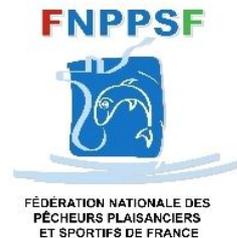




Les Konchennoù des pontons



Gazette trimestrielle de l'APLOC

n° 4

mai 2008

APLOC@laposte.net

LE DICTON DU JOUR :

A calm sea doesn't make a skilled sailor
La calmasse ne fait pas le bon marin
(proverbe britannique, à rapprocher de notre « Qui trop écoute la météo reste au bistro »)



LE MOT DU PRESIDENT



Le monde maritime évolue très rapidement, peut être trop rapidement pour certains, mais il doit évoluer. Le Grenelle de l'environnement, le Parc Marin d'Iroise, Natura 2000 mer sont à l'ordre du jour : nos ressources maritimes s'épuisent, notre environnement est agressé de toutes parts et il est certain que

nous devons réagir rapidement mais pas dans la précipitation. Votre bureau travaille régulièrement sur tous les fronts de manière à faire entendre la voix de l'ensemble des plaisanciers (pêcheurs à pied, du bord ou en bateaux, voileux) à travers son implication au niveau local, départemental, national afin que les décisions prises par nos élus ne soient pas purement idéalistes, mais tiennent compte de nos expériences, de nos us et coutumes, de notre connaissance et notre appréhension du milieu marin.

Mais pour être entendus, il nous faut être représentatifs.

L'APLOC n'étant pas uniquement l'Association du port de plaisance mais bien :

l'Association de tous les plaisanciers

Il m'apparaît nécessaire que le maximum d'usagers de la mer nous rejoignent : la fête de la plaisance, les Konchennoù, les articles de presse nous font connaître, mais tous les adhérents doivent convaincre leurs amis, familles, connaissances d'adhérer à l'APLOC

Je compte sur vous



L'ÉDITO DU BUREAU

Les élections de mars 2008 sont derrière nous. Les Maires ont été élus et les responsabilités attribuées au sein de leurs conseils. Mais la période préélectorale de février a été pour l'APLOC l'occasion de solliciter tous les candidats de Loctudy sur des questions d'intérêt général concernant la plaisance dans notre port. C'est ainsi que huit questions ont été adressées à Messieurs Bernard Dalis, Gérard Garreau et Joël Piété, tous trois candidats. Ce questionnaire, mis également en ligne sur le site de l'APLOC, portait sur le dragage, le carénage propre, l'attractivité et la vie du port de plaisance, la mutualisation de certains équipements portuaires, le développement du port.

Les candidats s'y sont soumis de bonne grâce et ont répondu par écrit et par oral lors d'une table ronde commune, franche et courtoise, organisée le vendredi 7 mars au bureau du port. Ils ont fait valoir quelques différences sur certaines questions mais sur le fond, il est apparu une réelle convergence de vue sur le rôle stratégique que doit maintenant jouer le port de plaisance qui devrait être perçu comme un outil de valorisation de la ville, de la commune et au-

delà, dans tous les aspects économiques, touristiques, culturels, sportifs et pédagogiques. Mais pour ce faire, encore faut-il que les bateaux puissent accéder et évoluer normalement dans le port de plaisance et le port de pêche et que les profondeurs contractuelles attendues depuis maintenant onze ans soient enfin rétablies d'urgence. Tous les candidats ont en effet considéré la situation actuelle comme inacceptable et se sont engagés à activer ce dossier!

Depuis cette rencontre, les urnes ont parlé le 16 mars, et c'est à Monsieur Joël Piété que revient la charge de conduire la commune. Il trouvera en l'APLOC un partenaire loyal, déterminé et soucieux de défendre la commune, mais aussi les intérêts et les aspirations des plaisanciers par rapport aux engagements issus de notre rencontre du 7 mars. Sur cette base l'APLOC attend donc une concertation réelle avec la municipalité sur tous les sujets concernant notre association et le rétablissement urgent des profondeurs, qualifié de dossier prioritaire par Monsieur le Maire.

Le Bureau.



LA PHOTO :

Comme l'année dernière, Thierry Pilet a été suivi très attentivement lors de l'animation qu'il a assurée au LAC sur les noeuds et techniques de pêche.



MISE AU POINT :

En conclusion de ses réponses au questionnaire que nous lui avons remis avant les élections, Monsieur le Maire a émis quelques critiques à propos de l'attitude et l'action de l'APLOC.

Loin de nous l'idée d'entretenir une polémique. Il s'agit au contraire de rétablir une certaine sérénité dans les rapports entre l'APLOC et la municipalité.

« Je vous laisse la responsabilité de vos appréciations concernant la place du port de plaisance à Loctudy, je ne vois pas à quel autre port vous le comparez dans la mesure où à Loctudy la pêche est primordiale, contrairement à la situation de Site Marine, Bénodet, ou La forêt pour ne citer que les plus proches. »

Il semble au contraire vital de ne pas laisser une structure étouffer l'autre. Il ne viendrait à l'esprit d'aucun plaisancier de contester l'importance du port de pêche de Loctudy et la réciproque est certainement vraie. Monsieur le maire semble présenter cette dualité comme un handicap. Au contraire, la cohabitation de ces deux ports est un atout pour notre commune. Un port de plaisance attractif est une source de richesse : fréquentation des commerces, achat de poisson frais... En outre, la France est le premier pays touristique du monde et si elle veut le rester, il

lui faut viser l'excellence et non pas se contenter s'aligner sur les voisins.

« Il est seulement source de revenus » : si cela avait été le cas, les tarifs n'auraient pas été gelés depuis plusieurs années. Les provisions constituées permettront justement d'atténuer l'impact des travaux sur les tarifs, ceci dans un contexte de raréfaction des co-financements. »

A partir du moment où le port de plaisance ne peut respecter son cahier des charges, une augmentation du loyer des places serait pour le moins malvenue.

De fait, il y a même augmentation à partir du moment où il n'est plus possible de jouir du port 24 heures sur 24.

« Quand à la reconnaissance de votre association par la municipalité, tant que vous vous permettez de distribuer les bons et surtout les mauvais points, à réclamer une quasi-gratuité pour des prestations ayant un coût, il sera difficile d'établir des relations de confiance bénéfiques pour tous »

Nous sommes étonnés que Monsieur le Maire le prenne ainsi : l'APLOC est une association de plaisanciers (pas seulement d'usagers du port de plaisance) et est tout-à-fait dans son rôle en émettant des critiques et des suggestions, bons et mauvais point n'ayant aucun sens, quoique ce soit peut-être à cause de ces « mauvais points » que Monsieur le Maire ait « redoublé »... En réalité, il s'agit, en tant qu'usagers, de critiquer de façon constructive les prestations qui nous sont offertes. Comme il est dit plus haut, notre ambition n'est pas de censurer la municipalité mais au contraire de contribuer positivement et loyalement à la bonne marche du port de plaisance, et de tout ce qui concerne la plaisance à Loctudy (voir article concernant Larvor).

Nous ne réclamons pas non plus de gratuité indue. Les places du port de plaisance ne sont pas gratuites et sont même très coûteuses, d'autant plus que l'aménagement du littoral ne laisse aux usagers que peu d'alternatives bon marché. Nous demandons donc que soit pris en compte le fait que nous payons cher une prestation qui nous est imposée et que nous désirons être traités comme des clients responsables et actifs.

Un seul exemple sera suffisant : le temps alloué pour avoir de l'eau et de l'électricité sur l'aire de carénage est de seulement deux heures, ce qui rend impossible l'utilisation d'outillage électroportatif pour bricoler sur et dans les bateaux, la charge des batteries, l'usage d'un aspirateur et même d'un chargeur pour téléphone portable... Pour nous cette décision est incompréhensible et il est dans notre rôle de le dire. Si nous avons été consultés, ceci aurait certainement été différent. Au fait, les bornes en question sont-elles un investissement rentable ?

Notons au passage aussi que dans le Konchennoù numéro 1 nous avons souhaité que la limitation d'une semaine à l'usage de l'aire de stationnement soit provisoire... Là, c'est carrément zéro pointé...

CSJ.



ET LE CARÉNAGE PROPRE ?

Nous en sommes toujours au même point : pas de carénage des bateaux « propres » sur la cale de Loctudy...

Pourtant j'ai constaté au Brésil que des installations inadaptées ou trop chères sont une invitation directe à l'incivisme : dans un pays où la réglementation est particulièrement avancée dans la défense de l'environnement, nombreux sont les plaisanciers qui n'hésitent pas à recourir à la « peinture pour cargos » chargée en TBT qui leur permet d'être tranquilles pendant au moins une année. Bien entendu, des faci-

lités bien comprises feraient disparaître cette pratique qui n'est qu'un pis-aller : les contrevenants disent n'avoir pas le choix. Pourquoi en serait-il différent à Loctudy ?

J'ai trouvé édifiante la lecture du rapport du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports nautiques, édité en octobre 2007, qui est une mise à jour du rapport de 1992 « Objectif rejet zéro ». Ce document de 57 pages fait le point sur l'impact de la pratique du nautisme en France.

La première partie met en avant deux faits : la pollution causée par la plaisance, confondue avec celle des campings et des camping cars, ne représente que environ 1% de la pollution de nos côtes (dont 80% sont d'origine terrestre).

la plaisance en France génère 45000 emplois. Ce rapport analyse l'impact du nautisme en quatre rubriques :

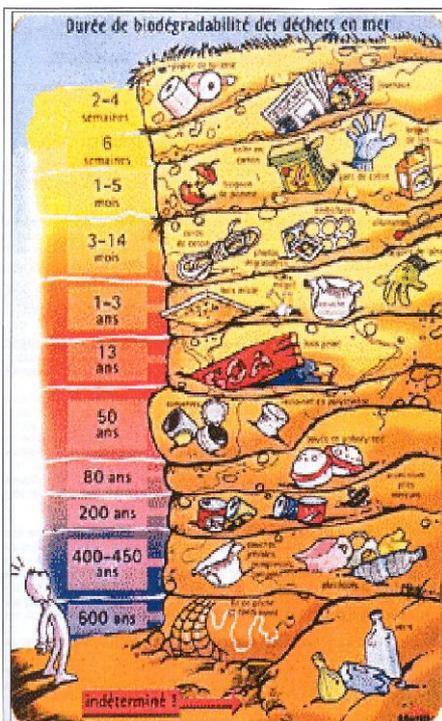
- les déchets, eaux noires, macro-déchets, eaux de fond de cale,
- les émissions d'hydrocarbures, les peintures anti-salissure,
- les nuisances sonores, le respect des zones sensibles et protégées,
- information et sensibilisation des plaisanciers et de toutes les professions liées.

La bonne nouvelle, c'est que la pratique du nautisme n'est pas l'énorme source de pollution que l'on avance volontiers. Nous polluons beaucoup moins la mer que les jardiniers amateurs par exemple. Mais ce n'est pas une raison pour en rester là.

Ce rapport fait la part des choses : il considère que l'oxyde de cuivre des antifouling est relativement bénin, redevenant rapidement du minerai de cuivre à toxicité quasi nulle. De même, on peut y déceler un certain doute en ce qui concerne les cuves à eaux noires, inutiles dans les ports où les sanitaires sont propres, accessibles et pratiques.

On y trouve des préconisations frappées au coin du bon sens :

- N'utiliser que des détergents biodégradables (Je suis donc allé faire un tour chez L... lire les étiquettes des détergents en question et les ai trouvées indéchiffrables – même chose au magasin bio voisin : il est difficile d'évaluer la biodégradabilité des produits) Il reste quand même la possibilité d'utiliser des produits tels que le savon de Marseille, la Pierre d'Argent ou équivalent et l'huile de coude pour la vaisselle.
- Ne rien rejeter à la mer qui ne soit biodégradable. A ce propos, on y trouve ce célèbre tableau dû à Pavillonbleu.org



Il est distribué dans toutes les écoles et part d'un bon sentiment, mais il donne aux enfants

l'impression que plus un déchet met du temps à se décomposer, plus il est polluant. Ce seraient donc les bouteilles qui pollueraient le plus, alors qu'il faudrait aussi et surtout les sensibiliser à la pollution invisible (pesticides, biocides, PCB...) et aussi aux dangers de certains déchets qui comme les sacs plastiques et les colliers qui retiennent ensemble les canettes de métal, étouffent les animaux marins.

- Utiliser d'abord les techniques les moins polluantes : moteurs quatre temps de préférence au deux temps, production d'énergie par éoliennes, panneaux solaires ou piles à combustible de préférence aux groupes électrogènes. On pourrait y ajouter que les architectes navals pourraient faire des recherches pour produire des carènes plus performantes et moins énergivores, que les usagers pourraient aussi rester raisonnables en ce qui concerne la puissance de leur(s) moteur(s)

Et le carénage ? Direz-vous. On y vient, je reprends mon propos.

Il faut aussi que dans ce domaine les plaisanciers soient irréprochables. Après tout, la plaisance est un loisir et en tant que tel devrait s'interdire la moindre pollution évitable, la moindre atteinte à un milieu que nous fréquentons parce que nous l'aimons.

Il faut absolument que tout produit toxique et rémanent soit banni des peintures anti salissures et ceci le plus vite possible.

Il est vrai que cette décision poserait des problèmes – on peut dire posera parce que elle est inéluctable. Par contre, elle couperait définitivement court à toutes les réglementations arbitraires et vexatoires d'interdiction, qui comme nous l'avons déjà vu, vont à l'encontre du but recherché.

Et là aussi nous avons encore du chemin à faire.

Tout d'abord, les usagers doivent s'adapter au fait que leur coque va se salir et devra être brossée ou lavée régulièrement (comme nos anciens le faisaient d'ailleurs) et que tout antifouling « efficace » est en fait un poison.

Les fabricants de peintures non polluantes doivent absolument jouer le jeu. Les antifouling non polluants sont moins efficaces et il faut que cela soit dit. Or deux fabricants de peintures au cuivre métal n'hésitent pas à mettre en avant des performances irréalistes. Trois ou six ans de « tranquillité sans carénage » sont des promesses qui génèrent nécessairement des utilisateurs déçus. Il suffit pour s'en convaincre de faire un tour sur les forums nautiques. Et même certains ne s'arrêtent pas là. Au Salon nautique, le vendeur d'un revêtement à base de poudre de cuivre dans une matrice dure en époxy m'a soutenu contre toute vraisemblance qu'on pouvait l'utiliser sur une coque en alliage léger protégé. Ceci pourrait disqualifier un produit au demeurant probablement excellent

Au contraire, il faudrait indiquer clairement qu'un nettoyage sera nécessaire par exemple tous les mois en saison, mais en contrepartie sans aucune émission de produit toxique. Il faut aussi mettre en avant une certaine fragilité qui fait que certaines, comme le revêtement silicone, sont facilement abimées par les moyens de levage.

Enfin les gestionnaires des ports de plaisance doivent aussi jouer le jeu.

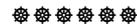
Alors, que pouvons-nous faire en attendant ?

- on peut se contenter de subir les interdictions. Nous avons vu que celles-ci sont pour le moins inefficaces : il serait intéressant de faire le point sur le dopage des peintures et sur les carénages sauvages à Loctudy.
- On peut être plus combattif et demander encore une fois que ces peintures soient prises en compte. De fait, elle ne sont pas encore très nombreuses : les peintures à base de métal, cuivre ou zinc, se reconnaissent au premier coup d'oeil, celles au silicone sont très particulières au toucher, les autres, à base de zinc pyrrithione, de téflon, d'ammonium quaternaire par exemple peuvent être accompagnées d'une facture... Il ne faut pas non plus négliger ceux qui veulent se passer de tout antifouling et se contentent de black ou d'époxy à brosser régulièrement. Tous ces gens doivent avoir la liberté d'utiliser ces produits. L'interdiction actuelle est une atteinte à cette liberté et fait aussi montre de méconnaissance, voire de mépris envers les

recherches et les efforts des fabricants de peintures. Quoi qu'il en soit, nous maintenons une veille technologique en ce qui concerne ces produits.

- ceci ne dispense pas de continuer à réclamer une cale de carénage digne de Loctudy et de ses ports : elle pourrait en effet être utilisée par les plaisanciers et les pêcheurs côtiers de Loctudy, mais aussi des ports voisins, ce qui est un avantage certain sur Douarnenez qui a pourtant tenté l'aventure.

CSJ



LA PARTICIPATION DES PLAISANCIERS À LA POLITIQUE DE LA PLAISANCE ET À LA GESTION DES PORTS

La création, l'organisation, l'aménagement des ports maritimes civils relevant de la compétence de l'état, des départements et des communes sont définis par le **Code des ports maritimes**. Ce Code a été élaboré par la Direction du transport maritime des ports et du littoral (DTMPL).

Cette direction dépend aujourd'hui du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, ainsi d'ailleurs que la Mission Navigation de plaisance et loisirs nautiques. Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNPSN) est lui rattaché à ce même ministère. Ce CSNPSN est important pour nous plaisanciers car il donne son avis sur toutes les questions concernant la navigation de plaisance, les loisirs et les sports nautiques qui lui sont soumises, il émet, dans les domaines de ses compétences, des propositions et recommandations qui sont transmises aux ministres concernés. Ce CSNPSN comprend 41 membres, tous des personnalités du monde du nautisme, dont M. Jean Kiffer, Président de la FNPPSF à laquelle l'APLOC est affiliée.

La politique maritime quant à elle, relève du Secrétariat général de la mer placé auprès du Premier ministre. Ce SGMer veille à ce que la politique maritime soit conçue en étroite collaboration avec les élus et l'ensemble des professionnels concernés. En outre, il anime et pilote l'action des Préfets maritimes

Cette présentation succincte pour préciser d'où vient notre réglementation!... Mais comment faire entendre notre voix en tant que plaisanciers de Loctudy, membre de l'APLOC pour faire évoluer cette réglementation, améliorer la qualité de nos ports ou tout simplement résoudre nos petits problèmes?

Quatre voies peuvent être prises séparément ou conjointement selon l'importance et l'impact du problème, à savoir:

- le Maire via la Commission consultative des usagers du port de plaisance (CCUPP), dont l'APLOC est membre (Christian Saint Jalmes et Jean-Paul Quéménéur en font partie),
- le Président du Conseil général via le Conseil portuaire (Jean-Paul Faou en tant que membre du CLUPIPP en fait partie),
- le Préfet pour les décisions relatives à la création ou à l'extension des ports via les comités départementaux ou locaux d'information et de suivi (CODIS et COLIS) auxquels l'APLOC participe, en tant que membre de la FNPPSF, à l'invitation de Paul Vinay Président du CD29.

–les Ministres via la FNPPSF et le CSNPSN (Jean Kiffer).

Ces différentes instances correspondent assez bien aux différents niveaux de préoccupation et de décision touchant les ports et la plaisance, mais eu égard à la complexité des effets connexes pour tout sujet concernant les ports et l'eau, les délais d'instruction et à fortiori de décision sont souvent très longs et certainement trop longs. Le cas du dragage du port de Loctudy en est l'exemple surréaliste!

En ce qui concerne plus précisément la création, l'organisation, l'aménagement des ports maritimes civils relevant de la compétence de l'état, des départements et des communes tels que Loctudy, le Code des ports maritimes a institué pour la gestion de chacun d'eux un Conseil portuaire représentant l'ensemble des usagers.

Le Conseil portuaire:

Le rôle de ce Conseil est défini par l'article R623-2 du Code qui prescrit que le Conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants:

1. La délimitation administrative du port et ses modifications,
2. Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire,
3. Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port,
4. Les avenants aux concessions et concessions nouvelles,
5. Les projets d'opérations de travaux neufs,
6. Les sous-traités d'exploitation,
7. Les règlements particulier de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses.

Le Conseil portuaire (CP) examine la situation du port et son évolution sur les plans économique, financier, social, technique, et administratif. Il reçoit toutes les observations jugées utiles par le gestionnaire du port ainsi que les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours.

Les statistiques disponibles portant notamment sur le trafic du port lui sont régulièrement communiquées.

Le CP est composé de représentants désignés par le ou les concessionnaires, la collectivité publique intéressée, de membres représentants les personnels concernés et des usagers dont notamment la chambre de commerce et d'industrie, le comité local des pêches et le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance (CLUPIPP).

L'article R621-2 du Code des ports maritimes précise la composition du CP. Pour des ports tels que Loctudy les usagers du port bénéficient de 9 sièges. Le Président du Conseil général, maître de la répartition a attribué 7 sièges aux usagers de l'activité pêche et 2 sièges aux usagers de l'activité plaisance, dont 1 désigné par le CLUPIPP.

Le Comité Locale des Usagers Permanents (CLUPIPP)

La représentation des usagers plaisanciers dans les ports de plaisance est définie quant à elle par l'article R622-3 du Code des ports maritimes. Il précise que le CLUPIPP comprend les titulaires d'un contrat d'arbitrage ou de garantie d'usage de poste d'amarrage ou de mouillage et les bénéficiaires d'un titre de location supérieur à 6 mois délivré par le gestionnaire du port.

Le CLUPIPP est un organe représentatif réuni au moins une fois par an par le maire ou son représentant et qui reçoit communication du budget du port.

Chaque contractant ou titulaire d'un titre de location, qu'il s'agisse d'une personne physique individuelle ou d'une personne morale, a donc vocation à être membre du CLUPIPP, et dispose à ce titre d'une voix et une seule, notamment lors de la désignation des membres du conseil portuaire représentant les navigateurs de plaisance.

—L'autorité communale n'étant pas directement impliquée dans l'organisation interne d'un CLUPIPP, le même article R622-3 prévoit toutefois que le gestionnaire du port doit suivre matériellement la mise à jour de la liste des plaisanciers mais que l'inscription sur cette liste s'effectue sur la demande de chaque intéressé, assortie des justifications appropriées.

—Dans la pratique, il paraît donc opportun pour lever toute ambiguïté sur la représentativité d'un CLUPIPP, de veiller d'une part à maintenir à jour la liste des plaisanciers et d'inviter d'autre part chacun d'eux pouvant le justifier à s'inscrire personnellement et à participer aux activités du CLUPIPP.

—Ce panorama sans être exhaustif est néanmoins à peu près complet. Il indique comment les plaisanciers que nous sommes peuvent agir à partir des quatre voies précitées, mais j'y ajouterai volontiers une 5ème qui est de gagner l'AG2R et de talonner en rentrant au port de Loctudy devant les télévisions du monde entier ...au moment d'aller recevoir le trophée!!!

JPQ.



À PROPOS DU PORT DE LARVOR

D'aucuns gardent en mémoire les processions au cours desquelles étaient portés des brancards sur

lesquels reposaient des ex-voto en forme de chaloupe ou de chasse-marée et dont nous ne percevions que le caractère profane, constituait déjà pour les gamins que nous étions, une invitation au rêve, voire pour les plus audacieux au voyage.

La destination finale de ces défilés promis à l'oubli mais qui resurgissent aujourd'hui, a au moins le mérite de nous rappeler le caractère socialement structurant du port dans nos communautés littorales. Le port de Larvor où aboutit la procession du pardon de Saint Quido ne fait pas exception malgré ses nombreux handicaps. On pourra toujours affirmer que c'est effectivement la difficulté de son approche ou la vétusté de ses installations qui en font le charme, en dissuadant le marin inexpérimenté d'accoster mais force est de constater que d'année en année, nous sommes de plus en plus nombreux et pas tous animés du même sens commun.

Sans un minimum d'aménagement et d'organisation, ce lieu particulièrement convivial pourrait à terme perdre chacun de ses atouts. Ce port qui relève encore de la compétence du Conseil Général en dépit de la disparition de toute activité de pêche professionnelle, mériterait pour s'ancrer résolument dans le XXIème siècle, de bénéficier d'une vraie mise à niveau en cohérence avec certains travaux déjà réalisés.

La cale rehaussée, il y a quelques années par les services du département, pourrait être élargie d'abord à l'Est de son extrémité pour permettre des mises à l'eau dans des conditions satisfaisantes (possibilité de retournement).

Un déroctage de la base Ouest de la cale aurait par ailleurs pour double avantage de permettre un accostage sans risque pour les coques des navires et de favoriser un phénomène de chasse d'eau nécessaire au nettoyage naturel du fond du port, actuel réceptacle de goémon d'échouage en état de décomposition.

L'enlèvement de la grosse caillasse située en sortie Ouest du port finirait d'en sécuriser l'accès.

Indépendamment de la réalisation de ces travaux, le mouillage forain réglementé, situé en face de la plage de Poulluen pourrait être mieux organisé par l'implantation de chaînes traversières à l'instar de l'aménagement réalisé à l'Ouest de la cale.

Les inconvénients liés à l'absence de contrôle de l'accroissement du nombre d'usagers de cet espace sont accentués en période estivale par l'implantation de mouillages occasionnels.

Il apparaît aujourd'hui impératif d'assurer à chaque usager, une jouissance paisible d'un port dont la croissance peut et doit s'inscrire dans une perspective de développement durable, en ce que régulée, elle lui assurera une insertion harmonieuse et saisonnière dans le site tout en garantissant des relations apaisées entre les divers usagers. Il constituerait en outre une structure complémentaire au port de plaisance, susceptible de permettre l'amorce d'activités économiques accessoires sans jamais pouvoir devenir un parking à bateau. Le choix du mode de gestion pouvant également faire débat et justifier l'expression d'opinions contraires.

Rémy le Donge-l'Hénoret



VOUS AVEZ DIT LA ROUTE ?

Voilà plusieurs années, sur la route de nos navigations estivales nous avons croisé une imposante flottille de bateaux de toutes tailles et de tous types(vieux gréements, belle plaisance, croiseurs actuels ...) L'ambiance reflétait la joie de naviguer ensemble dans un esprit festif.

Mais qu'est-ce donc ce méli-mélo sympathique de coques et gréements de tous âges ?

Questionnements, recherches nous ont apporté la ré-



ponse ;LA ROUTE DE L'AMITIE.

Une régata ? Un rallye ?

A l'origine de cette manifestation l'association la Fête du Vent et de la Mer, créée en 1995 et basée à PLOUHINEC. Son équipe donnera naissance, en 1998, à un événement original une manifestation nautique qui célèbre à la fois les bateaux et les marins : la première Route de l'Amitié est née.

L'organisation concilie rencontres en mer et sur terre par des navigations groupées de port en port suivies d'escalas festives initiées par les associations locales. En 2007, ANTEUZAR est inscrit, c'est parti pour la découverte !

Au programme du 27 Juillet au 3 Août : Audiern-Concarneau-Groix-Sauzon-Houat- Le Bono

27 et 28-07 : Regroupement des bateaux à Audiern. (160 navires inscrits)

Les conditions météo ne permettent pas à une quarantaine de bateaux de rallier les rives du Goyen, ils rejoindront heureusement la flottille aux étapes suivantes. Notre navigation de ralliement a été musclée, bon entraînement pour la suite !

Nous découvrons progressivement le rituel de chaque étape : accueil et amarrage des bateaux sous l'œil discret mais vigilant des organisateurs et la coopération de chaque équipage.

Festivités mouillées pour le premier repas des équipages et le premier concert. Nous observons avec plaisir les retrouvailles exubérantes des habitués venus de Bretagne, de Vendée, de Dunkerque, d'Angleterre et d'ailleurs.

Le lendemain traversée du Goyen à pied ou en pneumatique, pour le briefing des équipages, le dîner concert. Le soir, magique spectacle son et lumière sur l'eau.

29-07 Audiern –Concarneau

Conditions sportives, mais quel spectacle de naviguer avec Josuha, le corbeau des mers, Le Cap-Sizun, La grande Hermine, des bateaux anglais, un golif italien et tant d'autres petits et grands.

30-07 Concarneau-Groix

La baie de Concarneau est couverte de voiles. Le soleil réconforte les équipages, les spi sont brièvement sortis. Traversée paisible, mais une interrogation de novice, comment assurer l'accueil de toute la flottille à port-tudy ? A nouveau organisateurs et personnels du port sont là pour assurer un amarrage dans la bonne humeur !!

Un temps pour le bateau, un temps pour l'équipage et nous voilà prêts pour la soirée où nous découvrons un autre rituel d'escala : faire la queue pour le repas marin, autre moyen de rencontres amicales !!!

31-07 :Groix-Sauzon

Route de louvoyage agréable, nous admirons les canots et les yoles et leurs équipages à fleur d'eau.

Traditionnel béquillage dans port, bien nous en à pris car la nuit fut agitée à l'extérieur pour les participants .

1-08 : Sauzon-Houat

De bonnes conditions de vent pour rallier rapidement Saint-Gildas. Arrivés un peu tôt nous mouillons à l'ex-



térieur en attendant sereins mais interrogatifs, les consignes d'amarrage !

Nous n'y entrerons pas tous ! Bateaux imbriqués, amarres tendues, tous y sont entrés sans heurts. Chapeau à l'organisation et à la solidarité des équipages.

Quel spectacle, le port est plein comme un œuf.

Soirée superbe organisée par les Iliens, Bravo pour l'ambiance, la délicieuse soupe de poisson brassée à la godille et le succulent FAR de Houat. De nuit le retour à bord fut épique dans les entrelacs des bouts. Vive la lampe frontale !

2-08 Houat –Le Bono (via la pointe Saint-gildas)

Eole est avec nous pour une navigation dynamique, nous nous régalaons des blagues de la radio de la route « radio MOGETTE » et de ses règles de régata farfelues et changeantes.

Entrée groupée dans le golfe du Morbihan, quel

spectacle !

Remontée de la rivière d'Auray, au rythme de la marée pour atteindre le port du Bono, terme de notre navigation, mais pas des festivités !

Deux jours agréables de réjouissances terrestres, préparées par les associations du BONO clôturent la route l'amitié. La remise de trophées (c'est le côté rallye) permet aux 800 participants de revivre, ou de découvrir les temps forts de l'édition 2007.

Le lendemain routes séparés pour rejoindre la Grande Mer et croisons avec plaisirs des bateaux arborant le fanion rouge à la licorne, flamme de la manifestation.

Nous rêvions d'y participer, nous l'avons fait et ne le regrettons pas. Nous avons partagé l'esprit et les valeurs initiés par les organisateurs. Bravo à Bruno LE PORT et son équipe pour le concept de la manifestation, nous sommes nombreux à les soutenir. Bravo aussi à tous les bénévoles des escales.

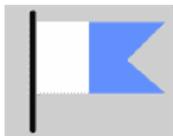
Ne pourrions-nous pas nous mobiliser pour faire de LOCTUDY une étape d'une prochaine édition de la route de l'AMITIE, voilà un challenge pour les bateaux bigoudens (nous étions 6 basés à Loctudy) qui ont participé aux différentes éditions, pour les associations loctudistes

Projet à suivre, en seriez-vous ?

L'équipage d'ANTEUZAR
Serge et Hélène CHENEDE



PARTIE DE PÊCHE



(interview presque imaginaire de Jos C., plaisancier à Loc).

-« Alors Jos, raconte ! »

-« L'autre jour j'étais à la pêche au lieu près de Karreg Pen Carn, ça mordait, je tenais le cap, quand je vois un bateau au mouillage, avec un pavillon blanc et bleu des gars à bord qui font des grands signes, ceux-ci doivent être sympas je me suis dit, je débraye, et là, la mer a commencé à bouillir comme quand Soize cuit les crabes ! Des bulles de partout. »

-« Avec le courant j'ai dérivé un peu, oma, une coiffe de bigouden orange, qui sort de l'eau »

-« ? »

-« ils ont du délocaliser la fête des brodeuses ! J'étais pas au bout de mes surprises, des têtes qui sortaient de partout, des plongeurs avec des bouteilles sur le dos! »

-« et qu'est-ce t'as fait ? »

-« J'ai été voir plus loin, pour être tranquille, que je croyais !

Sur l'eau flottait un drôle de truc rouge en forme de boudin

avec un petit drapeau ! Pas de bulle ce coup-ci !

Mais y'a un gars qui sort de l'eau, il est pas équipé pareil que les autres, il a pas de bouteille çui-ci, et 30 secondes après encore un autre !

La je me dis, là dessous, doit avoir quelques chose d'intéressant que je connais pas ! Je vais demander à Soize de se renseigner.

-« Soize ??? »

-« Voui, elle a téléphoné au BRAM (tu m'étonnes qu'ils fassent des bulles), les gars et les filles (y'a plein de femmes aussi) lui ont expliqué que dessous c'était super, que y'avait plein de choses à voir, qu'on soupçonnait même pas.

Tu sais elle est curieuse, elle voulait se rendre compte par elle-même ! Elle s'est inscrite à la formation N1 qu'ils appellent ça, pour les débutants, l'hiver formation en piscine à Pont-L'a, au printemps, plongée en mer ! J'ai du lui acheter une combinaison neuve, matière soupic et tout, ça lui va bien ! »

-« ça lui plaît ? »

-« Tu parles l'an prochain, elle va faire son N2 qu'ils appellent ça, pour être autonome qu'ils disent, mais Soize a pas attendu qu'ils lui donnent un diplôme pour se débrouiller toute seule.

Et après, elle veut aussi faire le N4 qu'ils appellent ça, pour accompagner les débutants, et aussi du secourisme, ceux là à bord ils ont tout, VHF et Oxygène mar plich ! »

-« Ah bon ! »

-« En plus maintenant quand j'ai un casier qui reste d'arch', c'est Soize qui va le décrocher avec une copine, et moi j'ai du acheter un pavillon Alpha, et dès qu'un canot approche à moins de 100 m, je lui fait des grands signes, dès fois qu'il sache pas »

Voilà une histoire « couleur locale » comme on aime bien qu'elles finissent, de la découverte de la plongée sous-marine.

Nous profitons pour rappeler aux navigateurs, la définition et les précautions à prendre à la vue de chacun des signaux décrits ci-dessus. Il est très important de se tenir suffisamment à l'écart, environ 100 mètre. Un plongeur qui effectue sa remontée est très vulnérable dans la mesure où il doit patienter sous l'eau à faible profondeur pour effectuer les paliers de désaturation. C'est pour cette raison que nous utilisons une bouée de signallement, plus localement baptisée : la « Bigoudenne ». Il en est de même pour les chasseurs qui évoluent à la surface de l'eau, la plupart du temps dans une tenue de couleur difficile à percevoir. Ils utilisent une bouée ronde ou en forme de boudin de couleur voyante surmonté d'un petit pavillon Alpha. Malheureusement, pour la chasse ou le ramassage des crustacés, les pratiquants ne sont pas systématiquement équipés de ces « voyants », c'est regrettable.

Pour découvrir la plongée, vous pouvez contacter le BRAM.

Voici quelques précisions :

Le club de plongée « Bigouden Raniged ar Mor » a son siège social sur la commune de Treffragat dans un local du terre plein du port de Lechiagat.



Ce club associatif de bénévoles compte une

soixantaine d'adhérents, amoureux des fonds marins. Il est affilié à la Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins (FFESSM) et en suit la réglementation. La direction est assurée par : Edmond PLONCARD, président, Pierre ZAMUNER secrétaire, Claude JAUFFROY, secrétaire adjoint, Céline LE GALLIC, trésorière et toute une équipe de formateurs.

Les sorties de plongées en mer sont organisées régulièrement au départ du port de Lechiagat du mois d'avril au mois d'octobre, en fonction de la météorologie.

Le massif rocheux très étendu des ETOCS nous offre des possibilités de plongées extrêmement variées et très étendues. Des épaves sont également accessibles. Des sorties plus lointaines sont organisées au nord de la presqu'île de PENMARC'H, au large de La Torche ou, dans l'archipel des GLENAN.

Un local situé à la pointe de LECHIAGAT permet d'entreposer le matériel et d'y gonfler les bouteilles d'air.

Pour se rendre sur les sites de plongée, le club possède une vedette rapide qui peut accepter 16 plongeurs.

En 2007, nous avons effectué environ 120 sorties de plongée.

De début novembre jusqu'à la mi-avril, l'activité du club s'oriente vers l'entraînement et la formation en piscine chaque semaine, à Aquasud PONT-L'ABBE. Dans le cadre des formations, nous proposons l'initiation (niveau 1), le perfectionnement (niveau 2), l'encadrement (niveau 4), la formation d'initiateur. Le club ne prend que les plongeurs de plus de 16 ans.

Nous formons chaque année environ 8 nouveaux plongeurs de niveau 1 et autant de nouveaux plongeurs de niveau 2. Les formations supérieures se font en partenariat sur le plan départemental. L'entraînement se déroule chaque jeudi à 20h00.

Pour des renseignements complémentaires, consulter le site www.bramplongee.com ou téléphonez au 06 70 72 14 60.

Pierre ZAMUNER



ACHAT GROUPÉ DE V.F.I.

(Vêtement à Flottabilité Intégrée)

La COOP de LOCTUDY, dans le cadre de notre convention de partenariat, nous propose dans le cas d'achats groupés, le prix le plus attractif sur des gilets gonflables de type PILOT HAMMAR avec HARNAIS 150 N à différents prix en fonction de la quantité commandée :

pour quantité de 30 à 49	75,00€ Pièce
de 50 à 99	65,00€ Pièce
plus de 100	60,00€ Pièce

Le port du V.F.I. n'étant pas contraignant et sauvant de nombreuses vies humaines, il m'apparaît opportun d'investir dès à présent dans ce type de matériel sachant que

la réglementation en matière de sécurité a évolué et rend un équipement obligatoire sur une annexe à plus de 300m du bord.

Alors, n'attendez plus et passez vos commandes dès à présent et jusqu'au 10 Mai auprès de :

Philippe SPETZ
28 RUE DE LANGOZ
29750 LOCTUDY

et faites un chèque de réservation de 50,00€ par VFI à APLOC, le complément à la livraison

N'oubliez pas la fête de la plaisance le 3 MAI et si du matériel vous encombre, vous pouvez vous inscrire pour les puces marines.

Marinement votre
Le Président



INSCRIPTIONS :

Pour vous inscrire à l'APLOC, c'est très simple, prenez un bulletin à la Capitainerie du port de plaisance, ou demandez-en un à :

Annie Ganachaud
3 rue An Aod,
29740 Plobannalect-lesconil,
ou encore à :
aploc@laposte.net



APPEL A CONTRIBUTION

Pour que les Konchennoù vivent, il nous faut vos contributions : récits de voyages, sorties de pêche bien entendu, mais aussi vos opinions et des articles de fond.

Nous comptons sur vous pour nous faire profiter de vos connaissances et expérience(s).



LA LEÇON D'ANGLAIS DU TRIMESTRE :

Le dessinateur Thelwell nous rappelle que l'on peut employer do avec have quand il signifie avoir et n'est pas un auxiliaire.

