

Compte rendu CA du 02 Octobre 2024

Présents

C Boutron, F Comoze, S Aubertin, S Boussion, O Sérazin, S Ghéwy, B De Béthune, F Fauvel, R Bertouy, JF Brillard, P Di Batista, L Milési, L Lebrun, P Grellier, H Dechaufour, F Chenal, B Lacoste, A Riquart, A Garnavault, Michel Juhel

Excusés :

Gilles Jaouen, Isabelle Leruez, Alexandre Froment, Jean Yves Jaffré, Jean Pierre Guyot, Nathalie Le Clesh

En visio. H Marie, S Blondeau

Le président Christian Boutron ouvre la séance à 20h.

1/ Finances.

Le nombre d'adhérents est quasiment identique à 2023 : 122.

Concernant les comptes de CCF, il n'y a pas de changement sensible par rapport au dernier CA.

Du côté de Adaskell il y a cette année 15000€ de dépenses pour 18395€ de recettes. Donc une année Positive.

Le problème majeur reste le changement de moteur de Nardoa qui va obliger le trésorier à débloquer les obligations pour couvrir les frais : 11385€ de moteur + 840€ d'inverseur.

A propos du chantier Méga GS

C Boutron et A Riquart tiennent à féliciter Alexandre du chantier Méga GS pour sa prestation. D'une part les faveurs faites à CCF : Déplacement gratuit, réduction 10 % sur le prix du moteur, 50 % sur la main d'œuvre ; échangeur neuf à moitié prix...

Ensuite, l'efficacité de l'intervention dans des conditions difficiles. Le bateau n'était pas en bout de ponton mais sur un catway, ce qui compliquait la manutention des moteurs (sortant et entrant). La météo était très agitée rendant très inconfortable le travail en fond de cale.

Par ailleurs, Alexandre propose qu'on l'appelle dès qu'un problème mécanique se présente, y compris lorsque les bateaux sont en Bretagne où il connaît un réseau de mécaniciens à qui il peut nous adresser.

Laurent Milési propose que l'on fasse quelque chose pour le remercier. Un cadeau au nom de CCF (bouteille de rhum ou de whisky?). Accord de tout le monde sur cette proposition bienvenue.

2/ Calendrier

Nous arrivons en fin de saison et c'est donc le moment d'envisager le convoi des bateaux vers Ouistréham.

Nardoa

Sylvie Blondeau nous informe que le projet de sortie Mont St Michel les 17/18/19 octobre est abandonné. Nardoa est donc libre cette semaine là.

Patrick Jeulin, qui a pris une semaine de navigation entre le 21 et le 25 octobre, propose donc de prendre Nardoa dès le 18 octobre et de commencer le convoi de Nardoa vers Cherbourg si la météo le lui permet.

François Chenal propose de poursuivre le convoi vers Ouistréham le week-end suivant.

Adaskell

H Marie prend le bateau les 5 et 9 octobre.

Ensuite, J.F. Brillard prend Adaskell et l'emmènera à Cherbourg via une étape en Angleterre.

3/ Etat des bateaux et travaux d'hivernage

Nardoa

Feux de navigation

Les problèmes de mélange d'allumage des feux de route avec le feu de mouillage et de hune sont réglés. Le frigo qui a été remis en place fonctionne bien mais le contacteur disjoncte fréquemment, pour l'instant sans qu'on ait trouvé d'explication.

Guindeau : le doigt de maintien de la chaîne sur le barbotin ne tient plus. La pièce plastic du haut est usée et l'axe de rotation du doigt se met en travers. Il faudra réparer cet hiver.

Le frigo acheté cette année a donc été démonté.

La carte d'origine ayant subi une immersion par l'eau de mer stagnant dans les fonds lors du voyage vers St Vaast La Hogue avait grillé.

Mais mis à l'essai chez Pierre Di Batista, il s'avère que le compresseur qui ne fonctionne pas bien. Il produit du froid mais la plaque ne descend jamais sous le zéro. Il ne refroidi donc pas suffisamment. Pierre propose donc que cette fois on fasse marcher la garantie.

Pour cet hiver, il y a un gros travail de remise en état intérieur à faire : Vaigrages qui se décollent, boiseries à remettre en état et nettoyage en profondeur à faire.

Adaskell

Le problème principal concerne l'électronique totalement défailante :

GPS de barre sans cartographie de détail. GPS intérieur hors service. Pas de position sur la VHF.

Anémomètre en rideau.

Le problème reste de trouver un réparateur Ray marine fiable.

A Froment a propose par mail, il est absent ce soir, de contacter un réparateur qu'il connaît bien sur Morlaix.

S. BouSSION propose de s'adresser au chantier V1D2 de Caen, mais ce ne sera qu'au moment de l'hivernage.

En attendant, Adaskell étant à Granville, Christian va contacter dès demain le chantier EMO de Granville pour une première expertise et dépannage éventuel.

Chantiers d'hivernage

Christian revient sur la séquence de mise à l'eau d'avril dernier et l'état des bateaux. Travaux de maintenance non aboutis et mauvais état de propreté général des deux bateaux. Ceci étant le résultat de trop de retards accumulés dans l'avancement des travaux d'entretien. Ce qui s'est traduit par un voyage des bateaux vers Cherbourg dans des mauvaises conditions (d'où, par exemple, le problème du frigo de Nardoa). Il ne faut pas que cela se reproduise cette année.

Christian propose donc d'agir par petits chantiers sous la responsabilité d'un membre qui prend en charge et assure la finalisation du travail entrepris. Il propose de reconduire l'opération MIZALO à Cherbourg mais de réaliser la mise à l'eau 15 jours avant sur le canal afin de tester sérieusement les deux bateaux avant de les envoyer en voyage.

Il propose comme dates pour la mise à l'eau à Ouistréham les 22 et 23 mars et pour Cherbourg, les 5 et 6 avril.

Christian expose le tableau qu'il a réalisé, récapitulant les opérations essentielles de maintenance et propose que des chefs de bords ou adhérents volontaires s'inscrive sur une des opérations définies.

Plusieurs opération sont ajoutées

Voir le tableau en pièce jointe.

Bien entendu, chacun est invité à participer autant que possible aux travaux.

Pour ce faire, chacun peut s'inscrire sur une des taches affichée en prenant contact avec le responsable noté dans le tableau.

J.F. Brillard demande que l'on démarre les travaux sans attendre, dès que les bateaux seront mis au sec chez JPL.

A Garnavault propose, afin de limiter au maximum de salir les bateaux, que l'on installe des palettes avec de la moquette au pied des échelles et de la moquette dans les cockpit .

Il propose aussi de demander à Nicolas l'autorisation d'installer une petite cabane de chantier afin de pouvoir y ranger le matériel – outils, matériaux – au lieu de laisser tout cela en bazar à l'intérieur des bateaux.

4/Validation chef de bords.

Cette année, deux nouveaux aspirants étaient en lice pour devenir Chefs de Bords CCF : Hervé Dechaufour et Philippe Grellier.

Conformément aux règles de CCF, ils ont du naviguer avec trois chefs de bords différents cette saison et effectuer au moins une navigation de nuit.

Ils ont navigué avec Hervé Marie, Stéphane Aubertin, François Comoz et Michel Juhel.

Les chefs de bords étant présents ce soir, il est décidé de procéder à leur validation.

Hervé et Philippe sont invités à sortir de la salle le temps de la délibération.

L'ensemble des chefs de bords sont unanimes quant aux bonnes connaissances, aux qualités de navigation et de comportement à bord de Hervé et Philippe.

Ils sont donc validés !

Bienvenue dans le grand cercle des chefs de bords CCF et à très bientôt pour de nouveaux embarquements sur nardo et Adaskell !

5/ Proposition de nouvelle tarification

Les difficultés financières qui se présentent en raison des grosses dépenses 2024 amènent CCF à se poser le problème de ses recettes et, donc, des tarifs de navigation.

Par ailleurs, si la balance Recette dépenses de Adaskell a été largement positive, il a été relevé un moindre taux d'occupation du bateau qu'en 2023.

Ce constat a amené Bernard De Béthune à proposer un nouveau barème de tarification basé sur une part fixe et une part variable. Adaskell étant équipé pour 8 personnes, la part variable devient plus élevée lorsque l'équipage du bateau comporte moins de 6 équipiers et moins élevée lorsqu'il est de plus de 6 personnes.

Ainsi pour 6 personnes le tarif demandé est identique à 2023 mais plus cher s'il y a moins d'équipiers et moins cher s'il y en a plus.

Voir le tableau proposé en pièce jointe.

La discussion s'engage et montre que la plupart des membres présents et des courriers reçus par mail sont défavorables à cette méthode.

A l'instar de J.F. Brillard, les interventions s'accordent pour dire qu'elle est contraire à l'esprit associatif de CCF. CCF s'est toujours refusé à appliquer une tarification forfaitaire au bateau qui est un frein aux embarquements et pourrait déboucher sur un risque de privatisation des bateaux. Les plus riches pouvant se permettre de payer plus cher au détriment des autres.

Philippe Grellier fait remarquer que dans le système proposé il devient plus cher de naviguer avec trois adultes et trois enfants que dans le système actuel. La proposition est donc défavorable aux familles.

L'esprit et la charte de CCF, telle que le rappelle Gilbert Bouhier dans son courrier, c'est : «La voile à portée de tous ».

Cette volonté est réaffirmée par l'ensemble des intervenants.

Hervé Marie rappelle qu'on a toujours évité de faire un prix fixe qui risque d'être un frein pour les inscriptions et défavorables aux nécessités de convoyage en équipage restreint.

Philippe Grados, dans son courrier, exprime son désaccord pour ce changement de philosophie rappelle que le CA s'était déjà opposé à appliquer un prix différencié suivant les bateaux et les circonstances.

Pour conclure, Laurent Milési explique que cette méthode serait acceptable pour une entreprise qui chercherait à optimiser ses bénéfices mais ne correspond pas à l'esprit associatif et à la charte de

CCF. Nos objectifs sont de permettre à tous de naviguer et d'inciter les chefs de bords à embarquer le plus possible d'adhérents et de personnes en sorties découverte.

La proposition de Bernard ne semble donc pas satisfaisante pour notre conseil d'administration mais elle permet de relancer notre réflexion sur notre fonctionnement et nos impératifs financiers en vue de notre assemblée générale, seule instance ayant pouvoir à modifier nos tarifs.

Le secrétaire
Michel Juhel