au retour de la balade, gare aux embases ! Pourrait-on modifier l'emplacement de cette location afin d'éviter les dégâts sur les hélices et embases des autres bateaux ?

Réponse :

Nous prenons note de votre remarque concernant l'emplacement actuel de la location de bateaux rigides à moteur par le CNCM. À ce jour, aucun incident significatif ne nous a été signalé en capitainerie concernant des dommages causés aux hélices ou aux embases d'autres bateaux.

Cependant, si cette pratique venait à se développer et que des éléments factuels d'incident ou des litiges nous étaient effectivement remontés, nous étudierions alors la situation afin d'identifier des solutions adaptées. Cela pourrait inclure une réflexion sur un éventuel changement d'emplacement ou sur des mesures complémentaires de sécurité lors des manœuvres.

Yann CUSSET s'interroge sur le fondement de cette question. En effet, certaines personnes suggèrent de placer les bateaux de location à l'extérieur du port car certains locataires peu expérimentés pourraient endommager les autres bateaux. Mais, à ce jour, un seul incident de ce type a été signalé. Au regard de ces éléments, il propose, à ce stade, de ne pas modifier

l'organisation actuelle. Il n'est pas souhaitable de modifier l'ensemble du dispositif pour un risque hypothétique concernant un nombre très limité de personnes. Toutefois, si une ou deux personnes expriment de fortes craintes, une solution alternative pourrait leur être proposée : un autre emplacement dans le port pourrait leur être attribué.

Jérémie ASCOET indique être tout à fait en accord avec Yann CUSSET. Il précise par ailleurs que l'incident évoqué n'était pas lié à un bateau de location, mais à une mauvaise manœuvre effectuée par un moniteur.

Yves LE COUTEUR mentionne que l'acheminement des clients vers le ponton B par annexe entraînerait des contraintes réglementaires supplémentaires, notamment l'obligation du port du gilet de sauvetage. Il alerte sur le fait qu'une multiplication des contraintes logistiques et financières risquerait de rendre l'offre de location moins attractive. Cela compromettrait la capacité à capter et fidéliser la clientèle. Il fait remarquer que la demande de permis bateau reste forte, ce qui montre l'envie du public de naviguer. Il estime que cette dynamique confirme que la demande de location est appelée à croître et qu'il est donc indispensable de mettre en œuvre dès à présent les conditions nécessaires pour y répondre. À ce titre, il considère que l'utilisation du ponton « I » devrait être prioritairement réservée à la location, quel que soit l'opérateur concerné (sa propre société mais également le CNCM, CRAPATO, etc.). Il précise enfin qu'un accompagnement est assuré au départ des bateaux afin de garantir la sécurité des clients, des bateaux ainsi que des infrastructures portuaires et insiste sur la nécessité d'adapter l'organisation du port afin de préserver et développer l'offre de location face à une demande croissante.

Guillaume DREVILLON indique partager ce point de vue, en précisant que, que ce soit au Centre Nautique ou avec les bateaux de location de M. LE COUTEUR, les usagers peuvent en effet parfois rencontrer des difficultés au départ, mais qu'ils sont toujours très encadrés. Dans le cadre de ses activités il passe énormément de temps sur le port et fait savoir n'avoir constaté aucun incident notable sur ce secteur à l'exception effectivement de l'événement isolé impliquant un moniteur (Lucas) survenu une année.

Philippe QUERE présente le mode de fonctionnement du CNCM en matière de location de bateaux. Le parc locatif comporte trois bateaux équipés de moteurs de 6 chevaux. Le dispositif de sécurité repose sur un double système : une vigie à terre et une sécurité générale sur le plan d'eau, avec tous les moniteurs en veille sur le canal 72. Ils restent constamment en contact les uns avec les autres et sont prêts à intervenir à tout moment si nécessaire. Il reconnaît que les premières minutes de prise en main des bateaux peuvent parfois être délicates, mais que la situation se stabilise rapidement et que, dans l'ensemble, tout se déroule très bien. Il tient également à remercier l'ensemble des acteurs présents, qui font preuve de vigilance vis-à-vis des canoës-kayaks parce que ce qui est reproché aux bateaux de location peut également l'être, dans une certaine mesure, aux canoës-kayaks. C'est pourquoi il se dit satisfait que la vitesse soit limitée à 3 nœuds dans le port ainsi que dans le chenal d'accès, estimant que cette mesure contribue à la sécurité et au bon déroulement des activités.

Guillaume DREVILLON souligne que, contrairement aux bateaux de location, les canoës-kayaks posent un véritable problème. Il est impératif de faire preuve d'une vigilance soutenue à tout moment, notamment à la sortie du chenal, où certains kayakistes estiment parfois avoir la priorité, ce qui génère des conflits. Il constate également que de nombreux canoës-kayaks traversent le port, rappelant que cela est formellement interdit. Il rapporte qu'il arrive que les canoës-kayaks percutent parfois les bateaux de plaisance.

Yves LE COUTEUR acquiesce, soulignant à son tour que les kayaks représentent un danger plus grand que les bateaux de location.

Philippe QUERE fait savoir que les consignes sont néanmoins bien transmises au moment de la location. Les usagers sont informés qu'ils ne sont pas prioritaires dans le chenal et qu'ils doivent longer les bouées jaunes.

10.2 - *Les activités nautiques telles que le tractage de bouées sont-elles dispensées de la réglementation sur les vitesses dans le port (3 nœuds) et dans la bande des 300 mètres (5 nœuds) ? Qui est chargé de la surveillance et du contrôle de ces activités ?*

Réponse :

La surveillance et le contrôle de ces activités dans les limites administratives du port sont assurés par le responsable du port, qui est assermenté. En dehors de ces limites, la surveillance est assurée par la Gendarmerie et les Affaires Maritimes.

Jérémie ASCOET rappelle qu'il ne peut intervenir au-delà des limites administratives du port, étant assermenté uniquement pour agir dans cet espace. Il précise que, cet été, il n'a pas constaté de problèmes majeurs liés à des comportements de vitesse excessive dans la zone qui relève de sa responsabilité.

Pierre COLIN lui fait savoir que les faits se sont déroulés à l'extérieur du port.

Guillaume DREVILLON précise que seules les Affaires Maritimes, la Gendarmerie Maritime et, éventuellement, le Parc Marin sont compétents dans ce domaine.

Philippe QUERE fait part que la Commune peut également intervenir, car la bande des 300 mètres relève de la responsabilité du Maire. En effet, le Maire, en sa qualité d'officier de police judiciaire, est compétent pour intervenir et mettre un terme aux infractions survenant dans cette zone. Philippe QUERE a également remarqué que, si la limitation de vitesse est généralement bien respectée à l'intérieur du port, ce n'est pas le cas dans la bande des 300 mètres

Q11 / Date pour une réunion du CLUPP. Une date sera-t-elle programmée avant les prochaines élections municipales

Réponse :

Oui, le 19 décembre 10h30

Jérémie ASCOET notifie que la réunion se déroulera dans la salle KADOR.

Questions supplémentaires :

Yvon SENECHAL soulève une question concernant le Fret. Il demande si des anneaux supplémentaires sont prévus pour être installés sur le muret où sont amarrés les bateaux, car il en manque.

Jérémie ASCOET répond qu'il n'a pas oublié et qu'il va, dans un premier temps, vérifier qu'il reste des anneaux en stock. Il précise que les agents portuaires viendront effectuer les travaux une fois les manutentions terminées, dans environ quinze jours.

Yves LE COUTEUR demande les dates d'arrêt des manutentions.

Jérémie ASCOET précise que celles-ci s'arrêteront à la fin du mois de novembre et reprendront début mars.

Pierre COLIN soulève la question des carénages, se demandant si les plaisanciers souhaitant

nettoyer leur navire avant le mois de mars pourront le faire ou seront contraints d'attendre. Jérémie ASCOET répond qu'il étudiera la situation, mais que la période hivernale est généralement réservée à l'entretien du matériel et de la grue. Dès que l'entretien du matériel sera effectué, la reprise des carénages pourra éventuellement être envisagée.

Pierre COLIN précise que la question porte sur le déplacement des bateaux, notamment ceux qui doivent être déplacés vers l'aire de carénage pour le grattage de la coque. Jérémie ASCOET explique que la grue est nécessaire pour déplacer les bi-quilles, tandis que pour les autres bateaux, l'intervention de la grue n'est pas requise, car ils sont posés sur un chariot et remorqués à l'aide du chariot élévateur.

Pierre COLIN rapporte que ses adhérents lui ont posé une question la veille concernant l'usage de la pompe haute pression. Ils se demandent si c'est à eux ou aux deux agents portuaires préposés aux manutentions de nettoyer le bateau lors du carénage.

Jérémie ASCOET répond que c'est à l'utilisateur de le faire.

Didier MOYSAN soulève la question de savoir si, moyennant facturation, les agents portuaires pourraient prendre en charge cette opération.

Jérémie ASCOET confirme que, pour l'instant, c'est bien à l'utilisateur de nettoyer son bateau. Cependant, il souligne que c'est une question à aborder, notamment pour savoir si ce service pourrait être proposé à l'avenir, et jusqu'où il pourrait s'étendre. Il reconnaît que cette question est souvent soulevée et précise que, si ce service devait un jour être proposé, sa mise en place devrait être très encadrée. Pour les agents portuaires, cela pourrait représenter un gain de temps non négligeable, car ils maîtrisent parfaitement le maniement du matériel et Les sont parfaitement aguerris à la conduite de cette opération.

Yann CUSSET conclut en rappelant que les plaisanciers peuvent également solliciter les services de professionnels du nautisme et de la plaisance.

Yann CUSSET remercie les membres présents pour leur participation.

L'ordre du jour étant épuisé, Yann CUSSET lève la séance à 12h30.

Le Président suppléant



Yann CUSSET

PORTS DE PLAISANCE DE MORGAT ET DU FRET

CAPITAINE

Quai Kador - MORGAT

29160 CROZON

Tél. 02 98 27 01 97

ports@crozon.bzh