



Les Konchennoù des pontons



Gazette trimestrielle de l'APLOC

n° 2

août 2007

APLOC@laposte.net

LE DICTON DU JOUR :

Quand les goélands volent c'est devant
Sacré bon sang, c'est qu'y a du vent !



LE MOT DU PRÉSIDENT

1ère FETE DE LA PLAISANCE:

L'idée était lancée en Janvier: Une fête de la plaisance à Loctudy

Jour retenu le 5 Mai sur le terre-plein du port avec pour animations:

- sécurité et démonstrations
- exposition de photos anciennes
- puces de la mer
- petite restauration
- visite de Margodig et du drakkar Vinland

L'ensemble des membres de l'ASSOCIATION est satisfait de cette première manifestation, où le concours de la SNSM, des Pompiers, du Lycée Maritime, des Gendarmes et des Affaires maritimes, des plongeurs du BRAM, a été très apprécié, ainsi que leurs animations : feux à main, extincteurs, combinaisons de survie, sécurité en général et réglementation.

Les stands des exposants ont eu une affluente variable mais généralement satisfaisante. D'autres exposants, les photos de Loctudy par exemple, ont eu beaucoup de succès. Je tiens à remercier Jacky Mariel de l'association locale et patrimoine pour son aide.

Mais surtout, cette manifestation a été pour les plaisanciers une occasion de se rencontrer, se concerter et de faire un bilan des actions entreprises par l'APLOC depuis sa création, d'obtenir de nouvelles adhésions, de présenter leur journal, les Konchennoù. Surtout, elle a été :

Un lieu de rencontres, d'échanges, de convivialité pour les Loctudistes et le dialogue avec les marins professionnels, les professionnels du port nous permet d'envisager avec optimisme une issue cohérente concernant le désenvasement des 2 ports qui devient une priorité absolue pour la survie des emplacements,

Un lieu où beaucoup d'associations de Cornouaille se sont découvertes et toutes ont pu apprécier la qualité de chacune, à noter la souhait de plusieurs ile-tudistes de rejoindre l'association

La visite de la vedette de la SNSM (MARGOTIG) et du drakkar (VINLAND) ont rencontré un grand succès

En conclusion le succès de la 1ère fête de la plaisance de loctudy, aidée par une météo clémente, permet à l'APLOC d'envisager positivement celle de 2007

Encore merci à toute l'équipe restauration/bar pour sa gentillesse et professionnalisme

Philippe SPETZ



L'ÉDITO DU BUREAU

L'APLOC a bientôt un an d'existence. Le bon moment pour un point d'étape sur l'un des objectifs majeurs de nos statuts qui est d'être un interlocuteur privilégié auprès des autorités compétentes... Ceci pour être non seulement écoutés mais surtout entendus afin que les instructions et analyses des dossiers importants tels que le dragage du port de plaisance, les installations de carénage, le fonctionnement du port de plaisance, etc... n'oublient pas les plaisanciers que nous sommes!

Notre adhésion à la FNPPSF nous a conforté dans nos démarches et dans nos actions, toujours conduites avec cordialité et volontarisme. Sur les dos-

siers lourds précités, nous avons eu une écoute attentive de la part du Secrétaire Général de la Préfecture, du Président et de la Vice-Présidente du Conseil Général, du Maire, ainsi que de leurs services respectifs. Mais pour être entendu est-ce suffisant ?

Peut-être, si nos élus considèrent que nous sommes les représentants des quelques centaines de plaisanciers, appuyés dans nos démarches par tous ceux qui attendent ce dragage indispensable au fonctionnement de nos deux ports. Pour cette situation d'urgence il n'est plus temps en effet d'ergoter mais de décider rapidement du début des travaux attendus depuis 10 ans déjà !!!

Mais L'APLOC n'a pas vocation à solliciter trop souvent les Hautes Autorités et il y a des procédures plus normales et plus simples, en particulier par le Conseil portuaire, le CLUPIPP et aussi par la liaison rapprochée avec le gestionnaire du port c'est à dire la commune de Loctudy. Encore faut-il que ces procédures fonctionnent, ce qui n'est pas encore tout à fait le cas !!!

En Conseil portuaire les plaisanciers ne disposent que d'une place sur 18 (deux en réalité mais cette deuxième place fait l'objet d'une désignation directe par le Président du Conseil Général). Une lettre a été adressée en mai 2007 au Président du Conseil Général pour demander de bien vouloir réexaminer cette représentation à la hausse afin d'instaurer un vrai débat démocratique, au sein de cette instance consultative quelque peu déséquilibrée. Cette décision est de son ressort.

Le Comité Local des Usagers Permanents des Installations Portuaires de Plaisance (CLUPIPP) qui doit être réuni au moins une fois par an à la diligence du Conseil Général, ne l'a pas été en 2006... et pas encore en 2007. Difficile dans ce cas d'engager le dialogue constructif permanent, réclamé et attendu.

La relation avec le gestionnaire du port de plaisance est, elle aussi, perfectible, car le gestionnaire agit encore trop souvent en oubliant l'association des plaisanciers dans la phase consultation, ne serait-ce que pour collecter des avis sur la faisabilité ou l'acceptabilité des décisions en cours de préparation, avant mise en application par ces mêmes plaisanciers... il faut quand même le rappeler!

Les processus décisionnels récents, conduits unilatéralement, sans concertation préalable avec les plaisanciers, avant d'arrêter les décisions suivantes comme:

- l'interdiction de carénage sur cale des plaisanciers,
- la mise en place du système payant d'accès à la cale des plaisanciers,
- la mise en place du dispositif d'accès, par cartes, aux bornes d'eau et d'électricité, etc... ne sont plus acceptables

Notre souhait de concertation, avant décision, a été répété au gestionnaire du port pour conduire et instruire l'ensemble des 15 premières affaires recensées par l'APLOC, relatives au port de plaisance. Il faut reconnaître que la démarche est en cours mais qu'elle est largement perfectible pour être encore plus efficace.

Il nous faut jouer Gagnant/Gagnant par le travail d'équipe et la concertation intelligente.

Le bureau



CALENDRIER DES ACTIVITÉS :

Pots de l'Amitié : 21 juillet et 11 août 11 h 30 capitainerie

Fête nautique : Sortie en mer le 14 août au ponton lourd

Bénédictin de la mer : 15 août

Pardon des Glénan : 2 septembre. RDV le samedi 1° pour BBQ avec Ste Marine sur la plage de St Nicolas.

Assemblée Générale : 7 décembre

Tout ceci fera l'objet de rappels sur le tableau d'affichage de l'APLOC à la capitainerie.



REMISES ET SERVICES DES PROFESSIONNELS

De nombreux professionnels nous accordent des remises ou des services

EBS (Spécialiste du matériel électronique embarqué) remise de 10% et démonstration de matériel

PICHAVANT (accastillage et entretien de bateau) tarifs spéciaux pour sortie bateau

COMPTOIR MARITIME : remise de 10%

TOP-REGATE (conception et réparation voile) remise de 10% en période creuse, rapidité d'intervention en saison

LOCAMARINE : à négocier à chaque fois

COOPERATIVE MARITIME : un protocole d'accord et en cours de discussion

bases de négociation de ce protocole : Mise en place d'une carte de fidélité électronique: elle sera utilisable dans la plupart des coops de la façade atlantique, un nombre de points sera incrémenté sur la carte, sans doute différent dans chaque coop du fait de l'indépendance de chacune, pour Loctudy cela sera négocié par famille d'articles.

Achats groupés gérés par l'APLOC, sur du matériel de survie, de sécurité, vêtements et accastillage à des périodes bien définies entraînant alors des réductions très importantes suivant notre commande.

Remise importante sur révision des survies pendant la période hivernale si regroupement.

Offres privilégiées sur une durée courte (8 à 15 jours) sur des produits ciblés.

LA COOP DE LOCTUDY s'engagera de façon plus importante pour nos animations par des remises importantes sur le matériel, partenariat pour les fêtes.

Je fais appel à tous pour nous communiquer d'autres adresses de pros qui seraient susceptibles de s'engager dans un partenariat avec l'APLOC ;

Philippe Spetz



COMPTE-RENDU DE L'ENTREE DE L'APLOC AVEC LE PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL. LE LUNDI 14 MAI 2007

Sont présents :

Pierre Maille, Président du CG

Xavier Rasseneur DDE

Philippe Spetz, président de l'APLOC

Paul Vinay, président du CD29 (FNPPSF) **Christian Saint-Jalmes**, secrétaire de l'APLOC

Jean-Paul Quéméneur, membre du bureau de l'APLOC

Référence: demande d'entrevue par lettre APLOC du 20 avril 2007.

Philippe Spetz expose la situation du port de plaisance de Loctudy, objet de l'entrevue:

Les graves troubles de jouissance pour les usagers : la fenêtre horaire des possibilités d'entrée et de sortie du port de plaisance se rétrécit, surtout pour les bateaux à fort tirant d'eau.

Le non respect des engagements contractuels portant sur la hauteur d'eau de 2 mètres.

Les dommages causés aux bateaux (corrosion des parties métalliques, dégâts aux moteurs).

La position malsaine du Comité local des pêches vis-à-vis des plaisanciers, alors que la réciproque n'est pas vraie.

- Le cas des professionnels du port de plaisance qui ne peuvent plus gruter les bateaux que quatre ou cinq heures par jour, ce qui peut à terme être préjudiciable à l'emploi.
- Le cas des hauturiers de Loctudy qui n'ont plus qu'une fenêtre de quatre heures pour évoluer et qui commencent à quitter Loctudy, avec le danger de fermeture de la criée.

M. Maille :

- Comprend et partage nos inquiétudes et indique que la pêche représente une économie très importante qui mérite une grande vigilance.
- Confirme que l'évolution de la perception des pêcheurs en ce qui concerne le clapage en mer pose problème. Ce point de vue n'est pas nouveau mais ceci n'ira pas en s'améliorant.
- Précise que c'est un sujet majeur qui doit être traité au niveau départemental, en liaison avec les communes et les ports concernés.
- Considère que le groupement des deux ports de pêche et de plaisance constitue une évolution extrêmement favorable pour le dragage à Loctudy et ajoute que le clapage en mer constitue une solution qui ne peut pas être éliminée.

L'APLOC :

- Rappelle que depuis 10 ans, les plaisanciers attendent avec confiance une décision, toujours reportée, des services de l'état sur ce dossier, mais la situation devient insupportable (L'APLOC remet à M. Maille un CD de 60 photos prises le 20 mars 2007 à marée basse par coefficient 116).
- Insiste sur le fait que le traitement du dossier donne à tous l'impression que les voix des plaisanciers et des corporations qui vivent de la plaisance et du tourisme ne sont pas entendues au même niveau que celles du Comité local des pêches.
- Cite les 50 millions de m3 clapés chaque année en mer sur le littoral français (source FNPPSF).
- En accord avec les corporations concernées, a donc décidé de s'impliquer et de défendre les intérêts de la plaisance et du port de plaisance de Loctudy.
- Ajoute que de nombreux échanges existent avec la Mairie de Loctudy en ce qui concerne le dossier du port de plaisance.

M. Rasseneur :

- Les deux dossiers du port de pêche et du port de plaisance devraient être déposés de manière groupée à la Préfecture pour juin 2007.
- Confirme qu'aucune solution de valorisation de stockage à terre n'est à ce jour industriellement démontrée.

M. Maille :

- Estime que la difficulté actuelle résulte du non dragage depuis ces dix dernières années et préconise, comme l'APLOC, des dragages plus fréquents à l'avenir.
- N'élimine pas l'idée que les opérations de dragage puissent débuter en début 2008, mais appelle l'attention sur le nécessaire respect de la procédure d'instruction du dossier qu'il estime plutôt à dix mois, en liaison avec la Préfecture.

L'APLOC :

- Depuis 10 ans, des retards de décision ont fait que les études lancées en leurs temps ont été périmées, la Mairie a dû les relancer, ce qui a entraîné de nouveaux retards et des coûts supplémentaires. Est ensuite arrivé le cas du port de pêche. Bref, si des échanges existent depuis dix ans, on n'avait pas jusqu'à présent le sentiment d'une véritable concertation, pour décision, vers un objectif partagé et borné entre la Mairie, le Conseil Général et la Préfecture.
- L'impression est au profond pessimiste car à ce jour, et après dix ans :
 - Il n'y a aujourd'hui toujours pas de solution, alors que le port de plaisance réclame une solution d'extrême urgence avec un budget extrêmement contraint et limité de part la structure même de son budget annexe.
 - Les bateaux de plaisance souffrent et plusieurs dossiers de dégradation sont ouverts,
 - Les professionnels, la criée etc... sont menacés dans leurs emplois,
 - Il n'est plus possible d'attendre par exemple que des solutions de valorisation à terre continuent à être avancées alors même que leurs faisabilités industrielle et économique ne sont ni démontrées ni connues.

M. Maille :

- Notre volonté pour faire aboutir ce dossier est réelle et nous recherchons, maintenant que le dossier du port de pêche est ouvert, un compromis en cherchant à bénéficier au maximum du groupement des dossiers de ces deux ports.

En conclusion sur le dragage :

- L'APLOC rappelle sa volonté pour faire aboutir rapidement le dossier du port de plaisance en particulier, par une démarche constructive et déterminée imposée par la situation dramatique du port de plaisance.

L'APLOC saisit ensuite le Président des deux sujets suivants :

- le premier est relatif à la création d'une cale de carénage avec récupération des eaux polluées. Ce moyen est jugé indispensable par l'APLOC pour assainir le problème du carénage de bateaux de plaisance et des petits bateaux de pêche des professionnels. Ce sujet sera instruit par l'APLOC.
- le second est relatif à la très faible représentativité des usagers de l'activité plaisance au Conseil portuaire, où seulement une place sur dix huit est attribuée aux plaisanciers membres du CLUPIPP (la 2ème place de l'activité plaisance fait l'objet d'une désignation par le Président du CG). M. Maille n'est pas opposé a priori, à un réexamen de cette représentativité. Un courrier de l'APLOC sera adressé au Président du CG.

LE DOSSIER DÉSENVASEMENT (SUITE)

par JPK

Notre Konchennoù n°1 présentait la situation du dossier de l'origine (en 1997) à nos jours (début Juillet 2007) ! Dix ans déjà et pas une décision de début de dragage, j'allais dire à l'horizon !

Mais il se trouve que l'horizon semble se rapprocher avec dans sa ligne, des évolutions sensibles et sans doute la prise de conscience partagée que l'affaire n'a que trop duré et qu'il est encore tant d'en sortir, mais rapidement cette fois, avec des solutions sinon parfaites, mais au moins acceptables en terme de compromis qualité/prix.

Depuis notre rencontre du 26 mars dernier, avec le Secrétaire Général de la Préfecture, M. Papaud, l'APLOC a été reçue par Le Président du Conseil Général, assisté de M. Rasseneur de la DDE. Le compte rendu de cette entrevue est joint à ce Konchennoù n°2. Le CD-29 et les associations membres de la FNPPSF, dont l'APLOC, ont été également reçues le 28 juin dernier par Mme Annick Le Loch en tant que Vice Présidente du Conseil Général.

L'APLOC n'a pas manqué en ces occasions de souligner, une fois de plus l'aberration de la situation actuelle en réclamant instamment et rapidement un bouclage du dossier pour permettre un début de travaux aux environs de la mi-2008.

Nous avons toujours insisté sur l'urgence impérieuse du dragage, pour des raisons techniques, économiques et de sécurité, en ne clapant pas en mer les sédiments pollués.

Le groupement des deux dossiers des ports de pêche et de plaisance est une solution heureuse qui relie maintenant les préoccupations des plaisanciers et des pêcheurs. Dommage qu'il ait fallu attendre 10 ans pour cela, d'autant que les problèmes d'envasement du port de plaisance ne se sont jamais limités à ce port et qu'ils n'ont jamais été le fait des plaisanciers.

Les dossiers des deux ports couplés aurait dû être remis à la Préfecture en ce début juillet, mais une analyse complémentaire de sédiments par fond de 80 mètres s'avère nécessaire et demandera entre un à deux mois de procédure au total ! Nous espérons que l'analyse du dossier complet ne sera pas retardée d'autant, car c'est par cette accumulation d'évolutions et de demandes complémentaires venant les unes à la suite des autres que nous sommes dans la vase pour ne pas dire dans la mouise depuis 10 ans !

Le secrétaire général, M. Papaud s'est engagé en mars dernier à traiter ce dossier avec la plus grande diligence. Pour ce faire, l'APLOC est intervenue auprès de la Mairie de Loctudy pour que le dossier soit adressé à la Préfecture pour début d'examen, sans cette analyse complémentaire, qui devrait y être insérée sous un à eux mds.

Enfin nous espérons, compte tenu des enjeux, que ce dossier sera maintenant traité par les services de l'état avec le pragmatisme et le bon sens requis pour lancer les opérations de dragage des ports au premier semestre 2008.

...La vigilance reste donc toujours de mise, autour de ce grand port malade, ...victime de tant d'aberrations !

VERS UN CARÉNAGE « PROPRE » ?

par CSJ

Le carénage sur cale sera bientôt interdit dans toute l'Europe par Bruxelles qui veut ainsi éviter tout rejet toxique à la mer.

Ceci sous - entend que tous les bateaux, de plaisance et autres, ont la carène couverte de peinture toxique. Comme nous le verrons plus loin, ce n'est pas une fatalité ni une obligation. La plupart des antifoulings classiques sont en effet chargés de produits actifs : tout antifouling « efficace » est à l'heure actuelle obligatoirement toxique.

Un antifouling est une peinture généralement érodable (autolissante ou autopolissante) plus rarement à « matrice dure » qui libère ses produits actifs pendant toute sa durée de vie, et le bateau ainsi peint pollue tous les endroits où il passe. En conséquence, le lavage ou brossage final ne libère presque plus rien (typiquement moins de 10 %, puisque la peinture est épuisée). Ceci explique le relativement faible taux de pollution mesuré au pied de la cale de carénage de Loctudy.

Pour éliminer le « fouling », la peinture, quelle que soit sa composition de base doit être additivée avec des produits toxiques. Les fabricants mettent en avant le fait que certains de leurs produits sont à base d'eau. Cela constitue certainement un progrès, mais, qu'ils soient solvantés à l'eau ou aux hydrocarbures est anecdotique, car les additifs sont bien plus dangereux. Avant de continuer, il est utile de rappeler quelques évidences :

- Le « fouling » n'est pas une pollution. Il est composé à 100% de matière organique vivante, très facilement recyclée par la nature. Il n'en va pas de même pour les peintures utilisées, bien entendu, mais la tendance est à l'amalgame, ce qui permet à bon compte de gonfler les statistiques d'efficacité des systèmes de traitement des effluents.

- Il tombe sous le sens que les bassins de décantation seuls arrêtent essentiellement de la matière non polluante, alors que les vrais polluants sont dissous ou en suspension sous forme de particules très fines, voire de colloïdes et ne peuvent être réellement arrêtés que par un filtrage poussé et des adsorbants tels les zéolithes ou le charbon actif. Ceci jette un doute sur l'efficacité réelle de la technologie utilisée à Loctudy, qui repose sur un simple débouillage et déshuilage, qui de plus risque d'être très rapidement dépassée par les réglementations à venir. Paradoxalement, les effluents de la cale de carénage de Brest sont rejetés plus propres que ceux de l'aire aménagée de Loctudy.

- Enfin, il est possible d'exiger du détaillant la fiche de données de sécurité du produit (FDDS), systématiquement fournie aux professionnels et qui précise la composition de l'antifouling.

Les additifs interdits :

Le plus efficace – beaucoup trop en fait – est le TBT ou tributylétain, interdit totalement aux navires de moins de 24 mètres, encore autorisé à faible dose au-delà et utilisé librement par tous les navires de guerre du monde et les bateaux de commerce sous pavillons de complaisance, qui n'ont de compte à rendre à personne. Il semble rester toxique à des doses infinitésimales, avec chamboulement du cycle de reproduction des mollusques et perturbation du système nerveux, endocrinien et immunitaire des mammifères (marins et autres...)

Dans le même style, tout aussi interdit, le trioxyde d'arsenic, mortel à faible dose, cancérigène à très faible dose, avec effet cumulatif.

Les autorisés, mais... :

Parmi ceux-ci figurent les biocides dont certains sont en vente libre dans les jardineries. L'archétype en est le diuron, désherbant total utilisé par de grands fabricants d'antifoulings. Il est en voie d'interdiction, car sa durée de 1/2 vie varie de 100 à 1490 jours selon les circonstances. En général, les biocides, pour être efficaces, sont associés à un ou plusieurs sels ou oxydes métalliques, essentiellement de cuivre. Les peintures qui en sont chargées ont une influence non négligeable sur l'environnement, et surtout difficile à évaluer. Tous ces produits seront fatalement interdits à terme.

Les métaux :

Le cuivre est actuellement l'antifouling universel, soit directement sous forme métallique (le successeur du copperpaint de notre jeunesse), soit sous forme d'oxyde cuivreux ou de sels organiques. Il semble que l'innocuité des sels organiques de cuivre a été surestimée. Un autre inconvénient – et non des moindres - du cuivre est son électropositivité élevée, qui en interdit l'usage sur les coques en alliage léger et impose la prudence sur l'acier. Il est à noter que certaines marques proposent des antifoulings pour coques alu comportant du thiocyanate de cuivre : la méfiance est de mise sur les carènes qui ne sont pas

parfaitement protégées par une couche d'époxy ! Signalons aussi que ce cuivre est responsable de l'usure rapide des anodes en zinc et de la dézincification des hélices, des vannes, passe-coques et crépines qui en ont été barbouillées, avec apparition de cratères, de zones rouges pulvérulentes et dans les cas les plus graves, de rupture brutale sous l'effort.

Le zinc, très peu toxique et très électro-négatif, donc moins corrosif et même protecteur pour les coques métalliques, aujourd'hui la cote. Comme le cuivre, il peut être utilisé sous forme métallique silicatée sur les coques métalliques, ou sous forme saline (zinc pyritone, antifongique utilisé dans des shampoings anti-pelliculaires, pyrhétrate de zinc...) Il semble que le zinc remplacera le cuivre à terme, même s'il est moins efficace en tant qu'antifouling, du fait de son innocuité (de tous temps, l'oxyde de zinc a été utilisé en dermatologie).

Les autres solutions :

Un certain nombre de produits se contentent d'être un gêne pour le fouling, sans libérer de produits toxiques dans l'eau :

les « cires » :

Ce ne sont pas des antifouling à proprement parler, et leur effet est purement mécanique, car elles offrent une surface sur laquelle les organismes marins glissent et se fixent mal, étant de ce fait plus faciles à enlever.

Le plus moderne de ces produits est le revêtement aux silicones proposé par une marque française (Oléronlac) et une marque japonaise. Un essai en a été fait dans la revue « Voiles & Voiliers » Il semble excellent pour les bateaux qui naviguent beaucoup et à plus de 15 noeuds, vitesse qui leur permet de s'autonettoyer. Nos voiliers qui restent souvent au port et n'atteignent pas tous les jours ces vitesses doivent être régulièrement brossés. Un autre inconvénient de ce revêtement est sa faible résistance à l'abrasion, ce qui l'exclut pour l'instant dans un port d'échouage comme Loctudy.

Le téflon est actuellement utilisé uniquement pour améliorer la glisse mais sera certainement utilisé aussi pour ses propriétés anti adhésives dès que certaines difficultés d'application seront résolues. La coque se comportera alors comme une casserole antiadhésive. Il est cependant à craindre que la résistance à l'abrasion sera elle aussi assez faible.

D'autres produits sont utilisés depuis très longtemps : je me rappelle les régatiers dans les années 60 qui frottaient vigoureusement leur carène avec un « savon » de lard ou un pain de suif pour aller plus vite. Ceci retardait aussi la salissure. Nos amis britanniques utilisent encore de la lanoline anhydre pour favoriser la glisse et en obtiennent un effet antifouling d'environ 45 jours. Pratique évidemment totalement écologique qui en plus a l'avantage d'adoucir les mains des crevettes et des mulets des ports de plaisance .

Citons pour mémoire (nostalgie ?) la peinture au graphite que l'on appliquait sur les coques des dériveurs, que l'on polissait au chiffon de laine pour améliorer la glisse, et qui compliquait singulièrement la tâche en cas de dessalage. Le graphite bouffait inexorablement par électrolyse tout ce qui était métallique sur la coque, y compris les rivets en cuivre des coques bois.

Les antifouling « bios »

Il existe déjà des antifouling que l'on pourrait appeler « bios », comme le Biomerrit,

[<http://www.brig-marine.fr/biomerrit/Biomerrit.htm>]

étudié avec le concours de l'IFREMER, dont le principe actif est l'ammonium quaternaire, désinfectant utilisé dans les hôpitaux, non toxique et très rapidement biodégradable. Il interdit au voile bactérien de se former, ne laissant pas de nourriture au fouling proprement dit. Il semble efficace sur les bateaux qui naviguent beaucoup. Malheureusement, sa composition complète n'est pas accessible (il est en vente par correspondance) et il est à craindre qu'il contienne lui aussi du thiocyanate de cuivre, ce qui limite la portée de l'expérience. Quelqu'un aurait-il des tuyaux à ce sujet ?

Le Sea-Nine (à base de DCOI, un isothiazolone à décomposition rapide) est une autre approche intéressante : très toxique au contact, il a une 1/2 vie de 30 jours et ne laisse pas de trace significative dans l'environnement. A ma connaissance, il n'est actuellement utilisé que sur les grands navires et n'est pas diffusé en France.

La recherche continue, consulter par exemple :

http://www.univ-ubs.fr/11A6/0/fiche_laboratoire/ et peut-être vont-elles aboutir et nous trouver le produit miracle.

Les « atypiques » :

Les produits à base de zinc silicaté non organique pour les coques métalliques (commercialisés par le chantier Meta de Tarare), le Metagrip et l'Inversalu constituent une sorte de galvanisation à froid de la carène, qui lui fournit une protection anodique. Le revêtement est inaltérable, donc sans rejet, et sa résistance lui permet d'être brossé très énergiquement. Malheureusement ses propriétés antifouling sont médiocres.

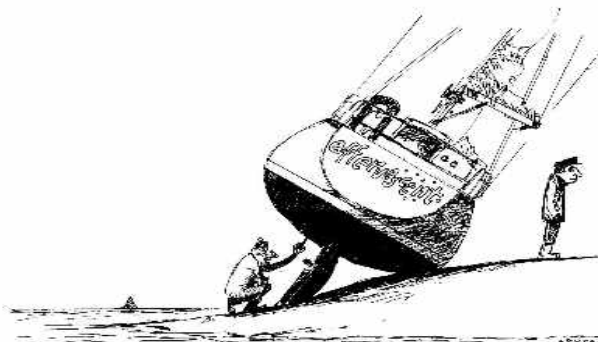
Aucun antifouling :

Nos anciens, sur les petites embarcations, n'utilisaient pas de produit toxique, se contentant le plus souvent de coaltar (black) et d'un coup de brosse régulier, ne libérant que de la matière organique non polluante.

Il est possible d'imaginer des revêtements facilitant le nettoyage, résistants, pas trop chers.

La fermeture totale de la cale de Loctudy à tout nettoyage interdit de fait les pratiques « écologiques », et condamne les usagers à utiliser des antifouling « efficaces », toxiques par définition, alors que la généralisation de la pratique du coup de brosse permettrait d'utiliser des peintures sous-marines à toxicité très faible, voire nulle.

Les antifouling à base de zinc pyritone, à très faible effet sur l'environnement et à base de Sea-Nine ont fait l'objet d'une étude d'impact et de satisfaction



Dis donc, ça sent drôlement le vinaigre !

auprès d'utilisateurs au Danemark, en opposition avec des peintures « fortes » et aussi avec une absence totale d'antifouling. Il ressort de cette étude que les utilisateurs ne voient que peu d'inconvénient à l'utilisation d'antifouling moins efficaces si on leur fournit des facilités de nettoyage

<http://glwww.mst.dk/project/NyViden/2000/05180000.htm>

Pourquoi en serait-il autrement en France ?

En effet, les produits écologiques ont tous le même inconvénient : ils empêchent la salissure de s'incruster, mais ne l'éliminent pas et ne l'empêchent pas ou peu de s'installer. Ils se contentent de retarder son installation et de faciliter le nettoyage. Les carènes doivent donc être brossées, essayées ou lavées régulièrement, typiquement deux fois par saison, trois ou quatre et même plus dans les estuaires. Il y a un certain nombre de façon de mener cette opération à bien :

- Grutage ou sortie de l'eau par chariot et stockage sur ber, solution onéreuse et traumatisante pour les coques fragiles et même dangereuse pour les bateaux comme on a pu le voir à plusieurs reprises sur le port cet hiver. Le nettoyage et le carénage se font sur des aires aménagées et équipées de bassins de décantation, qui ne sont pas forcément la panacée si le filtrage est insuffisant...

- Échouage sur une cale, mais seulement pour enlever les salissures, en aucun cas pour peindre ou appliquer un produit quel qu'il soit (eau de javel, désherbant...) L'aménagement d'une cale de nettoyage est une urgence à Loctudy (voir article suivant).

- Plongée, avec ou sans bouteilles, ou avec un compresseur et un détendeur. Cette solution est déjà largement pratiquée. Mais outre qu'elle est potentiellement dangereuse, elle ne laisse guère aux autorités la possibilité de vérifier le type de la peinture sous-marine. Payer un plongeur pour nettoyer une coque est beaucoup moins onéreux qu'un grutage. Cette pratique sera certainement interdite.

- Des stations de nettoyage des coques à l'aide de brosses rotatives sont déjà opérationnelles en Grande-Bretagne <http://www.boatscrubber.com/> Pour

être rentables, elles doivent accueillir tous les bateaux, quelle que soit la peinture sous-marine utilisée. Pour l'instant, tant que les peintures toxiques sont tolérées, leur impact sur l'environnement est plutôt négatif, mais l'idée est excellente et ce pourrait être l'arme absolue dans l'avenir : on pourrait imaginer des forfaits pour nettoyer périodiquement des carènes sans antifouling ou avec des peintures anti adhésives, pour un prix nettement inférieur à celui d'une mise à sec.

- De la même veine : le nettoyage à haute pression : www.bio-ocean.fr, qui lui aussi permettrait de se passer complètement d'antifouling, solution simple, écologique et qui pourrait s'avérer bon marché, toujours quand les produits toxiques seront définitivement bannis.

- Des stations mobiles qui pourront se déplacer de port en port, équipées d'une unité intégrée de traitement de l'eau performante. Elles ont dépassé l'état de prototype et sont commercialisées par la société Serv Océan www.servocean.com

- Dans les pays anglo-saxons les ports à sec sont de plus en plus répandus. Ils arrivent chez nous aussi. Les bateaux, essentiellement des bateaux à moteur, ne sont mis à l'eau qu'au moment de sortir, ce qui permet de se dispenser en principe de tout antifouling et de tout nettoyage, ou de garder la même peinture plusieurs années. Ceci paraît maintenant incontournable, et les économies que cela procure (gain sur les carénages, limitation de l'osmose et du vieillissement général des coques) permettent de relativiser le coût des manutentions, si elles sont menées avec soin.

- Port à sec individuel :

- <http://www.sunstreamcorp.com/index.html>

- un ascenseur à bateaux :

- <http://www.sealift2.com/fr/book.htm>

Bref, l'imagination est au pouvoir un peu partout, sauf chez nous ! A vrai dire, au cours de mes recherches, je suis tombé sur des bricolages dignes du Professeur Nimbus.

Il est évident qu'une tolérance provisoire d'échouage sur la cale pour le nettoyage de bateaux équipés de peintures sous-marines non toxiques n'aurait que des avantages :

- Elle prendrait en compte les recherches et les investissements des fabricants de peintures qui ont bien voulu expérimenter des produits innovants et propres.

- Elle encouragerait les usagers à les utiliser, faisant ainsi un geste citoyen, car ces produits demandent actuellement un effort financier et aussi un effort de nettoyage supplémentaires. Il est bien entendu que le grutage sur l'aire technique resterait obligatoire pour la réfection ou l'application de ces revêtements.

- Cette tolérance (en attendant une cale digne de ce nom), dûment publiée, couperait court à des pratiques actuelles : certains, aux moyens financiers modestes, ou ne voulant pas dépenser des sommes importantes pour le grutage et le carénage, n'hésitent pas à doper les peintures sous-marines avec des produits dangereux pour l'environnement : sels de cuivre ou d'arsenic, antibiotiques, désherbants, voire TBT, ou à utiliser des antifouling interdits pour la plaisance.

- Les « carénages sauvages » comme on peut encore en voir dans les îles ou certaines plages, veraient leur nombre diminuer .

La cale pourrait donc être utilisée sans autre aménagement, pour le nettoyage des antifouling dûment homologués, au prix d'une surveillance, à charge pour le propriétaire du bateau d'apporter la preuve qu'il utilise un produit « écologique », par une facture par exemple. Ceci impliquerait aussi que les employés du port de plaisance aient une formation dans ce domaine et apprennent à les connaître et les reconnaître...

- Les gestionnaires du port de plaisance de Loctudy montreraient à tous leur souci d'écologie, la considération qu'ils accordent à leurs « pensionnaires », leur ouverture d'esprit, leur capacité à s'adapter et même à anticiper en ne traitant plus les problèmes au coup par coup, dans la précipitation et toujours à minima...

QUELLES ÉVOLUTIONS À PROPOS DE LA CALE DE CARÉNAGE PROPRE ?

Par JPQ

Les installations de Douarnenez et de Brest continuent d'être les références locales en la matière. Selon leurs responsables gestionnaires et aussi les usagers, elles répondent parfaitement aux attentes des usagers et satisfont pleinement les gestionnaires. Pour lever

toute ambiguïté sur ces installations et éviter des divergences d'appréciation sur ce type de cale, une visite fort intéressante a été organisée sur le site du Moulin Blanc, conjointement par CD-29 (Paul Vinay) et l'APLOC, pour permettre comme prévu, aux utilisateurs et gestionnaires de Loctudy, particulièrement, de prendre en direct la mesure des faits et commentaires autour de la réalité de cette cale de carénage.

Pour raisons de charge, les gestionnaires de Loctudy n'ont pu y participer, mais rendez-vous est pris avec le Moulin Blanc pour accueillir une autre visite que Paul Vinay va orchestrer au profit des élus, gestionnaires et plaisanciers des ports du Finistère au dernier trimestre 2007 vraisemblablement. Seuls..., mais pas abandonnés..., Paul, Christian et Jean-Paul se sont donc déplacés au Moulin Blanc.

Douarnenez et Brest disposent déjà d'une aire technique de carénage et d'intervention (dont une de 4500m2 qui vient d'être mise en service à Brest depuis mars 2007). Les cales de carénage et les aires techniques sont dans ces deux ports des installations très complémentaires qui permettent des interventions différentes en possibilités, coûts et ergonomie. A elles deux, elles permettent à tous les plaisanciers sans exception de respecter l'environnement c'est à dire la réglementation, selon leurs choix personnels.



Le coût du carénage est nettement en faveur de la cale (l'accès est gratuit à Brest pour les locataires d'un mouillage) qui ne nécessite pas de moyen de levage, et même si l'ergonomie du poste de travail n'atteint pas des sommets de confort (!), cette solution reste très attractive par sa facilité d'accès et son faible coût de passage. Ce dernier paramètre risque d'ailleurs de devenir déterminant dans un futur proche, en cas de passages multiples, de deux voire trois fois par an, du fait du manque d'efficacité déjà constaté des antifouilings.

Loctudy ne dispose à ce jour que d'une aire technique, seulement accessible par le biais de moyens de levage professionnels. La création d'une telle cale élargirait l'offre au profit des usagers qui aujourd'hui vont caréner ailleurs dans des conditions souvent répréhensibles qui ne tarderont pas à être vigoureusement combattues par les instances ad hoc. La cale de carénage répond donc à un besoin évident de respect de l'environnement par la récupération et le traitement des eaux de carénage.



Qu'en est-il donc de l'installation du Moulin Blanc?

Depuis sa mise en service en avril 2006, elle a accueilli quelques centaines de bateaux (l'estimation est de 500 environ). Son fonctionnement est qualifié de très satisfaisant et son utilisation commence à entrer dans les mœurs. Seuls quelques petits problèmes de mise au point ont légèrement perturbé son fonctionnement, ce qui n'a entraîné que 1 à 2 % de temps d'indisponibilité depuis sa mise en service.

L'installation comprend essentiellement des pompes, deux cuves et des filtres. Une cuve de 50m3 recueille les 20 m3 de lavage à l'eau de mer de chaque aire (la cale comprend deux aires de carénage avec récupération), avant que la mer ne monte et ne recouvre ces deux aires. Ces 20 m3 sont alors traités, l'eau dépolluée est rejetée à la mer à l'exception des quelques litres de sédiments pollués récupérés par les filtres et

qui rejoignent la cuve de 10 m3.



Pour la première fois depuis sa mise en service, cette cuve, pleine au 2/3 de sédiments pollués, résultat des 500 passages, a été vidée et les sédiments transférés pour un coût total de 1500 €. C'est le seul coût de fonctionnement induit par l'installation, qu'il faudra vraisemblablement compléter du prix de quelques interventions de dépannage et de maintenance une fois achevée la période de garantie.

Le coût de possession (investissement, fonctionnement, entretien) d'une telle cale n'est donc pas aussi élevé que certains le supposent. D'autant que sur un investissement global estimé à environ 200 000 €, des subventions devraient pouvoir être obtenues à l'instar de Brest.

Un tel outil, par son relativement faible investissement et son faible coût de fonctionnement, est indispensable pour donner à Loctudy tous les moyens de respecter l'environnement. La situation actuelle invite au contraire à aller polluer ailleurs, ou autrement, pour ceux qui ne veulent ou ne peuvent fréquenter l'aire technique.

L'APLOC continuera d'agir en ce sens auprès de la Mairie en liaison avec toutes les parties concernées ...la suite aux prochains numéros !!!

VOS PHOTOS

Croisière à Groix : trois rencontres au cours de la même traversée (le 25 / 04 / 2007 sur le Santig Du) :



HEUREUX QUI COMME ULYSSE...

Notre ami Jean-Paul Laurent, membre du bureau de l'APLOC et son épouse, ont fait un beau tour de Bretagne, par la mer et par les canaux, qu'il a appelé « La route du cidre », à bord de son biloup.

Nous voulions, avec son assentiment, publier son carnet de bord par épisodes mais par manque de place, nous ne pouvons pas commencer dans ce numéro.

Nous vous invitons à aller le voir sur le site

www.breizh-biloup.info

MATÉRIEL :

Nous avons acheté des pompes à vidanger les mœurs : demander à Jean-François Daoudal fanchdaoudal@wanadoo.fr

A L'AIDE !

Nous avons besoin d'aide au bureau : un secrétaire-adjoint (Christian s'absente pour 3 mois), des bonnes volontés pour le reste. Contactez Philippe. En outre, toute contribution aux Konchennoù n° 3 sera bienvenue !

SOYEZ NOMBREUX

à signer la pétition de la FNPPSF

Oui au respect des tailles et au repos biologique, Non au permis pêche de loisir en mer (voir sur le site FNPPSF.fr)

ADHÉSIONS

Nous sommes aujourd'hui plus de 130, il faut continuer...

Les bulletins d'adhésion sont à votre disposition au bureau du port, ou en le réclamant à

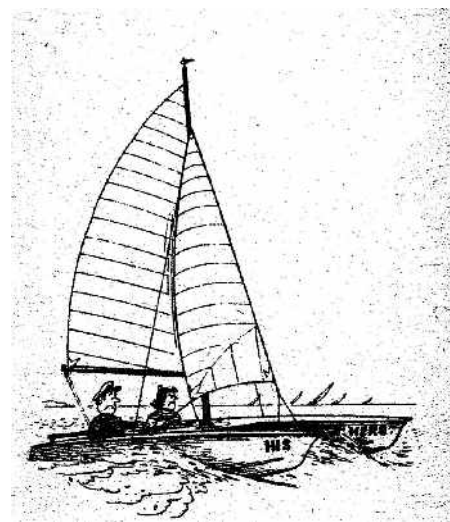
Philippe Spetz,
28 rue de Langoz,
Loctudy

ou encore à aploc@laposte.net

Cotisation :

16 € pour l'APLOC + 11 € pour la FNPPSF = 27 € dont 18 sont remboursés par un crédit d'impôt.

LA LEÇON D'ANGLAIS DU TRIMESTRE :



Au programme : les possessifs « HIS » et « HERS » illustrés par Thelwell (1973)
