



Les Konchennoù des pontons



Gazette trimestrielle de l'APLOC

n° 1

mai 2007

APLOC@laposte.net

LE MOT DU PRESIDENT

Bonjour à vous tous, amis(es) plaisanciers . Depuis notre dernière assemblée générale, le travail n'a pas manqué pour les membres du bureau . Ces Konchennoù tisseront le lien entre nous tous, en complément du site internet en cours d'élaboration.



Les dossiers importants pour le port de plaisance et les actions entreprises : désenvasement, aire de carénage, accès à la cale, environnement, sont développés dans ce n° 1.

L'adhésion à la FNPPSF permet à l'APLOC d'être mieux renseignée sur les lois et de profiter des expériences des autres associations, afin d'appréhender nos problèmes de façon plus « PRO ».

Mais ceci ne nous a pas empêché de favoriser le dialogue entre les adhérents, et aussi les associations du pays bigouden.

Diverses participations et animations ont été réalisées ou sont programmées :

- réunions « matelotage »,
- réunions « pc et navigation »,
- réunions « techniques de pêche »,
- organisation de la fête de la plaisance du 5 mai,
- participation à la sortie handicapés du 23 juin,
- participation à la compétition nationale de pêche sous-marine le 29 avril, avec la Vieille d'Or,
- participation aux fêtes nautiques du 14 août,
- participation à la bénédiction du 15 août,
- sortie mer avec l'Association de Ste Marine,
- participation au Pardon des Glénan,
- échange voileux / pêcheurs.

Nos rencontres :

- M. le Maire,
- M. le Sous - Préfet,
- Mme Hélène Tanguy, Députée,
- M. Le Bec,
- M. l'Administrateur en Chef Affaires Maritimes ,
- la SNSM

Nos participations :

- Au Comité Directeur de la FNPPSF à Rennes,
- A l'Assemblée Générale du CD 29 à Port Launay,
- A la Commission Portuaire et Commission Environnement du Congrès de la FNPPSF (Rennes),
- A l'Assemblée Générale de la FNPPSF à Rennes,
- A la 1ère réunion des Associations Bigoudènes.

L'ensemble du bureau participe activement à cette réussite, mais nous avons besoin de bénévoles pour nous aider, et également de plus d'adhérents afin d'avoir du poids auprès des autorités.

CAR :

il nous faudra notamment être présents et vigilants en ce qui concerne des problèmes importants :

LE PERMIS DE PÊCHE EN MER,

(s'adressant principalement aux pêcheurs à pied, du bord, en bateau, et aussi aux voiliers traînant une ligne).

LE PARC MARIN DES GLENAN,

celui d'Iroise étant bouclé, les autres suivront rapidement !!!

BON VENT, BONNE MER ET KENAVO

Philippe



LE BUREAU :



Il est composé de 12 membres, chacun ayant une tâche précise en fonction des priorités du moment :

- Philippe Spetz, président
- Jean-François Daoudal, trésorier
- Christian Saint-Jalmes, secrétaire
- Corentin Boissel,
- Pierre Cariou
- Julien Chapeau,
- Pierre Conan
- Alain Hamon
- Jean-Charles Lapostolle
- Jean-Paul Laurent
- Henri Pennec
- Jean-Paul Quéménéur



LES ANIMATIONS :

Par HP

A la demande des adhérents, nous (Henri Pennec et Jean-François Daoudal) avons mis sur pied quelques animations au Lac le vendredi soir. En voici le compte rendu :

le 23/02/07, **Matelotage** avec Joseph GRIFFON et Jacques DRONVAL, en présence de 18 à 20 Personnes :

- Présentation des différents types de cordages et leurs spécificités : cordage câblé 3 et 4 torens, cordage tressé 8-16-24 fuseaux, caractéristiques des différentes matières utilisées en mer, cordage flottant (polypropylène, polyéthylène, movline), cordage coulant (polyamide, polyester, PE-PO), utilisations spécifiques (orins de casiers, montage de filets, amarrage, traction, remorquage).
- Présentation du gréement d'un filet (Technique de la patte d'oie), gréement de casiers.
- Réalisation de nœuds usuels par d'anciens professionnels de la pêche (nœud de chaise, demi-clé, nœud d'écoute, épissures, surliures), à la fin de la soirée tous les participants étaient en mesure de présenter une épissure correcte, à leur plus grande satisfaction et dans la bonne

humeur.

- Fin de soirée : intervention de notre responsable antigel....

le 02/03/07 : **Informatique embarquée** par Jean-François Daoudal, 20/25 personnes

- Présentation par Jean-François Daoudal des différentes possibilités offertes par l'utilisation des PC à bord des bateaux en tant que traceurs et lecteurs de cartes ou en complément des appareils dédiés à la navigation, et des GPS additionnels (souris, GPS portables)
- Présentation des logiciels existants, et utilisation dans leurs fonctions courantes : Goto - Waypoint - Traçage de route - Route inversée - trace.
- Compte-tenu de l'étendue du programme et de la variété des questions nous avons organisé d'autres soirées sur ce thème, qui ont été appréciées de nos adhérents à en juger par l'accroissement de la participation, et la possibilité d'utiliser son propre matériel lors des prochaines animations.

Ces animations se sont déroulées les 09/03/07 - 30/03/07 avec la participation de 25/30 personnes.

16/03/07 **Montage de lignes** avec Thierry PILET, 35 à 40 personnes :

- Présentation des différentes techniques de pêche utilisées à bord des bateaux sur paper board :
- plan de montage des lignes de traîne et dandines, montage spécifiques,
- présentation des nouveaux matériels (hameçons texans),
- études des nœuds de pêche, et démonstration,
- en fin de soirée les participants étaient en mesure de réaliser la plupart des nœuds présentés.
- Indice de satisfaction : 100, surtout après passage de l'antigel.

23/03/07, **Matelotage** avec Pierre LE MARC et Jacques DRONVAL

- Cette soirée est venue en complément de celle du 23/02 et a rencontré le même succès.

Devant le succès de ces animations, nous avons bien entendu l'intention d'en créer d'autres. Nous sommes à l'écoute et prendrons en compte toutes vos demandes. Un membre de l'APLOC propose de donner des leçons de navigation astronomique. Des amateurs ?



LE DOSSIER DESENVASEMENT

par JPQ

Aujourd'hui peut-être... ou alors demain... mais quand ? se demande-t-on sur les pontons depuis 1997. Ce dossier de désenvasement du port de plaisance, simple à l'origine, s'épaissit avec le temps qui, parallèlement, dépose toujours et encore plus de vase en provenance des bassins versants environnants des communes voisines, mais aussi de la mer qui, dans ses mouvements incessants, dépose et parfois reprend des sédiments dans ce grand collecteur qu'est devenu le port de plaisance.

Voilà déjà plusieurs années que le contrat de concession qui prévoit deux mètres d'eau minimum dans le port de plaisance n'est plus respecté !

Mais ce temps qui passe n'apporte pas seulement de



la vase, il complexifie aussi les procédures, les analyses, les circuits de décision et bien entendu augmente les budgets pour des opérations de dragage que chacun voudrait idéales.

Après dix ans d'attente, il y a maintenant extrême urgence au vu de la situation catastrophique du port de plaisance et aussi du port de pêche, telle que relevée ce mardi 20 mars 2007 à basse mer, par coefficient 116 (Christian a réalisé un CD de 60 Photos de ce port de plaisance devenu port à sec !). Cette invraisemblable vision montre qu'il n'est plus possible d'attendre car, au delà de la situation des plaisanciers qui ne peuvent plus sortir à l'approche de basse mer par moyennes eaux, et de leurs bateaux dégradés par la vase (circuits de refroidissement et talonnement), il y a aussi de nombreux emplois menacés dans les chantiers d'entretien et dans les activités liées au tourisme si le dragage n'est pas rapidement lancé. Et la situation est toute aussi critique pour les pêcheurs professionnels hauturiers et donc pour la criée qui, comme nous, réclament le dragage.

Depuis plusieurs années, le dossier est bloqué, non pas sur le dragage que personne ne conteste, mais sur le choix de claper en mer ou de stocker à terre. Précisons que cette dernière solution coûte entre 5 et 10 fois plus cher qu'en mer et qu'à ce jour le budget de financement du dragage du port de plaisance proviendrait quasi exclusivement du montant des redevances des plaisanciers.

Il n'est pas inutile de rappeler à ce stade qu'en France, 50 Millions de m³ de sédiments sont clapés en mer tous les ans (source FNPPSF). Volume à rapprocher des 60 000 m³ du port de plaisance et des 40 000 m³ du port de pêche. Il va sans dire que les sédiments pollués se doivent d'être stockés à terre.

L'APLOC, dans cette affaire compliquée, se veut pragmatique, efficace et toute aussi respectueuse de l'environnement que les autres associations ou organisations. Depuis plusieurs mois et de concert avec la FNPPSF, nous nous sommes mobilisés pour comprendre ce dossier et les origines de cette regrettable situation. A ce jour force est de constater qu'il y a le feu... et qu'il n'est plus possible de regarder la maison brûler. Il faut draguer au plus vite, et dans les prochains mois, en fonction des ressources financières disponibles ou mobilisables. La connaissance accumulée par la Mairie et le Conseil Général depuis dix ans est largement suffisante aux plans technique et financier pour maintenant statuer face à l'urgence. Ce n'est plus, pourrait-on dire, qu'un problème de gouvernance où de décision du Préfet qui, d'ici juin prochain, devrait recevoir, pour instruction (sept mois incompressibles de procédure) le dossier couplé des deux ports, de plaisance et de pêche de Loctudy, émanant de la Mairie et du Conseil Général.

Enfin les deux ports ont été réunis !

Dans la continuité de l'ancien bureau du CAML, nous développons un dialogue courtois mais ferme avec la Mairie (plusieurs rencontres), nous avons, avec toutes les parties concernées, participé à la réunion du 17 novembre 2006 à Loctudy, sous le pilotage de la Préfecture, nous avons (P Spetz, Paul Vinay / FNPPSF, C Saint-Jalmes, J-P Quéméneur) été reçu le 26 mars dernier par M. Papaud, Secrétaire Général de la Préfecture, en charge de ce dossier, et nous avons sollicité une entrevue auprès du Président du Conseil Général.

Dans toutes ces rencontres nous insistons et insistons sur notre détermination qui s'appuie sur d'autres entités ou organisations socio-professionnelles, afin que le début des opérations de dragage soient enfin affichés au plus vite. Depuis dix ans, les phases de concertation et de collecte en tous genres ont, selon nous, assez duré, et il est maintenant de la plus extrême urgence de décider, selon bien entendu le budget disponible. Début 2008 est la date au plus tard, nous semble-t-il, qu'il faudrait décider pour commencer le dragage des deux ports!

Si vous avez constaté des dégâts dus à la vase sur les parties métalliques de votre bateau (quille, vannes, passe-coques, hélice...) ou si vous avez eu des problèmes mécaniques, transmettez-nous votre dossier avec photos, nous collectons les témoignages pour montrer l'urgence de la situation.



LE DOSSIER CARENAGE

par CSJ :

A l'origine du port de plaisance, le carénage était libre sur la cale raide. Chacun pouvait donc échouer son bateau et le nettoyer ou refaire la sous-marine.

A notre connaissance l'interdiction qui est intervenue il y a deux ans se réfère à une loi dont le décret d'application n'a jamais paru, ce qui explique que les professionnels continuent impunément à caréner sur la cale du port de pêche, à deux cents mètres de là. Nous allons continuer à chercher ce fameux décret ! Elle a été édictée brutalement, sans contrepartie d'aucune sorte, sans préavis, sans concertation, faisant peu de cas du respect dû aux usagers du port de plaisance.

Il y a eu en outre un réel manque d'anticipation de la part de l'organisme de tutelle, car cette situation était largement prévisible (l'interdiction de caréner était dans les tuyaux depuis 1992 et rien n'a été fait...) Il était possible de lancer l'étude d'une cale de carénage comme celles qui sont déjà opérationnelles à Brest et Douarnenez qui, contrairement à ce qu'on veut nous faire croire, fonctionnent à la satisfaction de tous (voir plus loin l'article de Jean-Paul Quéméneur). Une étude de marché, même sommaire, aurait permis de se rendre compte que nombre de plaisanciers de Ste Marine et de Bénodet seraient venus nettoyer leur coque, car ils ont les mêmes problèmes de fouling que ceux de Loctudy.

Cette interdiction est préjudiciable aux plaisanciers car elle est très coûteuse et ne laisse pas d'autre alternative à ceux dont les moyens financiers ne sont pas illimités que passer par les chantiers pour la sortie de l'eau.

Au point de vue environnement, bien qu'elle procède d'un souci écologique, cette décision est catastrophique : comme d'habitude le mieux est l'ennemi du bien. Loctudy est dans un estuaire, les carènes sont soumises à une salissure intense et rapide et les antifouling sont de moins en moins efficaces pour complaire à la législation. Les intercarénages sont indispensables à tous ceux qui naviguent beaucoup et dont la saison est longue, surtout pour les voiliers qui ne peuvent s'auto-nettoyer avec la vitesse. Il n'est évidemment pas possible de gruter deux ou trois fois dans la saison, pour des raisons de coût et de dommages aux coques, mais aussi parce que les moyens de levage et la place sur l'aire de carénage se sont pas suffisants.

Jusqu'ici, il était simple d'échouer et de donner un coup de brosse ou de nettoyeur à haute pression. Avec une peinture sous-marine

"écologique", les conséquences sur l'environnement sont nulles. A l'heure actuelle, il ne reste guère que les solutions suivantes :

- laisser la coque telle quelle et promener sa peulouze partout avec soi - un crève coeur pour les voiliers et les autres aussi, car le surcoût en carburant et la perte de performance ne sont pas négligeables,
- comme cela se fait sous les tropiques, entourer la coque d'une bâche noire accrochée au rail de fargue pour protéger la carène de la lumière. C'est efficace, mais malcommode, sans parler du manque de profondeur dans le port qui dégraderait très vite la dite bâche...
- plonger régulièrement pour broser la carène, pratique potentiellement dangereuse et hors de portée des plaisanciers âgés,
- louer les services d'un plongeur professionnel, pour une fraction du coût d'un grutage,
- faire des nettoyages sauvages sur les plages ou dans les fies, à la brosse, à l'eau de javel ou à l'aide d'un désherbant,
- doper les antifouling avec du désherbant, des antibiotiques, des sels métalliques, des produits de traitement du bois, voire du TBT.

Sans commentaire pour ces deux derniers points ! Ce sont pourtant les pratiques qui sont encouragées par cette interdiction !

Malgré tout, on peut dire, et c'est tout à l'honneur des plaisanciers qui ont saisi l'importance des enjeux, que cette interdiction a été remarquablement observée et les contrevenants ont été très peu nombreux. Il y a quelques jours, pourtant, une personne ayant autorité s'est autorisée à caréner sur la cale, en utilisant de l'eau de javel, alors qu'elle aurait dû être la première à respecter scrupuleusement le règlement et même à donner l'exemple. Espérons que celui-ci ne sera pas suivi, surtout si cet acte bénéficie de l'impunité !

Au moment où, sous la pression des environnementalistes, nous allons inéluctablement vers des peintures sous-marines à rejet zéro (je ferai le point sur ces produits dans le prochain numéro des Konchennoù, car ils existent déjà), ce qui, fera que les coques s'encrasseront encore plus vite, il faudra absolument fournir aux plaisanciers qui le souhaitent un moyen de nettoyer leur carène de façon simple et économique.

Nous en avons donc demandé à M. le Maire d'étudier l'aménagement de la cale raide à l'image de celles de Brest et Douarnenez. Nous n'avons pas eu de réponse à notre courrier du 8 mai, mais nous ne baisserons pas les bras : nous continuerons à réclamer une cale de carénage, solution maintenant incontournable, et dans un premier temps, nous demanderons la levée de l'interdiction de nettoyage pour ceux qui peuvent prouver qu'ils utilisent une peinture sous-marine zéro rejet, pour ne pas pénaliser ceux qui ont fait le choix de produits écologiques. Loctudy a l'ambition d'être un port de plaisance qui respecte l'environnement et ce serait certainement une façon adaptée, rationnelle et gratuite de promouvoir les peintures sans impact sur l'environnement.

Pour alimenter le débat, une étude a été faite dans un port de plaisance au Danemark, laissant aux plaisanciers le choix entre un antifouling classique et un antifouling "vert" à matrice dure à base de zinc - avec liberté pour ces derniers d'échouer et nettoyer à volonté. L'enquête a montré que les partisans des peintures propres sont plus satisfaits que les autres, ayant le plaisir d'accomplir un acte citoyen et d'avoir une carène propre à chaque fois qu'ils le souhaitent.

Il y a d'autres solutions de nettoyage dignes d'intérêt : les anglais et les américains utilisent déjà des stations de lavage à rouleaux qui seront l'arme absolue quand plus aucun antifouling ne sera toxique (voir boatscrubber.com)

Notons que les plaisanciers de Fouesnant ont récemment fait paraître deux articles dans Ouest-France à propos de leur aire de carénage, et demandent aussi une cale de nettoyage. Il est dommage que le journaliste ait fait l'amalgame entre la pollution due aux produits toxiques dans les antifouling et la simple salissure organique, ce qui n'aide guère notre propos. Dossier à suivre donc...



LES PROBLEMES DU PORT DE PLAISANCE

par CSJ

Depuis quelque temps, il n'est plus guère possible de se promener sur le port de plaisance sans être interpellé :

- le premier de ces problèmes est incontestablement l'installation des bornes à eau et électricité sur l'aire de carénage, sans la moindre concertation et le moindre préavis. Elles sont réellement perçues comme une brimade par les plaisanciers qui estiment payer leur ponton assez cher pour avoir droit à assez d'eau et assez d'électricité pour caréner et bricoler librement dans leur bateau. Cette situation est encore une fois une atteinte à ceux qui veulent travailler eux-mêmes. Nous allons négocier un assouplissement de ce règlement envers les usagers à l'année, car s'il y a eu des abus, ce ne sont pas eux les responsables.
- la restriction de la durée de stationnement des bateaux sur l'aire de carénage à une semaine, encore une fois sans la moindre concertation préalable, fait aussi des mécontents, même si elle a été décidée pour une bonne raison (aider le chantier Pichavant qui ne peut rester à Hent Croaz) Il reste à espérer que cette situation durera le moins longtemps possible – et ne sera pas pérennisée....
- la déchetterie et les bacs à ordures, pas toujours très propres – on peut même dire qu'on approche le bac de récupération des huiles de vidange à ses risques et périls, d'autant plus qu'un conteneur à verre rétrécit le passage et oblige les courageux à s'y frotter.
- la disparition inexplicable du bac à verre devant le ponton C, avec pour conséquence immédiate l'apparition de bouteilles en liberté, (aux dernières nouvelles, il a tout aussi mystérieusement réapparu... affaire à suivre...)
- l'envahissement des parkings par les remorques des usagers à la journée,
- enfin, l'état des toilettes publiques, régulièrement vandalisées, indigne du standing du port de plaisance. Pourquoi en outre le code d'accès aux toilettes du port n'est-il pas systématiquement communiqué aux titulaires de pontons ? Il y aurait en outre besoin d'autres toilettes près des pontons des bateaux à moteur.

Il y a beaucoup de mécontentement sur le port de plaisance et l'impression générale est que la qualité de service se dégrade constamment, que les interdits s'accumulent, toujours au détriment des plaisanciers. S'agirait-il de punitions collectives pour la mauvaise conduite de certains ?

Encore une fois, si vous avez des doléances, réclamations, observations, elles sont bienvenues.



RENCONTRE AVEC M PAPAUD, SECRETAIRE GENERAL DE LA SOUS-PREFECTURE

par JPQ et CSJ

Le 26 mars 2007, nous avons été reçus par Monsieur Michel Papaud, Secrétaire Général de la Sous-Préfecture et Madame Sylvie Horiot, du Bureau des Politiques et de l'Environnement.

Étaient présents Paul Vinay, président du CD29 de la FNPPSF, Philippe Spetz, Jean-Paul Quéméneur et votre serviteur.

Philippe Spetz expose nos arguments en faveur d'une solution rapide au problème de l'envasement et fait un rapide résumé de l'affaire. Il insiste sur le fait que le sort des deux ports est lié.

M Papaud nous assure qu'il comprend et partage nos inquiétudes. Il brosse ensuite un rapide tableau des forces en présence et des problèmes posés : il y a les mêmes difficultés à Port La Forêt et elles vont se poser un peu partout. Ceci dépasse le port de Loctudy.

L'APLOC et la FNPPSF font observer que le problème traîne depuis dix ans et que la situation est insupportable. Pour appuyer ces dires, un CD contenant 60 photos prises à la dernière grande marée (coeff 116) et quelques tirages sont offerts à M Papaud.

Pour M Papaud la Préfecture a réagi très rapidement sur ce dossier en respectant la procédure et la concertation au sein du COLISOD (Comité Local d'Information et de Suivi des Opérations de Dragage) :

- La Préfecture n'a pas le pouvoir d'interdire les clapages en mer.
- Le COLISOD a écarté le premier site, mais n'a pas pouvoir de décision.
- Il n'y a pas à l'heure actuelle de dossier de désenvasement du port de pêche.
- Au Guilvinec, le moins possible de vases sera immergé et des voies de valorisations sont à l'étude
- le 22 janvier 2007, il y a eu une lettre au maire de Loctudy, l'informant du rejet de la Police des Eaux, à cause de la nature des fonds et de la non-prise en compte de l'hydrodynamique.

L'APLOC fait observer qu'il est regrettable que le désenvasement et l'extension du port de plaisance soient liés

Sur le registre du dragage, M Papaud précise qu'il y a un microclimat à Loctudy, coupler les deux ports double le volume des vases et aussi la difficulté. Le port de pêche doit être dragué tous les dix ans, et c'est maintenant. Il faut bétonner le dossier, mais pour l'instant il n'est pas retardé.

Pour l'APLOC, il y a un réel problème de gouvernance sur ce dossier. Les retards font que les études se périment, entraînant de nouveaux retards et des coûts supplémentaires. L'impression de base est pessimiste : les professionnels et la criée sont menacés – les bateaux de plaisance souffrent : deux dossiers avec photos sont remis à M. Papaud, concernant les dégâts causés par la vase sur des bateaux.

M. Papaud estime qu'il faut trouver un accord équitable, que cela prend du temps et qu'il faut valoriser le maximum à terre, (il y a des possibilités dans les golfs, les carrières, chez les agriculteurs...) et claper le reste

L'APLOC demande que soit fixée une date limite. Il est répondu que bien que le dossier soit bouclé depuis le 18 décembre 2006, on attend de la mairie et du CG une prise en compte des possibilités alternatives de stockage à terre.

M Papaud répond ensuite aux questions qui lui sont posées :

- La mairie, pour le port de plaisance et le Conseil général pour le port de pêche sont les maîtres d'oeuvre, pas la préfecture.
- Le Préfet n'a pas autorité, les collectivités sont indépendantes, il ne fait que garantir la légalité des procédures et arbitre dans le cas de textes et lois contradictoires. Le délai de la procédure incompressible est de 7 mois ½. (presse, parutions légales etc)
- Il y aura deux sites sous la surveillance de l'IFREMER, et aucune étude n'a été faite sur l'impact halieutique des clapages en mer.
- L'abandon de l'extension n'accéléra pas la procédure.
- Il y a une mutualisation avec le port de pêche, toutefois le dossier du port de pêche n'a pas encore été déposé. Il faut donc prendre les deux, examiner les sites d'immersion et les jumeler. En cas d'étude d'un nouveau site, il faut compter trois mois supplémentaires, intégrés dans les 7 mois incompressibles.

L'entrevue se clôt sur la promesse d'une lettre de la part de la préfecture, que nous avons reçue.

Voici sa transcription intégrale datée du 5 avril 2007 :

Monsieur le Président, (de l'APLOC)

En réponse à votre demande du 8 février 2007, nous avons eu le plaisir de nous entretenir le 26 mars dernier pour évoquer le problème de l'envasement du

port de plaisance de Loctudy.

Au cours de cette audience, vous avez, ainsi que les personnes qui vous accompagnaient, souhaité attirer mon attention sur la situation d'envasement important du port de plaisance de Loctudy, situation qui engendre des dégâts sur les embarcations et qui rend difficile les sorties du port.

J'ai pris bonne note de vos préoccupations et je puis vous assurer, comme je vous l'ai dit lors de cet entretien, que les services de l'État ont été, sont et seront attentifs à instruire ce dossier avec diligence. La mise en place par mes soins d'un comité local d'information et de suivi des opérations de dragage (réunion du 17 novembre 2006) permettant l'expression de tous les partenaires et la recherche de la concertation est une des composantes de l'implication de mes services.

A ce jour, pour ce qui concerne le dossier du port de plaisance porté par la commune de Loctudy, je suis en attente d'éléments complémentaires essentiels à la poursuite de l'instruction de ce projet. Ces compléments ont été exposés au maire de Loctudy par mon courrier du 22 janvier 2007.

Par ailleurs, ainsi que je vous l'ai signalé, dans un souci de cohérence globale, de recherche de l'acceptation locale et de sécurité juridique optimale, j'ai, par ce même courrier, invité le maire de Loctudy à se rapprocher du conseil général du Finistère afin d'avancer vers un regroupement des dossiers du port de plaisance et du port de pêche, non encore déposé dans mes services à ce jour, et de diversifier la destination du volume global des sédiments dragués. C'est à mon avis une condition essentielle pour réussir à décriper les conflits d'usage locaux et pour faire accepter et aboutir ces projets importants.

Vous trouverez sous ce pli le schéma de procédure pour l'instruction d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Ce document vous a par ailleurs été comme convenu adressé par voie électronique, le 27 mars 2007. L'État s'engage bien évidemment à mettre tout en oeuvre pour que, s'agissant des délais de l'instruction qui lui incombe, ce calendrier soit strictement tenu à compter de la date de remise du ou des dossiers par les collectivités concernées.

Je n'imagine pas qu'après tant de travail pour assurer la mise au point de ces projets, les dossiers déposés ne tiennent pas compte des échanges précédents et des éléments d'ores et déjà partagés avec la mairie de Loctudy, avec les services de laquelle le Conseil Général et l'État entretiennent des contacts très fréquents sur ces sujets. Je reste donc très confiant sur les possibilités de respect des échéances de travaux que vous m'avez indiquées (mars 2008)

Je demeure bien entendu à votre disposition pour tout renseignement utile sur ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Signé M Papaud

L'avis de l'APLOC :

Voici donc Les forces en présence :

- la Mairie, gestionnaire du port de plaisance et maître d'oeuvre du dragage, qui refuse tout stockage à terre, pour des raisons de coût, de nuisances pour les riverains, de dégradation des routes et d'atteinte à l'environnement (en particulier aux nappes phréatiques),
- le Comité Local des pêches qui refuse tout clapage à proximité des côtes, mais accepterait éventuellement un clapage dans des zones plus profondes et plus éloignées ce qui occasionnerait un surcoût et des difficultés techniques insurmontables,
- la Préfecture qui souhaiterait un stockage et une valorisation à terre pour le maximum de la vase et un clapage seulement pour le reste.

A l'exception des sédiments pollués, L'APLOC est favorable à un clapage en mer, pour cette fois, car le dragage relève de l'urgence la plus extrême. Après dix années d'attente, il n'est plus possible d'avancer des espoirs de solutions, comme la valorisation des sédiments, à la validité industrielle non démontrée en terme de process ni de coût, ou encore de stockage tampon dans le port qui modifierait de façon

inconnue sa courantologie et sa sédimentologie. Enfin l'APLOC considère que ce dragage d'urgence ne peut-être effectué que dans le cadre du budget disponible. Il est en effet illusoire de s'intéresser à des solutions non budgétisées, et encore plus de rechercher de nouvelles ressources budgétaires! Ces pistes, techniques et financières, devront être maintenant explorées, comme cela aurait dû être fait depuis l'origine du port de plaisance, pour préparer les dragages futurs d'entretien (périodicité à définir de 1, 2 ou 5 ans...) à partir de procédés industriellement éprouvés et acceptables aux plans écologique et financier.

Enfin l'APLOC estime, au vu des nombreuses études et démarches réalisées depuis dix ans, que la Mairie et le Conseil Général sont maintenant en possession de tous les éléments pour décider des opérations de dragage. Début 2008 devrait être la date ultime. En tout état de cause, l'APLOC s'opposera à toute augmentation de la location des places pour cause de dragage, estimant que ce n'est pas aux plaisanciers de payer les erreurs de stratégie dans la gestion du port de plaisance dont ils sont les clients captifs.

LA CALE DE CARÉNAGE

par JPQ

Le port de plaisance offre environ 650 places, dont 70 sur bouées, pour tous types de bateau d'un tirant d'eau raisonnable. Les plaisanciers sont en quelques sorte hébergés par la mairie, et paient pour ce faire une redevance au titre du contrat de location qui lie les plaisanciers à la Mairie. Il y a donc une relation client / fournisseur qui est établie entre chaque plaisancier et le gestionnaire à savoir, la Mairie.

Comme dans toute entreprise humaine, il est de l'intérêt de ces deux parties de développer et d'entretenir un bon climat d'échange et de compréhension pour être comme l'on dit dans une relation gagnant / gagnant.

L'APLOC crée il y a dix mois et qui émane du CAML créé en 1989, est l'association des plaisanciers dont l'un des buts est d'exprimer aux institutionnels les souhaits et préoccupations des plaisanciers. L'APLOC est également là pour faire de la veille technologique sur des sujets qui les intéressent.

Parmi ces sujets importants, la création d'une cale de carénage avec récupération des eaux polluées, a été exprimée par lettre au Maire. Sans développer toutes les justifications pour une telle cale qui pourraient faire l'objet d'un prochain article, il est apparu utile de dresser la situation des deux cales récemment construites au Moulin Blanc à Brest ainsi qu'à Douarnenez. Dans les deux cas ce sont les directeurs de chaque port qui ont été sollicités par l'APLOC.

- Dans ces deux ports, et contrairement à certaines rumeurs, ces installations sont techniquement au point et répondent parfaitement aux attentes des plaisanciers comme l'a confirmé l'amicale des plaisanciers du Moulin Blanc (APMB) à Brest. Elles fonctionnent remarquablement depuis un an pour Brest (où il y a deux installations couplées sur une même cale) et deux ans pour Douarnenez (une installation). Le coût complet pour traiter un bateau de 8 m (électricité, eau, kärcher) est d'environ 15 à 20 € à la charge du propriétaire.
- Elles sont accessibles aux pêcheurs professionnels comme aux plaisanciers. Dans chaque lieu, la répartition des bateaux entre les cales de carénage et les aires techniques de carénage est variable. Elle était de 50/50 la 1ère année à Douarnenez, et de 20/80 la deuxième année. A Brest cette répartition n'a pas été suivie, mais elle est très importante pour les petits bateaux et sans doute un peu moins pour les gros bateaux.
- Dans ces deux ports le choix, entre la cale de carénage et l'aire technique, est bien sûr fonction de la météo mais surtout du compromis qualité/prix accepté par les propriétaires qui privilégient parfois une posture plus confortable de travail pour l'aire technique et ses moyens de levage.

L'investissement est d'environ 200,000 € pour une

cale à une installation, mais ce prix dépend étroitement des prédispositions des cales avant travaux. Loctudy de ce point de vue aurait des atouts.

Les plaisanciers de Loctudy, mais aussi de plusieurs ports du sud finistère, souhaitent ce type d'installation pratique et fonctionnelle qui clarifie le problème des carénages, qui offre aux plaisanciers ne passant pas par les chantiers la possibilité de respecter l'environnement sans être tentés de polluer ailleurs, voire autrement (cf article de Christian). L'adaptation d'une des cales existantes de Loctudy répondrait au besoin des plaisanciers de Loctudy.

Une telle installation légitimerait l'interdiction actuelle et rendrait le carénage possible et accessible à nombre de plaisanciers qui pour l'instant « se débrouillent ». La Mairie pourrait alors édicter un règlement applicable, respectable et respecté.

Enfin pour lever toute ambiguïté, il serait utile qu'une équipe mixte Mairie / APLOC se rendent sur ces deux sites. Les directeurs des ports de Brest et de Douarnenez se tiennent à notre disposition.

L'APLOC sollicitera la Mairie à propos de cette visite et nous en reparlerons dans un prochain numéro.

LE SITE INTERNET

Il n'avance guère pour l'instant, les affaires courantes, ce numéro des Konchennoù et d'autres tâches m'accaparent beaucoup trop pour être réellement efficace. Je vous en demande pardon. Toute aide serait bienvenue.

CSJ

INSCRIPTIONS A L'APLOC :

Inscrivez – vous en masse, c'est facile, il suffit de remplir un bulletin.

Ils sont à votre disposition :

- au bureau du port de plaisance,
- en demandant à
aploc@laposte.net ou
christian.saint-jalmes@wanadoo.fr
- ou par téléphone :
(Ph Spetz 0877 47 62 29)

Vous pouvez aussi vous inscrire sur papier libre, il suffit de nous envoyer :

- Vos noms, prénoms,
- Votre adresse (ou vos adresses)
- Deux photos d'identité (pour la carte APLOC et celle de la FNPPSF)
- Des renseignements sur votre bateau (type, nom, emplacement) pour la carte FNPPSF,
- Éventuellement vos souhaits et vos observations
- Éventuellement votre adresse électronique pour les courriers et l'envoi des Konchennoù
- Un chèque de 27 € (11 pour la FNPPSF, 16 pour l'APLOC
- Une enveloppe timbrée à votre adresse pour l'envoi des deux cartes.

et envoyez le tout à :

Jean-François Daoudal,
28 rue du Frugy,
29000 QUIMPER

Nous vous rappelons que l'inscription à la FNPPSF ouvre le droit à un crédit d'impôt de 66% sur la totalité de la cotisation, soit 18 € sur les 27 € payés. Un reçu vous sera adressé en temps utile. En fin de compte, votre cotisation vous coûtera 27 € - 18 € = 9 €

JOURNEE DU 5 MAI

Vous avez encore le temps de vous inscrire pour les troc et puces.

L'APLOC mettra un stand à la disposition de tous ceux qui ont peu de choses à vendre, pas assez pour y consacrer la journée.

Il vous suffira d'apporter votre ou vos objets avec une étiquette mentionnant votre nom et le prix demandé, et ils seront exposés à la vente. Une personne de l'APLOC en prendra soin.

Venez nombreux : nous comptons sur vous pour faire de cette journée un succès.

Un petit rappel du programme :

- * *matelotage,*
- * *la faune et la flore,*
- * *exposition de matériels,*
- * *vérification du matériel de sécurité,*
- * *démonstration et exercices de sauvetage,*
- * *visite de Margodig,*
- * *Informations sur la réglementation,*
- * *et plus encore...*

Possibilité de restauration sur place.

EN GUISE DE CONCLUSION

Nous sommes très heureux de vous présenter ce premier numéro qui a demandé pas mal de travail à tout le bureau.

La nature de l'actualité fait qu'il est austère et nous nous en excusons. Nous espérons que le prochain sera plus festif, récréatif, interactif, plus "fun", en un mot, avec une mise en page plus variée.

Ce bulletin est le vôtre et nous voulons vous donner la parole. Nous avons besoin de vos avis, appréciations et contributions. Tout ce qui ne contrevient pas à l'éthique de l'APLOC est bienvenu : récits de voyage, photos, trucs et astuces...

Pour le moment, les photos sont rares, car il faut garder un fichier de taille raisonnable pour l'envoi par Internet. D'autre part, un tirage en couleurs nous obligerait à augmenter la cotisation APLOC, mais nous trouverons des solutions.

Nous avons aussi l'intention, si vous nous fournissez la matière, de créer un courrier des lecteurs et / ou un forum.

(envoyez vos contributions par mél à :

aploc@laposte.net,
christian.saint-jalmes@wanadoo.fr

ou à pied à :

Philippe Spetz,
28 rue de Langoz,
29750 Loctudy

Suite au prochain numéro...

Kenavo, et bonnes navs à tous !

le bureau

PS : Pour le 23 juin, nous recherchons des bateaux pour la sortie handicapés. N'hésitez pas à nous contacter pour plus de renseignements

