

Date rédaction	12/2022	Lieu	Pôle nautique	Version	V1
Rédacteur	APN	Date réunion	25/11/2022		
Prénom et nom		Organisme		Pr	Ex
Membres du conseil portuaire					
M. Yvan Taillebois	Président			x	
Représentants du concessionnaire					
M. Damien Pillon	Titulaire			x	
Mme Frédérique Boury	Titulaire			x	
Mme Isabelle Fontaine	Suppléante				x
M. Olivier Lemaigen	Suppléant			x	
Représentants du conseil municipal de Barneville-Carteret					
M. Gilbert Chodorge	Titulaire			x	
M. Tony Alferez	Suppléant				
Représentants personnel du concessionnaire					
M. Pierrick Ledard	Titulaire			x	
M. Joël Bardel	Suppléant				
Représentants personnel gestion des ports					
M. Thierry Leteissier	Titulaire			x	
M. Arnaud Leroux	Suppléant			x	
Représentant de l'activité pêche					
M. Camille Lécureuil	Titulaire				x
M. Romain Davodet	Titulaire				x
M. Joël Travert	Titulaire				x
M. Jacky Duval	Suppléant			x	
M. Gilles Muzard	Suppléant				x
M. Arnaud Delalonde	Suppléant				x
Représentants de l'activité plaisance					
M. Philippe Beaunieux	Titulaire			x	
M. Didier Husson	Titulaire			x	
M. Emmanuel Maurin	Titulaire				x
M. Didier Goupillot	Titulaire				x
M. Robert Pot	Titulaire				x
M. Jean-Charles Coudrier	Suppléant				x
M. Pierre Durel	Suppléant			x	
M. Yves Rastel	Suppléant			x	
M. François Lebailly	Suppléant			x	
M. Pierre Candoni	Suppléant				x
Représentants de l'activité commerce					
M. Olivier Normand	Titulaire			x	
M. Michel Traisnel	Titulaire				x
M. Dominique Louzeau	Suppléant				x
M. Olivier Normand	Suppléant				x
Autres participants					
M. David Legouet	Maire de Barneville-Carteret			x	
M. Benoit Fidelin	Conseiller départemental				x
M. Stéphane Gautier	Directeur de la mer, des ports et des aéroports				x

Le conseil portuaire du port de Barneville-Carteret s'est réuni le 25 novembre 2022, au pôle nautique de Barneville-Carteret, sous la présidence de **M. Taillebois**, représentant le président du conseil départemental. **M. Taillebois** remercie les membres pour leur présence puis il invite **M. Leteissier** à procéder à l'appel des membres et constate que le quorum est atteint.

I - COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU CONSEIL PORTUAIRE DU 29 JUIN 2022

M. Taillebois demande s'il y a des commentaires sur ce compte-rendu. Aucune remarque n'étant formulée, le compte-rendu est adopté à l'unanimité.

II - RAPPORT D'ACTIVITÉ PARTIEL 2022

M. Leteissier présente le rapport partiel des différentes activités.

Port de pêche : 16 navires professionnels recensés

Port de commerce : Navires de pêche anglo-normands : 75 t

Passages Manche Iles Express : Aucun passage en raison de la crise sanitaire liée à la Covid 19

Port de plaisance :

Locations	2020	2021	2022	Variation % 2021/2022
bassin à flot				
à l'année	337	553+19*	611+21	+ 11 %
navires visiteurs	496	764	1 325	+ 73 %
nuitées visiteurs	2 378	1 927	3 642	+ 90 %
zone d'échouage				
à l'année	6+44	4	5	+ 25 %
à la saison (1 mois ou +)	3**	2	0	/

* Ponton Pilô

Fréquentation par nationalité des navires visiteurs :

- Française : 424
- Anglaise : 191
- Guernesaise : 245
- Jersiaise : 357
- Autres (Belge, Hollandaise, Allemande...) : 107

Il invite le gestionnaire à faire un bilan.

M. Ledard informe que la saison 2022 a été bonne, qu'il est noté un retour des jersiais et des guernesiais et des anglais en général mais que la fréquentation des bateaux français est en très légère baisse. Cependant la saison dernière avait été particulière et les français avaient plus massivement fréquenté les ports nationaux que les années classiques. C'est un retour à la normale.

Le fret est en hausse notamment grâce à la débarque de homards des bateaux anglo-normands.

Les places qui étaient libres en 10,50 m à 12,00 m se sont comblées cette année. Il reste seulement 2 places libres. Le nombre de contrats s'élève à 635 tout compris.

M. Lemaigen précise que le port avait été inauguré en juillet de l'année passée, et que la saison passée n'était pas complète, des affectations de places étaient encore en cours.

M. Legouet (Maire de Barneville-Carteret) revient sur la saison des liaisons vers les Îles anglo-normandes et regrette de ne pas avoir été informé de l'indisponibilité du Victor Hugo pendant la 1ère partie de la saison et demande à être prévenu à l'avenir en cas de panne et d'indisponibilité du bateau. Il mentionne qu'il n'y a pas eu assez de traversées au départ de Barneville-Carteret cette saison et que cela représente une grosse perte pour la commune en termes d'attractivité et de retombées économiques. Il fait part que le Département doit se tourner vers les Îles anglo-normandes et souhaite connaître la politique départementale à long terme.

M. Chodorge complète les propos de David Legouet en informant que les jersiais étudient la possibilité d'accepter les cartes d'identité biométriques. Il informe que l'obtention d'un passeport est coûteux pour une famille et compliqué en terme de délai.

M. Taillebois confirme qu'un sommet s'est tenu fin octobre avec le Département et la Région pour étudier les conditions d'assouplissement des contraintes générées par le passeport. Il explique que la décision n'appartient pas seulement au Département, à la Région et aux îles mais aussi et surtout à la couronne d'Angleterre et à l'Union européenne.

Il informe que le marché avec DNO couvre la saison 2023 et qu'il est renouvelable. Le calendrier et les lieux de départ des traversées sont choisis par le prestataires DNO et que les choix sont faits en fonction de l'état des bateaux, des marées et du taux de remplissage prévisionnel. Il confirme qu'il n'est pas normal que la commune n'ait pas été prévenue de l'indisponibilité du Victor Hugo et promet que cela sera fait si une telle situation devait se renouveler.

M. Normand précise qu'il y a quelques avancées sur le passeport. Un ministre anglais en visite à Jersey a fait remonter le problème à Londres. Un assouplissement permettrait le retour des groupes et des voyageurs à la journée. Il indique que des départs de groupes de scolaires sont prévus au départ de Barneville-Carteret pour la saison prochaine. Il mentionne que le Département a montré sa volonté de conserver les liaisons, avec un modèle économique différent basé sur moins de rotations. Des 850 rotations réalisées dans le cadre de la DSP précédente, on est passé à 400 rotations dans le cadre du marché actuel avec une augmentation progressive pour terminer à 650 rotations en fin de marché, et précise que la fréquentation record de 2019 ne se retrouvera jamais à l'avenir en cas de maintien de l'obligation du passeport.

Il indique que l'avarie sur le Victor Hugo est arrivée au plus mauvais moment, en début de saison. Les départs depuis Barneville-Carteret ont été « sacrifiés » car ils affichaient un taux de remplissage plus faible qu'à Granville. Avant 2019, c'était l'inverse, les lignes au départ de Barneville-Carteret et de Diélette affichaient le meilleur taux de remplissage. Ce revirement est sans doute lié au passeport.

Il mentionne qu'en septembre, il y a eu un bon taux de remplissage au départ de Barneville-Carteret.

Il informe qu'en ce qui concerne les 50 rotations supplémentaires en 2023, la plupart seront au départ de Granville, mais des départs depuis Barneville-Carteret ou de Diélette seront assurés en alternance suivant les horaires des marées, et précise que le Victor Hugo a 25 ans et malgré son entretien régulier, certaines pannes ne sont pas prévisibles.

M. Legouet indique que les hôteliers sont les premiers promoteurs des liaisons mais cela a donné une mauvaise image qu'il n'y ait, finalement, pas de rotations assurées dans les faits.

M. Durel note que les pannes sont récurrentes alors que les bateaux sont en entretien tout l'hiver.

M. Chodorge met en avant le problème du choix des bateaux qui n'échouent pas et indique qu'il serait préférable de changer les bateaux pour en acquérir de plus adaptés.

M. Duval demande comment sont contrôlés les passagers des 4 compagnies anglo-normandes qui assurent les liaisons en zodiac.

M. Ledard indique que ces compagnies envoient au préalable la liste des passagers aux autorités avec les numéros de passeport, le service des douanes tamponne la liste. Cette disposition est possible car ces entreprises sont dites connues des autorités jersiaises. Il mentionne que l'économie de la commune y gagne mais pas le port car ces compagnies ne payent pas actuellement leur l'accostage. Il indique qu'une réflexion est en cours afin qu'elles payent une redevance.

M. Leteissier précise que les services des douanes rencontrent des problèmes de personnels et qu'ils se concentrent donc sur les points de passages frontaliers. Au niveau des liaisons par zodiacs, les douanes peuvent faire des contrôles inopinés et les passagers doivent pouvoir présenter leurs passeports.

M. Lemaigen présente les données de la plaisance et informe que les chiffres présentés ont été arrêtés au 1^{er} septembre 2021. Au 1^{er} décembre 2021, 584 contrats ont été délivrés ce qui représente 278 contrats supplémentaires par rapport à l'année 2020. 1 060 personnes étaient inscrites sur la liste d'attente, 779 ont été sollicitées, 278 réponses sont revenues. La liste d'attente est actuellement de 203 personnes inscrites. Il informe que la fréquentation des plaisanciers anglais, jersiais et guernesiais a été très faible cette année en raison de la crise sanitaire.

M. Ledard précise que quelques jersiais sont venus tester les contraintes avec la douane. Les plaisanciers français ont été plus nombreux à fréquenter le port de Carteret ainsi que de nouveaux plaisanciers belges, la fréquentation accuse une baisse par rapport à une année standard.

III - POINT SUR LES TRAVAUX

M. Leteissier invite le gestionnaire à présenter les travaux prévus en 2023.

M. Lemaigen présente les travaux envisagés par la SPL en 2023 :

- désensablement 2023 : 80 000 € ;
- comblement de la cavité du quai de commerce et réfection du platelage de la digue : 25 000 € ;
- travaux d'extension du bureau du port : 850 000 € ;
- phase 1/3 mise en place d'anodes : 20 000 € ;
- changement ponton K et bornes G à K : 401 000 € ;
- achat d'un semi rigide à propulsion électrique (sous réserve de subventions) : 51 000 € ;
- acquisition système dépollution DPOL : 3 000 € ;
- suivi environnemental annuel extension du port : 45 000 € ;
- tranche 2023 dragage du port : 500 000 €

M. Lemaigen présente les travaux prévus :

A savoir, le désensablement habituel du chenal, le dragage des bassins et des chenaux en précisant que le dossier de demande d'autorisation environnementale a été déposé en préfecture il y a un an mais que la procédure d'autorisation n'est toujours pas terminée. Il mentionne qu'un courrier sera envoyé au préfet la semaine prochaine pour l'alerter des conséquences de ce retard dans l'instruction pour les usagers du port. Pour le moment, le dragage est prévu en fin 2023 si la procédure d'autorisation aboutit et si le coût reste dans l'enveloppe prévue de 500 000 €.

Il poursuit en informant que le bureau du port a été installé provisoirement dans l'Algéco. Les travaux auraient dû commencer mais l'appel d'offres a été infructueux car il n'y avait pas d'offres pour le lot gros œuvre. Une demande de subvention a été déposée auprès de l'État pour pouvoir réaliser les travaux comme prévus initialement. S'il n'y avait pas de subvention de l'État, il y aurait un travail d'engagé pour définir un projet plus modeste afin de rentrer dans l'enveloppe du budget.

Il précise que le changement de pontons est également en attente d'une éventuelle subvention de l'État, concernant l'acquisition du semi-rigide électrique, il y a également une demande de subvention auprès de l'État et du Département.

M. Taillebois confirme que la certification Port propre est une volonté départementale pour tous les ports et précise que des travaux sont à prévoir dans certains ports (récupération des eaux polluées des aires de carénage par exemple). Il indique qu'un diagnostic environnemental de l'ensemble des ports aura lieu en 2023 afin d'établir un plan d'actions.

IV - BUDGETS PREVISIONNEL 2023

M. Leteissier présente le budget prévisionnel 2023, il demande s'il y a des questions.

M. Lemaigen précise que le résultat prévisionnel négatif de 42 000 € est dû aux travaux importants en 2023 qui pourront être amortis, également aux provisions pour payer le dragage à venir du port (300 000 € provisionnés sur 500 000 € estimés).

En l'absence de questions, **M. Taillebois** demande l'avis sur le budget prévisionnel 2023.

Il est approuvé à l'unanimité.

V - TARIFS PORTUAIRES 2023

M. Leteissier présente les tarifs 2023, et informe que la grille tarifaire 2023 est construite sur la base des indexations prévues aux contrats de concessions confiés par le Département, à savoir une augmentation en moyenne des tarifs de 6 % par rapport à 2022 validés par le conseil d'administration

de la SPL des ports de la manche le 19 octobre 2022. Une modification de structure est apportée aux droits de port. Il est instauré une redevance sur la valeur des produits de la pêche débarquée en remplacement de la redevance de stationnement appliquée sur les navires de pêche en activité. Il est instauré également la mise en place d'une tarification sur les tarifs d'outillages du port de pêche : utilisation du centre logistique de débarque des produits de la pêche.

Droits de port :

Annexe II – navires de pêche

A - Redevance d'équipement des ports de pêche dans le port de Barneville-Carteret instituée en application de la 5ème partie livre III du titre II du code des transports au profit de la société publique locale des ports de la Manche.

Article 1 : Conditions d'application de la redevance d'équipement

Le taux de la redevance sur la valeur des produits débarqués est fixé à :

* **0,9 %** par le vendeur et par l'acheteur pour de la vente aux enchères sous les criées de Granville ou de Cherbourg

* **1,4 %** par le vendeur pour la vente directe (par enregistrement sur la borne de pesée ou déclaration volontaire)

Cette redevance est perçue quels que soient le port de stationnement habituel et la nationalité du navire débarquant les produits de la pêche.

Le seuil de perception est fixé à **5,00 €** par déclaration ou document en tenant lieu.

Le minimum de perception est fixé à **10,00 €** par déclaration ou document en tenant lieu.

Article 2 : Conditions d'application de la redevance d'équipement lorsque le port de débarquement est différent du port de stationnement habituel

Pour les navires dont le port de stationnement habituel est Barneville-Carteret mais qui débarquent leurs produits dans un autre port où une redevance d'équipement des ports de pêche a également été instituée, le taux de la partie de la redevance à la charge du vendeur est le plus élevé des deux taux relatifs au port de stationnement habituel et au port de débarquement.

Les sommes ainsi perçues sont réparties conformément aux dispositions prévues à l'article R.5321-43 du code des transports.

Article 3 : Détermination de l'assiette de la redevance

La valeur des produits de la pêche servant d'assiette à la redevance est déterminée :

1. pour les ventes enregistrées en criée, d'après les registres officiels tenus à la criée dans le port de débarquement ;
2. pour les ventes autres que celles enregistrées en criée, d'après les livres de marée tenus par les armateurs en vue de la détermination des salaires des équipages ou tout autre document reconnu valable par l'administration des douanes ;
3. pour les produits importés, d'après la valeur reconnue en douane augmentée des droits et taxes perçus par l'administration des douanes.

Article 4 : Conditions de perception de la redevance

La perception de la redevance et, d'une manière générale, le contrôle des ventes des produits de la pêche débarquée dans toute la zone de perception incombent aux agents du service des douanes. Toutefois, en cas de nécessité, ces opérations pourront être effectuées par un personnel auxiliaire assermenté présenté par et commissionné à temps par le directeur régional des douanes. Ces agents auxiliaires, appelés « agents de surveillance et de perception », sont sous les ordres du directeur régional des douanes et peuvent être licenciés par lui.

La redevance est payée à l'administration des douanes selon les modalités suivantes :

- pour les ventes en criée, dans les établissements prévus à cet effet, par le gérant qui doit retenir le montant de la redevance afférente aux ventes réalisées dans son établissement ;
- l'acheteur et le vendeur sont tenus solidairement responsables du paiement de la totalité de la redevance ;

- pour les ventes hors criées par les usiniers et mareyeurs qui doivent retenir la fraction due par les vendeurs et sont tenus pour responsables du paiement de la totalité de la redevance ;
- directement par les vendeurs qui opéreraient ailleurs qu'à la criée ou que chez les usiniers ou mareyeurs, Ces vendeurs doivent se faire verser la fraction de la redevance due par les acheteurs et sont tenus pour responsables du paiement de la totalité de la redevance ;
- par les conservateurs en même temps armateurs de pêche ;

La redevance doit être acquittée immédiatement à l'administration des douanes.

Le directeur régional des douanes ou son représentant pourra faire procéder par des agents de son service à toute vérification qu'il jugera nécessaire, notamment dans les écritures des redevables.

Tarifs d'outillages :

ARTICLE 2 : Utilisation du Centre Logistique de Débarque des produits de la pêche

Le Centre Logistique de Débarque des produits de la pêche est géré par la SPL

Des droits d'outillage y sont perçus pour l'utilisation du centre de pesée d'une part et d'autre part pour l'utilisation de la chambre froide. La taxe d'usage est fixée à **2,5 %** de la valeur des produits débarqués pour la vente directe (au regard du bon d'enregistrement ou à défaut de la déclaration volontaire). L'utilisation de la chambre froide en vue du ramassage des produits dans le cadre de vente sous criée (Granville ou Cherbourg) est exonérée de taxe d'usage.

Redevance déchets pour les navires de pêche et conchyliculture

La redevance de 0,125% sur la valeur des produits de la pêche est incluse dans la REPP, pour les vendeurs uniquement.

Toute évolution du coût de traitement des déchets supérieur au 0,125% sera répercutée l'année suivante sur la REPP (part vendeur).

ANNEXE 1

Tarifs 2023 Stationnement Bassin à flot (€ TTC)

Une taxe pour les coûts de réception et de traitement des déchets est incluse dans les tarifs de stationnement des navires, elle représente 2 % des montants.

M. Duval demande si les bateaux de pêche anglo-normands ont l'obligation de débarquer sous criée et donc de passer par la pesée. Il informe que le jour précédent le conseil portuaire, il y a eu une grosse opération de la gendarmerie maritime. Tous les pêcheurs français ont été contrôlés et la gendarmerie a indiqué que la pêche devait être pesée au kilo près. Il se plaint du fait que les bateaux anglo-normands ont des engins de débarque que l'on n'accepterait pas aux pêcheurs français et de la lourdeur administrative.

M. Ledard répond que les bateaux anglo-normands ne passent pas sous criée et ne passent pas par la balance. Ils ont l'obligation de débarquer dans une zone spécifique hors zone de fret. Ils doivent déclarer leur pêche et les douaniers ont la charge du contrôle de ces déclarations.

M. Legouet indique que pour lui, soit tout le monde passe par la débarque soit un système déclaratif est instauré pour tout le monde.

M. Lemaigen mentionne qu'un point de pesée est mis à disposition des pêcheurs mais personne n'est présent pour contrôler. Le contrôle n'est effectué que par la gendarmerie maritime. La crainte des pêcheurs sur le manque de contrôle des pêches des bateaux anglo-normands sera remontée aux douanes.

M. Durel regrette que l'augmentation apparaisse alors que des navires « tanguent » dans la vase et qu'il y a des dysfonctionnements de la porte et donc en parallèle d'un service dégradé. Il précise que la porte coince en bout de course ou en début de course à petit coefficient. Elle s'arrête à 90 % de son ouverture et il faut attendre 30 minutes avant qu'elle descende complètement.

M. Ledard mentionne que le problème du feu qui passe au vert alors que la porte n'est pas encore complètement ouverte est réglé. Il s'agissait sans doute d'une malveillance humaine due au fait que les coffrets de commande des feux n'étaient pas verrouillés. Depuis que ces coffrets sont verrouillés, on ne note plus de problème de ce type.

Il indique que le décalage à l'ouverture est lié au fait qu'il y a une différence de niveau d'eau énorme entre morte eau et marée à fort coefficient. Le problème d'ouverture partielle de la porte n'apparaît que lors des marées de moins de 30.

Il précise également que les bateaux sont placés dans le port en fonction de leur tirant d'eau dans le bassin et qu'aucun ne rencontre de problème en stationnement.

M. Lemaigen explique que les tarifs baissent lorsque les indices baissent et qu'il est logique qu'il en soit de même lorsque cela augmente. Il mentionne que le bureau d'ingénierie verra si les problèmes de fonctionnement de la porte peuvent être résolus.

M. Beaunieux souligne que s'il n'y a pas de dragage en 2023, la provision aura été faite sans que cela ne génère de baisse de la tarification. Il regrette que le contrat DSP soit décorrélé des dépenses réelles de la SPL ce qui est choquant.

M. Taillebois demande l'avis sur les tarifs 2023.

Ils sont approuvés moins 1 vote contre : M. Durel vote contre et 3 abstentions : MM. Duval, Lebailly et Beaunieux.

VI - QUESTIONS DIVERSES

M. Duval indique que les nouveaux réceptacles à huile et à filtres sont beaucoup plus propres mais qu'il manque des bidons pour la récupération des filtres après égouttage.

M. Ledard indique que les bidons sont mis à disposition un par un pour éviter les dépôts sauvages.

M. Lemaigen confirme que des nouvelles installations de réception de l'huile et des filtres sont à disposition des pêcheurs et qu'elles donnent satisfaction. Il indique que la zone de stockage des déchets va subir un gros entretien avant qu'elle soit clôturée, de manière à ce que l'accès soit réservé à la pêche. Il demande que les matériels de pêche qui ne sont plus utilisés soient retirés et informe que le ferrailleur viendra faire l'enlèvement après mise en demeure des professionnels par courrier.

M. Duval demande à avoir à disposition une benne de récupération des cordages pour qu'ils soient recyclés ou valorisés.

M. Leteissier répond que les pêcheurs sont responsables du traitement des déchets générés par leur activité et doivent utiliser les points de collectes prévus par le port.

M. Duval demande s'il est prévu que la SPL effectue des coupures d'électricité sur le port de pêche.

M. Ledard répond que cela n'est pas prévu au niveau de la SPL.

M. Durel demande s'il est possible d'avoir ponctuellement une puissance électrique supplémentaire dans l'ancien bassin.

M. Ledard répond qu'un forfait annuel suivant l'ampérage souhaité (de 4 à 16A) est désormais possible. Le système de temporisation peut être maintenu pour ceux qui ne veulent pas de forfait, mais qu'il n'est pas possible d'avoir d'augmentation ponctuelle de la puissance.

M. Duval demande que des contrôles de vitesse soient réalisés dans l'enceinte du port, au niveau de la 1^{ère} ou de la 2^e échelle, et non pas au niveau de la porte abattante car il est nécessaire de maintenir une vitesse minimale pour franchir la porte en raison du courant. Les vrais contrevenants maintiennent une vitesse trop élevée une fois la porte passée.

M. Leteissier explique que la présence de la police portuaire sera accentuée l'année prochaine. Il précise que le respect des feux de circulation est indispensable. Les feux passent au rouge lorsque le bateau de Manche Iles Express est en manœuvre de giration. Les feux sont situés au niveau du toit de la gare maritime, au niveau de la porte et au niveau de la capitainerie. Il rappelle qu'il existe une veille radio sur le canal 9.

M. Ledard précise qu'une campagne de communication sera réalisée sous forme de mailing mettant en avant ce type de consignes.

M. Legouet mentionne qu'un autre garde-champêtre sera recruté pour la vérification des stationnements sur les places portuaires. Un badge à laisser sur le tableau de bord sera fourni aux professionnels et aux plaisanciers.

M. Beaunieux demande si la station de carburant est désormais complètement opérationnelle.

M. Ledard mentionne que le problème de carte bleue est réglé et qu'une seconde cuve à carburant va être mise en œuvre d'ici à la fin de l'année.

M. Duval propose de mettre des enrochements au bout de la jetée pour repousser la formation du banc de sable.

Mme Boury répond que les enrochements sur le domaine maritime ne sont plus autorisés.

M. Legouet répond que la commune a besoin de mettre 3 000 m³ de sable provenant de ce banc de sable sur les plages mais qu'un cas par cas environnemental est nécessaire avant d'être autorisé à réaliser ces travaux et note la lourdeur administrative.

M. Durel demande comment peuvent être limités les vols en été.

M. Ledard répond qu'une étude sur la mise en place d'une vidéosurveillance a été réalisée en concertation avec la municipalité.

M. Legouet confirme qu'une délibération va être proposée lors du conseil municipal du 1er décembre 2022.

Aucune autre question n'étant formulée, **M. Taillebois** remercie les participants pour les échanges intéressants et lève la séance.

Saint-Lô, le 12 janvier 2023

Le président du conseil portuaire,



Yvan Taillebois