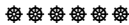


LE DICTON DU JOUR :

*Sticky drawers and catchy door,
Coming rain will pour and pour.*

(Tiroirs collés et porte coincée, ça va dégringoler – ici "drawers" ne signifie évidemment pas "caleçons")



LE MOT DU PRÉSIDENT



Verrons nous cette année, le démarrage du désenvasement des ports de LOCTUDY?

Le bureau est relativement confiant car le dossier avance à grands pas.

En effet la réunion du 20 Janvier 2009 à la Préfecture, avec M. Witkowsky Secrétaire Général, dont

vous trouverez le compte rendu dans les Konchennoù, montre une réelle volonté de tous les acteurs de faire avancer le dossier rapidement.

La mise en place de différentes commissions, permettra au bureau et au conseil d'administration d'être plus efficace et de suivre des dossiers sensibles comme NATURA 2000 MER, la protection de l'environnement, le suivi de la réglementation.

2 journées importantes dans nos animations:

- La Fête de la Plaisance le 9 Mai

- La sortie « TOUS EN MER » au profit des

handicapés sera cette année coorganisée par les 6 associations de plaisanciers du pays bigouden. Ce sera le 20 juin 2009

Je vous souhaite à toutes et à tous bon vent bonne mer.

Marinement votre.

Le Président



L'ÉDITO DU BUREAU

Ce numéro des Konchennoù s'est fait attendre... cela ne signifie pas que nous sommes restés oisifs.

Il s'est passé des choses...

Tout d'abord, nous ne pouvons que saluer l'apparition de planchons au pied des passerelles du port de plaisance. Merci pour les handicapés bien entendu, mais aussi pour tous ceux qui doivent brouetter des charges lourdes.

Pour le reste, les choses vont doucement : le dossier désenvasement suit son cours, poussé par la volonté affirmée des responsables du Conseil Général et de la Préfecture. Selon eux, si tout va bien, les travaux débiteront cet hiver. Touchons du bois !



La photo qui n'a pas paru dans le Télégramme

Par ailleurs, si nous nous référons au tableau d'avancement des affaires publié dans le K5, rien ou presque ne bouge.

En ce qui concerne le carénage propre, c'est-à-dire la rouverture de la cale au nettoyage des carènes sans antifouling toxiques, pas de nouvelles depuis que M. le Maire s'y soit engagé. Pendant ce temps,

les carénages continuent à côté, avec force eau de javel, quand ce n'est pas au chalumeau. Situation ubuesque qui encourage tous les excès. Une visite aux principaux fabricants d'antifouling au Salon Nautique confirme : il ne sera pas vraiment étudié de produits non toxiques tant que la réglementation restera aussi floue et que l'on ne sera pas certain de les vendre.

Christian Saint-Jalmes vient de se faire élire à la responsabilité nationale de la Commission Environnement de la FNPPSF. Le carénage propre sera une de ses priorités.

Le bureau a multiplié les contacts (presse, Agence Ouest Cornouaille Développement, en plus des interlocuteurs habituels) et travaille maintenant à préparer la Fête de la Plaisance.

Comme vous avez pu le constater déjà, les six associations de plaisanciers du Pays Bigouden se sont groupées pour fournir des animations plus nombreuses et mieux ciblées.

Nous avons aussi été contactés par les organisateurs de la Route de l'Amitié et mettrons tout en œuvre pour que Loctudy en soit une étape dès 2011.

Bref, nous travaillons pour nos communes et la plaisance, rejoignez-nous au sein de nos associations, inscrivez-vous !

Le bureau



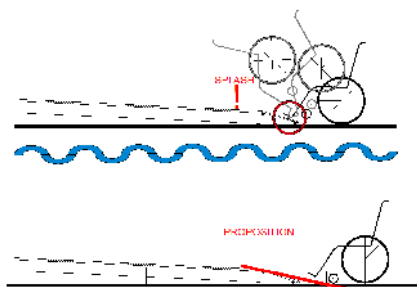
A PROPOS DES PLANCHONS

Je me permets cette analyse car je suis souvent sollicité à cause de mon passé professionnel.

La pose de planchons en bas des pannes d'accès aux pontons pour faciliter le passage des engins à roues sur l'obstacle inférieur est très utile et indispensable pour le déplacements des chariots de port, vélos, diables et autres caddies.

Elle l'est moins pour l'accès aux pontons des handicapés accompagnés, en fauteuil roulant.

Les règles de construction ne prévoient pas encore l'intégration du mariage dans un plan de circulation. C'est toute la difficulté. Le choix des équipements pourra si possible, s'inspirer des tolérances prévues pour les circulations fixes et toujours prendre le fauteuil roulant comme instrument de mesure.



L'inclinaison des pannes est fonction du mariage. Elles ne sont proches de l'horizontalité qu'environ 32 heures par mois. C'est aussi le cas le plus défavorable pour le franchissement du dénivelé de 17 cm au contact du ponton. C'est cette situation qu'il convient d'examiner.

Une bonne longueur de planchon réduit la pente mais péjore l'usage du ponton. Sans exiger les 8% autorisés, la taille de l'empattement du fauteuil roulant (80 cm) me semble un minimum.

La prise en compte des besoins des personnes handicapées devient une préoccupation pour les ports. C'est heureux. Avant de penser aux matériels spécifiques, n'oublions pas que la démarche doit se pour-

suivre à toutes les étapes de la conception globale au choix des équipements.



S. Ganachaud



PROPOSITION CIOTTI !

J'ai eu connaissance d'une proposition de loi de la part de Éric Ciotti, Député, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes, visant à renforcer la loi sur l'eau du 30 décembre 2006 qui impose des boîtes à eaux noires sur tous les bateaux construits après le 1er janvier 2008.

L'argumentaire tient sur deux pages et l'article tient en une phrase :

« A compter du 1er janvier 2010, cette disposition s'applique à tous les navires de plaisance quelle que soit leur date de construction. »

Cette information a été relayée par Le Marin du 23/01 qui semblait pour le moins perplexe.

Voici l'argumentaire dans ses grandes lignes :

« Depuis les années 60, la plaisance a connu un véritable essor. Aujourd'hui, la France compte 4,5 millions de plaisanciers et 789 000 bateaux de plaisance répartis dans 370 ports. »

Comme il se doit, le préambule se base sur des faits indiscutables (ou moins je l'espère) mais ne précise pas que très peu de plaisanciers vivent en permanence sur leur bateau – il serait d'ailleurs intéressant de savoir quel en est le pourcentage au niveau national.

« Cependant, la navigation de plaisance peut générer des atteintes multiples sur le milieu marin et le littoral. Les eaux usées déversées dans les ports participent naturellement à ces atteintes contre lesquelles une véritable lutte est nécessaire. »

« Selon un rapport du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUÉ) publié en octobre 2006, « une marée montante d'eaux usées menace la santé et la richesse d'un nombre important d'océans et mers à travers le monde ». On estime aujourd'hui que 80 % de la pollution marine est d'origine terrestre. Ce chiffre pourrait croître de manière significative en fonction de l'augmentation de la population sur les côtes. »

Le PNUÉ est bien mis en exergue, mais on évite soigneusement de citer le rapport Dolto car il faudrait compléter la phrase (**moins de 1% de la pollution est due au nautisme**) Et puis, quel chiffre pourrait croître ? Les 80% ? et en l'occurrence en quoi la plaisance est-elle concernée ?

Voici donc un argumentaire tronqué, biaisé, voire incohérent de par sa dernière phrase. Après tout, pourquoi attaquer les plaisanciers sur un sujet dont l'on avoue en préambule qu'ils ne sont pas responsables et qu'ils ne maîtrisent pas ? Pourquoi lutter contre la pollution qu'ils génèrent et pas celle des autres ? Souhaitons seulement que l'indigence de l'argumentation n'échappera à personne.

« Parmi les eaux usées, les eaux noires correspondent aux eaux usées des toilettes qui contiennent urines,

excréments et produits chimiques désodorisants. Ces eaux sont malheureusement encore trop fréquemment rejetées directement dans le milieu marin sans épuration et ramenées par le courant sur les côtes. Ce déversement entraîne des conséquences néfastes pour l'environnement et pour la santé publique. »

Nous y voilà : les 789000 bateaux de plaisance sont habités par des gens qui n'utilisent pas les toilettes mises à leur disposition dans les ports et non contents de faire leurs besoins, ajoutent des produits rien que pour polluer. Il serait même possible qu'ils poussent le vice jusqu'à retourner au port ou s'arrêter dans les mouillages dans l'unique but de s'y soulager.

« Tout d'abord, ce déversement est nocif pour la biodiversité. En effet, en excès dans l'eau, les eaux noires sont consommées par certaines algues qui se développent alors massivement. Ces algues, épuisant tout l'oxygène présent dans l'eau, entraînent la mort d'organismes vivants. Par ailleurs, en matière de santé publique, ces eaux noires présentent un risque sanitaire important car elles contiennent des bactéries pathogènes, des virus et des parasites. »

Eh bien ! À côté des plaisanciers, les éleveurs de porcs sont des plaisantins ! Pourtant, quand on fréquente nos ports de plaisance, on peut constater que les mulets sont bien gras, les oiseaux nombreux et que les traces d'eutrophisation pas si évidentes que ça... Quand aux bactéries, virus et autres bêtêtes, il y a trop peu de baigneurs dans les ports de plaisance pour en témoigner. Plus sérieusement, il faut une concentration importante sur un temps assez long pour arriver à ce résultat.

La fin du texte est classique : rappel de la loi, mise en évidence de son insuffisance, voire de son impardonnable laxisme, proposition pour pallier ce regrettable oubli.

Que dire ?

Parlons d'abord de cette fameuse caisse à eaux noires qui est présentée comme la panacée : j'ai convoqué deux grands voiliers : un Océanis 523 sur lequel j'ai navigué trois mois, et un Lagoon 440 (un mois). Les deux sont dotés de quatre toilettes, de huit couchettes et disposent d'une seule caisse à eaux noires de moins de cent litres – 80 à vue de nez. À deux, en faisant attention, nous la remplissons en quatre à cinq jours. Huit personnes la remplissaient en moins de 24 heures. Après, ou bien il fallait la vider, alors qu'il n'y avait bien entendu rien de prévu pour la pomper, ou bien il fallait utiliser les autres toilettes non équipées...

La solution serait peut-être d'avoir un système pour traiter les eaux noires à la source. Ne le connaissant pas du tout, je me garderai de porter un jugement. Cependant, si c'est si efficace, pourquoi ne pas en équiper les maisons aussi, et tant qu'à faire nos belles usines à lisier bretonnes ? Les victimes des algues vertes n'en demanderaient pas plus.

Il faudrait aussi se demander qui a besoin de ces fameuses caisses. Dans les ports de plaisance, il y a des toilettes et les gens les utilisent dans leur très grande majorité. Il semblerait par contre que ceux qui disposent de caisses les utilisent au port, et faute de pompes, ou par paresse, les vident la nuit. En fait, elles ne sont utiles qu'au mouillage forain, là où il y a de nombreux bateaux (Les Glénan par exemple) Mais dans les mers à marée, avec des courants, le danger n'est peut-être pas si grand. Le rapport Dolto est d'ailleurs assez prudent sur leur utilité. Par contre, dans le Pédiluve, sans marées et sans courant significatif, le problème est tout autre... il ne faut surtout pas le généraliser à toutes nos côtes. La solution serait peut-être ponctuelle : plomber les toilettes dans les zones sensibles, ou interdire ces zones aux bateaux non équipés... ou bien installer un bateau-latrines, ou bien encore interdire les pruneaux...

En tout cas, pour le plaisancier qui utilise son bateau à la journée, qui n'y réside pas et qui n'y passe la nuit qu'occasionnellement, avoir une caisse à eaux noires est absurde.

Autre question, pratique celle-là : sur un bateau ancien, comment installer cet engin, à quel prix ? Quel propriétaire de Dragon ou Requin voudrait voir son bateau défiguré et alourdi par ce genre d'équipement ? Quel propriétaire de petit bateau de pêche-promenade sacrifierait de l'espace pour ça ? Il y a fort à parier que beaucoup démonteront les toilettes qui leur servent au demeurant très peu pour réinstaller les antiques boîtes à tonnerre, des toilettes de camping ou peut-être même des toilettes sèches. Enfin, la question environnement interpellé un peu

quand même : quand j'étais jeune, à Saint-Malo, je me rappelle très bien que toutes les communes des bords de Rance rejetaient allégrement leurs effluents dans le fleuve. On voyait très bien le panache brunâtre au pied du marégraphe de la Cité d'Aleth à marée basse. Je vous épargne l'odeur. Depuis, les choses sont rentrées dans l'ordre et c'est un progrès indiscutable, mais à cette époque on se baignait, on mangeait des fruits de mer, bien plus abondants que maintenant il me semble, en prenant la précaution de les cuire. Y a-t-il eu des études de faites sur les risques sanitaires encourus et les conséquences sur la santé publique ?

Je serais bien plus inquiet à propos des eaux grises qui sont toujours rejetées telles quelles dans l'environnement : les produits de nettoyage, les cosmétiques, produits pour douches et shampoings contiennent de plus en plus de produits dont on commence seulement à entrevoir les dangers. Les tensio-actifs, phthalates, parabènes et autres composants ne sont pas nocifs que pour les humains. Les produits lessiviels contiennent des phosphates en concentration bien plus forte que les excréments et sont de gros facteurs d'eutrophisation. Ils sont largement utilisés dans les ports pour le nettoyage des coques et des ponts et aucune caisse ne les arrêtera jamais.

Alors, plutôt qu'imposer une installation non souhaitée, impraticable et inefficace, il serait certainement plus sage de promouvoir un « code de bonne conduite du plaisancier » qui comprendrait par exemple (liste non exhaustive) :

- utiliser les toilettes des ports de plaisance à chaque fois que c'est possible
- dans le cas contraire, limiter autant que faire se peut l'usage du papier, long à dégrader et préférer une douchette
- sur un mouillage fréquenté, il serait plus sage et courtrois envers les autres d'utiliser un seau ou mieux des WC portables de camping que l'on peut vider dans les toilettes du port, ou loin des côtes si on n'y a pas rajouté de produits chimiques
- préférer systématiquement les produits de nettoyage naturels : vinaigre blanc, bicarbonate, acide oxalique, produits du genre « Pierre d'Argent », lessive St Marc, produits à vaisselle « bio », savon de Marseille et bien entendu huile de coude. Éviter l'eau de javel qui a l'inconvénient de se combiner aux composés organiques pour générer des organochlorés – des pesticides – de façon aléatoire et incontrôlable.
- Etc etc
- Bien entendu, ceci n'empêche pas celui qui l'estimera utile d'en installer une sur son navire.

On peut quand même se poser la question ; « A qui le crime profite-t-il ? » Est-ce une action de lobbying de la part des équipementiers ou de l'industrie nautique ? Ceci aurait pour eux l'avantage de rendre un certain nombre de vieux bateaux invendables car non transformables et de ce fait hors-normes. Ce qui amène une autre question, celle de la destruction de toutes ces épaves...

En fait, il est peu probable que ce projet débouche sur une modification de la loi, d'autant plus que le Conseil national Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques a sèchement retoqué le projet. De toute façon la FNPPSF serait intervenue et n'aurait pas été la seule. Mais cela démontre s'il en était besoin que nous sommes toujours à la merci de quelques intégristes sans contact avec la réalité. Il faut donc être vigilants et unis.

CSJ



COMPTE RENDU DE L'ENTREVUE DU 20 JANVIER 2009 AVEC M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA PRÉFECTURE

Cette rencontre entre l'APLOC (P Spetz, C Saint Jalmes, J-P Quéménéur), la FNPPSF (P Vinay) et M. Witkowski, Secrétaire Général de la Préfecture assisté de Mme Horiot, faisait suite à l'entrevue du 26 mars 2007 que M. Papaud nous avait accordée sur le problème du dossier de désenvasement des ports de Loctudy. Cette rencontre d'alors s'était conclue par la lettre de M. Papaud, du 5 avril 2007, relativement optimiste quant au début des travaux en 2008.

Cette nouvelle demande avait pour objet de rappeler,

deux ans après, la situation dramatique pour la commune, le tourisme et la plaisance à Loctudy qui attend depuis maintenant 11 ans que des travaux de désenvasement soient décidés et entrepris au plus vite, maintenant que le Conseil général a adressé au Préfet, en début novembre 2009⁽¹⁾, le dossier conjoint traitant du désenvasement des ports de Loctudy et de Lesconil.

L'APLOC et la FNPPSF avaient souhaité inscrire deux autres points à l'ordre du jour de cette entrevue concernant le carénage propre et le schéma de dragage en Finistère.

Les trois fiches présentées en annexes présentaient chacun des sujets.

Ces trois sujets ont donc été traités le 20 janvier. Pour l'essentiel:



- **sur le désenvasement** : M. Le Secrétaire Général a précisé que le dossier remis en novembre dernier par le Conseil général était en cours d'analyse et d'instruction par ses services. Il a confirmé un réel consensus de toutes les parties prenantes sur ce dossier. Sous réserve de quelques légers compléments à apporter au dossier par le CG dans les deux à trois semaines, M. Witkowski s'est dit prêt à dérouler la procédure d'instruction sans perte de temps pour viser les dates suivantes:

- 1er mars 2009: dossier déclaré recevable par la préfecture,
- mai/juin 2009: début de l'enquête publique,
- septembre/octobre 2009: signature de l'arrêté préfectoral autorisant les travaux,
- hiver 2009/2010: début des travaux.

- **sur le carénage propre** : M. Le Secrétaire Général nous a dit partager nos préoccupations (compréhension, harmonisation des mesures, calendrier, domaines d'application, coût pour l'usager) et considère en effet qu'un tel sujet concernant l'environnement et tous les gens de mer mérite une coordination de l'état, en liaison avec les collectivités et les usagers, à un niveau territorial suffisant tel que la région ou le département. Il a précisé qu'il examinera ce dossier.

La FNPPSF et l'APLOC suivront ce dossier auprès des services du Secrétaire Général.

- **sur le schéma de dragage en Finistère** : M. Le Secrétaire Général a pris acte des observations exprimées par la FNPPSF et l'APLOC sur cet excellent document, perfectible toutefois. Il examinera les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été intégrées au document avant son approbation, ou pour lesquelles il n'a pas été répondu à la FNPPSF ou à l'APLOC.

Nota ⁽¹⁾: Dans les Konchennoù n°5, l'APLOC avait malencontreusement repris une fâcheuse erreur de communication d'origine externe qui annonçait que ce dossier avait été adressé à la Préfecture en juillet 2009. C'était une fausse bonne nouvelle !

JPQ

Dernière minute : au 30 mars le dossier n'était toujours pas considéré comme recevable par la S/Préfecture!

ANNEXES :

Pour préparer cette rencontre du 20 Janvier, les 3 fiches suivantes avaient préalablement été adressées à la Préfecture.

Fiche 1 sur le Schéma de référence des dragages en

Objet :

La FNPPSF (Fédération nationale des pêcheurs plaisanciers et sportifs de France) et l'APLOC (Association des plaisanciers de Loctudy) ont été associés courant 2007 et 2008 à participer, au sein du CODISOD, à la réflexion et à l'élaboration du *Schéma de référence des dragages en Finistère*.

Si la FNPPSF et l'APLOC, très modestes contributeurs, se félicitent de la qualité de cet excellent guide qui constitue une réelle avancée dans la prise de conscience des problèmes à résoudre et des solutions possibles pour y parvenir, ils regrettent néanmoins que ce guide soit resté dans une situation inachevée en ce qui concerne le *chapitre VI LE GUIDE DE LA CONDUITE DE PROJET*.

Pourtant cette insuffisance a fait l'objet de la lettre du 17 avril 2008 dont le contenu a de nouveau été repris lors de la mise à l'enquête publique du rapport, mais sans aucun résultat là non plus.

En l'état, ce chapitre manque cruellement de cadrage si l'on veut que de tels projets aboutissent et ne donnent plus lieu à des échanges nombreux et sans résultats. Ces points de cadrage sont nécessaires car ils sont destinés à montrer que tout n'est pas possible en terme de budget ou de calendrier et que la notion de gouvernance, insuffisamment précisée dans le Schéma mérite, elle aussi, d'être explicitée pour que soit indiqué, pour chaque phase importante dûment recensée, le service ou la personne qui décide vraiment.

Le guide, dans sa rédaction actuelle, n'empêchera pas hélas le renouvellement de situation type Loctudy.

Fiche 2 sur le Désenvasement des ports de Loctudy

Objet :

Ce sujet prioritaire est à l'origine de la demande de rendez-vous de l'APLOC (Association des plaisanciers de Loctudy) et de la FNPPSF (Fédération nationale des pêcheurs plaisanciers et sportifs de France).

Les plaisanciers, les pêcheurs professionnels (à l'exception d'une infime minorité), les professionnels de la plaisance, les artisans, les commerçants, les politiques, les associations, les bénévoles... bref, toutes celles et ceux qui vivent à Loctudy, à proximité de Loctudy ou qui y séjournent occasionnellement constatent que l'économie et le développement de la commune sont gravement impactés et depuis trop longtemps, par l'envasement des ports de Loctudy.

Onze longues années se sont écoulées depuis que le dossier du désenvasement du port de plaisance (seul concerné à l'époque) a été ouvert par la municipalité de Loctudy.

A l'heure où enfin un large consensus a été trouvé entre toutes les parties prenantes, et au moment où le dossier commun des ports de Loctudy et Lesconil a été déposé à la Préfecture en début novembre 2008, par le Conseil général ; l'APLOC et la FNPPSF aimeraient avoir l'assurance que tout sera dorénavant mis en œuvre pour décider de l'opération de désenvasement au plus vite.

Fiche 3 sur le problème du carénage propre

Objet :

Le carénage propre des coques de bateaux privés et professionnels répond à un objectif qui découle des lois sur l'eau. A ce jour, dans le meilleur des cas, seules des initiatives locales, plus ou moins pertinentes, sont parfois menées par les uns, alors que les autres attendent... on ne sait quoi. La plus grande incohérence règne dans ce domaine entre régions, entre départements et entre communes. Les plaisanciers et professionnels ne cessent ici ou là de clamer leurs incompréhensions devant pareille situation ou l'un peut (encore) faire n'importe quoi alors que le voisin de l'autre côté de la rivière ou du bras de mer, voire du quai, est lourdement contraint financièrement par des dispositions et des dispositifs inadaptes.

Principaux problèmes aujourd'hui non traités et qui devraient être analysés avant de décider de réaliser les installations de carénage (le Conseil Général en a également été saisi) :

- compréhension des lois sur l'eau en terme d'objectifs et de calendrier,

- état des lieux et solutions techniques envisageables (aires, cales, installations mobiles...) : efficacité, fiabilité et pérennité des solutions techniques de traitement des eaux et déchets,
- coûts approximatifs de chacune des solutions possibles en terme d'investissement et de fonctionnement,
- **coûts maximaux acceptables par l'usager** pour chacune des solutions compte tenu de la baisse d'efficacité des antifoulings et de l'augmentation de la fréquence des carénages ou nettoyages (deux voire trois fois/an), **afin que l'usager adhère à la démarche,**
- types d'antifoulings concernés à savoir les polluants et les non polluants,
- opérations en cause susceptibles d'être réglementées, et par type d'antifouling, parmi les trois principales à savoir:
 - o carénage au sens classique (avec grattage, brossage, nettoyage puis peinture),
 - o nettoyage puis la peinture,
 - o seul nettoyage pour éliminer la flore marine,
- concertation avec les usagers (associations d'usagers, professionnels...) qui devrait être rendue obligatoire avant réalisation des installations (ce qui est rarement le cas).
- recherche d'une certaine mutualisation (plaisanciers et professionnels) dans les moyens et installations.

Enjeux :

Les conséquences économiques et environnementales du problème du carénage sont si importantes qu'une rationalisation et une cohérence de l'instruction des dossiers de carénage devraient s'imposer pour harmoniser les pratiques (ou non pratiques) des uns et des autres. Un tel niveau d'analyse devrait relever de la Préfecture ou du Conseil Général en liaison avec tous les partenaires concernés, à l'instar de la démarche qui a été conduite par la Préfecture pour l'élaboration du *Schéma de dragage en Finistère*. Faute de quoi le carénage sauvage risque d'exister encore longtemps tant qu'il ne sera pas répondu à la vraie préoccupation des gens de mer (professionnels et plaisanciers) soucieux de préserver l'environnement.

JPQ



LES FILETS DE SARDINES À L'ORANGE

Pour préparer cette délicieuse entrée, peu onéreuse, il vous faudra :



- 1 à 2 douzaines de sardines très fraîches,
 - Le jus de 2 (ou 3) oranges et leur zeste,
 - Un peu d'ail haché très finement, poivre du moulin,
 - Quelques gouttes de désinfectant d'Écosse, d'Irlande, voire de Charente ou de toute autre région bonne productrice de ce type de produit ...
 - Une terrine en porcelaine ou en faïence avec couvercle, d'une contenance de 300 grammes environ.
- X** Prenez une douzaine de sardines (ou plus selon l'appétit de vos convives).
- X** Essuyez les, enlevez les écailles et lavez les filets. On trouve maintenant des sardines en filets chez le poissonnier mais je préfère les regarder dans les yeux !...
- X** Préparez le jus d'orange et les zestes. Faites frémir le jus.

X Couchez un premier lit de filets, zestes d'orange, un peu d'ail, tours de moulin à poivre et jus d'orange frémissant additionné de quelques gouttes de « Startigen ».

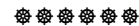
X Recommencez l'opération jusqu'à l'épuisement des filets de sardines.

X Placer une nuit au réfrigérateur;

X Le lendemain, dégustez sur une tartine de pain grillé, genre pain bateau avec quelques grains de fleur de sel.

N'oubliez pas de commander le Soleil.....

Annie Ganachaud



LES FEMMES ET LA MER

Quelle que soit « la Marina » le constat est simple en faisant le tour des pontons, parmi le nombre de bateau, peu de femmes font partis de l'équipage.

La raison :

Le bateau est un rêve d'homme.

Entre la chanson « Il était un petit navire ou Papa, les petits bateaux ont-ils des jambes... », Le costume marin de leur enfance, et le prestige de l'uniforme des marins. Il était très dur d'y échapper....

Ainsi que de la phrase magique : « lorsque je serai, grand, ou riche, ou à la retraite etc. je m'achèterai un bateau ». Signe, qui est pour un grand nombre d'entre eux, le symbole de la réussite.....

Car le bateau et la mer ont toujours une connotation de liberté, d'espace, d'aventure. Une affaire d'hommes, ou peu de femmes avaient une place (Une femme à bord était un signe « de malheur » au temps de la marine à voile....)

Si bien que malgré la « libération de la femme », elle a encore bien du mal à faire sa place dans ce milieu. Cantonnée dans le rôle "femme à terre, homme en mer", que cela soit dans l'antiquité avec Pénélope qui attendait avec patience et ruse son Ulysse de mari, ou plus proche de nous, l'image qui a bercé nombre d'entre nous, de la mère ou femme de marin, dont le regard tourné vers la mer, lui signifie plus souvent solitude et hélas parfois deuil.

Bien sûr, le monde et les mentalités ont changé, nous avons des femmes marins hors pair ; comme Florence Arthaud, Isabelle Autissier, Helen Mac Arthur, sans oublier la petite Samantha Davies et les autres navigatrices de l'extrême dont on ne peut citer tous les noms....

Ou les quelques femmes marin-pêcheurs qui tiennent une place non négligeable dans ce milieu trop macho.

Sans parler, des femmes qui dirigent des chantiers navals.

Ou encore des femmes qui intègrent la marine nationale.

Celles-là ont choisi.... par défi, par plaisir, par obligation, par amour de la mer.

Puis il y a les autres, qui n'ont pas franchement choisis....

Celles qui n'ont eu aucune approche du milieu maritime et qui se retrouvent par « Amour » dans la galère et investissement total pour suivre « l'Homme » au bout du monde. Ce qui engendre une totale abnégation de leur part. Objectif qui commence bien souvent par la construction du « futur bateau ». Alors pendant des mois, voire des années, tous les temps libres vont être consacrés à cette élaboration, en se faisant tour à tour, ponceuse, menuisière, installatrice, décoratrice, sellière de « leur nid » flottant. Puis le grand jour arrive, les amarrés sont larguées et les voilés en direction soit du sud ce qui n'est pas à priori un traumatisme, mais je pense personnellement, à celles qui vont se retrouver navigant dans les mers froides, pour hiverner sur la banquise.

Celles qui depuis l'enfance, vacances en Bretagne oblige, se sont retrouvées sur des « Optimists ou autres dériveurs » à se geler, à être trempées de pied en cap, avec en prime, la marque maison, le nez rouge et pelant. Mais il faut bien le reconnaître, c'était le bon plan, pour se faire des copains ! En bref, apprenant quelques notions des règles de navigation et termes adéquats pour ne pas mélanger « les bouts avec les drisses ou autres « ficelles » se lançant même à faire quelques régates dans le port....

Alors lorsque L'Homme décida d'acheter son bateau, Vous avez pu lui assurer modestement, il va de soi,

que vous n'étiez pas une débutante. (En rajoutant les petites « navs » que vous avez faites ou subies selon le cas). Pour qu'il comprenne bien surtout, que vous êtes partante pour naviguer avec lui et votre petite famille. En mettant toutefois une condition, qu'il ne vous fasse pas le « plan » de votre voisin de ponton, qui lui ne sait pas rentrer ou faire une manœuvre, sans que sa femme se fasse insulter et que tout le port l'entende...

Mais que ne fait-on pas par Amour ?

Car à partir de là, le « bateau » va être pour vous, un « travail » à part entière, pour gérer l'inconfort total à 5 sur un petit 7 m qui a pourtant l'allure d'un grand, mais n'a hélas pas le confort, même basique. Organiser une vie dans si peu d'espace, avec des enfants en bas âge, apprivoiser votre « mal de mer », assurer le principal, comme les repas, les changes de bébé numéro 3, distraire les deux autres qui veulent surtout « aller à la plage », tenir la barre lorsque l'homme va faire le point, aider à la manœuvre etc. En prime les débarquements dans l'annexe, les douches dans les capitaineries, plus ou moins propres. Sans omettre de parler de la logistique avant les embarquements et des fins de navigation, les kilos de sacs à prévoir, à transporter, mais surtout à faire rentrer dans si peu d'espace. En bref l'équipage à vous seule.



*Funny, it looked much bigger at the Boat Show.

(C'est curieux, il faisait bien plus grand au Salon Nautique...)

Puis les années passent, les bateaux changent de longueur, vous quittez avec tristesse votre Sangria, et son programme de navigation, autour des Iles de la Bretagne (nord et sud) avec des souvenirs extraordinaires, des moments incroyables avec les enfants, des mers parfois dures avec vous, des situations à la limite de la catastrophe, des mouillages magnifiques, des peurs, des rires, des bonheurs, car ce n'est pas les distances que l'on parcourt, mais l'intensité du moment vécu.

Et vous voilà sur un bateau de 11m avec un passage « coup de cœur » pour un vieux gréement de 15 m en bois, sur lequel vous avez passé plus de temps à rependre et entretenir qu'à naviguer. Ce fut un réel plaisir, mais un gouffre financier, avec un réel déchirement le jour de la vente.... Car on peut dire tout ce que l'on veut mais un bateau bois a une âme....

Et à partir de là, vous êtes plus que 2, Vous ne faites plus le yoyo entre les Iles Bretonnes.

Vous traversez le Golfe de Gascogne, la peur un peu au ventre, car vous réalisez qu'en fin de compte vous avez tout à réapprendre, la grandeur du bateau ne vous a toujours pas donné le « sens » du vent, mais vous vous surprenez à retrouver vos sensations à la barre et à avoir les mêmes émotions, l'angoisse de la première nuit en mer, la joie du lever du soleil, le spectacle des couchers de soleil, les dauphins qui jouent avec votre étrave, le petit oiseau, qui arrive de nulle part, et qui va naviguer une longue journée avec vous et que vous retrouverez mort sur le pont le lendemain, le bonheur d'arriver dans un port après quelques jours en mer, avec cette sensation de « venir » du bout du monde, reprendre pied sur le ponton, et une fois le bateau remis en ordre, le poids de la fatigue et le plaisir immense de s'octroyer le « pot » du marin....

Alors, vous allez traverser l'atlantique. Autre programme de navigation, vous vous surprenez à aimer ce défi...

Puis il y a une autre catégorie de femmes, celles qui vont se servir du bateau de « l'homme » comme résidence secondaire, afin de recevoir leurs amis et qui consentent à une petite « virée » aux « Glénan » par beau temps, mer d'huile et peu de vent.... Le bateau est aussi chargé d'objets incroyables qu'inutiles. Hélas les « marinas » sont remplies de ces « berniques

de pontons » qui naviguent plus dans la tête des propriétaires que sur les mers

Conclusion

Le plus dur dans la navigation, c'est de quitter le port....Mais une fois partie, l'aventure commence, et en général les femmes ne sont pas programmées pour l'aventure, elles préfèrent et de loin un environnement stable et confortable.

Maëlle Martin



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 Plobannaec-lesconil,
ou encore à :

aploc@laposte.net

ou encore téléchargez-le sur le site :

<http://www.plaisancier-loctudy.org/>



APPEL A CONTRIBUTION

A nouveau un grand merci à ceux qui m'ont envoyé des documents, surtout aux « équipiers ». Mais ils ne sont pas assez nombreux. Je répète : nous pouvons aller jusqu'à six pages.

Vos contributions sont nécessaires : récits de voyages, sorties de pêche bien entendu, mais aussi vos opinions et des articles de fond, des dessins, des photos...

Nous comptons sur vous pour nous faire profiter de vos connaissances et expérience(s). Il y a certainement parmi vous des talents qui ne demandent qu'à se dévoiler. D'autre part, nous vous rappelons que nous avons un site internet :

<http://www.plaisanciers-loctudy.org/>

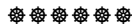
Nous vous y attendons et n'hésitez pas à vous y manifester, en particulier sur les forums.



IL VOUS MANQUE DES NUMÉROS DES KONCHENNOÛ ?

Téléchargez-les sur le site de l'APLOC

<http://www.plaisanciers-loctudy.org/>



IL NOUS RESTE TOUJOURS QUELQUES VIEILLES FILLES SUR LES BRAS

Pardon des VFI !

S'adresser à Philippe Spetz



INSCRIPTION AU CLUPIPP

Le CLUPIPP (Comité Local des Usagers Permanents des Installations Portuaires de Plaisance) est l'organisme officiel représentant les usagers du port. Son représentant est l'interlocuteur privilégié, avec le concessionnaire et le gestionnaire. C'est un organisme officiel reconnu par l'article R.622-3 du Code des Ports Maritimes (CPM). C'est au gestionnaire du port de tenir de tenir à jour leur liste. L'inscription est volontaire par l'usager. Le CLUPIPP est réuni au moins une fois par an par la Président du Conseil Général ou son représentant.

Comme déjà exprimé lors de la dernière assemblée générale de l'APLOC, tous les usagers permanents du port de Loctudy, et particulièrement les adhérents de l'APLOC, sont invités à s'inscrire au bureau du port.



CALENDRIER DES MANIFESTATIONS 2009

APLOC – A3PL – AURPPA – ASM/APPO – APPTGv

Samedi 14 mars 10h00

Maison des Associations Pont-l'Abbé
Moteurs (circuits GO, circuits électricité,) Apporter notice du moteur
AURPPA

Samedi 28 mars 10h00

Maison des Associations Pont-l'Abbé
Moteurs (à confirmer)
AURPPA

Samedi 11 avril 10h00

Maison des Associations Pont-l'Abbé
Moteurs (à confirmer)
AURPPA

Samedi 25 Avril 10h00

Ty Napoléon - Pointe de Combrit
Sécurité incendies à bord, maniement d'extincteurs
APPO

Samedi 9 mai 9/19 h

Port de Loctudy
SECURIMAR – Fête de la Plaisance, contrôle des navires
APLOC/AURPPA/SNSM/Professionnels

Samedi 16 mai

Ste Marine
Puces de la Mer, matériel maritime.
Professionnels et particuliers, s'inscrire avant le 10 mai au 02 98 51 9 90 (J-L Baudry) ou 06 89 26 24 50 (J-P Fouquet)
APPO

Samedi 23 mai

Contrôle des navires sur inscription
APPO

Samedi 07 juin – journée

Port de Pont-l'Abbé
« Faites de la Rivière », activités nautiques pour tous
AURPPA

Samedi 20 juin Après-midi

Port de Loctudy
Sortie pour les handicapés (voile et moteur)
APLOC

En outre, les projets suivants sont en préparation :

- Seconde séance météo avec prévisionniste Météo- France
- Formation au CRR – dates à définir
- Visite d'une journée à la Cité de la Voile de Lorient (AURPPA)
- Visite du Sémaphore de Penmarc'h (APLOC)
- Sortie à bord de chalutiers (APLOC)
- Matelotage avec la participation de l'École de Pêche du Guilvinec (APPTGv)

De plus chaque association portera à la connaissance de tous les sorties qui pourraient être ponctuellement proposées en fonction des possibilités.

L'AURPPA réalise le pilote de la rivière de Pont-l'Abbé qui sera édité avec la participation de la municipalité et normalement disponible pour le printemps 2009



LA LEÇON D'ANGLAIS DU TRIMESTRE :

Cette fois-ci, c'est Giles qui s'y colle



Eggs! Super! The galley slave will soon rustle up something for everybody
(Daily Express August 6th, 1974)

