



Les Konchennoù des pontons



Gazette trimestrielle de l'APLOC

n° 3

décembre 2007

APLOC@laposte.net

LE DICTON DU JOUR :

Ar vag na sent kent ouzh ar sur
Ouzh ar garreg ar ray sur

Le bateau qui n'obéit pas au gouvernail le fera sûrement au rocher

LE MOT DU PRESIDENT

NON, NON, JE DIS NON AU FATALISME



Je regarde une vieille carte postale jaunie: Dimanche 4 septembre 1910, jour de fête en l'île Tudy, la course des nageurs revêtus de tout leur équipement de mer (capote, surcoût, sabots-bottes). Le but recherché est d'augmenter les chances de survie en cas de naufrage !!!!.

Mardi 4 septembre 2007, Je reprends mon journal : Tiens!, encore un plaisancier qui s'est noyé en BRETAGNE, Mary, nous en sommes à combien depuis Janvier 12 ? 15 ? PLUS ?, 1 par semaine!!!, et en plus toujours sur une annexe.

Que dire et que faire devant ce triste constat ?

Il est temps de réagir, nous avons des moyens de prévention de plus en plus efficaces, mais nous ne les utilisons pas. Soyons responsables et portons des engins flottants en toutes circonstances. Le Vêtement à Flottabilité Intégrée (V.F.I.) est un moyen efficace contre la noyade, et de plus, il permet de garder sa liberté de mouvement.

Le coût n'étant pas négligeable, le bureau vous proposera d'ici mars, des tarifs intéressants, en effectuant des achats groupés éventuellement avec les autres associations du pays bigouden.

POUR QUE L'EAU SALEE N'AIT JAMAIS PLUS LE GOÛT DES LARMES

BON VENT POUR 2008

L'ÉDITO DU BUREAU

L'APLOC est une association loi 1901 c'est à dire une convention, un contrat de droit privé, passé entre les adhérents. Le texte de référence en la matière, ce sont les statuts.

Ces statuts approuvés par l'assemblée générale du 17 novembre 2006 définissent, en leur article n°2, les buts de notre association qui sont:

- De coordonner l'action et de créer un climat de camaraderie entre les plaisanciers de Loctudy.
- D'établir des rapports amicaux avec les autres associations et les professionnels de la mer.
- D'être un interlocuteur privilégié auprès des autorités compétentes.
- De favoriser et de développer par tous moyens appropriés sur le plan sportif, artistique ou scientifique la connaissance du monde maritime et sous-marin.
- De contribuer au respect des lois et règlements ayant pour objet la conservation de la faune, de la flore et des richesses maritimes ainsi que sous-marines.

Elle s'interdit toute discussion ou manifestation pré-

sentant un caractère racial, politique ou confessionnel.

Après une année d'existence, et malgré l'ampleur de la tâche, pas un de ces buts n'a été oublié ni occulté, mais bien évidemment certains ont été développés plus que d'autres au gré des urgences ou des sujets prioritaires de préoccupation. Cette activité s'est traduite par de nombreuses rencontres et réunions, mais aussi par des participations à de nombreux colloques et congrès... tout cela sans oublier notre passion: la Plaisance qui, faut-il le rappeler, concerne tout à la fois, la pêche à pied, la pêche en mer et la voile!!!

Il n'est pas inutile de rappeler que l'Association des Plaisanciers de Loctudy (de l'époque) a été créée le 16 décembre 1989 à l'invitation du Conseil Général afin d'être représentée en Conseil Portuaire. La Mairie de Loctudy, déjà concessionnaire du port de plaisance à cette date, a ainsi reconnu « Les Plaisanciers de Loctudy » comme représentant auprès d'elle, au Conseil Portuaire.

Invités par le Conseil Général, le mardi 23 octobre 2007 à Quimper, l'APLOC, la FNPPSF et de nombreuses associations de Plaisanciers ont contribué au *Rendez-Vous Participatif* sur le thème « Quel Développement du Nautisme demain en Finistère ? ». En ouvrant cette rencontre, le Président Maille s'est loué du dynamisme de Nautisme en Finistère en remerciant tous les acteurs et en particulier les associations qui constituent le socle de cette vitalité.

L'APLOC (et le CAML avant elle) participe à son niveau et avec ses moyens à cette vitalité. Comme toutes les autres, notre association fait des propositions, émet des avis, relance, argumente pour affirmer ses choix ou sensibiliser les instances concernées...tout ceci relevant si l'on peut dire du fonctionnement normal des institutions.

Mais l'association en tant que telle n'a que le dialogue pour outil, au sein d'une vraie démarche partenariale, et l'efficacité pour toile de fond. Cette recherche d'efficacité elle la doit à ses adhérents et à ses interlocuteurs, institutionnels ou non, aux agendas si garnis. A l'heure où l'on parle de la nécessaire réforme de l'état, serait-il utopique de chercher à traduire cet objectif sur le territoire de Loctudy et très précisément sur le domaine de responsabilité du concessionnaire du port de plaisance?...Cela ne dépend pas que de nous!

Le Bureau.

CALENDRIER DES ACTIVITÉS :

Les différentes activités 2008 dépendront en grande partie de l'analyse du questionnaire proposé lors de l'A.G. Du 7 Décembre 2007. Elles ne pourront être réalisées que si, parmi les adhérents, certains veulent s'investir.

Nous pouvons déjà vous confirmer certaines animations, même si toutes les dates ne sont pas arrêtées :

- Journée sécurité :** mai ou juin
- Sortie handicapés :** juin ou début juillet
- Fête de la rivière** organisée par l'association de Pont l'Abbé le 1er Juin
- les 50 Ans de la NSNM** Loctudy le 15 Août

pique-nique en Juillet et en Août
Repas annuel

technique des noeuds	février et mars
techniques de pêche	février et mars
informatique embarquée	février et mars

D'autre part, les rencontres des associations de plaisanciers du pays bigouden en 2007, devraient permettre d'établir, d'ici fin Janvier, une liste des animations ouvertes à tous les adhérents pour l'année 2008

L'Equipe Animation

QUELLES EVOLUTIONS A PROPOS DE LA CALE DE CARENAGE ?

Après le dossier du désenvasement, le dossier du carénage propre constitue notre deuxième priorité. Au delà des orientations générales souhaitées et exposées dans l'article de ce même Konchennoù, l'APLOC, a multiplié les rencontres sur ce sujet pour analyser la situation à Loctudy en particulier sur la nécessité de compléter le dispositif par une cale de carénage en complément de l'aire qui ne couvre pas tous les besoins.

L'APLOC a donc rencontré le Président Régional et le Président Local des Pêches Maritimes, ainsi que des représentants du Conseil Général et de la CCI.

Lors de ces rencontres, le problème de la cale pour des carénages à faible coût a été abordé mais aussi le problème des économies de moyens, ou d'échelle, selon les installations ou les situations rencontrées. Au delà des clivages anciens et dépassés, il est en effet souhaitable voire nécessaire de rechercher au cas par cas les économies susceptibles d'être réalisées car l'argent est de plus en plus rare et chaque responsable se doit d'imaginer des schémas de réflexion un peu novateurs pour atteindre ces objectifs.

Lors de ces échanges fort intéressants, nos interlocuteurs ont partagé cette réflexion. Ils y avaient d'ailleurs pensé, eux aussi depuis quelques temps.

Par exemple l'idée d'une cale de carénage propre utilisable par les plaisanciers et les pêcheurs professionnels est partagée par tous. L'opportunité de la création de la nouvelle aire de carénage de Kérlis, destinée aux pêcheurs professionnels pouvait par exemple être mise à profit dans ce contexte pour étudier les éventuels aménagements. Mais là amère déception car:

- la Mairie sollicitée, voici deux ans par la CCI pour lancer l'étude en commun, a déclaré à l'époque que le port de plaisance était déjà doté!
- Le dossier de l'aire pour professionnels est à ce point avancé qu'il a été mis à l'enquête publique à la mairie de Loctudy du 29 octobre au 12 novembre dernier (l'aire est définie pour accueillir des petites et moyennes unités jusqu'à 14 mètres et de moins de 45 tonnes, les transferts se faisant par chariot hydraulique via la cale de Kérlis)

Loctudy disposera donc sous peu de deux aires de carénage voisines, et du même type, qui toutes deux nécessiteront de recourir à des moyens de levage et de roulage professionnels pour y accéder. Ces deux installations répondent et répondront à certains types de prestations, mais sûrement pas, eu égard à leur coût d'accès de l'ordre de 150 Euros pour une petite unité ou un bateau de plaisance de 8 mètres, aux attentes des usagers plaisanciers

et pêcheurs professionnels pour des interventions périodiques voire fréquentes.

A la suite de nos rencontres avec les Présidents des pêches, nous avons recherché lors de notre rencontre d'octobre dernier avec les représentants du Conseil Général et de la CCI, les possibilités de « greffer », sur la définition actuelle de l'aire future, des modifications acceptant des carénages « pas chers » sur la cale de Kérilis où de petits bateaux pourraient s'échouer ou être béquillés (comme actuellement pour les professionnels).

Pour les spécialistes en charge du dossier, l'idée est bonne...mais difficilement réalisable en l'état actuel du dossier car :

- Le système de traitement des eaux et déchets pollués issus des carénages, se fera par simple gravité alors que l'hypothèse du carénage sur cale imposerait de prévoir des pompes puissantes pour la remontée des déchets, en plus bien entendu des modifications de génie civil pour les caniveaux.
- La cale de Kérilis, réservée à ce jour aux professionnels, est base de départ/arrivée pour certains professionnels, elle servira aussi de zone de transfert pour les unités professionnelles à caréner ou à entretenir. Dans ce contexte envisager une nouvelle zone de carénage propre paraît difficilement envisageable sur cette cale.
- Ces modifications affecteraient complètement le projet au niveau financier, réglementaire, calendaire.... Une telle éventualité resterait toutefois envisageable mais dans une démarche complémentaire et séparée de l'actuelle définition, mais dans ce cas la CCI et le CG font remarquer, à juste titre, que la cale du port de plaisance serait sans doute plus adaptée car plus large.

Ce dossier reste donc ouvert et l'APLOC continuera de l'instruire en liaison avec les parties prenantes. D'ailleurs, le Maire rencontré par l'APLOC le 26 septembre nous a invité à faire part de notre avis au Commissaire enquêteur lors de la mise à l'enquête publique.

C'est ainsi que l'APLOC a rencontré le Commissaire enquêteur et lui a remis et commenté le texte suivant destiné à faire ressortir les problèmes de gouvernance, de cohérence et de souci de l'utilisateur plaisancier comme professionnel :

Monsieur le Commissaire enquêteur
Avis de l'Association des Plaisanciers de Loctudy (APLOC)
sur l'aire de carénage de Kérilis, pour pêcheurs professionnels.

Si L'APLOC se réjouit de la réalisation prochaine d'une aire de carénage pour les bateaux de pêche professionnels, elle observe que l'étude et l'instruction de ce dossier auraient pu être menées dans des conditions meilleures d'impact et d'économies, pour les raisons suivantes :

- Il n'y a pas eu de réflexion globale à Loctudy sur le carénage propre pour rechercher les conditions optimales de carénage ni les économies d'échelle entre les pêcheurs professionnels et les plaisanciers.
- L'aire de carénage des plaisanciers a été réalisée sans concertation avec ces mêmes plaisanciers, en 2004. Pourquoi une telle urgence pour cette seule catégorie, d'autant que cette installation ne couvre pas la totalité des besoins ?
- Voici deux ans la mairie aurait répondu par la négative à une question de la CCI sur les besoins éventuels du port de plaisance en matière de carénage au prétexte que ce port disposait déjà d'une aire.
- L'aire de carénage pour professionnel sera donc réalisée pour le seul besoin prévisionnel de 40 carénages/an de bateaux professionnels de petits et moyens tonnages (inférieur à 45 tonnes). Mais force est de constater que cette nouvelle installation ne répondra, pas plus que celle du port de plaisance, à tous les besoins en matière de carénage.

- Dans ce contexte 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) qui est définir le coût de carénage acceptable par les usagers qui, eu égard à la diminution d'efficacité des antifoulings devront s'orienter de plus en plus vers deux voire trois carénages par ans.
- Ayant récemment appris l'existence du projet d'aire pour professionnels, notre association a rencontré des représentants de la CCI et du Conseil Général, fin octobre 2007, pour examiner les éventuelles possibilités pour que cette installation puisse répondre aux insuffisances des aires. En l'état actuel du dossier cette éventualité n'a pu être retenue (cf position affichée par la mairie il y a deux ans)

Principaux problèmes non résolus et qui devraient être instruits avant de décider de réaliser les installations (le Conseil Général en a été saisi) :

- compréhension de la loi en terme d'objectifs et de calendrier,
- solutions techniques envisageables (aires, cales, installations mobiles...), efficacité, fiabilité et pérennité des solutions techniques, notamment de traitement des eaux et déchets,
- coût de chacune des solutions en terme d'investissement et de fonctionnement,
- coûts maximaux acceptables par l'utilisateur 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'utilisateur adhère à la démarche,
- types d'antifoulings concernés à savoir les polluants et les non polluants,
- opérations en cause susceptibles d'être réglementées, par type d'antifouling, à savoir :
 - carénage au sens classique avec grattage, brossage, nettoyage puis peinture,
 - nettoyage puis la peinture,
 - seul nettoyage pour éliminer la flore marine,
- concertation avec les usagers (associations d'utilisateurs, professionnels...) qui devrait être rendue obligatoire avant réalisation des installations.
- recherche d'une certaine mutualisation (plaisanciers et professionnels) dans les moyens et installations.

Conclusions: Les conséquences économiques et environnementales du problème du carénage sont si importantes qu'une rationalisation de l'instruction de ces dossiers s'impose, entre tous les partenaires.

Moralité: Si l'objectif du carénage propre est réellement visé, il faut des installations adaptées et des coûts acceptables par les usagers pour des opérations réalistes en accord avec le cycle de vie des bateaux et leurs technologies.

JPQ

VERS UN CARENAGE PROPRE (SUITE)

Le carénage propre continue d'agiter bien des chaumières (celles des plaisanciers) et des ports de plaisance!

Après l'article du Konchenou n°2, il convient de noter que si le législateur a fixé un certain cadre pour atteindre cet objectif, les modalités d'application sont loin d'être définies.

Ce manque de précisions fait qu'à ce jour nous pouvons observer, çà et là, des attitudes totalement opposées des concessionnaires ou gestionnaires en charge des ports de plaisance au titre de la loi sur

l'eau dans le domaine du carénage:

- Certains concessionnaires interprètent, anticipent et agissent sans disposer de tous les éléments de décision. Parfois en menant correctement les concertations entre partenaires concernés et notamment les usagers, mais parfois pas! Dans ce dernier cas les solutions peuvent s'avérer inadaptées, onéreuses ou vite dépassées,
- D'autres attendent que les solutions techniques soient fiabilisées comme le traitement de l'eau,
- D'autres attendent des jours meilleurs pour budgétiser de telles installations,
- D'autres ont d'autres chats à fouetter ou laissent venir... !!!

Bref on est loin de la gestion de projet que mériterait un tel sujet et l'incohérence est de mise avec la frustration et l'injustice qui en découle. Trois exemples peuvent être cités dans notre environnement proche:

- **Bénodet:** rien de fait ni de prévu semble-t-il, comme dans la quasi totalité des ports,
- **Moulin Blanc à Brest :** instruction exemplaire du dossier, souci de l'utilisateur :
 - aire de carénage avec transport par professionnel (150 à 200 € pour le transfert d'un bateau de 8 mètres),
 - cale de carénage et coût minimal pour usager (béquillage et pas de transport donc 0€ pour l'aspect manutention et calage),
 - solution technologique élaborée et donc assez onéreuse en investissement,
- **Loctudy :** décision prise pour une aire de carénage seulement :
 - accès à l'aire de carénage, par professionnels,
 - solution simpliste de traitement des rejets et déchets,
 - pas de cale de carénage,
 - pas de concertation avec les usagers à propos des carénages à moindre coût, gage d'adhésion des plaisanciers et aussi des pêcheurs professionnels.

A ce jour tout est possible dans l'application (ou non) d'une loi sans doute bien comprise mais mal déclinée. Face à cette incohérence, aux coûts d'accès très élevés de certaines aires de carénage quand elles existent, et à l'absence de concertation avec l'utilisateur, le carénage sauvage régnera pendant encore longtemps.

Au vu de ces constats, ce dossier « carénage » mérite d'être rapidement instruit mais de manière coordonnée et à un niveau significatif, au minimum le département voire la région pour ne plus laisser au seul concessionnaire l'initiative de faire ou de ne pas faire. Il faut par contre lui donner les éléments de compréhension et de choix par un dossier avec des orientations réfléchies, validées et justifiées. Cette première phase devrait s'intéresser aux principaux problèmes non résolus et qui devraient être instruits avant de décider de réaliser les installations.

La liste de ces principaux problèmes figure à la fin du texte remis et commenté au Commissaire enquêteur (cf article précédent) :

- Compréhension de la loi en terme d'objectifs et de calendrier,
- Solutions techniques envisageables
- Coûts de chacune des solutions en terme d'investissement et de fonctionnement,
- Coûts maximaux supportables par l'utilisateur
- Types d'antifoulings à savoir les polluants et les non polluants,
- Opérations en cause susceptibles d'être réglementées, par type d'antifouling,
- Concertation avec les associations d'utilisateurs,

Face à l'ampleur des aspects économiques et techniques, l'APLOC a saisi la FNPPSF et le Conseil Général de la nécessité d'instruire ce lourd dossier, se-

lon les orientations évoquées, auprès des instances ad hoc en privilégiant une approche pragmatique et par étapes (immédiat, court, moyen et long terme) où tous les usagers, logés à la même enseigne ne seraient pas ignorés, mais impliqués!

Nous vous tiendrons bien entendu informé de l'évolution de ce problème

JPQ

LE DOSSIER DESENVASEMENT (SUITE)

Beaucoup d'espoir sur ce dossier depuis le Konchennoù n°2 car si le clapage en mer posait problème, la dispersion en surface, révélée en juillet, est semble-t-il la solution susceptible de convenir aux pêcheurs professionnels et à la Mairie.

Sur cette base technique, les pêcheurs professionnels et la Mairie se sont rencontrés mardi



27 novembre 2007. Un accord se dessine pour définir la zone de dispersion et ainsi espérer que le dossier, commun aux ports de pêche et de plaisance, porté par le Conseil Général, puisse être adressé à la Préfecture pour instruction (durée de huit mois environ y compris l'enquête publique) en janvier 2008. La Mairie quant à elle a achevé les prélèvements et les analyses des résultats. Une réunion a eu lieu sur ce sujet le 24 octobre 2007 entre le Conseil Général, la Mairie et la société Créocéan en charge de l'étude.

Nous ne pouvons donc qu'attendre et espérer que cet objectif se confirme pour le bien de tous les acteurs impliqués ou concernés qu'ils soient professionnels, plaisanciers, concessionnaires, industriels, ou commerçants.

JPQ.

NÉPENTHES EN MÉDITERRANÉE

De l'Océan à la Grande Bleue, ce n'est pas la tour du monde, mais un très bon souvenir.

Départ le 16 mai, 9 heures, dans une petite fenêtre météo qui aurait dû nous convenir jusqu'à Yeu.

Équipage : deux autres anciens collègues plutôt volveux authentiques mais curieux de tester une navigation au moteur.



Dépassé l'abri de Belle-île la houle longue se creuse, le crachin s'accroît. Merci au nouveau radar. L'arrivée à Yeu à 15h30 est bien arrosée, dans un port vide de visiteurs malgré l'allongement du week-end de l'Ascension. Le lendemain visite à la poissonnerie du quai Carnot, daube de thon à bord cuisinée par Dominique. Le 18, départ matinal ensoleillé jusqu'à l'entrée en Gironde par la passe Sud pour côtoyer la silhouette du phare de Cordouan qui se dérobe

derrière une brume hostile. Sas pour le bassin n°2 à Bordeaux à 19H 45.

Remplacé par le port du Verdon, c'est un bassin austère et pratiquement désaffecté longé par une sinistre base sous-marine. Aucun emplacement n'est affecté aux visiteurs et il faut négocier le branchement d'électricité avec un sympathique voisin abonné à EDF. Bordeaux n'a pas encore, comme Saint-Nazaire, « réconcilié » la ville avec son port. Gageons que cela ne saurait tarder. Existente déjà quelques cantines comme « La (gigantesque) dame de Shanghai » et des lignes d'autobus pour le centre-ville entièrement rénové à l'occasion du chantier du tramway.

Le lendemain, profitons donc de la ville nouvellement toiletée. Journée culturelle et gastronomique.

Les canaux entre deux mers

Journée du 20 mai: changement d'équipage et progression en Garonne.

Incrovable ce courant. La renverse très ponctuelle est à peine perceptible.

Le 21 mai, c'est l'entrée dans le canal latéral à la Garonne par l'écluse de Castet en Dorthe..

C'est la partie bucolique du voyage, insolite pour un navire mais qui convient mieux à nos deux nouveaux matelots. Beaucoup, beaucoup de pluie.

Les souvenirs glanés dans les éclaircies sont d'autant plus agréables.

Jusqu'à Toulouse, le canal latéral est assez rectiligne, obligatoire, automatique. Pourtant on trouve un charme certain à cette portion de voie d'eau plus rigoureuse et moins fréquentée que le superbe canal du Midi. On traverse quelques villages et villes attractifs à plus d'un titre : Buzet, Agen, Moissac, Castelsarrasin. Rincés par de méchantes averse à Montech, sous alerte rouge de Météo-France.

Rencontre insolite et chaleureuse à Moissac : un capitaine de pêche irlandais, connaissant bien le quartier du Guilvinec, venu spécialement par voie fluviale pour les fêtes nocturnes locales.



Le 27 mai nous atteignons enfin, à Toulouse, le canal du Midi qui se faisait désirer. Un bateau avait endommagé une porte d'écluse. La traversée de Toulouse, que nous connaissons bien, procure des sensations étranges, comme celle d'émerger près des autobus gare Matabiau. La capitaine du port fluvial Saint-Sauveur ne nous accueille pas, il pleut au port sud (Castanet-Tolosan). Est-ce l'agrément de la descente vers la Méditerranée qui nous réjouit ? Pas seulement. Merci à monsieur Pierre Paul Riquet, son œuvre est plus qu'un patrimoine. Qu'elle soit nautique, cycliste ou pédestre, la ballade suscite l'étonnement, incite à la sérénité Et à la gourmandise à Carcassonne, Castelnaudary, Narbonne, dans les Corbières et le Minervois.

Les sas sont facilités par la présence d'éclusiers. Ils vendent souvent des produits du terroir. L'un d'eux sculpte des œuvres baroques. A l'écluse de Tréboul (si si), nous sommes hélés par un Rochelais en randonnée. Il avait reconnu le pavillon de notre ancien club des plaisanciers de La Rochelle, bouchonné en extrémité d'antenne.

A Narbonne, passage délicat au tirant d'air le plus réduit du parcours, sous un immeuble classé, salués par une confrérie gastronomique. L'escale est sympathique près du marché.

Le canal de La Robine empreinte le cours de l'Aude et plusieurs étangs.

2 juin : arrivée en Méditerranée par Port-la-Nouvelle sous 40 nœuds de cers (espèce de méchante tramontane) après 13 jours et 116 écluses depuis l'Atlantique. Pour attraper le ponton, Annie fait rugir les

moteurs trop longtemps bridés.

Merci à nos deux indispensables « marins » qui nous quittent certainement fatigués. Nous retrouvons notre autonomie en mer et serons seuls jusqu'à Lavandou.

La Méditerranée.

A nous deux, la prise de contact avec la mer est âpre. Port-la-Nouvelle ne dispose que d'un accueil partagé avec un club de voile. Le fort vent d'ouest nous force à l'attente devant l'étrave de thoniers impressionnants.

Un saut de puce agité vers Gruissan, la marina la plus proche. Bon abri, mais l'animation y est restreinte. A Sète, nous apprécions l'ambiance de l'escale urbaine. Cette ville vit toujours de « la thonnaille », des échanges et du tourisme. Nous y découvrons l'usage des pendilles.

Le 8 juin, il nous faut deux heures pour rejoindre Port-Camargue. Entre Le Grau du Roi et Aigues-Mortes, c'est un vaste port apprécié des voiliers régatiers. L'accueil y est chaleureux et les services nombreux. Nous y séjournons quatre jours avant de décider de franchir le golfe de Fos pour Carry-le-Rouet et 2 jours de tempête.

Enfin libérés des contraintes météo, route sur Marseille. Entrée à l'heure du pastis dans le vieux port par beau temps. C'est un plaisir total. Y séjourner deux jours est inespéré. Le maître de port a dû négocier avec l'un des clubs concessionnaires des pontons. Nous avons pu apprécier les mouvements de vieux gréements et toute l'activité du quartier. Nuits étoilées sous la « Bonne Mère », le Pharo et le fort Saint-Jean. Escale inoubliable.



Le 17 juin, nous rallions Porquerolles. L'île est très fréquentée, de manière sympathique en ce mois de juin, par des amateurs de nature, plage, plongée, gastronomie. C'est une étape incontournable.

Le chant des cigales s'arrête curieusement à l'heure de l'apéritif du soir. Le patron de l'un des nombreux restaurants, amateur de pêche sportive au thon, ne sert que ses prises du jour.

Le 20 juin, nous voici au Lavandou pour attendre un autre équipage, Paul et Isabelle..

Le 25 juin nous quittons le port pour les rivages de l'Esterel puis Saint-Tropez. La météo nous y retient trois jours. Au port et dans le golfe on peut constater un gros trafic de yachts d'une autre échelle sous pavillons mal connus. Les neuf mètres de notre Nepenthes sont cependant accueillis très cordialement, sur un ponton bien convivial.

Les îles de Lérins seront notre étape la plus orientale avant notre retour à Hyères par Port Fréjus, Port-Cros, à nouveau Porquerolles.

En séjour à Hyères, en attente du grutage, nous continuons d'apprécier, la qualité de vie des ports de Méditerranée qui autorisent la proximité du bateau avec les promeneurs, les restaurants et autres commerces. Le très faible marnage libère Annie de ses efforts obligatoires pour mobiliser mon fauteuil roulant bien chargé (l'ensemble, bonhomme et ferraille, devant approcher le quintal).

Voilà, c'est fini.

Le 5 juillet, Nepenthes prend la route de Loctudy, en camion.

Annie et Similien Ganachaud

LE TOUR DE BRETAGNE AU FIL DE L'EAU EN 700 MILES NAUTIQUES (DE LOCTUDY À LOCTUDY)

(3 Juin au 17 Juillet 2006)

Cet article ne prétend pas décrire un exploit, il ne prétend pas être une quintessence de descriptions techniques mais seulement apporter une touche personnelle :

Comment pratiquer la croisière sans prétention au fil de l'eau en prenant son temps.

L'équipage est constitué de deux retraités Solange 63 ans et Gérard 66 ans qui aiment être, aux beaux jours sur l'eau, le long des côtes de France avec pour seul moyen de locomotion un bateau à voiles.

1ère partie du périple : La Manche

Partis de Loctudy port d'attache du bateau Epsilon (un bi-quille Westerly de 8,48 mètres) le 3 juin 2006 nous passons le Raz de Sein par beau temps (le 3 Juin à 17h, à l'étalement, soit basse mer moins une heure, coefficient 43) et mer calme, vent de Nord 2-3 s'orientant à Nord Ouest l'après midi. Puis ce fut Camaret, le Chenal du Four (le 4 Juin à 10h passage de la Grande Vinotière avec 1,6 nœud de courant favorable) Nous sommes arrivés à l'Aber Wrach à 13h45.

Depuis plus d'un an nous pensons à cette croisière minutieusement préparée, nous avons vécu au gré des marées, des courants, des vents, du soleil et de la mer.

L'étape suivante devait nous conduire à Morlaix, mais l'engagement d'un cul de chalu dans l'hélice en a décidé autrement. : Pas de vent et un courant portant sur l'île de Batz nous ont contraint à faire appel à un plaisancier, pour nous remorquer jusqu'à une plage, ou nous avons pu désengager l'hélice.

Nous allons donc sur Trébeurden, Morlaix n'étant plus accessible à cette heure.

La côte du Finistère nord est magnifique, rocheuse, sauvage, mais dangereuse, les courants y sont puissants et il est hors de question de naviguer contre.

Nous quittons Trébeurden par vent de force 5 Nord Est, il forci dans la mi-journée pour atteindre, 35 nœuds soit force 7, avec deux ris dans la grand voile et 2/3 de génois enroulé, le bateau roule et a tendance à partir au lof, Solange à du mal à contrôler le bateau pendant que je fais le point pour embouquer le chenal de Morlaix.

Le contraste est saisissant avec l'entrée de la rivière dès le château du Taureau franchi, c'est le calme plat. Dans le port en ville nous rencontrons des amis avec qui nous passons la journée.

Le lendemain matin, nous passons vers 7 heures l'écluse de Morlaix, pour nous c'est la première écluse d'une longue série.

Une longue étape 7h-19h (Vent variable 2 à 3, d'abord le courant nous est défavorable, mais à partir de 14h il devient favorable pour atteindre 3,5 nœuds à la bouée des Sirlots, île de Bréhat) nous permet d'arriver à la rivière du Trieux. Pont Trieux est un port perdu dans une nature reposante, hors du temps. Nous aurons souvent cette impression lors de notre périple.

Le jour suivant nous prenons le temps de visiter la ville, ses ruines, sa place aux vieilles maisons à colombages, la venelle des lavoirs. Chaque famille en possédant un il a été restauré et entretenu.

L'accueil est amical, c'est un port prisé par les Anglais qui aiment son charme bucolique. Nous prenons un des derniers trains à vapeur amoureusement entretenu par une équipe de cheminots bénévoles et nous empruntons le vapeur du Trieux avec une halte gourmande au manoir de la famille Seznez (dégustation de crêpes et cidre) retour par le TER.

De Pont Trieux nous gagnons Saint Quai Portrieux avec une mer calme et un vent léger Nord-Est force 2-3. Deux jours de repos, la station n'est pas encore très animée mais cette halte permet d'attendre une météo favorable pour gagner Jersey point le plus au Nord de notre croisière.

La traversée ne présente pas de problèmes de navigation particuliers, très attentifs nous surveillons la présence de casiers, lignes et objets flottants susceptibles de perturber la bonne marche du bateau. (Départ 10h, 16h bouée cardinale Nord NW Minquiers, avec un nœud de courant favorable, dans ces parages avec un coefficient de marée de 75, le marnage atteint 9 mètres : basse mer 2,3m, pleine mer 11,3 m ! à 18h 30 nous embouquons le Western Passage et contactons Jersey Saint Helier Port Control

Canal 14)

Après une halte au ponton d'attente à 21 h30 nous passons la porte du bassin de Saint Helier.

Le lendemain nous soufflons et remettons notre montre à l'heure Anglaise (une heure de moins qu'en France), nous prenons les transports en commun pour visiter l'île. Saint Helier est une ville très touristique animée, commerçante. Le soir il nous arrive de fréquenter les Pubs ou les liens suivent la coupe du monde de football. L'Angleterre semble avoir ses chances, quand à la France elle est en posture délicate! Peu importe l'ambiance feutrée de pub nous plaît.



La visite des environs : le château de Mont-orgeuil rappelle le conflit entre l'Angleterre et la France, des traces de vellétés de possessions des rois d'Angleterre et des rois de France sont présentes sur toute l'île.

Du conflit de 1940 plus proche de nous il reste des stigmates : L'hôpital souterrain, HO8, les blockhaus qui jalonnent les côtes.

Le littoral vaut le coup d'œil et à la pointe sud se dresse le phare de Corbière : lighthouse que l'on gagne à pied par une route submersible.

Le lendemain matin 22 juin départ 6h 30, du vent contre courant lève une mer creuse, notre retour vers la côte française ne pose pas de problèmes particuliers, (Le courant porte d'abord vers l'Ouest, 10h30 bouée NW-Minquiers, vent Ouest Nord Ouest 3-4 puis le courant porte au Sud vers SW-Minquiers et à l'Est, ce qui est optimum pour rejoindre Saint Malo)

Nous prenons le chenal de la Grande Porte et sommes à 15h au phare du Grand Jardin, nous arrivons à port Vauban à Saint Malo après avoir franchit le sas du Naye)

2ème partie du périple : les canaux et la Bretagne Sud

Après avoir franchit le barrage de la Rance et l'écluse du Châtelier nous demâtons à Dinan : ville ancienne épargnée par les guerres qui garde ses maisons d'époque et ses rues étroites qui montent raides, ses magasins d'antiquités, de vieilles dentelles et de boutons dignes de l'armoire de nos grands mères.

A la sortie de Dinan un pont très bas du XII ème siècle nous met tout de suite dans l'ambiance du canal de l'Ille et Rance.

C'est parti pour 84 kms jusqu'à Rennes, 46 écluses et donc 46 maisons éclusières toutes différentes les unes des autres fleuries, témoins d'un passé proche avec un esprit de recherche propre à chaque écluse ou éclusier.

Les canaux sont nés d'un besoin de liaison entre les différentes villes : Saint Malo, Rennes, Nantes, Brest, liaisons économiques, désenclavement des régions et besoin d'approvisionnement entre les différents ports de guerre.

Cet immense ouvrage fut ordonné le 11 février 1804 par Napoléon devant les menaces répétées du blocus maritime de nos ports par les anglais.

Le nombre d'éclusiers diminue, certains s'occupent déjà de deux écluses, le problème de la rentabilité du canal est omniprésent dans les propos des personnes rencontrées.

Il est vrai que seule la plaisance utilise l'ouvrage et nous ne mesurons pas ce que peut être le trafic de haute saison.

Nous sommes en Juin et la moyenne par jour semble être de 2 à 6 bateaux.

En plus du démâtage, pour un voilier le problème du tirant d'eau est crucial : profondeur du canal 1m20 (garanti par la DDE), tirant d'eau d'Epsilon 1m15 !

De nombreux corps étrangers encombrant le canal branches, frigos, cuisinières d'après un éclusier même des 4X4 !

Entre Rennes et Redon c'est le cours de la Vilaine aménagée, les biefs sont plus longs, par contre la profondeur est un peu limitée, surtout à la sortie des écluses.

Dans ces parages les voiliers sont rares, le canal est plus adapté aux vedettes à moteur : le port de Mes-sac est bien aménagé pour les bateaux de location et permet une halte agréable.

Une population sympathique habite les berges de la Vilaine : les hérons cendrés majestueux, impériaux guettent l'arrivée du bateau, s'envolent à l'arrivée de celui-ci et nous accompagne un bout de chemin, puis se reposent dans la nature laissant le relais à un autre compère.

Des familles de canards, poules d'eau traversent un peu bousculées par l'arrivée d'un incongru. C'est la rencontre d'un bateau avec le temps (3 nœuds maxi), avec le calme (seul le bruit du moteur trouble le silence).

Nous remâtons à Redon, Arzal est notre dernière étape « eau douce » et notre dernière écluse.

Le Crouesty, La Trinité, Sauzon à Belle Ile, Lorient Port Louis et Concarneau, nous permettent de regagner Loctudy notre port d'attache.

Le retour sur Loctudy le 17 juillet, 45 jours après notre départ ne présente pas de problèmes particuliers.

Aventure bien modeste mais passionnante le tour de la Bretagne en 700 Miles Nautiques par le chemin des écoliers c'est donc possible.

Solange et Gérard Voituriez



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).



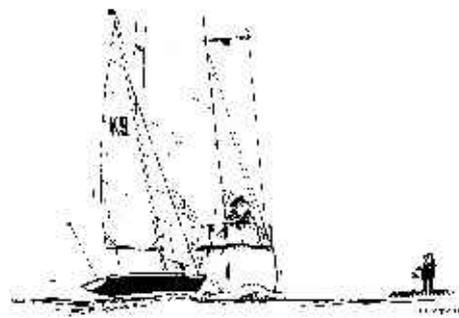
INSCRIPTIONS :

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 :

Philippe Spetz
28 rue de Langoz,
29750 Loctudy,
ou encore à :
aploc@laposte.net



LA LEÇON D'ANGLAIS DU TRIMESTRE :



Mike Peyton nous rappelle les règles de priorité...

