

Bulletin de liaison - N° 4 - Mai 1996



ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DE MORGAT

Siège social : Port de Morgat - 29160 CROZON -

Association loi 1901

Rédaction - Publicité - Annonces : Port de Morgat



CROZON FUEL SERVICE

Livraisons rapides 6 J / 7

**ENTRETIEN - DEPANNAGE
RAMONAGE**

**NETTOYAGE DE CUVES
CONTRAT FIOUL et ENTRETIEN**

 **98.27.03.56**



La Flambée

MORGAT - Tél. 98.27.12.24

Vue panoramique sur plage et port

*Crêperie citée au guide du Routard
depuis 92*

**Pizzeria - Frites
et Spécialités de moules**

USHIP

N° 1 ACCASTILLAGE

- ELECTRONIQUE
- VETEMENTS
- DECORATION MARINE

A. LE COUTEUR MARINA-SHOP

- BREST - Tél. 98.02.49.02
Rue A. Colas - Moulin-Blanc
- CAMARET - Tél. 98.27.95.90
15 juin au 15 septembre

PFA

Jean MEILLARD

IROISE-ASSURANCES

Agent Général

**Votre Spécialiste
Assurances Plaisance
vous propose
le nouveau contrat
« Spécial Plaisanciers » :**

ALIZES CROISIERE

*Postez dès maintenant la demande
d'information incluse dans la revue*

Exemple :

Un navire à moteur, diesel, de 1996,
d'une puissance de 50 CV et d'une
valeur à neuf de 250.000 Frs, séjournant
à terre plus de 6 mois.

Cotisation T.T.C. : 1.800 Frs environ / an.

Garantie : Responsabilité civile, dom-
mages, vol, incendie...

ASSUR' IROISE

Jean MEILLARD

30, rue Alsace Lorraine

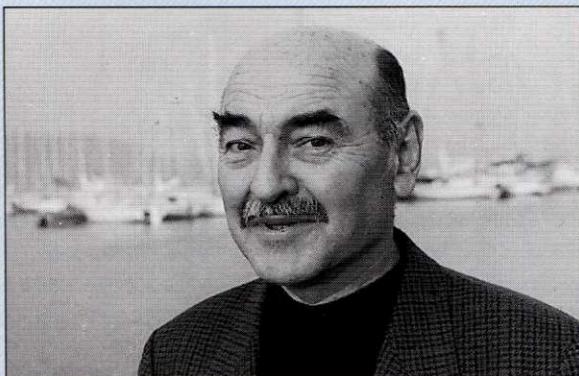
29160 CROZON

Tél. 98.27.01.75

Fax 98.27.23.49



EDITORIAL



*Chers amis,
Un nouveau président, un nouveau logo, que se passe-t-il donc dans notre association ?*

Après la démission pour raison de santé de notre ami Jacques Leblais dont on ne vantait jamais assez les

mérites, nos collègues du Conseil d'Administration m'ont demandé de lui succéder. Aucun autre candidat ne se manifestant, j'ai cru de mon devoir d'accepter.

Je souhaite que notre association, sans rupture avec le passé, évolue ; car tout organisme qui n'évolue pas se sclérose puis décline.

Je suis entouré pour cela d'une équipe solide et dynamique.

J'ai souhaité dès mon élection que chacun se sente responsable et fasse des propositions, étant bien entendu que si celles-ci sont démocratiquement retenues, celui qui les a initiées soit responsable de leur mise en œuvre, avec bien sûr l'appui et l'aide de tous ceux qui seront disponibles.

Déjà les propositions n'ont pas manqué ; je citerai à titre d'exemple :

- *Un nouveau logo dont le design fut confié au plus artiste d'entre nous. Je ferai le pari qu'il vous plaira.*
- *Achat de matériel à la disposition des adhérents : en cours de réalisation.*
- *Vérification des extincteurs. Vous trouverez par ailleurs le processus retenu.*

J'ai pour ma part proposé une action d'envergure, pour que le problème d'ensablement du port ne reste pas un sujet de conversation ; mais que les décideurs à quel que niveau qu'ils soient, se coordonnent pour définir et financer une solution globale et définitive.

Il y va de la survie du port et de tout ce qui lui est lié du point de vue économique et touristique.

Le travail ne va pas manquer, mais avec votre appui nous pèserons d'un poids suffisant pour faire bouger les choses.

Bon vent et bonne mer.

André KERDONCUFF

LE MOT DU TRÉSORIER

Vous parler du "nerf de la guerre" est d'autant plus agréable que les finances de notre Association sont particulièrement saines, vous le saviez déjà.

A l'occasion de notre prochaine Assemblée Générale, vous aurez, bien entendu, le détail de notre bilan 95 mais sachez d'ores et déjà que nous avons enregistré 113 adhésions au cours de cet exercice et maintenu, voire amélioré, le montant de nos réserves.

Pour 96, le nouveau bureau a souhaité faire bénéficier tous les adhérents de prestations nouvelles : petits matériels de services courants mis à disposition de chacun, flammes et autocollants "new look" destinés à améliorer notre image et à uniformiser notre amical signe de reconnaissance.

Comme convenu, chaque adhérent ayant versé sa cotisation pourra retirer gratuitement au local cette nouvelle flamme et s'offrir l'autocollant 96.

Pour ce qui est du nombre d'adhérents, nous pensons dépasser le résultat 95. Le baromètre de notre Association est donc plutôt au beau fixe, c'est un plaisir de vous le confirmer.

Patrick BERTHELOT

Nous remercions nos généreux donateurs qui nous ont permis de réaliser ce bulletin, et prions nos sociétaires de leur réserver la faveur de leurs achats.

Imprimerie Edigraphic - Crozon

FRANCE CHAUFFAGE

Daniel FABIEN S.A.R.L.

70, rue Alsace Lorraine
29160 CROZON - Tél. 98.27.00.41

**Sanitaire
Chauffage fuel - gaz
Electricité**



Tout pour la plaisance
et la pêche.
Vêtements de mer.

**COMPTOIR MARITIME
CAMARÉTOIS**

Sur le port - Tél. 98 27 91 03

NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

UN NOUVEAU PRESIDENT

A l'unanimité, le Conseil d'Administration a élu André Kerdoncuff pour remplacer Jacques Leblais.

La composition du bureau, quelque peu modifiée, est la suivante :

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| - Président | André Kerdoncuff |
| - Vice-Président | Claude Galtat |
| - Secrétaire | Marcel Ely |
| - Trésorier | Patrick Berthelot |
| - Animateurs Sécurité | Louis Verveur |
| | Bernard Bulard |
| - Animateurs Pêche | Yves L'Helgoualc'h |
| | Gérard Guégan |
| - Relation presse | Paul Neumar |



LES ACTIVITES POUR LA SAISON 96

Le concours de pêche aura lieu le samedi 10 Août 1996 et sera suivi d'un dîner des équipages.

Le samedi matin aura lieu une série de débats, causeries diverses et exposés comme la saison passée. Les annonces seront affichées au local et par voie de presse.

L'assemblée générale aura lieu le Samedi 27 Juillet 1996.

Les permanences au local

Elles se tiendront

- les samedis matins des vacances de Pâques de 10 à 12 heures les 6 - 13 - 20 et 27 Avril.
- En Juillet et Août, tous les matins à la même heure sauf dimanches et jours fériés.

BAISSE DES COTISATIONS

Comme indiqué dans la lettre de liaison, la cotisation passe à 150 Frs avec remise à chacun des cotisants de la flamme de l'Association.

Il s'agit donc d'une baisse car en 1995, la cotisation s'élevait à 130 Frs et la flamme était vendue 75 Frs.

SURVEILLANCE DE VOS BATEAUX

Les membres du bureau assurent la surveillance de vos bateaux tout au long de l'année et en particulier pendant la période hivernale.

Il s'agira de rectifier une amarre défaite, de replacer un pare-battage, de remettre un Taud de voile à sa place, etc.

Pour que cela soit possible, vous devrez apposer sur votre étrave l'autocollant de l'association (vendu 5 Frs) qui permettra d'identifier les bateaux des sociétaires.

Les intervenants sur le pontons :

- C Yves L'Helgoualc'h
- D Bernard Bulard
- E Claude Galtat
- F Louis Verveur
- G Marcel Ely et Paul Neumar

PRET DE MATERIELS

L'objectif est de faire bénéficier les adhérents de matériel acquis par l'Association et disponible au bureau.

Le prêt pourra se faire de 10 à 12 heures, pendant les périodes de permanences, contre une pièce d'identité.

Pour l'instant nous avons envisagé :

- un chariot (diable) pour le transfert de batteries ou de moteurs
- une pompe à huile pour vidange moteurs
- une ponceuse rotative

Cette panoplie peut évidemment s'étoffer par la suite, suivant vos propositions.

REVISION DES EXTINCTEURS

La Coopérative Maritime Le Progrès de Camaret réserve à notre Association la possibilité de réviser les extincteurs pour un prix forfaitaire de 50 Frs, quel que soit le modèle.

Cette opération se fera une fois par mois. L'extincteur déposé la matin, pourra être récupéré le soir.

Les dates retenues seront affichées au local et annoncées par voie de presse.

Prochaines révisions : 20 avril, 11 mai, 15 juin.

LE RECIF ARTIFICIEL

Par lettre du 31 Janvier 1996, la Direction des Affaires Maritimes du Quartier de Douarnenez nous a fait savoir que la position envisagée pour l'implantation d'un récif artificiel était située à l'intérieur du cercle d'évitage du poste de mouillage n° 13 de l'Anse de Morgat, et qu'en conséquence, ce récif artificiel constituerait un point de croche potentiel pour les navires au mouillage.

Dans ces conditions, il faudrait étudier un autre secteur susceptible d'être retenu.

Après la position peu encourageante de l'IFREMER vis à vis de notre projet, la réponse des Affaires Maritimes ne nous incite guère à persévérer. Et notre Association n'est pas suffisamment structurée pour assumer seule la réalisation complète d'un tel projet.

Existe-t-il un partenaire susceptible de prendre le relais ? Rien n'est moins sûr. Mais toutes les suggestions en la matière seraient les bienvenues si l'on devait relancer cette affaire.

TARIFS DU PORT

L'augmentation du prix des pontons est de 4,75%. Le Conseil Portuaire avait demandé à ce que cette augmentation ne dépasse pas 2%. La municipalité en a décidé autrement en votant une augmentation de 3%. Par ailleurs la TVA étant passé du taux de 18,6% à 20,6%, ceci explique l'augmentation constatée de 4,75%.



LES SAUVETEURS EN MER

NOUVELLES DE LA S.N.S.M.

ACTIVITÉ 1995

Sur l'ensemble de la France et des D.O.M.-T.O.M., la S.N.S.M. a effectué du 1^{er} Octobre 1994 au 30 Sep-tembre 1995 : 5.122 interventions de sauvetage en mer. 2.851 bateaux ont été assistés et 11.219 personnes ont été secourues dont 1.603 véliplan-chistes. Enfin, 901 personnes ont été sauvées d'un danger réel.

Ce bilan 1995 montre un accroissement assez homogène par rapport à 1994, soit 8% de plus de bateaux assistés, 10% de plus de personnes secourues et 8,2% de plus pour les per-sonnes sauvées d'un danger réel.

Mais le nombre de véliplan-chistes secourus augmente plus rapi-dement puisqu'il passe de 1.300 à 1.600 soit plus 23%. On reste cependant ainsi à un niveau très inférieur à celui des trois années pré-cédentes où l'on dépassait 2.000 (2.302 du 01.10.92 au 30.09.93).

Le classement par département montre que pour les vies sauvées, la Charente Maritime et les Pyrénées Orientales arrivent en tête suivis par le Finistère, les Pyrénées Atlantiques, le Var, les Bouches du Rhône, la Manche et le Calvados. Tous ces départements dépassent les 50 vies sauvées.

Il faut savoir que les vies sauvées par les sauveteurs saisonniers sur les plages interviennent dans ces statistiques. Globalement, sur les 901 vies sauvées d'un danger réel, 476 sont dues aux sauveteurs saisonniers.

Depuis dix ans, la S.N.S.M. a sauvé 8.485 vies humaines d'un danger certain, soit 780 personnes de plus que l'ensemble de la population de Crozon.

ET EN FINISTÈRE

En ce qui concerne le Finistère, il y a eu 329 interventions de sauvetage en mer, ce qui a permis d'assister 267 bateaux. 744 personnes ont été secourues et 72 personnes ont été sau-vées d'un danger réel.

L'amiral Stephan, délégué départemental de la S.N.S.M., a constaté une différence sensible entre la Côte Nord et la Côte Sud du Finistère. S'il y a eu peu d'interventions sur la Côte Nord, en revanche les Stations de la Côte Sud ont effectué de plus nombreuses sorties qu'en 1994, notamment sur la zone des Glénan. Les incidents les plus fréquents étaient des pannes de moteur ou des échouages accidentels.

Contrairement aux statistiques nationales, le nombre de véli-plan-chistes secourus est en baisse par rapport à 1994 : 84 en 1995 contre 95 l'an passé. Et l'Amiral Stephan constate que ce phénomène se confirme au fil des ans puisque le nombre de véliplan-chistes secourus était plus près de 800 il y a encore trois ou quatre ans. Peut-être est-ce de la part de ces usagers de la mer une réelle prise de conscience des dangers ou le résultat d'une meilleure formation à la pratique de ce sport.

Mais la Délégation Départementale s'occupe aussi de

Prévention en cas d'éventuels accidents. C'est ainsi que des exercices d'assistance et de remorquage ont été pratiqués par les Canots de l'Île de Sein et d'Audierne au profit des bateaux assurant la liaison régulière avec l'Île de Sein.

DES PROJETS...

L'année 1995 a vu la mise en service du nouveau canot tous temps de Saint Guénolé qui est un canot de type classique mais qui peut atteindre la vitesse de 22 nœuds.

Le nouveau canot d'Ouessant est un peu plus court que celui de Saint Guénolé pour des raisons de manœuvre dans le

port de Lampaul mais conserve les mêmes caractéristiques. La bénédiction de ce canot aura lieu le 16 Juin. Cette date correspond au centenaire du naufrage du paquebot anglais Drummont Castle qui sombra sur les Pierres Vertes en Juin 1896. Au matin de ce drame, les sauveteurs de Molène et d'Ouessant ne retrouvèrent que des cadavres : sur les 400 passagers et hommes d'équipage, il n'y eut qu'un seul survivant.

Le canot tous temps destiné à l'Île de Batz est en construction aux Chantiers Sibiril de Carantec et devrait être mis à l'eau fin 1996.

Une bonne nouvelle pour les marins de la Presqu'île : l'Amiral Stephan souhaiterait relancer la Station S.N.S.M. de Camaret qui pourrait se voir équipée d'une vedette de 1^{ère} classe dans le courant de 1997. L'Amiral Stephan pense que cette vedette serait bien utile pour assurer la sécurité de l'ensemble de la Presqu'île et de l'entrée de la Baie de Douarnenez.

Les Stations de la Côte Sud étant parées, il restera à moder-niser les Stations du Conquet et de Portsall.

... ET DES BESOINS

Il semblerait que l'Etat soit disposé à continuer son aide à la S.N.S.M., mais, avec les Régions, les Départements et les Collectivités locales, cela ne représente que 49% des besoins. D'où la nécessité de faire appel aux cotisations des Membres de l'Association, aux dons et legs de particuliers ou de sociétés, aux actions de partenariat, etc. A noter que si le sauvetage des personnes est gratuit, la S.N.S.M. peut obtenir des règlements sur la valeur des bien récupérés, mais cela ne représente que de l'ordre de 6% du budget.

Voilà pourquoi il serait souhaitable que tous les usagers de la mer soient membres cotisants de la S.N.S.M.

Et voilà pourquoi, une fois encore, je considère que pour les plaisanciers que nous sommes c'est pratiquement un devoir que d'adhérer à la S.N.S.M.

**POUR UNE MODESTE COTISATION DE 100 F :
DEVENEZ MEMBRE ADHÉRENT DE LA S.N.S.M.**

Claude GALTAT
Vice-Président
Correspondant de la S.N.S.M.



LA TEMPÊTE DU 7 FÉVRIER 1996

Lorsque l'on parle tempête à Morgat, on imagine, comme cela s'est souvent produit, la digue malmenée ou les pontons sérieusement endommagés. Et bien, cette fois-ci, non !

Le coup de vent de nord-ouest s'en est pris aux bateaux bien à l'abri, bien au sec sur les terre-pleins.

Au matin, c'est un spectacle de désolation, une dizaine de bateaux culbutés, des coques gisant sur le flanc, des mâts entremêlés et brisés.



Le local de l'association a aussi terriblement souffert. En effet, un arbre sur la falaise surplombant le local, s'est brisé et dans sa chute a traversé le toit de notre bureau. Il a donc fallu intervenir d'urgence pour sauver le matériel de bureau. Les services techniques de la ville ont réalisé la remise en état de la toiture et du plafond éventré.

CNCM :

Développement des activités

Le Centre Nautique de Crozon-Morgat, après une année 95 stable, entame la saison 96 avec plusieurs projets importants :

- la création d'une section kayak de mer avec l'emploi d'un moniteur à l'année,
- la poursuite de la mise en place d'une école de croisière au départ de Morgat pour les adolescents et les adultes,
- la création d'une école de Fun-Board, en collaboration avec Patrice Belbeoch.

Ces trois créations permettent d'élargir les activités du CNCM vers de nouveaux publics, afin de faire bénéficier au plus grand nombre de la possibilité de pratiquer les activités nautiques.

Cela doit permettre aussi de faire venir en Presqu'île d'autres personnes intéressées par des activités variées hors saison. En effet, la promotion

ou la commercialisation, faute de moyen et de relais d'autres structures, ne peut penser pour le CNCM que pour l'innovation et la performance des prestations.

Ces créations d'activités permettent aussi au CNCM d'augmenter le nombre d'emplois permanents qui passe ainsi à 11 avec en plus 7 personnes de mars à novembre. Deuxième employeur privé de la commune, le Centre Nautique contribue largement à préserver l'emploi en Presqu'île et ceci n'est pas négligeable actuellement.

D'autre part, grâce à la création d'un secteur commercial fiscalisé, le CNCM souhaite assurer son autonomie financière. Ainsi, avec la location, les cours particuliers, la formation aux permis mer, c'est de nouvelles possibilités de navigation pour les Crozonnais et les estivants de passage dans la continuité de ce que nous proposons depuis plus de 20 ans à Morgat.

Enfin, et nous ne le dirons jamais assez, le CNCM, par ses activités ou les compétitions, représente la meilleure victoire pour le développement de Crozon-Morgat, jugez plutôt : en 95, reportage sur : TF1, France 2, France 3 régionale et nationale, M6, MCM et Eurosport !

Essayons de faire mieux en 96.

POINT BLEU - CROZON

TARIF LOCATION

TENUE DE PLONGÉE, jour 70 F.

CEINTURE PLUS LEST, jour 20F.

PALME, MASQUE, TUBA, jour 50F.

* BOUTEILLE 12l. ou 15l., jour 65F.

DETENDEUR, jour 40F.

V.T.T. ou V.T.C jour 60F.
semaine (7 jours) 390F.

NOUVEAU

Location de malibu, jour 150F.

Location de Tandem, jour 150F.

Téléphoner pour réservation

COMBINAISON DE PLANCHE jour, 70F.

SHORTY jour, 50F.

BODY BOARD la demi-journée, 50F.

PALME DE MORREY demi journée, 20F.

CANOE de MER, jour 150F.
fourni avec gilet de sauvetage

Montage en sus

**NOUVEAU : OUVERTURE D'UN
RAYON PÊCHE à POINT BLEU à CROZON
et d'un nouveau magasin au PORT DE PLAISANCE :
LA BOITE A PECHE**

Vente CANNES, MOULINETS, GRAVETTES et autres APPATS VIVANTS

ANTI FOULING et PETITES ACCESSOIRES

Filet pêche - Trémail - 50 x 2 m : 990 Frs

POINT BLEU AU SERVICE DE VOS LOISIRS

V.T.T. - Plongée - Body Board - Camping - Vêtements de mer
Accessoires équitation - Randonnée - Cerf-volant



Ici,
on vous sert !

Casino

CROZON - Rue de la Marne

PORT DE PLAISANCE DE MORGAT - STATISTIQUES

Du 1^{er} Janvier au 31 Décembre

Visiteurs en 1995 : Nombre de bateaux

NATIONALITÉ MOIS	F	GB	IRL	BELG.	D	NL	DN	FINL	S	TOTAL MOIS
Janvier										
Février										
Mars										
Avril										
Mai	28	7		1						36
Juin	29	29		5	1	2				66
Juillet	378	90	6	20	6	1		1		502
Août	530	130	3	5	5		1		2	676
Sept.	12	4								16
Oct.	1									1
Nov.	2									2
Déc.										
TOTAL	980	260	9	31	12	3	1	1	2	1299

Visiteurs en 1995 : Nombre de bateaux

Année	Nombre de places	Places à l'année	Places 1 mois ou +	Places visiteurs	Bateaux résidents	Visiteurs	Nombre de nuits	Recettes Visiteurs (TTC)
1995	620	442	98	50	540	1299	2958	156.885,20

ISA: LE RETRO-BULLES 1996

Le centre de Plongée ISA, école de plongée sous-marine, est connu pour la formation des plongeurs sous-marins du débutant au moniteur, mais aussi pour une particularité : il a conservé à son actif la plongée "Pieds Lourds".

En 1995, le film qui a ouvert le festival de Cannes, "La Cité des Enfants Perdus" de Marc Caro et Jean-Pierre Jeunet présentait des scènes pendant lesquelles un des acteurs principaux, Dominique Pinon (connu pour le rôle principal dans "Délicatessen" des mêmes réalisateurs) jouait le rôle du scaphandrier.

Dominique Pinon est un acteur perfectionniste. Aussi pour rentrer dans la peau de son personnage, Dominique n'a pas hésité à enfiler une autre peau, mais de bouc cette fois. C'est pour apprendre à plonger en "Pieds Lourds", après une initiation en scaphandre autonome, que Dominique s'est retrouvé au centre ISA.

Une fois par an, un stage un peu particulier est organisé à Crozon-Morgat. Des passionnés de plongée rétro, mais aussi tous les intéressés d'équipements professionnels anciens et modernes, s'y retrouvent. C'est l'occasion de revoir ces fameux casques qui nous ont tant fait rêver lors de notre jeunesse nous rappelant les aventures de Tintin dans "Le Trésor de Rackham Le Rouge" complété pour notre enfance du mystère de ces hommes qui disparaissent sous la mer ! Les amateurs d'émotions originales peuvent à loisir utiliser : Casque Piel 3 boulon, casques Shallow-water Miller Dunn type 1 - type 2 - type 3 - Morse, casque Bull Lama,

casque Comex (ludion), vêtement volume constant "phoque".

Les participants sont tour à tour les scaphandriers du début du siècle, reliés à la surface par la légendaire pompe à bras tel les Dupont et Dupond, puis pionniers des petites profondeurs tel un chevalier du moyen âge coiffé de son heaume devant un dragon, pour passer à des plongeurs futuristes équipés de casques permettant la vision à 360° rappelant un astronaute visitant une planète lointaine, et enfin travailleurs de la mer avec les équipements "ludion" et "phoque". Chacun peut à loisir passer d'une identité à l'autre selon son désir.

Tous les casques anciens sont des pièces originales. Pour ces équipements, une longue remise en état a été faite par une équipe de passionnés avec un grand bonheur, ce qui fait avant tout le plaisir des utilisateurs.

Ces jours privilégiés sont clos par la fameuse "journée des anciens". C'est l'événement le plus émouvant de ces quelques jours ; une exposition de vieux équipements de fabrication de nationalités diverses présentée par des scaphandriers en retraite, qui pour cette occasion viennent rejoindre l'équipe, afin de leur faire vivre leurs aventures peuplées de nombreux épisodes qu'ils relatent, et qu'ils ont vécu à travers le monde. C'est là autour d'un repas convivial dans cette ambiance toujours très chaleureuse, permettant à chacun de renouer avec notre patrimoine maritime, que se termine, hélas, le rétro-bulles.

Michel LASTENNET

SÉLECTION DE VINS FINS

CAVES CAMARÉTOISES

14, quai Kléber - 29570 CAMARET-SUR-MER

Tél. 98.27.94.51

CAVES ST-VINCENT

1, bd de la France Libre - 29160 CROZON

Tél. 98.27.10.47

PLANAZUR VACANCES

LOCATIONS TOURISTIQUES EN FRANCE

Pour bien louer votre maison de vacances, pensez aux services d'un professionnel implanté en Europe et principalement en Allemagne.

Contactez :

Véronique MOINEAU-LEBLAIS

Négociatrice Bretagne

Tél. 98.41.56.99 / 07.48.31.13 - Fax 98.41.56.99

LE PORT DE PLAISANCE : QUEL AVENIR ?

Le port de plaisance s'ensable

C'est le constat que fait l'Ingénieur des Ponts et Chaussées en... mars 1914.* Il estime en effet que 17.000 m³ de sable se sont accumulés depuis que le môle a été prolongé en 1902.

Un problème non résolu : l'ensablement du port

C'est le titre de la dernière partie de l'excellent article de Claudie Ménesguen paru dans la revue "Avel Gornog" de juin 1994 et dont on trouvera, ci-après, la reproduction in extenso.

Un plaisancier anglais s'échoue à l'entrée du port de Morgat

C'est un fait divers de l'été 1995 relaté par la presse locale.

Ainsi, voilà plus de 80 ans que l'on parle de l'ensablement du port, 80 ans durant lesquels se succèdent les constats, les études, les dossiers, les promesses.

80 ans que dure cette situation sans que jamais, à aucun moment, les décisions appropriées n'aient été prises.

Pire encore, alors que le projet de Port de Plaisance de 1969 prévoyait une passe d'environ 70 m de large entre le brise-lames et la falaise afin d'éviter l'ensablement du port, les élus d'alors n'hésitent pas, après la faillite de l'un des entrepreneurs, à opter en 1971 pour la construction d'une digue traditionnelle en enrochement enracinée à la falaise. Ce projet, malgré les mises en garde des pêcheurs locaux contre les risques d'ensablement, fut réalisé sans la moindre étude d'impact.

Des solutions ?

Et voilà pourquoi, en 1996, nos élus se trouvent devant un problème qu'ils souhaiteraient bien pouvoir résoudre.

Comment ?

Et bien, peut-être en construisant un épi d'une centaine de mètres au droit de l'entrée de la plage de Morgat (face au pavillon du tourisme). Il s'agirait d'un épi en enrochement dans le style de la digue du port. Vous imaginez sans peine l'esthétique du projet !

Heureusement que l'on a du mal à imaginer l'efficacité d'un tel ouvrage. Aussi, nos élus (toujours eux) considèrent qu'il serait souhaitable de procéder à une étude sérieuse (encore une) qui permettrait, notamment en bassin de carène, de choisir précisément la meilleure solution.

C'est une sage décision mais qui pourrait

coûter de 2 à 3 millions de francs. Ce qui nécessite une participation importante du Département, de la Région, de l'Etat, voire du Fonds structurel européen. Alors il faut attendre la décision de ces instances après une étude approfondie du dossier.

En attendant, il est décidé de procéder au dragage du port. Mais un dragage complet représente environ 30.000 m³ à enlever, soit un coût très important. Compte tenu des possibilités financières, il faudra se contenter d'un dragage minimum de l'accès du Port, soit environ 10.000 m³.

Or, depuis la loi de 1976 sur la protection de la nature, de tels travaux ne peuvent être entrepris sans une enquête publique. S'il n'y a pas d'opposition, l'étude d'impact sera entreprise. Si enfin tout le monde est d'accord, on pourra peut-être entreprendre le dragage.

Le Conseil Municipal prendra sa décision fin mars. Compte tenu de la lenteur de nos administrations, on peut être assuré que rien ne sera fait avant la saison 96.

Il n'y a plus de temps à perdre

Et pourtant, il n'y a pas que les Plaisanciers à pâtir de ces tergiversations et attermolements de plusieurs décennies. Car la plage du Portzic est en train de disparaître et il n'y a presque plus de sable devant l'Hôtel de la Mer.

Morgat sans Plage et sans Port !

Que restera-t-il ?

Veut-on faire de notre paisible station balnéaire un Parc d'Attraction sur le terre-plein du port pour manifestation de masse : concerts publics, concours hippiques, jeux en tous genres et terrain de camping permanent ?

Plutôt que de se précipiter pour détruire inutilement la falaise (et enlaidir tristement le site du port), il eut été plus judicieux de se préoccuper de l'avenir du Port de Plaisance en tant que tel.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit. Voilà 80 ans que l'on parle de l'ensablement du port, mais il y a déjà 10 ans que l'on promet aux usagers locataires d'un ponton un parc de stationnement fermé à leur disposition. Depuis des années, la chaussée de la digue doit être bétonnée : seuls quelques mètres ont été réalisés et l'on continue à se tordre les pieds pour rejoindre les pontons. Quant au ponton visiteurs plus proche des installations du port, tout laisse à penser que ce ne sera encore qu'un vœu pieux.

Il faut cesser de bricoler à la petite semaine : cela coûte cher et ne résout pas les problèmes.

Le Port de Plaisance de Morgat mérite un plan de développement à long terme : une politique doit être définie, les actions à entreprendre doivent être échancées en fonction des nécessités et des urgences et en adéquation avec les concours financiers possibles tant sur le plan local que régional et national. Encore faut-il qu'une volonté se manifeste en ce sens. Le Port de Plaisance est un élément essentiel de l'économie crozonnaise. Il est un atout majeur pour le tourisme car il permet de fidéliser une clientèle intéressante, disposée à investir pour ses loisirs.

Il est indispensable que nos élus prennent conscience de la gravité d'une situation qui se détériorera inexorablement si aucune décision n'intervient rapidement.

80 ans de laxisme, de tergiversations, de négligences voire d'incompétence : c'est trop, beaucoup trop.

C'est maintenant ou jamais qu'il faut agir : ce n'est pas une requête, c'est un cri d'alarme.

Il y va de l'avenir du Port de Plaisance.

Il y va de l'avenir de Morgat.

Claude GALTAT

* Extrait de l'article de Didier Cadiou :
Evolution des infrastructures de
Morgat - Avel Gornog - Juin 1994



SERVICE ELECTRONIQUE DE NAVIGATION

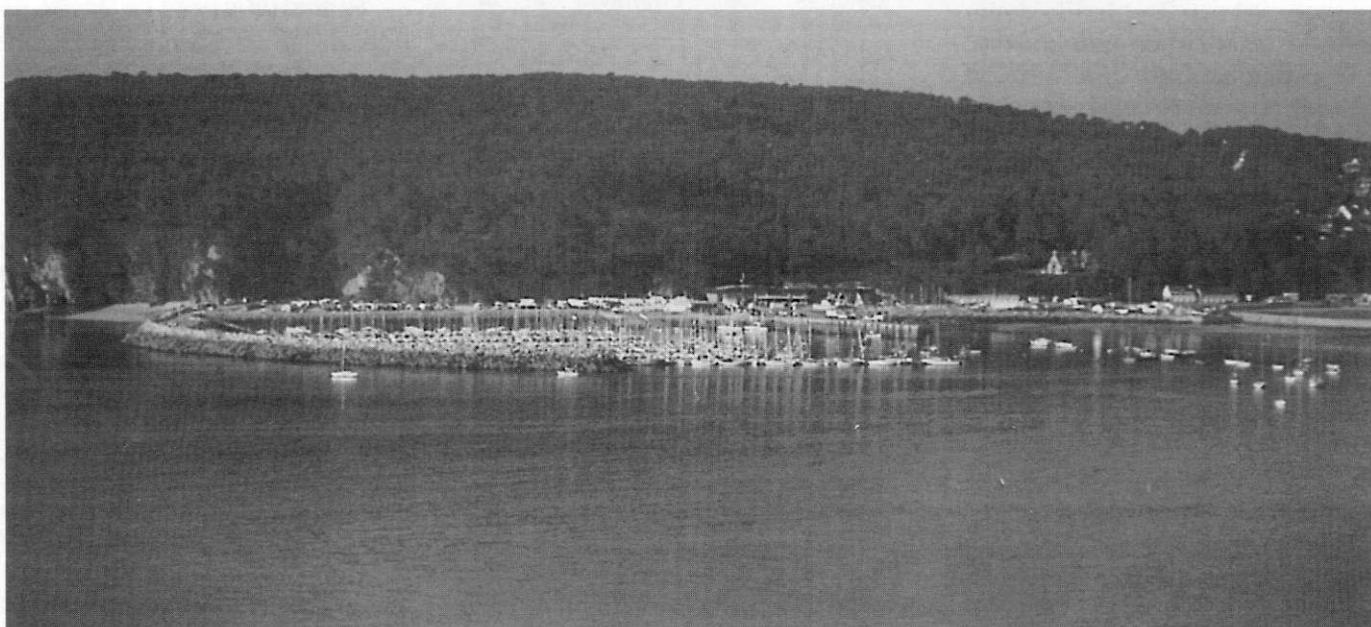
Télécommunication - Télématicque - Télécopieur - Radar - Sondeurs - V.H.F. - Positionneurs
Laboratoire de Réparations

Yvon LE GOFF - Gérant

Port de Plaisance - Moulin Blanc - B.P. 13 - 29281 BREST Cedex - Tél. 98.42.10.35 - Télécopie 98.41.41.33

Le port de plaisance le tonneau des Danaïdes ?

par Claudie MENESGUEN



Devenu station balnéaire sous l'impulsion d'Armand Peugeot au début du siècle, Morgat fut essentiellement fréquenté par les classes aisées jusque dans l'après-guerre. Avec le développement du tourisme de masse depuis les années 1950, la station se devait de s'adapter à ce nouveau secteur économique. Conçue à la fin des années 1960, la création d'un port de plaisance visait à relancer l'activité touristique par le développement de la voile et de la plaisance.

La pêche, encore en plein essor à cette époque, avec 15 à 20 thoniers et de nombreux côtiers basés au port, ne fut pas oubliée : un quai permettant de doubler les postes d'amarrage par rapport au vieux môle lui était exclusivement réservé.

DES DÉBUTS DIFFICILES

Le projet de port de plaisance fut lancé à l'initiative de la municipalité en 1968.

Le premier projet de 1969 utilisait un procédé original de brise-lames composé de modules creux en béton (brevet Staempfli-Berger) (schéma n° 1). Une passe d'environ 70 mètres entre le brise-lames et la falaise était prévue afin d'éviter l'ensablement du port (schéma n° 2).

Mais une tempête survenue au début des travaux, le 9 septembre 1970, emporta les modules pas encore assemblés. Une des trois entreprises chargées de la construction fit faillite et les deux autres refusèrent de poursuivre les travaux car elles estimaient ce

projet trop risqué financièrement. Désireux de voir rapidement aboutir la réalisation d'un port de plaisance, les élus locaux optèrent en 1971 pour la construction d'une digue traditionnelle en enrochement enracinée à la falaise. Les travaux débutèrent en 1972 malgré les mises en garde de nombreux pêcheurs contre les risques d'ensablement.

Déjà, après l'allongement du vieux môle en 1902, ils avaient pu constater une accumulation de sable dans le vieux port. Or, ce second projet, contrairement au précédent n'avait pas fait l'objet d'une étude d'impact, qui n'est devenue obligatoire qu'en 1976 (loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature).

FINANCEMENT ET CAPACITÉ D'ACCUEIL

Le coût des premières tranches de travaux réalisées de 1970 à 1978 s'élevait à 8,1 millions de francs. La commune prit en charge 35 % du financement et reçut des subventions du département et de l'État s'élevant respectivement à 25 % et 40 % du coût total. La part de l'État peut paraître élevée, mais elle comprenait une subvention spéciale de la Marine nationale de 1 million de francs versée à la commune pour compenser le gel des terrains situés à proximité de l'Ile-Longue.

Des investissements d'équipement et de fonctionnement ont été entrepris depuis 1979 pour un coût de 13,9 millions de francs : construction des bâtiments, dragages réguliers, réparations de la digue après les tempêtes, extensions des terre-pleins, renforcement et élargissement de la digue, etc.

Comme pour la majorité des ports de plaisance, le budget de fonctionnement fut déficitaire les premières années. Pour combler ce déficit, les municipalités successives ont su augmenter régulièrement le nombre de places de manière à accroître les recettes d'exploitation. Ce souci constant d'augmenter la capacité d'accueil place aujourd'hui le port de Morgat au troisième rang finistérien après ceux du Moulin-Blanc et de Port-la-Forêt.

Le graphique ci-contre démontre que la réalisation d'un port de plaisance correspondait à un besoin réel, le nombre de places occupées à l'année ayant progressé régulièrement.

Les prix de location d'un ponton peuvent aussi expliquer en partie ce taux élevé de remplissage à l'année. En effet, les prix pratiqués à Morgat sont attractifs puisqu'ils sont inférieurs de 10,5 % à la moyenne finistérienne et de 58 % à la moyenne nationale. Il semble pourtant que ces prix soient adaptés aux budgets des usagers, la location du ponton représentant en

moyenne 60 % de leurs budgets plaisance annuels.

LA FRÉQUENTATION DU PORT

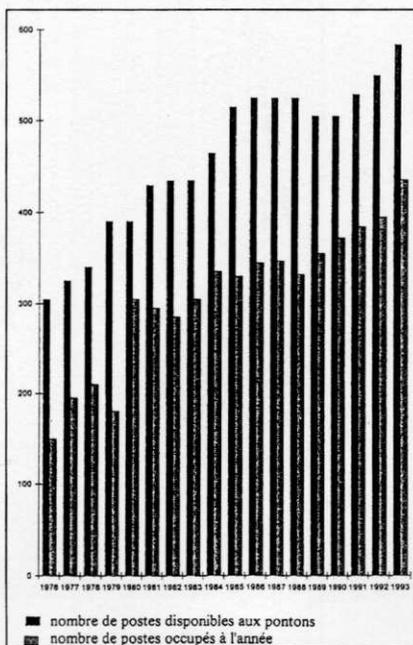
Les bateaux résidents

L'aire de recrutement des plaisanciers reste limitée : 68 % d'entre eux sont des Finistériens et 37 % résident dans la commune de Crozon.

Même si seulement 30 % des plaisanciers sont étrangers à la



Affleurement de tourbe au nord de la plage de Morgat



Évolution de la capacité d'accueil et de l'occupation à l'année ⁽¹⁾.

Bretagne, la fréquentation du port démontre l'attrait touristique de la commune, 45 % des usagers y possédant une résidence secondaire. Cette fréquentation reflète aussi la structure socio-économique de la population, les retraités représentant près de la moitié des usagers, suivis de loin par les cadres supérieurs et les professions libérales qui ne totalisent que 18 % des résidents du port.

Les petites unités représentent une part importante du parc : 64 % des bateaux ont une taille inférieure à 6,50 mètres. Cette taille est adaptée à la pêche-promenade qui reste



Vagues de déferlement sur le banc de sable à l'entrée du port

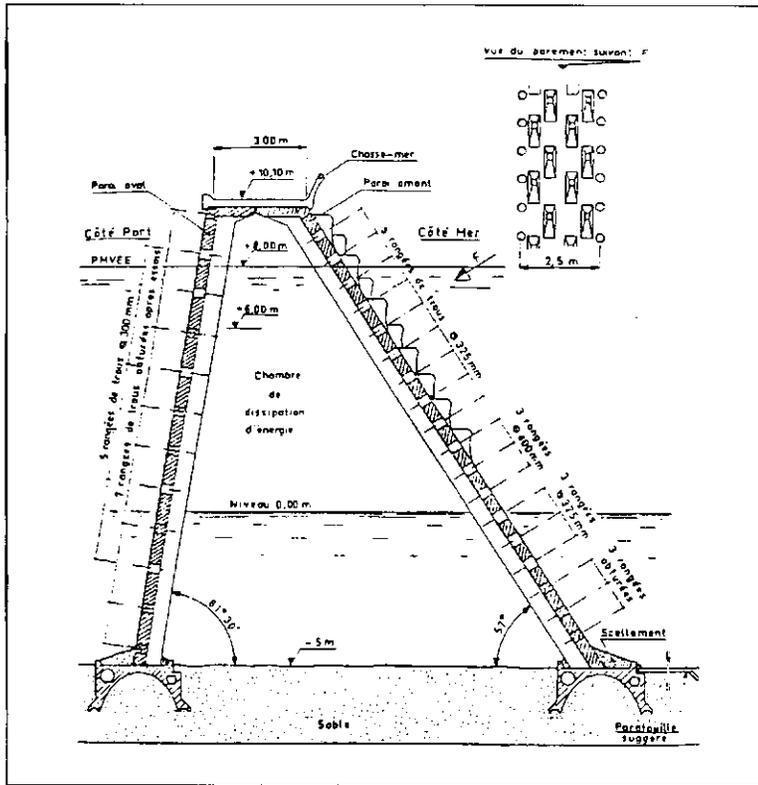


Schéma n° 1 : procédé breveté Staempfli-Berger.

l'utilisation dominante des résidents, en particulier des retraités.

Un port moyennement visité

Actuellement, 50 places suffisent à recevoir les flux de passage. En Presqu'île, Camaret canalise la majorité des escales (3 500 par an) grâce à son excellente situation entre les deux passages délicats du chenal du Four et du raz de Sein, l'escale à Morgat rallongeant la route nord-sud de 16 miles. Mais le cadre remarquable dont bénéficie notre port lui permet d'attirer en moyenne 1 100 bateaux visiteurs chaque année.

L'essentiel des escales se concentrent sur les mois de juillet et août pour une durée moyenne de séjour de 48 à 72 heures.

Les étrangers représentent un tiers de ces visiteurs et sont pour une grande majorité originaires d'Europe du Nord (Grande-Bretagne, Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Suède, Finlande...). Les Anglais totalisent à eux seuls 90 % de cette clientèle étrangère.

DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES LIMITÉES ?

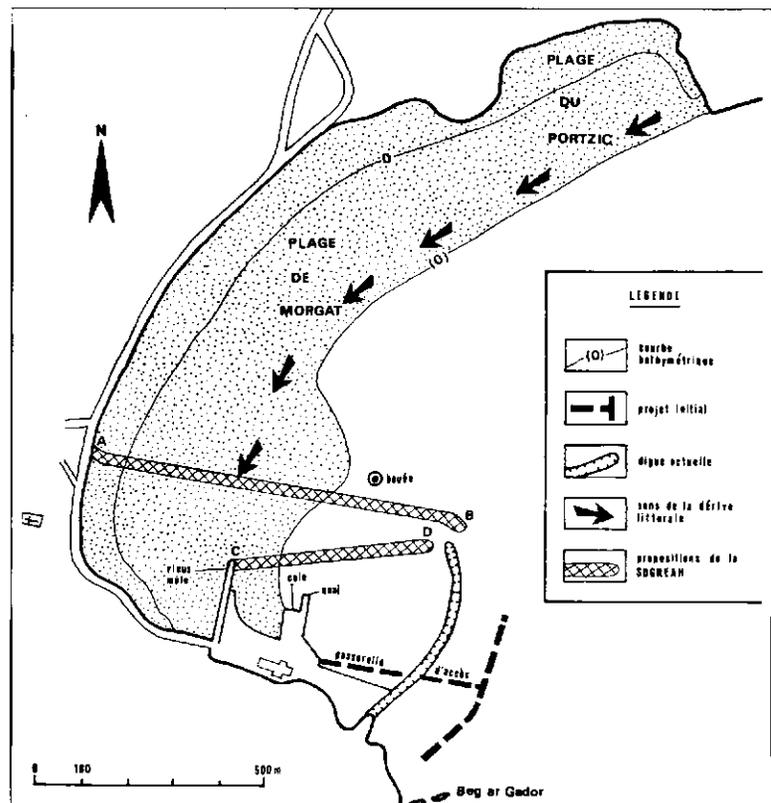


Schéma n° 2 : impact du port actuel.

Selon J.-M. BECET ⁽²⁾, "la mise en place de structures permanentes d'activités (écoles de voile, classes de mer...) bien conçues est davantage génératrice d'emplois directs que les équipements portuaires eux-mêmes". Le cas de Morgat illustre bien cette analyse puisque le centre nautique emploie 7 permanents et 45 saisonniers alors que la capitainerie fonctionne avec seulement 3 permanents et 3 saisonniers.

Cependant, comme le souligne le même auteur, "la plaisance est sans aucun doute un facteur économique intéressant pour les communes littorales en tant que catalyseur du développement touristique".

En effet, l'achat sur la commune de Crozon d'une résidence secondaire pour 39 % des usagers et d'une résidence principale pour 21 % d'entre eux a été influencé par la proximité du port de plaisance. Ceci correspond au minimum à 140 acquisitions foncières. Cette tendance se confirme car actuellement 7 % des plaisanciers finistériens fréquentant le port envisagent d'acquiescer une résidence secondaire sur la commune.



Extraction de sable à Morgat.

Les commerces bénéficient aussi d'un apport de clientèle non négligeable, et c'est surtout Crozon, véritable pôle d'attraction commercial, qui en retire les avantages. Morgat a en effet peu bénéficié de la création du port. Le commerce n'a pas cessé d'y décliner depuis 20 ans, la saison estivale ne suffisant manifestement pas à assurer une rentabilité. De nombreux visiteurs se plaignent d'ailleurs de cette carence et s'étonnent en particulier de l'absence de services aussi élémentaires qu'un distributeur bancaire ou d'un magasin d'accastillage.

En revanche, l'impact financier de ce port mal conçu à l'origine risque de peser lourdement sur les finances communales à moyen terme.

UN PROBLÈME NON RÉSOLU : L'ENSABLEMENT DU PORT

La création de la digue est à l'origine de changements sédimentaires profonds dans l'anse de Morgat.

L'ensablement de la zone portuaire et de la partie sud de la plage de Morgat serait dû selon FETHALLAH et HALLEGOUET⁽³⁾ à "l'action d'une dérive littorale induite principalement par les clapots engendrés par les vents d'est soufflant sur la baie de Douarnenez, à certains moments de l'année. Ces vagues arrivant obliquement par rapport à la

direction générale de la ligne de rivage chassent progressivement les sables vers l'ouest en direction du port où ils restent piégés depuis la construction des jetées (...). Avant les aménagements portuaires de ces dernières années, les sédiments migrant vers le sud-ouest étaient ensuite remobilisés par les houles de secteur ouest diffractées par le cap de la Chèvre et la pointe de Beg ar Gador. Ces sables pouvaient alors aller regarnir les estrans situés de part et d'autre de la pointe du Portzic".

L'ensablement, comme on le voit sur le schéma n° 2, est alimenté par le sable de la plage du Portzic et de la partie nord de la plage de Morgat. Ces plages subissent donc une érosion importante attestée par des affleurements de poudingue à ciment ferrugineux et de plaques étendues de tourbe (photo p. 27).

Le vieux môle n'est plus accessible aux bateaux de pêche qui doivent en outre attendre la marée pour entrer dans le nouveau port. Les incidents affectant les plaisanciers se sont également multipliés ces dernières années : à basse mer lors des grandes marées, certains visiteurs ont connu la mésaventure de s'échouer sur le banc de sable qui s'est formé entre les pontons lourds et la bouée alors qu'ils entraient ou sortaient du port. Il ne faut donc pas s'étonner que certaines capitaineries anglaises déconseillent l'escale à Morgat.

Une étude menée par le cabinet d'études SOGREA H en 1988 a permis de faire deux propositions

pour régler définitivement le problème d'ensablement. La première solution (digue AB) permettrait de doubler la capacité d'accueil en créant un second bassin dans le vieux port. La deuxième solution (digue CD) ne protégerait que le port de plaisance et ne réglerait pas le problème sédimentaire des plages.

Pour l'instant, la municipalité n'envisage pas d'entreprendre de tels travaux en raison de leur coût élevé estimé en 1988 à 30 millions de francs pour la première solution et 13 millions de francs pour la seconde. Les seules interventions prévues consistent à pratiquer des dragages réguliers. Lors du dernier, en mai 1990, 20 000 m³ ont été enlevés. Il est clair que cette solution ne peut être que provisoire car l'ensablement est estimé entre 5 000 et 10 000 m³ par an.

L'exemple du port de Morgat démontre que la création d'infrastructures lourdes nécessite des études préalables poussées. Même s'il a permis une certaine relance touristique, les investissements consentis pour ce port ne sont pas à la hauteur des espérances qu'il a suscitées. Pourtant, avec le déclin irrémédiable de la pêche, le tourisme reste la seule activité sur laquelle Morgat peut compter pour essayer de survivre.

Note : la plupart des chiffres cités dans cet article proviennent de la thèse de Nicolas BERNARD.

Bibliographie

- 1- N. BERNARD (1993). "Ports de plaisance et structuration de l'espace littoral finistérien". Thèse de doctorat. Université de Bretagne Occidentale
- 2- J.-M. BECET (1987). "L'aménagement du littoral". Que sais-je ? n° 2363. P.U.F.
- 3- A. FETHALLAH et B. HALLEGOUET (1992). "Dynamique littorale et aménagements portuaires dans l'anse de Morgat". In : Actes du symposium "coastal management and coastal evolution in developing countries" Rabat, 27 avril - 3 mai 1992.
- 4- SOGREA H (1988). "Anse de Morgat : étude de la sédimentation, extension du port de plaisance". Mairie de Crozon.

Nous remercions la revue Avel Gornog d'avoir bien voulu autoriser la reproduction de cet article.

DERNIÈRE MINUTE

CONSEIL PORUTAIRE DE MORGAT DU 22 MARS 1996

Le problème de l'ensablement du port a été à nouveau abordé lors du dernier Conseil Portuaire.

Et d'abord le déplacement de la bouée rouge d'entrée du port a été confirmé : sa nouvelle position devrait décaler vers le nord-est le chenal d'accès et écarter ainsi les navires du banc de sable qui s'est formé devant le musoir de la digue. En conséquence, cette bouée ne devrait plus talonner à marée basse.

Mais il est bien évident que ce n'est pas en déplaçant une bouée que l'on va régler le problème de l'ensablement du port.

La décision d'entreprendre le dragage du port sera prise lors du Conseil Municipal du 29 Mars. Il s'agira d'un dragage complet, 30.000 m³, pour un coût d'environ 2.400.000 Frs.

La procédure, qui comporte une analyse du sable, une enquête publique et une étude d'impact, devrait durer de 6 à 8 mois pour un coût proche de 200.000 Frs. Dans ces conditions, le dragage sera entrepris en avril 1997.

La construction d'un épi a été évoquée. Mais comme elle nécessiterait une étude en carène d'un coût de l'ordre de 3.000.000 Frs, pour une efficacité tout à fait aléatoire, et que son impact sur l'esthétique du site serait irrémédiablement négatif, cette solution semble actuellement écartée.

Une proposition de dragage quasi permanent semble retenir l'attention du Conseil Portuaire. Une étude de coût doit être réalisée et l'achat par le port d'une petite drague pourrait être envisagé. Mais il faudrait définir les

modalités de cet achat : par la commune ?, un syndicat de communes ? avec quelles participations ?

Le Conseil Général serait prêt dans l'immédiat à participer à un ramassage de sable dans le vieux port pour l'amener par camions devant l'Hôtel de la Mer. Pour 10.000 m³, le coût serait de l'ordre de 200.000 Frs.

Mais le problème de la procédure (analyse, impact, etc.) reste entier. Et ce travail ne serait efficace dans le temps qu'avec la canalisation du Loch.

En résumé, la situation semble bloquée : aucune solution n'apparaissant pour régler définitivement ce grave problème. Et chacun recule devant l'ampleur des coûts sachant que même si l'on engage ces investissements très importants, personne n'est sûr du résultat.

C'est pourquoi seule la solution du dragage paraît aujourd'hui la mieux adaptée. Reste à définir le rythme de ce dragage : soit un dragage lourd tous les 6 ans, soit un dragage continu permettant d'entretenir des fonds suffisants en permanence.

On peut cependant regretter tous ces attermolements et ces hésitations qui font qu'à l'heure actuelle où nous mettons sous presse, aucune décision n'est prise. Et les délais de procédure sont tels que la seule certitude est que la saison 1996 ne verra aucune amélioration à cette situation particulièrement inquiétante.

A suivre...

C.G.

CHANGEMENT DU ZÉRO DES CARTES MARINES

Extrait de la lettre du SHOM aux navigateurs de Décembre 1995

A l'occasion de nouvelles publications de cartes, le SHOM a décidé de corriger le niveau de référence des cartes marines et des annuaires de marée relatifs aux abords de Brest et de St-Nazaire afin de se conformer à la règle de l'hydrographie française selon laquelle le zéro des cartes est voisin du niveau des plus basses mers astronomiques.

Dans la *Lettre du SHOM n° 11*, un article, reproduit dans notre Bulletin de Mai 95, était consacré à ce sujet. L'application effective de cette mesure le 1^{er} janvier 1996, est un événement important qui mérite un rappel.

Pour le navigateur, les conséquences sont nulles s'il utilise les documents à jour et s'il se conforme aux avis diffusés par le SHOM (*il consultera avec profit le 3615 SHOM*).

Il devra en particulier éviter d'utiliser des cartes et des prédictions de marée dont les références de hauteur ne sont pas identiques.

La sécurité de la navigation peut être affectée notamment aux abords de Brest.

En effet, les sondes sont augmentées de 50 centimètres et les hauteurs de marée diminuées d'autant. Il faudra éviter d'utiliser les nouvelles cartes avec des logiciels de prédiction de marée non corrigés.

expert



TV • HI-FI • VIDEO • MENAGER
pose d'antennes terrestres et satellites

ALBERT KERMEL

10, rue Jules Simon
Tél. 98.27.29.64 - CROZON

PARLONS D'OSMOSE

Le principe est connu depuis longtemps dans l'industrie et on en a tiré un certain nombre d'applications pratiques mais chez les plaisanciers il n'a pas bonne réputation...

"Lorsque deux liquides de densité différente sont séparés par une membrane poreuse, les densités tendent à s'équilibrer".

Il y a donc en présence trois éléments. Lorsqu'on met à l'eau un bateau à coque plastique, deux des facteurs sont mis en présence ; un liquide qui est l'eau de mer et une membrane poreuse qui est le gel coat de la carène. Le gel coat est la couche extérieure brillante. Dès la mise à l'eau, des molécules d'eau commencent à s'infiltrer entre les molécules de la résine. Le phénomène se poursuit au fil des années. Il en résulte une humidification du gel coat et une diminution de la dureté.

Jusque là, le phénomène est réversible : si le bateau est sorti de l'eau, le gel coat va s'assécher et l'on retrouve la situation d'origine.

Si le phénomène se poursuit, l'eau va finir par atteindre la première couche de mat (fibres de verre assemblées entre elles par un liant pour former un feutre).

L'eau au contact du mat va se rassembler dans des micro-bulles d'air et va décomposer les différents produits (résine, liant catalyseur, etc.).

Le résultat de cette décomposition sera le liquide osmotique ou "jus" qui ressemble à l'acide acétique. C'est le troisième élément. Ce liquide ne peut s'évacuer à travers le gel coat. L'équilibre osmotique ne peut se faire. La pression monte au sein du liquide qui a tendance à se rassembler. La pression est telle que le gel coat se sépare du mat (délamination) d'où l'apparition de cloques variables en taille et en volume.

Traitement

Il est long et coûteux. Il consiste à décaper entièrement le gel coat de la carène (partie immergée de la coque) par sablage, ponçage, disquage, rabotage, etc., lavage au détergent pour éliminer les sels du "jus" et séchage de la carène.

Ce séchage peut s'effectuer de différentes manières mais est très long (plusieurs mois). De fréquentes mesures

d'humidité sont nécessaires. Il existe plusieurs appareils pour cette mesure, les plus récents sont à ultra-sons.

La carène étant sèche, on procède à l'application de différents produits à base d'époxy : résine pour imprégner les fils du mat. Une ou deux couches de résine époxy pour réagréer la carène. Une ou deux couches de résine époxy primaire et anti-fouling.

Les chantiers établissent un devis au m² mais il peut y avoir des surcoûts après décapage ; cavernes profondes, délamination entre le 1^{er} et 2^e mât, etc.

A plus au moins long terme, tous les bateaux construits avant 1985-86 présenteront des traces d'osmose sauf les bateaux qui ne sont à l'eau que quelques mois par an.

Depuis cette date, les chantiers ont amélioré les techniques et de nouveaux produits sont apparus.

Proscrire les grattoirs pour ôter l'anti-fouling et réparer immédiatement tous les accidents sur le gel coat de la carène avec des produits époxy uniquement.

B. Bulard



SARL André LE BRETON

**Accastillage - Entretien - Réparation
Gardiennage
Mise à l'eau**

Moteur Mercury

88, bd de la France Libre
CROZON-MORGAT - Tél. 98.27.02.19

PECHE - CHASSE - PLONGEE

44, rue Alsace Lorraine (face poste)
CROZON - Tél. 98.26.24.48

OUVERT TOUS LES JOURS

- **PECHE**
canne, moulinet, accessoire
- **PLONGEE :**
vente, location
- **BATEAU :**
matériel de sécurité, peinture, sondeur...
- **VETEMENTS DE MER**

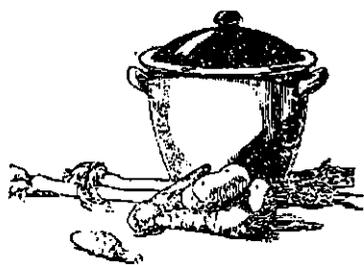
A. BALBOUS

- **BAR**
- **TABAC**
- **LOTO**

11, rue de Poulpatré
CROZON - Tél. 98.27.19.42

FILET DE BAR AU BOUILLON D'ARTICHAUTS

par Joël Euzen du Mutin Gourmand



Pour le fumet

- Arête de bar
- 30 cl de Muscadet
- 1 oignon
- 1 branche de céleri
- 1/2 fenouil
- 4 artichauts
(bretons bien sûr)

Pour le bouillon d'artichauts :

- 1/2 l de Muscadet
- 1/2 fumet de poissons
- 50 g de beurre
- 50 g de fenouil
- 50 g d'échalotes
- 50 g de céleri
- 50 g de vert de poireaux
- 1 gousse d'ail

Bien sûr, le bar, une belle dorade fera très bien l'affaire.

Conseil du Bosco

Vous pouvez réaliser votre bouillon la veille et le garder au frais.

Pour la cuisson du bar, ne la brusquez pas, petit feu, il restera moelleux.

1) Ecailler le bar, lever en filet, enlever les arêtes. Préserver les filets au frais.

2) Réaliser le fumet de poisson avec les arêtes, 1 oignon, 1/2 fenouil, 1 branche de céleri. A faire revenir dans le beurre avec l'arête propre.

Mouiller au Muscadet. Réduire de moitié. Recouvrir d'eau et faire bouillir 20 minutes environ. Ne pas saler, ni poivrer. Passer au chinois. Vous devez en garder 1/2 litre, très clair.

3) Tourner les artichauts. Casser la queue, couper les feuilles au couteau à dent. Avec un petit couteau, enlever toutes les feuilles jusqu'au cœur ainsi que le vert.

Enlever le foin avec une cuiller. Citronner les fonds et les laisser dans l'eau citronnée en attente.

4) Faire revenir tous les petits légumes dans le beurre à feux doux. Mouiller au Muscadet (50 cl) et au fumet clair (50 cl).

Chauffer et plonger les fonds d'artichauts environ 10 minutes à petit feu. Si vous trouvez quelques girofles en juillet, laissez les tomber dans le bouillon pour les gourmands. Vérifier sel, poivre, et la cuisson des artichauts (al dente).

Mettez votre bouillon de côté au froid si vous ne vous en servez pas tout de suite.

5) Préparer votre poêle pour la cuisson du bar. Moitié beurre, moitié huile d'olive.

Quand le beurre est fondu, placez vos portions de bar côté peau et réalisez la cuisson à feu doux.

Ne retournez pas le bar. Sel. Poivre. Sortez-le et posez sur un papier absorbant pour enlever le gras de cuisson.

Mettez le bouillon d'artichauts en assiette creuse avec une ou deux pommes vapeur.

Déposez le bar dans vos assiettes, la peau vers le haut.

Bon appétit !

ATELIER BAUDOIN ELECTRONIQUE

Poses d'antennes terrestres et satellites
Alarmes
Electronique - Electricité marine

FURUNO - RADIO OCEAN - NKE - MLR - ENAG - WISI - LOGISTY

1, rue Pierre Abelard - CROZON
Tél. 98.27.07.30 - Fax : 98.27.07.03

CRÊPES DE L'ABER

M^{me} HERY

28 bis, rue de Poulpatré - CROZON
Fabrication artisanale - Crêpes à emporter, faites main
Tél. 98.27.17.04

Ent. Robert HERY

• Plomberie • Chauffage • Sanitaire
28 bis, rue de Poulpatré - CROZON
CHAUDIERE VIESSMANN
Tél. 98.27.17.04

PRESSING DE CROZON



Service rapide et soigné

Talons et ressemelage
express

CLEFS MINUTE

23 rue de Poulpatré
29160 CROZON
☎ 98 27 06 38

Ouvert sans interruption de 9h à 19h
Fermé le lundi

CA CRÉDIT AGRICOLE

DE LA PRESQU'ILE DE CROZON

5 AGENCES A VOTRE SERVICE

CHANGE, DISTRIBUTEUR
PLACEMENTS - PRETS

Renseignez-vous... 98.27.05.95

LES ALGUES BRUNES DE MORGAT

La côte rocheuse de l'anse de Morgat et de ses environs supporte les plus grandes espèces d'algues de nos côtes. Font partie de celles-ci les populations d'algues brunes (Phéophycées) dont la taille est supérieure à celle des espèces des autres ordres en général : algues bleues (Cyanophycées), à peine visibles, algues vertes (Chlorophycées) et algues rouges (Rhodophycées) qui se dissimulent dans leurs peuplements. Seules les algues vertes qui encombrant périodiquement les plages peuvent attirer l'attention en raison de leur masse.

Nous ne pouvons désigner individuellement nos espèces indigènes que sous leur nom scientifique. Il n'existe en effet que peu de noms spécifiques en langue française, alors que les langues celtiques en sont riches au point d'avoir conservé en Bretagne des désignations utilisées chez les Celtes d'outre Manche. Il n'est pas question non plus de nommer ici toutes nos algues brunes, de tailles variables, mais seulement d'énumérer celles qui constituent les peuplements importants du littoral.

Nos espèces indigènes constituent des zones de végétation horizontales successives, plus ou moins denses selon leur niveau, établis en fonction de la durée de leur émergence au cours des marées, de l'intensité de l'agitation de la mer (le mode), et de leur orientation. Le tout est localisé entre le zéro de la carte d'état-major et le zéro de la carte marine, c'est-à-dire sur une hauteur de 8 mètres environ dans notre région.

Dans cet intervalle, à la partie supérieure, les espèces d'algues de zone appartiennent à la famille des Fucacées. Ce sont : le Pelvetia (P.canaliculata) espèce dédiée à M. Pelvet, algologue du XIX^e siècle, de petite taille, dont le tissu ou thalle, creusé en



gouttière, supporte bien l'émergence aux marées de morte eau.

Puis le premier des Fucus, le Fucus spiralé (F.spiralis), très semblable d'allure au précédent, dont les tissus aplatis sont parcourus par une nervure et les rameaux en spirale.



Le Fucus vésiculeux est assez semblable au précédent, mais ses rameaux supportent des vésicules sphériques, les flotteurs, de part et d'autre de leur nervure,

il s'y mêle dans les endroits abrités, en zone facultative, une espèce de la même famille, l'Ascophyllum (A.nodosum), à vésicules plus larges que le thalle, ici sans nervure.



Le dernier Fucus sera le Fucus à lame en dents de scie (F.serratus), accessible seulement aux marées de vive eau. C'est à ce niveau que



l'on peut rencontrer les lacets aplatis et ramifiés de l'Himanthalia (H.elongata), longs de plusieurs mètres parfois, théoriquement

comestibles, qui évitent l'anse de Morgat trop calme pour eux et sont absents entre le Kador et l'île de l'Aber. Avec cette espèce, nous quittons le domaine des Fucacées pour entrer dans celui des Laminaires.

Ce sont des plantes de plus grande taille, de l'ordre du mètre, dont l'aspect général est le suivant : une "tige" appelée stipe, surmontée d'une thalle qui est une large lame découpée, sans nervures. A la base du stipe un organe de fixation : un faisceau de crampons.

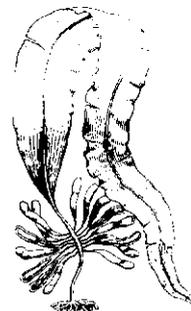
A partir de la basse mer de vive eau, nous rencontrerons le Saccorhiza (S.bulbosa) à stipe

aplatis et godroné dont la base est flanquée d'un important bulbe verruqueux, souvent mélangé dans ses peuplements à des laminaires à stipe souple (Laminaria flexicaulis), et, plus bas, à la laminaire de



Clouston (L.cloustoni), à stipe rigide, exploitée pour son iode et ses alginates. Parfois, au cap de la Chèvre, on distingue une autre laminaire, jaune paille, d'origine méridionale, qui est assez rare (L.ochroleuca).

Au voisinage on peut trouver aussi au cap de la Chèvre une espèce de laminaire à lame étroite et nervurée, chargée d'iode, l'Alaria (A.esculenta) qui est comestible, elle est



d'origine nordique.

Autre curiosité, la sargasse japonaise (Sargassum muticum) introduite en Europe avec des huîtres, il y a quelques années, qui, après une explosion de croissance s'est assagie et se voit désormais ici et là dans des flaques comme à Postolonnec. Nous n'ajouterons pas l'algue géante du Pacifique, le Macrocystis (M.pyrifera) long de 40 à 60 m. Nous avons eu en effet la chance d'en voir l'introduction interdite autour des Veres... sa présence nous aurait privé d'une bonne partie de notre plan d'eau.

Telle est l'énumération des algues brunes constituant nos zones de végétation. Ce sont aussi celles des côtes atlantiques de l'Europe.

A.H.D.

AFFAIRES MARITIMES

Extrait de la plaquette "Présentation du Quartier des Affaires Maritimes de Douarnenez-Camaret" Février 1996

Le Quartier des Affaires Maritimes de Douarnenez-Camaret

Les Quartiers des Affaires Maritimes de Douarnenez-Camaret s'étend sur 82 km le long du littoral ouest du département du Finistère. Il est délimité au Nord par la limite de séparation des communes de Crozon et Roscanvel dans la rade de Brest, et au Sud par la Pointe du Millier (limite des communes de Poullan-sur-Mer et de Beuzec Cap Sizun).

Dans le cadre de l'harmonisation des circonscriptions administratives, l'arrêté ministériel du 10 février 1984 a créé le quartier que nous connaissons actuellement. Il est issu ainsi de la fusion des quartiers de Douarnenez et Camaret qui étaient séparés par le ruisseau de Penfroust, limite des communes de Ploeven et de Plomodiern.

Malgré la fusion de ces deux quartiers en un seul, il est à noter que ces deux entités sont toujours différenciées puisque marins et navires ont conservé les lettres de rattachement **DZ** ou **CM** dans leur identification auprès des Affaires Maritimes. En outre, les deux autres points de débarquement de pêche voire de trafic de passager que sont Morgat et Roscanvel sont intégrés dans le port de Camaret.

Le Quartier des Affaires Maritimes de Douarnenez-Camaret présente la particularité de réunir deux ports très différents, tant par l'environnement socio-économique, que d'un point de vue administratif.

Douarnenez et Camaret se rejoignent sur au moins un élément déterminant, les très graves difficultés rencontrées par le secteur-clief de cette région, **la pêche**.

La fin de la pêche langoustière dans ces deux ports, la fin de l'activité de pêche chalutière de l'Armement Coopératif Finistérien, les fermetures de chantiers navals et la création du Comité de Survie de la pêche à Douarnenez en sont des illustrations.

L'année 1994 fût l'année de la crise de la pêche qui s'est traduite par l'arrêt des navires pendant le mois de Février et une baisse des apports de 75% pour ce mois par rapport à février 1993 et cela sur l'ensemble du quartier (297 tonnes contre 1114).

Les flottilles et le nombre de marins immatriculés à Douarnenez ou à Camaret sont en très net déclin, malgré des diversifications opérées ces quinze dernières années.

Certaines activités annexes (commercialisation des produits de la mer, pêche à pied, plaisance, etc.) permettent toutefois de conserver un tissu maritime relativement dense.

Les points de débarquement des produits de la pêche

L'Arrêté Préfectoral n° 92-0109 du 20 Janvier 1992 détermine les lieux où doivent être débarqués les produits de la pêche maritime en vue de leur première mise sur le marché. Il s'agit pour le quartier des ports de Douarnenez et Camaret.

Toutefois, ce même arrêté précise également, qu'à titre temporaire, les produits de la pêche peuvent également être débarqués à Roscanvel (et Quelern) ainsi qu'à Morgat.

Port de Camaret

L'activité de la flottille camarétoise reposait jusqu'en 1990 sur la pêche à la langouste rose en Mauritanie. Cinq unités débarquaient 3 à 4 fois par an une production importante de cette espèce qui représentait encore en 1987, 68% de la valeur totale de la production débarquée à Camaret et Morgat (10% du tonnage). Le déclin de cette activité a débuté en 1987 en raison de la surexploitation par les Portugais des zones de pêche traditionnelles situées dans les eaux mauritaniennes. En 1990, les langoustiers camarétois ont définitivement cessé toute activité, aggravant encore les difficultés économiques de la presqu'île de Crozon et du port de Camaret.

Ainsi, alors qu'en 1983, 63 navires étaient armés à Camaret, ils n'étaient plus que 33 dix ans plus tard et 29 en 1994, dont 21 de moins de 12 mètres. Actuellement, ces unités pratiquent la pêche aux casiers, aux filets ou à la drague et capturent essentiellement des crustacés et des coquillages (coquilles Saint-Jacques, amandes).

La production, qui était de 3780 tonnes en 1987, a chuté à 1700 tonnes en 1992, dont 344 tonnes seulement sous criée, et 778 tonnes en 1994. L'ouverture de la criée de Brest a porté un coup fatal aux infrastructures camarétoises, la dernière vente sous criée de Camaret a ainsi eu lieu en Octobre 1994 (139 tonnes vendus cette année-là). Depuis, les professionnels expédient leur production par la route à Brest, ou pratiquent la vente "directe". L'emplacement géographique et la configuration du littoral du port de Camaret le prédisposent désormais à des activités de petite pêche ou pêche côtière, axées sur les métiers du casier, du filet ou de la ligne.

Camaret-sur-Mer, est, comme toute la presqu'île de Crozon, intégré à la circonscription géographique de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest tout en étant dans l'arrondissement de la sous-préfecture de Châteaulin.

**LIBRAIRIE
PAPETERIE
Au Parchemin**

7, rue de Reims
CROZON - Tél. 98.27.06.05



LA CREPERIE DU MENEZ GORRE

vous propose

105 variétés : ses galettes.

de tradition au blé noir pur de Bretagne
aux crêpes cuisinées au poisson, aux coquillages
ses crêpes de froment aux coupelles glacées

Apéritif breton - Toasts à base de galettes - Coupes glacées

86, rue de Poulpatré - 29160 CROZON
Tél. 98.27.19.66

ouvert tous les jours de l'année

LE G.P.S. ET LA NAVIGATION MARITIME : PRUDENCE

Le SHOM vient d'éditer un Guide sur le GPS et la navigation maritime que l'on ne saurait trop recommander à nos Membres de consulter. ⁽¹⁾

Dans l'avant-propos de cet ouvrage, l'Ingénieur Général de l'Armement F. Milard, Hydrographe de la Marine, écrit notamment :

"Les nouvelles possibilités offertes par certains moyens spatiaux, dans le domaine de la localisation et de la navigation en mer ont ainsi conduit à publier ce premier ouvrage destiné aux utilisateurs du système GPS/NAVSTAR.

Il présente les différentes composantes du système, le principe d'élaboration du point et l'exploitation des informations reçues, dans le service standard accessible à tous les usagers.

L'ouvrage appelle en outre l'attention du navigateur sur les limites et les risques d'une navigation conduite exclusivement à partir du GPS, surtout parce que le confort qu'il apporte et son apparente précision peuvent inspirer une confiance trop grande et inciter parfois à moins de vigilance.

Son intégrité, comme d'ailleurs celle de tout système radio-électrique, ne peut en effet être absolue. Dans le service standard, les causes d'un éventuel dysfonctionnement sont multiples et diverses :

- voulue et décidée par exemple, pour des raisons stratégiques par le Département de la Défense des Etats-Unis ;
- accidentelle avec la défaillance d'un satellite, de mauvaises conditions de propagation ou un brouillage ;
- purement locale sur la plateforme de réception et due à un masquage de l'antenne embarquée, à des défauts de circuit d'alimentation, à une défaillance de l'équipement de

réception ou du système de navigation intégré.

En fonctionnement apparemment normal, la confiance que l'on attribue aux informations recueillies doit être vérifiée régulièrement. Il faut en effet se mettre à l'abri d'une baisse de performance momentanée du système, car celle-ci peut avoir des effets au premier abord indiscernables et qui vont ensuite en s'amplifiant. Il demeure donc toujours prudent d'entretenir une navigation traditionnelle, même en apparence moins précise, pour conforter les informations du système. C'est là une règle fondamentale et bien connue en matière de navigation".

Le paragraphe 2 du chapitre 7 de cet ouvrage, qui traite de l'usage du GPS et la carte marine, insiste bien sur les risques d'une trop grande confiance dans ce système. Aussi :

"Le navigateur n'oubliera pas que la position des dangers immergés portés sur les cartes est connue avec une précision généralement inférieure à celle de son propre système de navigation. En effet, pour les zones où l'hydrographe est antérieure à 1950, un danger immergé ou un haut-fond en vue de terre peut être situé sur la carte à plus de 100 m de sa position réelle, l'erreur pouvant atteindre ou dépasser 300 m plus au large. Ce n'est qu'après l'avènement des systèmes de radiolocalisation que les hydrographes ont été en mesure de situer les hauts-fonds sur tout le plateau continental avec une précision horizontale de l'ordre de 10 m, c'est-à-dire avec une précision comparable à celle du DGPS.

Il y a donc un risque certain pour le navigateur qui, conscient de l'excellente qualité de son point GPS, voudrait serrer les hauts-fonds de trop

près. Si, enhardi par la précision de l'ordre de 10 m de son GPS différentiel, il adoptait une route passant théoriquement à 100 m d'un haut-fond cartographié, toutes les conditions pour un éventuel talonnage seraient réunies. C'est pourquoi l'utilisateur du GPS devra continuer à suivre la bonne vieille règle du pouce.

Une marge de sécurité à prendre : la règle du pouce ⁽²⁾

De façon générale, le navigateur prend deux marges de sécurité, l'une verticale que l'on appelle couramment le pied de pilote, l'autre horizontale qui consiste à passer à une distance suffisante des dangers immergés. L'utilisateur du GPS devra continuer à prendre ces deux marges, et pour la seconde appliquer la règle du pouce : il tracera, chaque fois que possible, sa route, de façon à passer à plus d'un pouce des dangers immergés, à l'échelle de la carte dont il se sert.

Cette règle est un peu sévère dans les approches portuaires qui ont fait l'objet de levés récents. Dans ces zones, le navigateur sera en mesure de profiter pleinement et lucidement de la précision du GPS".

Enfin, cet ouvrage nous rappelle que si le GPS est un instrument hautement performant, il ne faut jamais oublier que "La navigation, qui est une science, mais aussi un art, ne sera jamais un affaire de boîte noire".

*Extrait du Guide du SHOM par
Claude Galtat*

(1) Les Guides du SHOM : GPS et Navigation Maritime

(2) Le pouce désigne ici aussi bien une ancienne unité de longueur (2,707cm) que la largeur du pouce du navigateur posé sur la carte !

PAMPLEMOUSSE VETEMENTS

Femme - Homme - Enfant

Rue Alsace Lorraine - CROZON

Quick Silver - Town Country - Sun Valley
Cap Mer - Lee Cooper - Fellino - Kana Beach
Fun Day - Liberto etc.

CHANTIER NAUTIQUE DE L'IROISE

J.P. LE COUTEUR



Réparations Polyester - Bois
Aménagement
Manutention grue 25 T
Hivernage - Entretien

Quai Thépany - B.P. 26 - 29570 CAMARET
Tél. 98 27 82 74 - Fax 98 27 88 93

EDIGRAPHIC

DECOUPE DE LETTRES ADHESIVES POUR BATEAUX
7, rue Charles Lévenes - CROZON - tél: 98.26.17.17

La Cabine

Vêtements marins

HOMME - FEMME - ENFANT

*cabans - kabigs - vareuses - chandails marins
manteaux drap imperméabilisé*

20, quai Kador - MORGAT - 98.27.24.55



FIACRE YACHTING VOILERIE

Conception - Fabrication C.A.O.
Voiles régates, croisières, traditionnelles
Réparation et lavage toutes voiles
Enrouleurs - Gréements

ACCASTILLAGE
VETEMENTS - DECORATION MARINE

consultez l'Annuaire Electronique

11 Nom FRANCE YACHTING
Loc. DOUARNENEZ
Dépt. 29

Port de plaisance de Tréboul
29100 DOUARNENEZ
Fax 98 74 38 60

98 74 38 39

AR VAG LOCATION BATEAUX

BENIGUET	2400 / SM
GIBSEA 20	2400 / SM
BRIO	2900 / SM
FIRST 25	3200 / SM

Forfait 5 jours hors réservation à prix modique
- 20% hors saison

PORT DE MORGAT
98.27.03.56 ou 98.27.14.37

DROGUERIE - PAPIERS PEINTS

sarl **MAMMANI J. & L.**

21, rue Alsace Lorraine
CROZON - 98.27.05.77

PEINTURE MARINE
HEMPEL YACHTING

ENTREPRISE de PEINTURE et DECORATION



pizzeria-crozon
l'océanic

ouvert
toute l'année
midi et soir

un cadre original et confortable pour tout
repas de groupe ou en tête à tête

Plats et Pizza à emporter
24, route de Camaret - 98.270.270

Crédit Mutuel
de Bretagne
une banque à qui parler

16, rue Charles Levenez
CROZON
98 27 06 25
Bureaux à
Camaret, Lanvéoc et Telgruc

LE KORRIGAN



Restaurant

*Terrasse - Tennis
Vue sur mer*

Crêperie en saison à l'étage

Plage de Postolonnec

Crozon

Tél. 98.27.14.37

CROZON PLAISANCE

PRAT PNEUS

Jeanneau - Ocqueteau - Bombard - Balt - Mariner



Bricosphère

**BRICOLAGE - JARDIN
DÉCORATION - MATÉRIAUX
PETIT ACCASTILLAGE - VISSERIE
BOULONNERIE INOX**

Ets. FABIEN

Rocade Nord
Route de Camaret
CROZON

Tél. 98.27.19.79

Fax 98.27.20.06

Horaires d'ouverture
Tous les jours
du lundi au samedi
de 9h à 12h et de 14h à 19h

BLANC BRUN

• **ELECTROMENAGER**

• **TV**

• **HI-FI**

• **VIDEO**

MARCHÉ U

systeme



PLACE DE L'EGLISE - PLACE DE LA MAIRIE - CROZON

LES NOUVEAUX COMMERÇANTS

**NOUVELLE
ENSEIGNE**

systeme



GROUPE
ZURICH FRANCE

**Toutes Assurances
Tarifs Spéciaux Bateaux
Assurances des résidences secondaires**

Joël MENEZ

3, impasse Vauban - Rocade Nord - CROZON - Tél. 98.27.15.15