Bulletin de liaison - ~~n° 9~~ 10 - Mai 2002

# ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DE MORGAT

Siège social : Port de Morgat - 29160 CROZON - Tél. 02.98 26.29.03

*Association loi 1901*

*Rédaction - Publicité - Annonces : Port de Morgat*

## CROZON FUEL SERVICE

RAMONAGE - CONTRAT D'ENTRETIEN CHAUDIERE

✆ 02.98.27.03.56

## DOUGUET FUEL

FUEL DE QUALITE - HIVER COMME ETE

✆ 02.98.27.01.23

## Christian QUEFFELEC

PEINTURE - DÉCORATION
RAVALEMENT

Route de Ranvedan
29160 CROZON
Tél. 02.98.27.04.31

Tél. 02.98.27.61.90 - Fax 02.98.27.65.89

86, rue de Poulpatré - 29160 CROZON
Tél. 02.98.27.19.66

## Garage Combot

Rocade Nord *(face au Leclerc)*
CROZON - Tél. 02.98.27.10.40

La nature est notre métier.

- *Jardinerie*
- *Motoculture de plaisance*
- *Aliment pour vos animaux*

ouvert du lundi au samedi

CROZON - Tél. 02.98.27.10.49

Annie LE COUTEUR
MARINA-SHOP

- POINT SHOM
- ELECTRONIQUE
- VETEMENTS
- DECORATION MARINE

- BREST - Tél. 02.98.02.49.02
  Rue A. Colas - Moulin-Blanc
- CAMARET - Tél. 02.98.27.95.90
  15 juin au 15 septembre

## pulsat

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

ALBERT KERMEL
10, rue Jules Simon
29160 CROZON
Tél. 02.98.27.29.64 - Fax 02.98.26.23.03

# Éditorial

## Le grand chambardement

Il y a un an, alors que la panne supplémentaire de 70 places était encore à l'état de projet, nous ne nous doutions pas que le port de Morgat serait toujours en chantier pour Pâques 2002.

Mais une certaine incompétence, ajoutée à une méconnaissance des problèmes particuliers liés à la houle dans notre port, a fait qu'il a fallu revoir entièrement l'installation des pontons et adopter une solution plus classique.

En tous cas, de mésaventures en mésaventures, les usagers du port en ont subi les conséquences, et, encore aujourd'hui, plusieurs pontons ne disposent ni d'eau ni d'électricité.

Et ce n'est pas fini, car la réinstallation des pontons - qui permettra une augmentation de 106 places supplémentaires et non plus 70 - va entraîner une redistribution des places en fonction de la largeur et du tirant d'eau des bateaux. Ce qui devrait concerner plus des 2/3 des mouillages.

Il va sans dire que si cette réorganisation semble logique, elle créera immanquablement quelques mécontentements. Ce que reconnaît bien volontiers notre Maître de port, Pierre Carn, qui compte sur le bon sens et la compréhension des usagers afin que ce chambardement se passe dans les meilleures conditions possibles.

Par ailleurs, la mise en place du parking fermé réservé aux usagers pourrait être réalisée dans un délai relativement court. Ce qui, enfin, mettrait une terme à l'anarchie du stationnement.

Quant aux autres grands projets, ils semblent actuellement mis en veilleuse. Selon le Maire, Monsieur Cornec, beaucoup d'usagers du port s'inquiéteraient de voir un port trop important dénaturer le charme de Morgat.

Enfin le désensablement du port reste cependant toujours d'actualité et, parmi les mesures envisagées, la commune pourrait acquérir une petite drague qui serait utilisée régulièrement...

Nous aurons l'occasion de reparler de tout cela lors de notre assemblée générale de juillet prochain.

En attendant, nous serons toujours très heureux de vous rencontrer lors de nos permanences à notre local. Et nous allons essayer de vous proposer quelques animations (conférences, exercices de sécurité, sorties pique-nique...) afin de pouvoir nous retrouver dans une ambiance sympathique et amicale.

Le Président
Claude GALTAT

# Le Mot du Trésorier

Le compte d'exploitation au 31 décembre 2001, avant passation de charges sur exercice antérieur, présente un léger déficit de 116,22 €.

La trésorerie, avec un solde de 4.542,48 €, demeure largement positive.

Le bilan de l'édition du bulletin (image de marque de notre association) demeure déficitaire malgré une très forte progression des recettes de publicité.

Nous devons remercier l'ensemble de nos annonceurs grâce auxquels nous pouvons éditer ce bulletin transmis à chaque adhérent.

Il appartient à chacun d'entre nous de renforcer notre association ; pensez à recruter de nouveaux adhérents : amis, voisins de ponton, etc.

Je compte sur vous.

Le Trésorier
Gilbert LEFRANÇOIS

***N'hésitez pas à venir nous rendre visite à nos permanences au local près de la Capitainerie de Morgat, face à la grue.***

**NOTEZ BIEN DANS VOS AGENDAS :**

- **Samedi 20 juillet à 18H**
  salle du centre nautique
  ***ASSEMBLÉE GÉNÉRALE***
- **Mardi 8 août**
  ***CONCOURS DE PÊCHE***

Imprimerie Edigraphic - Crozon

SHOPI
Tout un état d'esprit
Horaires d'ouvertures en été
du lundi au samedi
8h30 à 19h30
dimanche
9h00 à 12h30
Suivez vos envies,
suivez nos couleurs.
Venez redecouvrir votre supermarché du centre-ville
Pour les livraisons :
domicile, lieux de vacances, bateaux, etc.
• Tél. 02.98.27.06.08 • Fax 02.98.26.10.65
Mail : shopi.crozon@wanadoo.fr
7, rue Alsace Lorraine - CROZON

RADEAUX DE SURVIE
VENTE REVISION
PECHE-PLAISANCE-VETEMENTS
COMPTOIR DE LA MER
La boutique de la Coopérative Maritime
CAMARET-SUR-MER - 02.98.27.91.03

# L'Assemblée Générale du 18 août 2001

Notre assemblée générale s'est tenue le 18 août 2001 dans la salle du Centre Nautique sous la présidence de Claude Galtat. 23 sociétaires étaient présents, et 8 pouvoirs avaient été donnés. Le président ouvre la séance et présente son rapport moral.

## 1. Rapport moral du Présent :

**Composition du bureau :**

Après la démission inattendue de Marcel Ely, le bureau, lors de sa réunion du 30 juin 2001, a, par vote à bulletin secret, demandé à Claude Galtat d'assurer la présidence de l'association, qui a accepté.

Par ailleurs, Michel Leducq, coopté, a déjà rejoint le bureau depuis trois mois, et Jean-Paul Bonardi présente sa candidature.

L'assemblée générale vote, à l'unanimité, les nominations de M. Leducq et de J.P. Bonardi, et le renouvellement des mandats des trois sortants (Bernard Bulard, Gilbert Lefrançois et Pierre Moreau).

Finalement, le conseil d'administration de l'association est composé comme suit :

- Président : Claude Galtat
- Secrétaire : Pierre Moreau
- Trésorier : Gilbert Lefrançois
- Animateurs sécurité : Bernard Mulard
  Louis Verveur

Membres : Patrick Berthelot
André Kerdoncuff
Michel Leducq
Jean-Paul Bonardi

Jacques Loyer assure le secrétariat permanent

L'idéal serait de compléter cette liste par un animateur Pêche et un animateur Voile. Un appel est fait aux gens compétents dans ces domaines : il y en a sûrement.

**Rapprochement avec l'amicale des pêcheurs plaisanciers de Crozon-Morgat (APPCM) :**

On a pu entendre que, pour certains, la démission de Marcel Ely devait être l'occasion d'un rapprochement avec l'APPCM. Le président Galtat n'approuve pas cette attitude qui laisserait supposer qu'une simple démission pouvait mettre en cause l'indépendance de notre association. Il y a sur le port de Morgat la place pour deux associations avec chacune leur style propre.

Cette position est soumise au vote de l'assemblée générale qui l'approuve à la majorité des membres présents ou représentés.

**Relations extérieures :**

Le président a pu constater récemment, avec une certaine satisfaction, que les représentants de notre association étaient considérés comme des interlocuteurs sérieux et écoutés des différentes instance,s comme la municipalité, le Conseil Général, les Affaires Maritimes, ainsi qu'au sein du Conseil Portuaire ou des Commission Nautiques Locales.

**Les projets en cours :**

Bien sûr, cela ne veut pas dire que ces organismes sont prêts à donner satisfaction à toutes nos demandes.

Ainsi, malgré nos réticences, nous n'avons pu obtenir le maintien à 45 mètres de l'espacement des pontons à la suite de la mise en place d'une nouvelle panne qui devrait être réalisée à la rentrée, mais nous avons noté qu'à cette occasion une consolidation des ancrages des pontons serait réalisée.

Le président présente ensuite la plan d'aménagement et d'agrandissement du port qui a été soumis le 9 juillet 2001 aux membres du conseil portuaire. L'assemblée générale vote à la majorité des membres présents ou représentés les avis suivants :

- Refus du principe d'une digue en enrochements : l'impact sur le site est jugé inacceptable.
- Le nouveau port devrait être dragué à – 2 mètres (et non pas à – 1 mètre)
- Il faut justifier le passage d'une capacité de 700 places environ (après installation de la nouvelle panne) à un port de 1100 places.

**Rôle de l'association et participation des adhérents :**

Les buts de notre association peuvent se classer en trois chapitres :

1° - Etre le porte-parole de nos adhérents notamment en défendant leurs intérêts.
2° - Assister nos adhérents (révision des extincteurs, prêts de matériels, mise à disposition de documentation).
3° - Entretenir des liens amicaux, notamment en organisant des animations (concours de pêche, conférences, exercices de sécurité, sorties en mer...)

Si les deux premiers chapitres fonctionnent bien, nous sommes obligés de constater que les animations ne concernent malheureusement qu'un petit nombre.

Or, être membre, c'est bien, être membre participant, c'est mieux !

Le conseil d'administration a besoin de ce soutien actif pour être encore mieux écouté par les instances auprès desquelles il défend les intérêts de l'association.

Le président et son conseil d'administration invitent donc tous les membres à participer plus activement à la vie de l'association.

## 2. SNSM :

L'assemblée générale approuve à l'unanimité la proposition de faire un don de 228,67 € auquel sera ajouté la somme de 152,45 € recueillie grâce à la tombola organisée lors du concours de pêche du 28 juillet 2001.

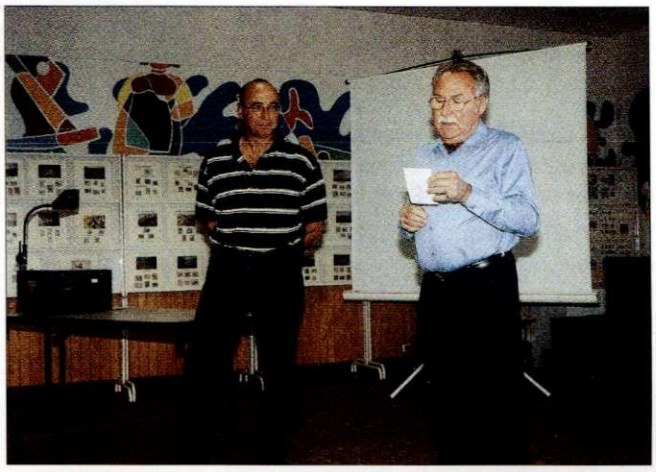
## 3. Rapport financier :

Gilbert Lefrançois présente les comptes de l'exercice 2000, qui font apparaître un résultat positif de 474,89 € pour un budget de 462,22 €. Quitus est donné à l'unanimité au trésorier pour sa gestion.

**3. Questions diverses :**

Les questions diverses concernent à nouveau les préoccupations des adhérents quant aux conditions d'accès à la digue et de stationnement sur le parking : gardons espoir, puisque le projet qui consiste à réserver un parking clos pour les usagers semble se concrétiser. Les adhérents posent aussi des questions sur les modalités pratiques de l'installation de la nouvelle panne. Pas de réponse précise.

D'autres interventions soulignent la place insuffisante entre l'extrémité du ponton C et le chalutier mouillé en face, dans certaines conditions de vent, ainsi que l'absence de marquages des pontons visibles pour les bateaux qui rentrent de mer.



*Conférence de Monsieur Cabioc'h sur le CEDRE*

*Exercices de sécurité*


*Tables & Cadeaux*
*Maroquinerie Bagages*
**Brigitte FABIEN**
Place de l'Eglise - CROZON - 02.98.27.15.73

maisondelapresse
Place de l'Eglise - CROZON - Tél. / Fax 02.98.26.18.50
*Librairie - Carterie - Cadeaux*
*Souvenirs - Tabac - Cigares*
*Diddl/Spirit*

**Equitation et Attelage**
**Manoir de Lescoat** - Route du Fret
29160 CROZON - M. LE BRIS
Tél. 02.98.27.28.05 / 06.03.28.73.14

Près d'un manoir, "Equitation et Attelage" accueille les individuels, les groupes et les enfants.
Durant les vacances, **stages** avec passage de galops.
Initiation et randonnées.
Sorties à la plage,
le soir après 18 heures, sur RDV.

**DE LA PRESQU'ILE**
**5 AGENCES A VOTRE SERVICE**
**CHANGE, DISTRIBUTEUR**
**PLACEMENTS - PRETS**
***Renseignez-vous... 02.98.26.28.20***

AGF
**David BROUSTAL**
**Agent Général**
*Assurances, Placements,*
*Retraite, Financement*
*Santé, Prévoyance, Plaisance*
**44, rue Alsace-Lorraine - BP 6**
**29160 CROZON**
**Tél. 02.98.26.18.25 - Fax 02.98.26.25.31**

**Presqu'île Contrôle**
contrôle technique automobile
DEKRA
**ARGOL** **Tél. 02.98.27.34.87**
**CROZON** **Tél. 02.98.27.29.90**

# LE CONCOURS DE PÊCHE 2001

Les conditions annoncées par la météorologie nationale pour la date initialement prévue nous avaient amenés à reporter ce concours. Prudence oblige.

Finalement, ce sont 11 bateaux - malgré l'absence regrettée de quelques fidèles - qui se sont élancés dans la baie de Douarnenez, le samedi 28 juillet à 7 heures, dans des conditions très favorables : mer calme, pas ou très peu de vent, temps couvert avec une légère brume jusqu'aux environs de midi.

A 15 heures, la pesée, toujours aussi riche en couleurs, sous un soleil resplendissant, révéla une belle qualité des prises : outre le lot habituel de tacots rapporté par les deux premiers, ce sont en effet de belles godailles variées que nous ont présenté les concurrents, pour la plupart soucieux de préserver la ressource halieutique.

A 19 heures, la remise des prix fut chaleureuse et amicale. Un filet trémaille fut tiré au sort parmi les participants, et le sort qui fait souvent bien les choses, l'attribua au propriétaire d'un fort joli misainier gréé à l'ancienne, excellent pêcheur par ailleurs.

Au cours du traditionnel repas des pêcheurs qui suivit, un lot important (GPS portable) fut mis en jeu dans une tombola dont les profits viendront s'ajouter au don que l'association fait chaque année à la SNSM.

## Palmarès détaillé

### 1. Pour le poids total capturé :

| Classement | Nom du bateau | Propriétaire |
|---|---|---|
| 1 | Steveden Ar Mor | L'Helgoualc'h |
| 2 | Lou Gabessou | Cousi |
| 3 | Vaïni III | Thomas |
| 4 | Lena | Leducq |
| 5 | Etoile Filante | Neumar |
| 6 | Saint Mathieu | Semblat |
| 7 | Elsa | Dyrek |
| 8 | Goustadik | Moreau |
| 9 | Colibri | Mammani |
| 10 | Roz Mor | Lefrançois |
| 11 | Alexim | Tellier |

### 2. Prix spéciaux :

- **Meilleur poids par pêcheur :** - Stereden Ar Mor : 24,33 kg par pêcheur
- **Poisson le plus lourd :** - Saint Mathieu, pour une raie de 4 kg.
- **Poisson le plus long :** - Stereden Ar Mor, pour une raie de 65 cm.

***Un grand merci à tous les généreux donateurs qui ont participé au succès de ce concours 2001 :***

Data Centre - Weldom - Centre Leclerc - Au Parchemin - Pêche Chasse Plongée - Morgat Bateau Services - Point Bleu Casino - Citroën Presqu'île - Garage Peugeot - Coopérative Maritime de Camaret - Prat Pneus - Caves Lastennet Hôtel Julia - Ely Motoculture - Zurich Assurances - Crédit Mutuel de Bretagne - Crédit Agricole - Brasserie Les Flots - Vedettes Tertu - Electricité Générale Jean Rolland - Pharmacie Allain - Pharmacie du Kador - Pharmacie Etchandy - Morgat Nautique


- Vente neuf et occasion
- Mécanique marine
- Entretien, réparation
- Accastillage
- Gardiennage, Hivernage
- Mise à l'eau
- Location

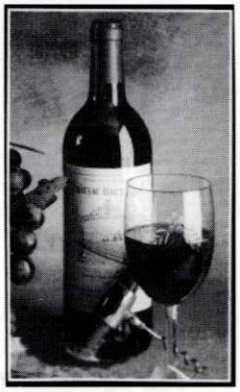
MORGAT NAUTIC
Concessionnaire semi-rigide
HONDA MARINE
Stylmer
YANMAR

88 Bd de la France Libre - 29160 CROZON - MORGAT
Tél. 02.98.27.02.19 - Fax 02.98.27.00.27

PAVILLON NOIR
QUIMPER
BREST
DÉPÔT-VENTE NAUTIQUE ACCASTILLAGE · ACCESSOIRES · PÊCHE MER & RIVIÈRE
✆ QUIMPER 02 98 52 10 50 • ✆ BREST 02 98 02 50 00

PECHE - CHASSE - PLONGEE
44, rue Alsace Lorraine (face poste)
CROZON - Tél. 02.98.26.24.48
OUVERT TOUS LES JOURS
- PECHE
canne, moulinet, accessoire
- PLONGEE
vente, location
- BATEAU
matériel de sécurité, peinture, sondeur
- VETEMENTS DE MER

CAVE DE LA PRESQU'ILE
CHAMPAGNE
VINS FINS - PORTO
ALCOOLS
THÉ ET CAFÉ EN VRAC
Place de l'Eglise - CROZON
Tél. 02.98.27.18.18



# LES SAUVETEURS EN MER

## Nouvelles de la SNSM, activités 2001

L'activité de la S.N.S.M., d'une année sur l'autre, ne montre pas d'évolution particulièrement sensible sur le plan national. Avec 5.037 interventions de sauvetage en mer, l'exercice 2000/2001 est en augmentation de 3% par rapport à 1999/2000.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution au cours de ces cinq dernières années.

| INTERVENTIONS | 01.10.96 au 30.09.97 | 01.10.97 au 30.09.98 | 01.10.98 au 30.09.99 | 01.10.99 au 30.09.00 | 01.10.00 au 30.09.01 |
|---|---|---|---|---|---|
| Intervention de sauvetage en mer | 4.518 | 4.963 | 5.033 | 4.877 | 5.037 |
| Bateaux assistés | 2.316 | 2.649 | 2.635 | 2.953 | 3.088 |
| Personnes secourues | 7.498 | 9.091 | 8970 | 8.498 | 9.272 |
| Personnes sauvées d'un danger réel | 511 | 374 | 577 | 410 | 586 |

Dans son éditorial de la revue Sauvetage, l'Amiral Gazzano, président de la SNSM, pense que : *"la SNSM a encore été l'acteur essentiel des missions de sauvetage le long des côtes métropolitaines... en sauvant 581 personnes d'une mort probable".*

Il insiste par ailleurs sur : *"la part des jeunes nageurs-sauveteurs qui se situe, en moyenne, entre 25 et 30% pour ce qui concerne les vies sauvées".*

L'Amiral Stéphan, pour sa part, constate une certaine stabilité sur le Finistère avec 623 interventions contre 569 l'an dernier et 288 bateaux assistés contre 315 et 725 personnes secourues pour 766 en 1999/2000. Enfin, 61 personnes ont été sauvées d'un danger réel (52 en 1999/2000).

Les véliplanchistes, moins nombreux, semblent plus raisonnables, en tous cas, plus expérimentés, nécessitant de ce fait moins d'interventions. Ce qui est également le cas des utilisateurs de kayak bien que leur nombre ait sensiblement augmenté.

Enfin, l'Amiral Stéphan pense que l'utilisation quasi généralisée du GPS et, surtout, sa plus grande précision depuis mai 2000, n'a pas fait diminuer les erreurs de navigation et leurs conséquences parfois dramatiques.

### EVOLUTION DES MOYENS

Le Guilvinec devrait bientôt recevoir, des Chantiers Sibiril de Carantec, un Canot Tous Temps (Le Menmeur) du même modèle que le Notre Dame de Rocamadour de Camaret.

A plus longue échéance, une vedette de 1ère Classe Nouvelle Génération devrait remplacer le canot de Douarnenez. Cette vedette, dont le premier exemplaire, la Margodig, équipe la station de Loctudy, présente des caractéristiques très proches du Canot Tous Temps. Sa longueur de 14,85 m et sa motorisation de deux fois 330 KW lui permettent de naviguer par mer force 8 et vents force 9 à 10. Aussi des essais réussis d'auto-redressabilité pourraient lui valoir son classement en Canot Tous Temps. Cette vedette, à la ligne très particulière, est construite par les Chantiers Bernard à Locmiquelic.

### LA SÉCURITÉ

#### La VHF

Lors du Salon Nautique de décembre 2000, et à l'initiative du président du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance, une pétition avait été signée pour une utilisation généralisée de la VHF par tous les plaisanciers en demandant, entre autre, la suppression de la redevance.

Aucune décision officielle n'a été prise suite à cette pétition. Mais il semble que la perception d'une quelconque redevance soit, disons, oubliée. Alors raison de plus pour que tous les plaisanciers s'équipent en VHF qui reste un élément de sécurité indispensable qui ne peut, en aucun cas, être remplacé par un téléphone portable.

#### Combinaison de survie

Lors des exercices de sécurité organisées à Roscoff fin février dernier par les Affaires Maritimes, les Comités de Pêches, la Sécurité Civile, la Marine Nationale destinées aux professionnels et auxquels participait la SNSM, l'utilisation des combinaisons de survie s'est avérée difficile, inadaptée et donc inefficace.

L'Amiral Stéphan déplore qu'il n'existe pas de vêtements faciles à porter en permanence susceptibles de se transformer instantanément en bouées flottantes. Cela concerne aussi bien les plaisanciers que les professionnels. En effet, combien de plaisanciers rejoignant leur mouillage avec une prame prennent-ils la précaution de capeler leur brassière ?

Et à bord, en cas de pépins, les brassières sont-elles vraiment à portée de mains ? Et combien de temps faut-il pour les mettre en place ?

Autant de questions concernant ces accessoires de survie pour lesquelles des réponses précises pourraient éviter des conséquences dramatiques.

*La Margodig*

**N'OUBLIEZ PAS VOTRE COTISATION A LA SNSM**

- Adhérent **20 €**
- Donateur **45 €**

Nous comptons bien vivement sur votre participation habituelle.
A l'avance : **MERCI !**

# LE CROSS CORSEN - Activités 2001

## Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen-Ouessant

### OPERATIONS DE SAUVETAGE

**734** opérations ont été menées en 2001 dans la zone de compétence du CROSS CORSEN. Ce chiffre traduit une hausse de **22%** par rapport à l'année 2000.
Le nombre de décès ou de disparus a augmenté légèrement de 24 en 2000 à 27 en 2001. A noter 23 victimes en plaisance et 4 professionnels (commerce, pêche).
Les 328 interventions menées pendant la saison estivale (du 15 juin au 15 septembre) représentent environ 45% de l'activité annuelle du CROSS (voir tableau).

### IMPORTANCE DE LA PLAISANCE

L'analyse des types d'unités impliquées montre qu'en 2001, 8% des opérations à bord de navires ont concerné la navigation du commerce, 25% la pêche et **67%** les activités de plaisance.
378 navires et embarcations de plaisance ont fait l'objet d'opérations impliquant 753 personnes. Il faut également prendre en considération les activités littorales non embarquées qui ont suscité 182 opérations impliquant 164 personnes.

### SURVEILLANCE DU TRAFIC

Au cours de l'année 2001, **54.125** navires ont été détectés (52.702 en 2000) dont **53.887** identifiés soit **99,6%.**
Ces résultats sont dus au bon respect par les navires du système OUESSREP qui rend obligatoire la déclaration de passage dans le rail d'Ouessant.
La plus grande part du trafic est représentée par les pétroliers : **2.079** transportant **117.222.121** tonnes d'hydrocarbure sur l'ensemble de l'année.

Sur les 54.125 navires qui ont transité au large de la pointe de Bretagne, 371 ont justifié une attention particulière :
- 209 navires ont du stopper pour réparer des avaries dont 37 jugés en situation dangereuse.
- 52 remorquages entre navires de pêche ont été placés sous surveillance lors de leur transit.
- 2 abordages entre navires.
- 4 prises de remorque par l'Abeille Flandre
- 2 désarrimages de cargaison.

### SURVEILLANCE DES POLLUTIONS

**64** pollutions ont été détectées au cours de l'année 2001 (33 en 2000), par l'avion POLMAR des Douanes, les aéronefs de la Marine Nationale, les différents moyens nautiques de l'Etat ou encore par les témoignages des Commandants de certains navires marchands ou de pêche transitant dans le secteur.
Dans les cas où les navires polluants ont pu être identifiés et verbalisés sur les 7 dossiers transmis au Parquet de Paris pour instruction :
- **5 dossiers ont été classés sans suite**
- **1** relaxe a été prononcée
- **1** enquête est en cours.

Enfin, un dossier a été transmis pour poursuite au TGI de Brest ; l'affaire est en cours.

Dans les autres cas, bien que le navire pollueur ait été identifié, aucune procédure n'a été adressée à l'autorité judiciaire pour des raisons tenant généralement à la compétence de l'agent observateur ou à la faiblesse de l'élément matériel.

NB. Tous ces renseignements sont extraits du *"BILAN D'ACTIVITE 2001"* du CROSS CORSEN - OUESSANT.

### Bilan de la saison estivale : 15 juin au 15 septembre 2001

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nombre d'opérations | 359 | 399 | 331 | 246 | 328 |
| Navires de commerce | 36 | 29 | 18 | 12 | 7 |
| Navires de pêche | 47 | 31 | 40 | 18 | 33 |
| Navires de plaisance | 83 | 193 | 158 | 143 | 174 |
| planches à voile | 19 | 21 | 18 | 7 | 9 |
| Engins de plage non immatriculés | 12 | 25 | 39 | 11 | 22 |
| Nombre d'affaires sans navire impliqué | 24 | 26 | 26 | 51 | 89 |
| Accidents de plongée | 9 | 6 | 11 | 6 | 3 |
| Nombre de fausses alertes | 29 | 74 | 21 | 43 | 75 |
| Nombre de personnes impliquées | 486 | 516 | 721 | 527 | 630 |
| Nombre de personnes secourues | 355 | 418 | 594 | 464 | 532 |
| Nombre de personnes blessées | 27 | 25 | 17 | 15 | 21 |
| Nombre de personnes décédées | 11 | 12 | 7 | 4 | 11 |
| Nombre de personnes disparues | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 |

# Echos du Conseil Portuaire

Depuis le compte-rendu qui vous a été présenté dans notre bulletin de mai 2001, le conseil portuaire a été réuni trois fois :

**Le 27 juin 2001,** le point principal a été **la création de 70 postes supplémentaires.** Le conseil a donné un avis favorable sur le projet définitif, sous réserve que l'affectation des postes respecte la norme présentée en séance sur les conditions de giration et les distances entre pannes. Il faut souligner qu'il n'a pas été consulté sur les détails techniques de réalisation ; on sait quels problèmes ont été rencontrés ensuite.

Par ailleurs, notre association a inlassablement renouvelé ses demandes concernant le balisage du chenal. Il nous a été répondu que la demande était à faire auprès du service des phares et balises, et que les frais de réalisation seraient à la charge du demandeur !

**Le 9 juillet,** Monsieur Cornec, maire de Crozon, a organisé une **réunion exceptionnelle consacrée à la présentation d'un nouveau projet d'extension et d'aménagement du port de Morgat,** et il a sollicité l'avis du conseil pour octobre 2001.

Le 20 novembre 2001, nouvelle réunion du conseil portuaire au cours de laquelle nous avons remis au président et aux représentants de la municipalité de Crozon nos questions et nos suggestions sur ce nouveau projet, sous la forme d'un document reprenant vos avis recueillis en notre assemblée générale du 18 août 2001 et les travaux de notre conseil d'administration. Ce document, que le président a fait joindre au compte-rendu de cette réunion, vous a été communiqué en pièce jointe de notre lettre de liaison de janvier 2002. Selon les derniers échos recueillis, ce dossier, ôh combien délicat, n'aurait pas progressé depuis le 9 juillet 2001.

Par ailleurs, le conseil portuaire a émis un avis défavorable au projet de révision des tarifs d'amarrage présenté par la municipalité de Crozon, par 8 voix contre, 2 voix pour (les représentants de la municipalité), et 1 abstention. Ce projet présentait en effet deux vices majeurs :

1. Après les gênes longuement subies et les dégradations notoires des prestations consécutives à l'installation de la panne supplémentaire (début avril 2002, et ce depuis la fin août 2001), cette augmentation était tout simplement indécente.
2. Dans son détail, elle était discriminatoire (+ 1% pour les catégories A, B, C, + 2% pour la catégorie 2, et + 3% pour les autres).

On nous fait néanmoins espérer une amélioration sensible des conditions de sécurité des stagiaires de l'école de voile sur la cale, et le contrôle de l'accès au parking réservé aux usagers du port. Remercions l'équipe qui a préparé ces améliorations.

P. MOREAU

# Port de plaisance de Morgat

## Statistiques du 1er janvier au 31 décembre 2001

### Bateaux de passage : année 2001

| | AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET | AOUT | SEPT. | OCT. | | Total Nationalité |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Allemagne | | 2 | 1 | 3 | 3 | | | Allemagne | 9 |
| Angleterre | 3 | 16 | 84 | 119 | 117 | 6 | | Angleterre | 345 |
| Belgique | | | 1 | 14 | 3 | | | Belgique | 18 |
| France | 9 | 62 | 49 | 317 | 348 | 24 | | France | 809 |
| Irlande | | | 5 | 8 | 2 | 1 | | Irlande | 16 |
| Norvège | | | | | 1 | | | Norvège | 1 |
| Suède | | 1 | | 6 | | | | Suède | 7 |
| Pays-Bas | | 1 | 8 | 11 | 11 | | | Pays-Bas | 30 |
| Suisse | | | | 1 | | 1 | | Suisse | 2 |
| **Total mois** | **12** | **82** | **148** | **479** | **485** | **31** | **0** | **Total 2001** | **1237** |

| Année | Nombre de places | Forfaits année | Nombre saisonniers | Place visiteurs | Visiteurs |
|---|---|---|---|---|---|
| 2001 | 639 + 40 mouillages | 505 | 103 | 32 | 1237 |

# Le "Mouvement Lapérouse" : 200 ans d'expéditions et de recherches, ou les mystères de Vanikoro

**Une mission de circumnavigation aux objectifs scientifiques et humanitaires.**

Le 1er août 1785 appareillent de Brest deux frégates, La Boussole, commandée personnellement par Lapérouse, et L'Astrolabe, commandée par le capitaine de vaisseau Floriot de Langle.

Les instructions de Louis XVI insistent sur les objectifs scientifiques et humanitaires de la mission, voilà pourquoi les deux navires sont surchargés de vivres, d'instruments scientifiques, mais aussi de matériels, de plantes, et d'animaux à introduire dans les territoires qui en auraient besoin. Ils portent l'un 111 hommes, l'autre 114 (équipages et missions scientifiques). Pour des bateaux d'un peu plus de quarante mètres de long, c'est beaucoup !

**Le voyage :**

La carte ci-jointe montre l'itinéraire prévu, et celui que Lapérouse accomplit. Il s'agit d'une campagne de quatre ans couvrant, pour l'essentiel, les côtes septentrionales d'Amérique et d'Asie, pratiquement tous les archipels du Pacifique sud, et la côte occidentale de l'Australie.

Pas d'incident notable jusqu'à la Baie des Français où, en juillet 1786, lors de la reconnaissance d'une passe, l'expédition perd deux canots et 21 marins.

Des courriers sont expédiés de Monterey (Californie) en septembre 1787.

A Macao, Lapérouse et de Langle se font exécuter des services armoriés en porcelaine. Les frégates sont remises en état, et l'expédition reçoit quelque renfort avec l'embarquement de douze volontaires chinois et de deux officiers.

Le 11 décembre 1787, nouveau drame : au mouillage dans les îles des navigateurs (Samoa), une corvée d'eau envoyée à terre est massacrée par les indigènes. L'expédition perd onze marins ainsi que de Langle, qui avait accompagné ses hommes, et le physicien de Lamanon.

Enfin, le 26 janvier 1788, l'expédition atteint le mouillage de Botany Bay, près de la baie de Port-Jackson qui deviendra plus tard Sydney.

De nouveaux comptes-rendus et rapports scientifiques sont envoyés en France, et Lapérouse y ajoute une lettre datée du 7 février 1788, où il décrit ses intentions pour la poursuite du voyage : en quittant l'Australie, il se rendrait aux îles Tonga, passerait à l'Ile des Pins, en Nouvelle Calédonie, aux Santa Cruz, aux Salomon, à la Louisiade et en Nouvelle Guinée, explorerait les côtes nord avec le golfe de Carpentarie, ouest et sud de l'Australie, puis arriverait à l'Ile Maurice en décembre 1788. Cela permettrait de l'attendre à Brest vers le milieu de juillet 1789. (1)

A partir de là, ce ne sont plus que silence et mystères.

**L'échec de l'expédition d'Entrecasteaux :**

Une première mission de recherche est confiée à l'amiral d'Entrecasteaux. Avec deux frégates, La Recherche et L'Espérance, il quitte Brest le 29 septembre 1791. Il doit reconnaître d'abord la côte occidentale d'Australie, puis rallier Botany Bay, et suivre le programme indiqué par Lapérouse dans sa lettre du 7 février 1788.

Il perd un temps précieux sur une fausse piste dans les îles de L'Amirauté, retourne en Tasmanie pour y relâcher. Le 19 mai 1793, il découvre Vanikoro, de loin, sans y faire de reconnaissance (or il y avait probablement encore des survivants sur l'île à cette époque), et fait route sur Surabaya où il meurt du scorbut. Les frégates sont désarmées par les Hollandais. L'échec est total.

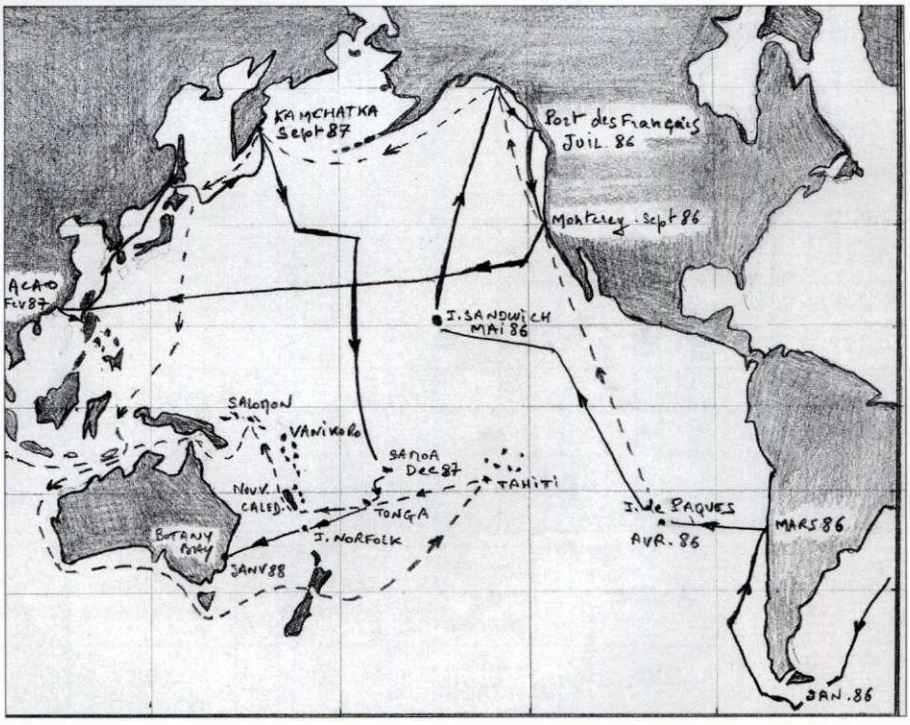
**Le capitaine Dillon :**

Le 13 mai 1826, le capitaine anglais Dillon relâche devant l'île de Ticopia. Son attention est attirée par une garde d'épée en argent que quelqu'un de son équipage vient d'y acquérir. Il croit y découvrir les initiales de Lapérouse. Il découvre aussi que les habitants de Ticopia possèdent de nombreux objets de fabrication française, qu'ils les tiennent des habitants d'un groupe d'îles nommé Malicolo, et que, selon une tradition orale, il y a un grand nombre d'années, deux grands bâtiments y firent naufrage. L'un sombra totalement et tous les membres de son équipage furent noyés ou tués par les indigènes. Le second s'échoua sur une plage, et son équipage réussit à établir un contact amical avec les insulaires, descendit à terre en sauvant tout ce qui pouvait l'être, et des débris construisit un petit bâtiment. Les naufragés partirent dès qu'il fut prêt, laissant sur l'île plusieurs des leurs qui n'avaient pu y trouver place, le commandant leur ayant promis de revenir les chercher dès que possible. Les gens de Ticopia précisent en outre qu'il reste des survivants blancs sur Malicolo.

Dillon décide de se rendre à Malicolo, qui n'est autre que Vanikoro. Malheureusement, il est pris par un calme plat qui dure sept jours, ses vivres s'épuisent, et, sous la pression du propriétaire de sa cargaison, il renonce et poursuit son voyage.

A son retour à Calcutta, Dillon se montre tellement convainquant que la Compagnie des Indes arme un bâtiment nommé Research et le lui confie avec l'objectif unique de se rendre à Malicolo pour y trouver les traces et les survivants éventuels de l'expédition de Lapérouse. Ainsi est né "le mouvement Lapérouse". International, il dure toujours.

Après une escale à Hobart en juillet 1827, dans les Tongas, puis à Rotuma, il touche Ticopia le 5 septembre, y récupère un grand nombre d'objets provenant des navires naufragés, et arrive à Malicolo le 8 septembre



1827. A chaque escale, il s'informe du déroulement de la mission de Dumont d'Urville, et lui laisse des messages.
Dillon ne peut malheureusement pas rencontrer les survivants restés sur l'île, qui, finalement, auraient été au nombre de deux. L'un est mort environ trois ans plus tôt, et l'autre a dû fuir dans une île voisine à la suite de batailles entre villages. Il note aussi que les insulaires qui acceptent de parler ne sont pas des témoins directs : leurs villages étaient en guerre avec ceux qui ont accueilli les naufragés. Quant aux témoins directs, ils sont très réticents : détiennent ils des secrets inavouables ? Craignent ils des représailles ?
Dillon quitte Malicolo le 8 octobre et part vers les îles sous le vent à la recherche du survivant français, en vain.
Il quitte l'archipel des Santa Cruz le 14 octobre 1827, et fait route vers la Nouvelle Zélande, l'état sanitaire de son équipage devenant inquiétant ; il est lui-même malade.
Du mois passé à Vanikoro, il rapporte une masse considérable de renseignements et d'objets. Plusieurs de ces objets, dont la cloche du bord en bronze, ont permis l'identification formelle de L'Astrolabe. Mais personne n'a encore pu reconnaître une seule épave.

**Dumont d'Urville :**
Dumont d'Urville est parti de France avec un navire nommé (lui aussi) L'Astrolabe, avec mission de retrouver les traces de Lapérouse. Il ne rejoindra jamais Dillon. Cependant, parti de Port Jackson le 19 décembre 1826, et remontant scrupuleusement l'itinéraire prévu de Lapérouse, il recueille aux Tongas des indices laissant penser que Lapérouse y est passé après son départ de Botany Bay.
Le 5 janvier 1828, ayant pris connaissance des rapports de Dillon, il appareille de Tasmanie pour se rendre à Ticopia où il arrive le 10 février. Il fait ensuite route vers Vanikoro où il mouille le 21 février.
Le 26 février, les membres de la mission parviennent enfin à se faire indiquer par les insulaires le site d'une épave qu'ils peuvent observer par trois ou quatre brasses de fond. Quelques jours plus tard ils remontent à la surface une ancre, un canon, un saumon de plomb, et, surtout, deux pierriers dont les numéros permettront de confirmer l'identification de L'Astrolabe.
Dumont d'Urville s'était fixé deux tâches complémentaires : trouver à terre la trace physique du séjour des survivants, et identifier la seconde épave. Malheureusement, le caractère irascible des indigènes, le mauvais temps, et la fièvre qui mine son équipage et lui-même ne le lui permettent pas. Il quitte Vanikoro le 17 mars 1828.

**Entre le 17 mars 1828 et juin 1962, peu d'éléments nouveaux dans l'enquête :**
**Juin 1828 :** passage de la frégate La Baïonnaise qui ne peut que glaner derrière Dillon et Dumont d'Urville.
**19 novembre 1869 :** communication de l'ingénieur Jules Garnier à la Société de Géographie. Lapérouse aurait touché l'Ile des Pins et la côte occidentale de Nouvelle Calédonie.
**1883** le Bruat, navire stationnaire en Nouvelle Calédonie, retourne sur l'épave de l'Astrolabe où il prélève, pour l'essentiel, trois ancres, un canon, et un pierrier. Il obtient le témoignage d'un chef de village qui confirme ce qui a été obtenu précédemment.
**De 1938 à 1959,** cinq expéditions se succèdent. Elles permettent de rapporter divers objets de l'épave de L'Astrolabe, des ancres et des canons, mais l'enquête ne progresse pas.
**Juin 1962 : Reece Discombe découvre un nouveau gisement :**
Reece Discombe, plongeur néo-zélandais, a fait partie des expéditions de 1958, et de 1959. En juin 1962, il repère, dans une faille du récif extérieur, à un mile dans le sud ouest de l'épave de L'Astrolabe, par dix ou quinze mètres de fond, des formes d'ancres et de canons recouvertes de corail. A partir de ce moment, il revient sur cette faille le plus souvent possible, et en janvier 1964, convaincu de l'intérêt de sa découverte, il télégraphie à Monsieur Delauney , Commissaire résident de France aux Nouvelles Hébrides.
Celui-ci monte une nouvelle expédition qui, les 8 et 9 février, permet de récupérer des objets suffisamment intéressants, dont un pierrier numéroté et des saumons de plomb portant la même marque que ceux de L'Astrolabe, pour que l'on ait cette fois de solides présomptions.
Il manque cependant la preuve formelle qu'il s'agit d'un bâtiment complet et distinct de l'Astrolabe, et non des restes d'un délestage, et que ce bâtiment est La Boussole.
**Mars 1964 :**
**La Dunkerquoise identifie La Boussole :**

*La Dunkerquoise au mouillage à Pitt (Iles Belep - Nouvelle Calédonie)*

Tel est l'objectif principal de la mission à laquelle j'ai la chance de participer en tant qu'officier en second de La Dunkerquoise, bâtiment stationnaire de la marine nationale en Nouvelle Calédonie.
Nous embarquons le Capitaine de Vaisseau de Brossard, chef du service historique de la marine, qui conduira la mission scientifique, et une équipe de plongeurs, dont Reece Discombe, bien sûr.
Il faut donner aux plongeurs la possibilité de remonter des pièces lourdes à la surface. Nous sommes coutumiers de ce genre de débrouillardise : un radeau improvisé à partir de quelques fûts de 200 litres et cinq ou six madriers nous a bien souvent permis de débarquer sur une plage la jeep du gendarme ou la 2cv du postier.

*Débarquement d'un 2 CV à l'île des Pins*

Pour cette fois, deux youyous réunis par quelques solides bastings feront un magnifique catamaran. Il ne restera plus qu'à l'équiper d'un treuil à main et d'un panier métallique, et le tour sera joué.
Le vendredi 20 mars 1964, à 7 heures, nous arrivons devant la passe d'entrée à Vanikoro : un volcan culminant vers 950 mètres, en permanence pris dans les nuages (il pleut 335 jours et il tombe 7 mètres d'eau chaque année). Une magnifique forêt tropicale qui descend jusqu'à la mer, pas de plaine côtière, mais la mangrove fréquentée par les caïmans, avec, ici ou là, une plage de sable gris. Partout règnent humidité et pourriture, et la malaria fait rage ; Dillon et Dumont d'Urville en ont fait l'expérience. Enfin, un lagon parsemé de récifs, et des coups de vent et des grains violents. Tout pour plaire ! La population autochtone est d'environ 200 habitants, vivant dans des conditions moyenâgeuses, auxquels il faut ajouter 4 blancs et 167 ouvriers venus des îles voisines des Santa Cruz, qui exploitent le bois de Kaori.
Mais une nouvelle mission, urgente et inattendue, va nous incomber. Nous avons à peine mis en place l'équipe de plongeurs et son matériel, lorsque nous sommes appelés auprès d'un insulaire. L'homme est dans un état comateux, et présente tous les signes d'une occlusion intestinale. Si nous voulons garder une chance de le sauver, c'est l'appareillage immédiat, route à vitesse maximum vers Santo où se trouve, à 18 heures de mer, l'hôpital le plus proche capable de l'opérer.
Nous laissons à Vanikoro Le capitaine de vaisseau de Brossard et une douzaine d'hommes.
**Dimanche 22 mars.** Retour à Vanikoro. Notre équipe de plongeurs a d'excellentes nouvelles : ils ont découvert, par 35 mètres de fond, la cloche du bord, et, par 42 mètres, les

tubulures de la pompe principale du bord. Ces objets sont là, sur le pont. Embarqués en exemplaire unique, et leurs équivalents de L'Astrolabe ayant été identifiés à la suite des missions de Dillon et de Dumont d'Urville, nous tenons la preuve que ce nouveau gisement est bien celui d'un bâtiment distinct. Les inscriptions portées par la cloche permettront plus tard de confirmer que ce bâtiment est La Boussole.

Notre équipe n'aura disposé que de la matinée du vendredi 20 pour explorer le site. Tables de plongée obligent, ils n'ont pas pu redescendre l'après-midi du même jour, et le mauvais temps qui sévira à partir du samedi rendra le récif inaccessible.

Le commandant de Brossard tente quelques investigations à terre, sans grand succès.

**Bilan provisoire :**

A ce stade, **les deux frégates ont bien été retrouvées.**

**Le scénario exact du naufrage n'est pas connu,** même si l'on a de bonnes présomptions. D'après le commandant de Brossard, La Boussole s'est violemment éventrée sur le récif, dans une faille profonde, et a sombré très rapidement. Il n'y a eu aucun survivant.

L'Astrolabe s'est échoué sur un haut fond du récif. Elle n'a pas sombré. Une partie des survivants a été immédiatement massacrée à son arrivée sur le rivage, les autres ont établi un camp, construit un plus petit vaisseau à partir des débris, et sont repartis, laissant cependant quelques compagnons à Vanikoro.

On n'a cependant pas retrouvé de traces physiques de ce camp, et l'on ne sait pas où et comment ont fini ces survivants après leur départ de Vanikoro.

**L'itinéraire exact parcouru par Lapérouse entre Botany Bay et Vanikoro n'est pas confirmé.** On dispose cependant d'éléments pour penser qu'il est passé aux Tongas, puis à découvert les Loyautés, puis a reconnu l'île des Pins et la côte ouest de Nouvelle Calédonie.

**Les prélèvements sur le gisement de L'Astrolabe ont été très nombreux.** Pour la recherche archéologique, le gisement de La Boussole sera donc beaucoup plus intéressant.

**Et depuis 1964 ?**

**L'Association Salomon** organise quatre campagnes, respectivement en 1981, 1986, 1990, et 1999, qui lui permettent de rapporter de nombreux objets, notamment, en 1990, les pièces d'un service de vaisselle de Chine acheté par Lapérouse. Il semblerait qu'elle ait pu en 1986 confirmer l'identification des deux épaves, et, à partir de là, le scénario proposé par le commandant de Brossard. L'expédition de 1999 retrouve les traces du camp des survivants à terre (dit "camp des Français") ; elle comporte une équipe de tournage, et un film est diffusé dans l'émission Thalassa du 12 janvier 2001.

**Conclusions**

Malgré les enthousiasmes et les passions suscités par la grande aventure de Lapérouse et l'aura qui l'entoure encore, plus de 200 ans après sa disparition, on a peu progressé depuis le bilan de 1964.

Nous sommes sans doute désormais dans une phase d'études et de recherches archéologiques où patience et érudition l'emportent sur les expéditions in situ. Quant à la recherche des traces des rescapés repartis de Vanikoro, n'est-il pas bien tard pour garder un espoir raisonnable ? Quelqu'un s'y intéresse-t-il seulement ? Quoi que..., en la matière, l'histoire et le hasard nous réservent parfois de très grandes surprises.

Pierre MOREAU
16 mars 2002

(1) Commandant de Brossard rendez-vous avec Lapérouse à Vanikoro. Editions France-empire. 1964. Page 89.

*La plupart des références historiques et bibliographiques proviennent de cet ouvrage.*

BENETEAU

# Yves LE COUTEUR
## SERVICE PLAISANCE

Antares 700P

**Votre concessionnaire BENETEAU**
**de la Baie de Douarnenez à Locquenolé**
**A VOTRE SERVICE**
**DEPUIS 1968**

FIRST 31,7

***Vous recherchez un bateau neuf ou d'occasion ? Appelez-nous, nous saurons vous conseiller.***

***SERVICE PLAISANCE - Yves LE COUTEUR - Port du Moulin Blanc - BREST - 02.98.02.60.07 ou 06.07.42.41.47***

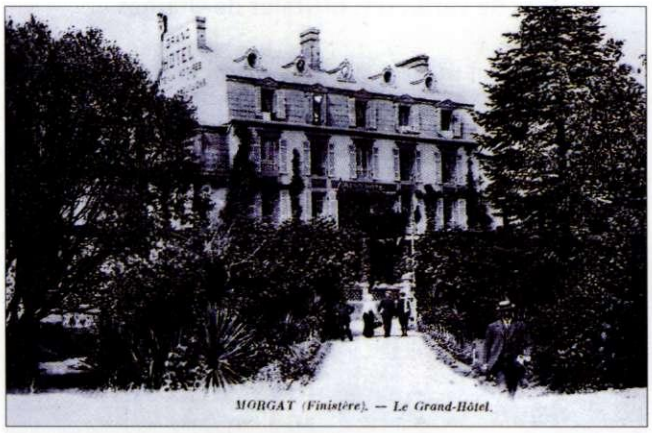
SUZUKI ZODIAC BENETEAU SUZUKI ZODIAC

# A Morgat il y a un siècle

A partir du XIXe siècle, les bains de mer étant devenus à la mode, de nombreuses stations balnéaires attirent les touristes étrangers comme à Biarritz, La Baule, Dinard, etc. De même dans le Finistère avec l'arrivée des chemins de fer.

La station balnéaire de Morgat commence à se développer. En 1886, on construit le Grand Hôtel qu'un parc traversé par le petit ruisseau du Yeunic (dont la source ravitaille en eau potable le bourg de Crozon en période de sécheresse) sépare du sillon de galets de Rullianec sur lequel sera construit plus tard, en 1908, l'Hôtel de la Mer. Le Gand Hôtel en deviendra alors l'annexe. Plus loin, le port sardinier de Morgat sera pourvu d'un môle en 1906, ce qui permettra aux Vapeurs Brestois d'accoster et de débarquer les passagers en provenance de Douarnenez.

A partir de cette époque, le vapeur "Le Rapide" délaissera la rade de Brest pendant l'été et accomplira un trajet presque quotidien dans chaque sens en une heure et demie. Le Grand Hôtel en sera le correspondant et assurera la liaison avec Le Fret et Roscanvel pour Brest. Il en résultera une nouvelle route d'accès à la presqu'île qui sera empruntée par tous. Si certains de ces visiteurs ne font que passer, d'autres, attirés par le cadre naturel que constitue l'anse de Morgat, n'hésiteront pas à y séjourner. Les traces de ces séjours se retrouvent dans diverses publi-


MORGAT (Finistère). — Le Grand-Hôtel.

cations. Les articles inspirés par le cadre étaient publiés dans des journaux parisiens et les honoraires perçus par les auteurs payaient leurs vacances. Ce système dura longtemps, jusqu'entre les deux guerres. Nous en avons été témoin.

Parmi ces écrivains, il faut citer André Theuriet (1833-1907) qui devait écrire vers 1905 un roman sur Morgat et ses environs intéressant les familiers du quartier. Ce travail intitulé "La Petite Dernière" parût chez Flammarion. L'action se situe au départ au Grand Hôtel et relate les tribulations des ses pensionnaires dans les environs, à pied, en bateau ou en voiture et se déplacent de Morgat à Sainte Anne la Palue et à Douarnenez.

Les descriptions des paysages sont à retenir, du moins sur le plan historique, car il y a eu depuis bien des modifications. La partie du récit concernant les personnages a perdu tout intérêt de nos jours, mais à l'époque l'auteur en avait fait un roman à clef qui fit scandale auprès des lecteurs. Nous nous bornons ici à en rappeler l'existence car il est maintenant bien oublié.

De nos jours du cadre de cette publication il reste une partie du Grand Hôtel, l'annexe de l'Hôtel de la Mer ayant bien souffert à la fin de la dernière guerre.

A.H.D.

**MECAMAR**
**mécanique marine**
BAUDOUIN - YANMAR - NANNI DIESEL - BUKH - TOHATSU
SABB DIESEL - VETUS
**Le Sillon - CAMARET - 02 98 27 95 29**
**Rue A. Colas - BREST - 02 98 43 14 22**

OPTICIEN Krys
**RAULT et Fils**
Place de l'Eglise - CROZON
Tél. 02.98.27.09.88
***Forfait solaire à la vue à partir de 60 €***

**LES CAVES CAMARETOISES**
**M. LASTENNET**
• *Vins fins* • *Spécialités du pays*
• *Coffrets cadeaux* • *Livraison à domicile*
**13 et 14, quai Kléber - CAMARET-SUR-MER - Tél. 02.98.27.94.51**

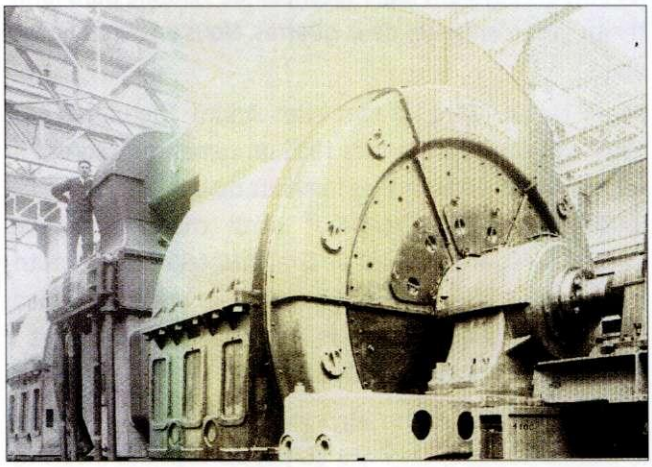
# La propulsion électrique des navires

## C'est une technologie ancienne

Née avec l'invention du moteur électrique (roue de Barlow - fin de XVIIIe siècle, dynamo de Gramme et moteur de Werner Von Siemens - au milieu du XIXe siècle).

Quelques exemples bien connus :

- Une série de "cuirassés" américains d'avant 1914 (l'USS Langley de 1913,...)
- Des porte-avions d'entre les deux guerres (PA Lexington, Saratoga,...)
- Toute une série de pétroliers de 20.000 T
- Le paquebot Normandie - turbo-électrique - rub bleu de la traversée de l'Atlantique en 1937
- Plus de 300 navires de combat de tous types en opération au cours de la dernière guerre mondiale pour l'US Navy
- Les sous-marins à chaufferie nucléaire à partir de 1947



*Le Normandie - Moteur électrique*

Derrière toutes ces applications, en particulier pour le Normandie, il y avait le souci de se passer de réducteur mécanique car on ne savait pas le concevoir (trop de couple dans le cas du Normandie).

La propulsion électrique se compose de :

- Une centrale de production de puissance électrique comportant plusieurs ensembles moteur / alternateur tournant à vitesse constante, les moteurs pouvant être des moteurs diesel, turbines à gaz, turbines à vapeur, turbines à gaz avec cycle vapeur (COGES).
  Ces machines produisent du courant à fréquence constante et fonctionnent en parallèle. Elles sont mises en service/stoppées automatiquement en fonction des besoins de puissance.
  Elles alimentent l'ensemble des besoins du navire : propulsion, besoins hôteliers, auxiliaires, propulseurs d'étrave, etc.
- Une chaîne de transmission électrique partant des tableaux électriques aux moteurs entraînant les hélices.
  Cette chaîne est composée de convertisseurs de fréquence, véritables réducteurs de vitesse à rapport continûment variable qui permettent de transformer à la demande une fréquence d'entrée fixe, en une fréquence variable d'alimentation des moteurs électriques, et donc de contrôler la vitesse de rotation (principe même des moteurs à courant alternatif).
- Des moteurs électriques d'entraînement de l'hélice
  Il s'agit actuellement de moteurs synchrones, des moteurs asynchrones sont envisageables. Ces moteurs entraînent l'hélice :
  - directement au travers d'une ligne d'arbres traversant la coque avec des moteurs d'un poids pouvant atteindre 150 / 200 t
  - par l'intermédiaire d'un réducteur pour les navires à faible vitesse d'hélice ≥ 100 T/mn
  - directement sans ligne d'arbres dans le cas des pods

**Avantages principaux**

- contrôle électrique unique
- générateurs pouvant être installées indépendamment des moteurs de propulsion (liaisons électriques) avec meilleure disposition de la machine
- générateurs à vitesse constante pouvant être suspendus élastiquement
- hélice à pales fixes : plus efficaces, moins bruyantes, moins chères
- bruits et vibrations réduits
- absence de réducteurs, embrayages, etc. sauf cas particuliers
- gestion automatique de la puissance en fonction des besoins
- sécurité accrue :
  - ➢ machines tournantes
  - ➢ répondance des équipements
  - ➢ équipements statiques
  - ➢ moteurs à double enroulement
- entretien réduit :
  - ➢ charge des machines optimales
  - ➢ vitesse constante des générateurs
  - ➢ absence de variations brutales de charges
- fiabilité
- bon rendement global sur l'ensemble du cycle d'utilisation

## Applications civiles

- **Les paquebots de croisière**
  Le premiers paquebot à propulsion électrique fut le Star Princess livré à P&O en 1989. L'armateur, électricien de formation, mais habitué aux navires à turbines, avait été séduit par le concept et avait fait confiance aux chantiers de Saint-Nazaire, compte tenu de l'expérience acquise précédemment à petite échelle.

Ce navire a inspiré la plupart des paquebots qui ont suivi, la solution étant aujourd'hui généralisée sur ce type de navires.
Depuis cette date, aux chantiers de Saint-Nazaire, une trentaine de paquebots ont été commandés dont plus de vingt déjà livrés. Tous, y compris le Queen Mary, sont réalisés selon des schémas de principe similaires au 1er de la série.

Les différences portent sur :
- la taille, le nombre de générateurs
- le type de générateurs (diesel, TAG)
- la transmission directe ou par pods
- le niveau de puissance
- la technologie des convertisseurs de fréquence

• **Les navires spéciaux**

➢ les brise-glace ont été parmi les premiers utilisateurs de la solution électrique qui leur apporte des avantages incomparables :
- fort couples pour broyer de la glace
- aptitude à faire des mouvements rapides pour se dégager
- très forte poussée disponible à faible allure

➢ les navires chimiques

➢ les navires "tracteurs" dont les câbliers ; les gros navires de pêche tirent également profit de ces qualités

➢ les navires de prospection sismique entrent également dans cette catégorie de tracteurs, parmi eux le CGG Alizée, livré par les chantiers de Saint-Nazaire à L. Dreyfus et dont les critères de niveau de bruits rayonnés étaient sévères

➢ les PHI en commande pour la Marine Nationale, sont des navires entrant à la fois dans la catégorie des navires spéciaux (transport d'engins de débarquement, porte-hélicoptère) et des navires à passagers.
Leur conception/construction partagés entre notre chantier et la DCN, est un exemple des compétences civiles et militaires.

• **Les méthaniers**

La commande des méthaniers GDF va être pour les chantiers de l'Atlantique, de réaliser une première mondiale pour ce type de navire, en faisant appel à une propulsion électrique.

## Vous avez dit PODS ?

Les pods (nacelles en anglais) sont une variante propulsive qui, dans le schéma de principe, est identique aux propulsions électriques classiques.

Le moteur électrique placé dans une nacelle étanche entraîne directement l'hélice.

L'ensemble est orientable à 360°. Il s'agit de l'équivalent d'un énorme moteur de hors-bord qui peut faire 20 MW et peser 200 T !

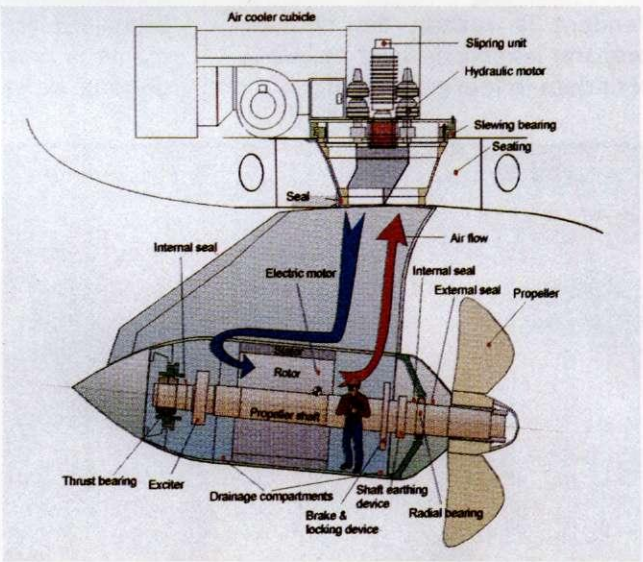
Cet équipement d'abord développé pour les brise-glace, offre de nombreux avantages

Pour l'armateur :
- Rendements hydrodynamiques améliorés
- Manœuvrabilité inégalée
- Bruits et vibrations réduits

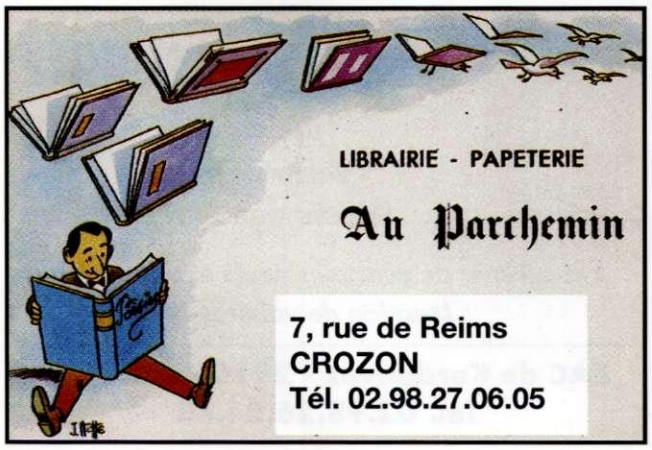
Pour le chantier constructeur :
- Suppression des lignes d'arbres
- Suppression des gouvernails
- Suppression des propulseurs arrières
- Modules complets livrés par le fournisseur, à boulonner sur place
- Gain de délais sur le chemin critique

La technique est récente et tous les constructeurs ont connu quelques difficultés de mise au point. Ces difficultés, en voie de résolution, sont aggravées par le fait que l'ensemble est sous l'eau et que toute avarie majeure nécessite un passage en cale sèche. Elle est cependant condamnée à réussir, compte tenu des avantages aujourd'hui reconnus.

Jean NICOLAS
Chantiers de l'Atlantique
Responsable de Département







# Effilochée d'endives au citron et aux Saint-Jacques rôties

## Recette de Georges Blanc "La nature dans l'assiette" chez Laffont

**INGREDIENTS POUR 4 PERSONNES**

- 4 belles endives
- 3 kg de Saint-Jacques en coquilles
- 120 g de beurre
- 1 citron
- Sel et poivre du moulin
- Fleur de sel (gros sel marin particulièrement iodé)

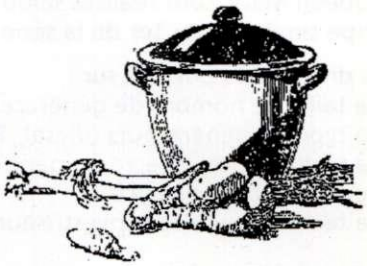
Parer et laver les endives en évitant de les laisser trop longtemps au contact de l'eau. Les essuyer et les émincer finement avec un gros couteau. Eliminer le cœur trop ferme et très amer. Jeter l'effilochée dans une poêle avec un morceau de beurre et cuire modérément jusqu'à ce que les endives aient rendu leur eau et soient devenues tendres ; compter environ 5 minutes. Saler. Ajouter le jus d'un demi citron. Réserver au chaud.

Pendant la cuisson des endives, préparer les noix de Saint-Jacques à rôtir dans le four très chaud.

Disposer les noix (sans le corail) sur une petite plaque très légèrement beurrée. Au moment de servir les placer dans le four chaud au maximum, sans assaisonnement. Compter 3 à 4 minutes de cuisson selon la grosseur des noix (qui peuvent être coupées en deux dans leur épaisseur, lorsqu'elles sont très grosses). Vérifier la cuisson au doigt, elles doivent être très fermes avec un bel aspect appétissant, légèrement dorées sur la face en contact avec la plaque à rôtir.

Pendant la cuisson, dans une petite casserole, fouetter sur le feu le jus du demi citron restant avec une cuillère d'eau. Dès l'ébullition, ajouter quelques parcelles de beurre pour obtenir un beurre léger au citron. Assaisonner.

**DRESSAGE :** Disposez dans des assiettes chaudes individuelles un lit d'endives. Ranger quelques noix de Saint-Jacques. Donner un tour de moulin à poivre, poser une pincée de fleur de sel sur chaque noix et



faire couler un peu de beurre au citron sur les endives.

Servir très chaud immédiatement.

Le Plaisancier Gourmand

**NOTEZ BIEN DANS VOS AGENDAS :**

**Jeudi 11 juillet à 18H**
• ***Conférence sur la navigation***
**par Bernard Bulard**
salle du centre nautique

• **Jeudi 18 juillet à 20H30**
***Conférence Météo***
**par M. Le Stum,**
**directeur de la station météo de Guipavas**
salle du centre nautique


MOTOCULTURE - CYCLES
Raymond PROUST
ARTISAN
S.A.V. - VENTE - LOCATION
ENTRETIEN JARDIN
ZA de Kerdanvez - 29160 Crozon
Tél/fax 02 98 27 22 68
Portable 06 08 54 15 36
SIRET 305 169 757 00039

QUATRE UNIVERS
au service de vos loisirs
en Presqu'île
la PECHE
le VELO
la GLISSE
la PLONGEE
MITCHELL - PENN - SHIMANO - RAGOT, etc.
FILETS TRAMAIL - VENTE DE GRAVETTES
PALMES - MASQUE - TUBA - CHAUSSONS
FUSIL - COMBINAISON
POINT BLEU
Port de Plaisance, Morgat
Bd Pierre Mendès France
CROZON - 02.98.27.09.04
OUVERT LE DIMANCHE MATIN de 10h à 12h

GARAGE BROENNEC
RENAULT
Carrosserie - Peinture auto - Mécanique
Pose accessoires - Pare-brise toutes marques
Rocade Nord - 29160 CROZON
Tél. 02.98.27.03.11

CITROËN PRESQU'ILE
Agent Citroën
H. PRIGENT
Réparation
Vente de pièces
Dépannage 24H / 24
Expo-Vente de véhicules neufs et d'occasion
Location de voitures
ZAC de Kerdanvez - 29160 CROZON
Tél. 02.98.26.24.78

# Les Informations du S.H.O.M.

## *Du bon usage des cartes marines*

### Des information codées

La carte marine est une représentation thématique de l'environnement, orientée vers la navigation et dont le principal objectif est de concourir à la sécurité de cette navigation. Il s'agit de communiquer au marin les informations utiles à sa navigation, le plus clairement possible, sous une forme synthétique et codée.

Ce système de codage des informations doit être parfaitement connu par l'utilisateur d'une carte. Une mauvaise interprétation peut conduire à une situation mal maîtrisée et donc potentiellement risquée. Par exemple, il ne faut pas se tromper entre le symbole * qui désigne une roche qui couvre et découvre et le symbole + qui indique une roche toujours immergée.

### Un système géodésique

Un élément essentiel dont l'utilisateur doit tenir compte est le système géodésique ou système de référence des coordonnées dans lequel est établi la carte. Il convient d'abord de bien l'identifier : il figure dans le titre de la carte ou dans la marge.

### Une échelle adaptée

Un autre paramètre à prendre en compte en préparant sa traversée est l'échelle des cartes. En effet, plus le navire approche des côtes, plus les dangers sont nombreux.

Il est donc indispensable d'utiliser la carte la plus détaillée possible en fonction du type de navigation effectuée.

### Fiabilité des informations

L'âge des levés hydrographiques, leur échelle et les moyens de mesures utilisés sont une bonne indication des degrés de confiance que l'on peut accorder aux informations bathymétriques portées sur les cartes. Ces informations sont fournies dans le diagramme des sources qui figure sur la majorité des cartes et qui montre l'étendue, la date et l'échelle des divers levés hydrographiques qui ont servi pour élaborer la carte marine.

### Documents complémentaires

L'usage exclusif de la carte ne permet pas de connaître toutes les informations utiles au navigateur. Les *Instructions Nautiques* peuvent détailler les précautions à prendre lorsque l'on s'engage dans un passage délicat. De même, les *Livres des Feux* donnent tous les détails sur les feux. La marée et les courants font l'objet d'ouvrages spécifiques. Les ouvrages nautiques sont les compléments indispensables aux cartes.

### La tenue à jour

Toute modification dans l'environnement est diffusée au navigateur par le moyen le plus approprié : avertissement radiodiffusé, avis aux navigateurs, etc. Un document nautique non tenu à jour est potentiellement dangereux.

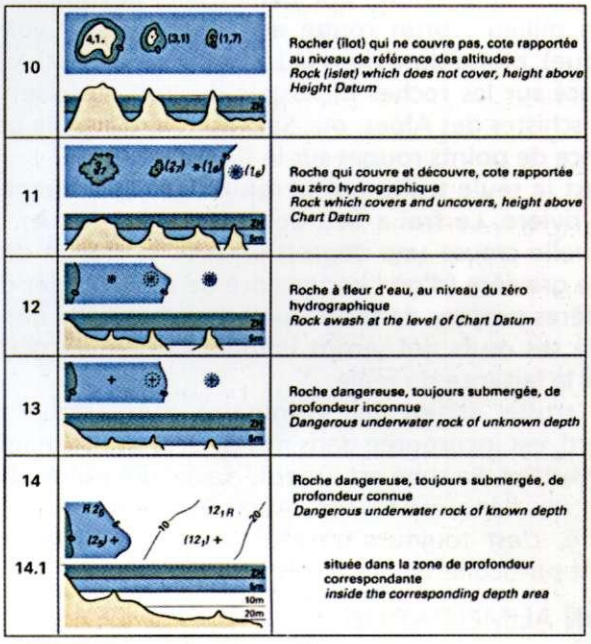
Pour faciliter l'accès aux informations qui permettent d'effectuer la mise à jour des documents nautiques par le SHOM, le groupe d'Avis aux Navigateurs est diffusé sur le site web **www.shom.fr** et permet des corrections hebdomadaires aux documents.

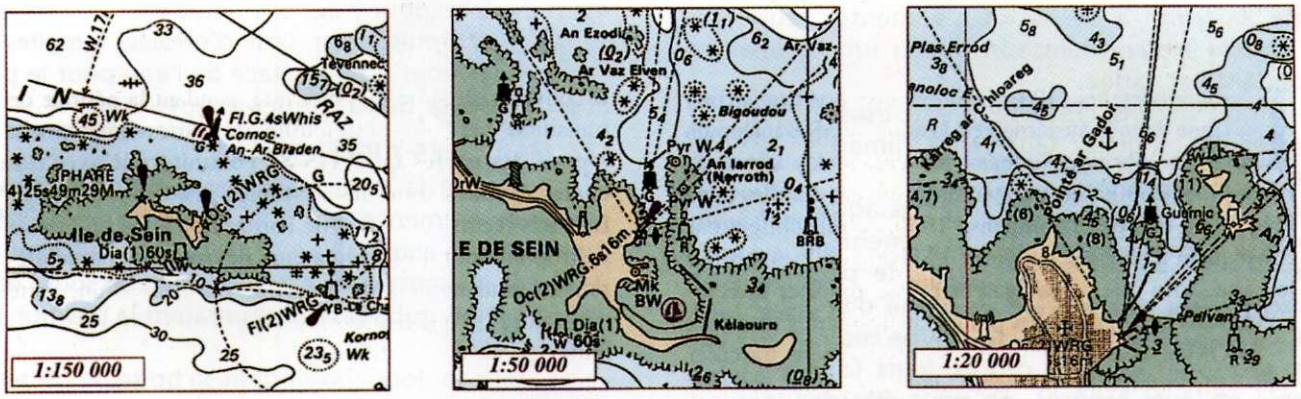
Des liens permettent une navigation entre les divers types de corrections et dans les archives. Quelques clics permettent ainsi de visualiser toutes les corrections (postérieures au 1er janvier 1999) apportées aux cartes et aux ouvrages.

Les annexes graphiques sont fournies avec une qualité cartographique et sont directement exploitables avec une restitution sur imprimante à 600 dpi.

NB. Ce texte est extrait de l'article de M. André Le Roux paru dans la *LETTRE DU SHOM AUX NAVIGATEURS* de Décembre 2001.

Les informations sur les possibilités de mises à jour sur le site web du SHOM sont données par le *PETIT CATALOGUE 2002* (page 26).




*L'île de Sein représentée à trois échelles différentes*


**ATELIER BAUDOIN ELECTRONIQUE**

**Electronique - Electricité Marine**

FURUNO - RADIO OCEAN - NKE - MLR

**1, rue Pierre Abelard - 29160 CROZON - Tél. 02.98.27.07.30 - Portable 06.07.86.19.01**

**Rue Alain Colas - 29200 BREST - Tél. / Fax : 02.98.43.09.42**

# Le coin du pêcheur : la pêche à la mouche

## AVANT-PROPOS

Contrairement aux idées reçues, la pêche au fouet n'est pas réservée à une élite. Tout pêcheur passionné acquiert la technique du fouet assez rapidement. Il faut de la patience et beaucoup de persévérance. La prise du poisson convoité sera le résultat d'un bon lancer de la bonne mouche. En effet, cette mouche artificiellement conçue devra se rapprocher en taille, en forme et en couleur de l'insecte, cible et victime momentanée de la truite.

## LA TRUITE

La truite se trouve principalement dans les rivières de première catégorie, où l'eau est froide, bien oxygénée et non polluée.

La truite fario est la truite sauvage par excellence. Sa robe va prendre, par mimétisme, la couleur de son milieu : brun rouge en Auvergne (sol volcanique), blond doré dans la Loire (fond sableux), vert foncé sur les roches moussues du Jura, ardoise sur les schistes des Alpes, etc. Sa particularité est la présence de points rouges sur le flanc.

C'est la seule truite qui se reproduit naturellement en rivière. Le frai a lieu de novembre à février. La femelle creuse une dépression avec sa queue dans une gravière (d'où l'importance de sauvegarder des rivières propres de toutes pollutions), où elle déposera ses œufs qui seront immédiatement fécondés par la laitance du mâle.

La truite arc-en-ciel, originaire d'Amérique du Nord, est incorporée dans nos rivières avant chaque ouverture. Sa robe est argentée avec des poins noirs sur un flanc arc-en-ciel. Aussi vigoureuse que la fario, c'est toujours un réel plaisir d'en prendre, tout particulièrement à la mouche.

## SON ALIMENTATION

Pour compenser une dépense d'énergie importante, la truite a besoin de s'alimenter régulièrement. Elle trouve dans son milieu une nourriture abondante et variée.

Alevins de vairons, crevettes d'eau, escargots d'eau, insectes aquatiques, sauterelles, limaces, vers de terre, chenilles, etc.

Nous nous intéressons aux insectes aquatiques qui représentent l'essentiel de son alimentation et qui intéressent plus particulièrement le pêcheur à la mouche. Sans entrer dans le détail d'une branche des sciences naturelles qui regroupe ces insectes suivant leurs classes, leurs ordres, leurs familles, leurs genres et leurs espèces, on peut aborder le cycle biologique en soulevant tout simplement une pierre au bords de la rivière. En soulevant cette pierre, on peut observer la présence de minuscules bestioles, des larves nageuses, fouisseuses, rampantes ou plates. Une des plus connues est certainement le porte-bois ou porte-pierres. Cette larve est issue d'un œuf qui a été pondu par l'insecte parfait que vous pouvez observer lors des éclosions. Le cycle est bouclé dans une période de deux à trois ans selon les espèces. Chaque étape apporte un intérêt pour le pêcheur (larve, nymphe, insecte émergent, insecte flottant, femelle pondant et insecte mort). *[fig. 1]*.

La larve, chez les éphéméroptères, atteindra le stade de nymphe au bout d'un an. A ce stade, l'insecte est composé d'une tête, d'un thorax, de pattes et d'un abdomaine avec filaments caudaux (cerques) ainsi qu'un renflement sur le dos qui renferme les ailes en formation (sacs alaires).

Pour le pêcheur, l'absence d'éclosion (insecte à l'état d'adulte sortant de l'eau), trouve souvent l'explication dans la température de l'eau souvent trop fraîche. Il pêchera donc sous l'eau avec des imitations de nymphes. La nymphe continue sa métamorphose sur le chemin, plein d'embûches, qui la conduit vers la surface. Ainsi, l'enveloppe qui renferme les ailes commence à se fendre. Ailes sorties mais froissées, l'insecte, après un très long périple au fil de l'eau, va percer la surface et continuer sa transformation. La truite postée aux endroits propices, face au courant, va se régaler d'un repas servi à domicile.

Le pêcheur, à son tour, proposera à la truite une mouche proche de cet insecte émergent.

Cette forme transitoire de l'éphémère, qui vient d'éclore à la surface de l'eau, commence à prendre des couleurs et quelques forces et va, après un certain temps, s'accrocher à des herbes ou obstacles présents sur son parcours. Un certain temps lui sera à nouveau nécessaire pour accomplir son ultime transformation. Sortant de son voile protecteur l'éphémère arrive à son stade adulte avec des couleurs plus vives.

Les femelles et les mâles s'envolent pour un ballet nuptial. Accouplement réalisé en vol, puis fécondation réussie, les femelles s'approchent progressivement de l'eau pour y déposer leurs œufs.

Fatigués et épuisés par tant d'efforts, femelles et mâles vont mourir à la surface de l'eau pour le plus grand bonheur des truites et des pêcheurs.

## LES MOUCHES ARTIFICIELLES

Le pêcheur à la mouche arrivant sur son lieu de pêche va commencer par observer la rivière. Sa hauteur d'eau, sa couleur, qui dépend de la saison et du temps, la présence d'insectes sur l'eau ou sous l'eau, des éventuels gobages qui situeraient la position du poisson, etc.

Le pêcheur va donc choisir dans sa boîte de pêche la mouche qui se rapproche le plus de ce qu'il aura pu observer. Mouche noyée ou sèche.

***Mouche noyée.***

Imitation de nymphe ou d'émergente, on disposera une ou plusieurs mouches noyées sur le bas de ligne pour pêcher sous l'eau. Ces dernières, souvent au nombre de trois, doivent s'étager dans l'eau pour imiter les stades de transformation de la nymphe à l'émergente. Le lancer se fait trois quart amont

pour permettre au bas de ligne de partir dans le courant. Les prises se font souvent au retour. On dit que l'on tricote la soie. *[Fig. 2].*

***Mouche sèche.***

Imitation de papillon dans les couleurs du corps et des ailes les plus proches de la réalité. Le lancer se fera face au courant, la truite tournant le dos au pêcheur. En général, le pêcheur se trouve dans la rivière où il est entré avec précaution afin d'avoir plus d'aise pour le lancer. La mouche, copie d'éphémère, de trichoptère, de plécoptère ou de diptère, devra être posée délicatement devant le nez de la truite. *[Fig. 3].*

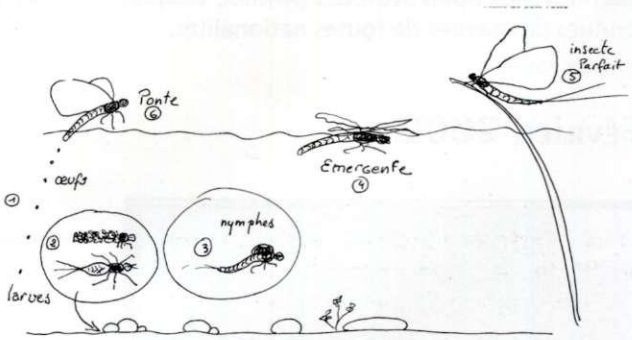



*Fig. 1 : Cycle biologique des éphéméroptères*

La plus grande satisfaction sera la prise du poisson qui aura été leurré par une mouche fabriquée par vos soins. Il arrive que la pêche à la mouche devienne une vraie passion, à tel point que l'on peut adapter sa technique à la pêche d'autres poissons de rivières, de lacs de montagne et de mer. La pêche du bar ou d'autres espèces à la mouche est un exemple à suivre.

***Bonne pêche.***

M. LEDUCQ

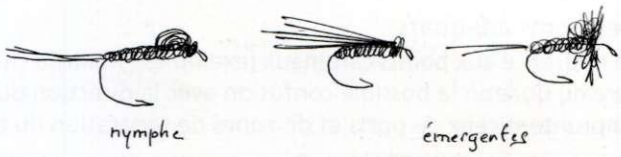



*Fig. 2*

*Fig. 3*

# LE CENTRE NAUTIQUE de Crozon-Morgat

Après une saison 2001 riche en événements nautiques, Naish Wave Party au printemps, Mondial Isaf en été, la saison 2002 sera plus calme.

Les événements organisés cette année par le Centre Nautique de Crozon-Morgat auront une forte connotation kayak.

En effet, les 15 et 16 juin, nous organiserons une étape de la coupe de France de Wave-ski où nous retrouverons une centaine des meilleurs pratiquants de ce sport qui se déroule dans les vagues et où les coureurs sont assis sur de drôles de petits kayaks surfs. Cette compétition devrait avoir lieu sur le site de la Palue.

Les 6 et 7 juillet, nous organisons la finale d'un open international de kayak de mer qui aura débuté quelques jours plus tôt à Portsall puis à Brest. Course en ligne de kayak de mer, cette épreuve se déroulera dans l'anse de Morgat entre l'île Vierge, la plage de l'Aber et le port de plaisance. Elle regroupe des athlètes de nombreux pays pratiquant le "merathon" qui est une course de longue distance en kayak simple ou double.

Photo FFCK I. Meijer

Dans l'année, nous organisons aussi des plus petites épreuves locales départementales et régionales.

Ainsi, les 27, 28 avril, le 26 mai, les 20 et 21 octobre nous aurons des épreuves de planche à voile, funboard, optimist, catamaran : tout cela pour animer les plans d'eau et les plages de la Presqu'île.

Pour réussir toutes ces épreuves, nous sommes aidés par la Mairie de Crozon qui nous permet de mener à bien tous ces projets et de travailler en commun pour le dynamisme de la Presqu'île.

**BOUCHERIE CHARCUTERIE**

***Plats cuisinés - Viandes 1er choix***

Grégory DATAVERA

**27, rue de Reims - 29160 CROZON**

**Tél. 02.98.27.17.41**

**METEO FRANCE**
**www.meteo.fr**

# Un nouveau découpage des zones marine "large" de Manche et d'Atlantique

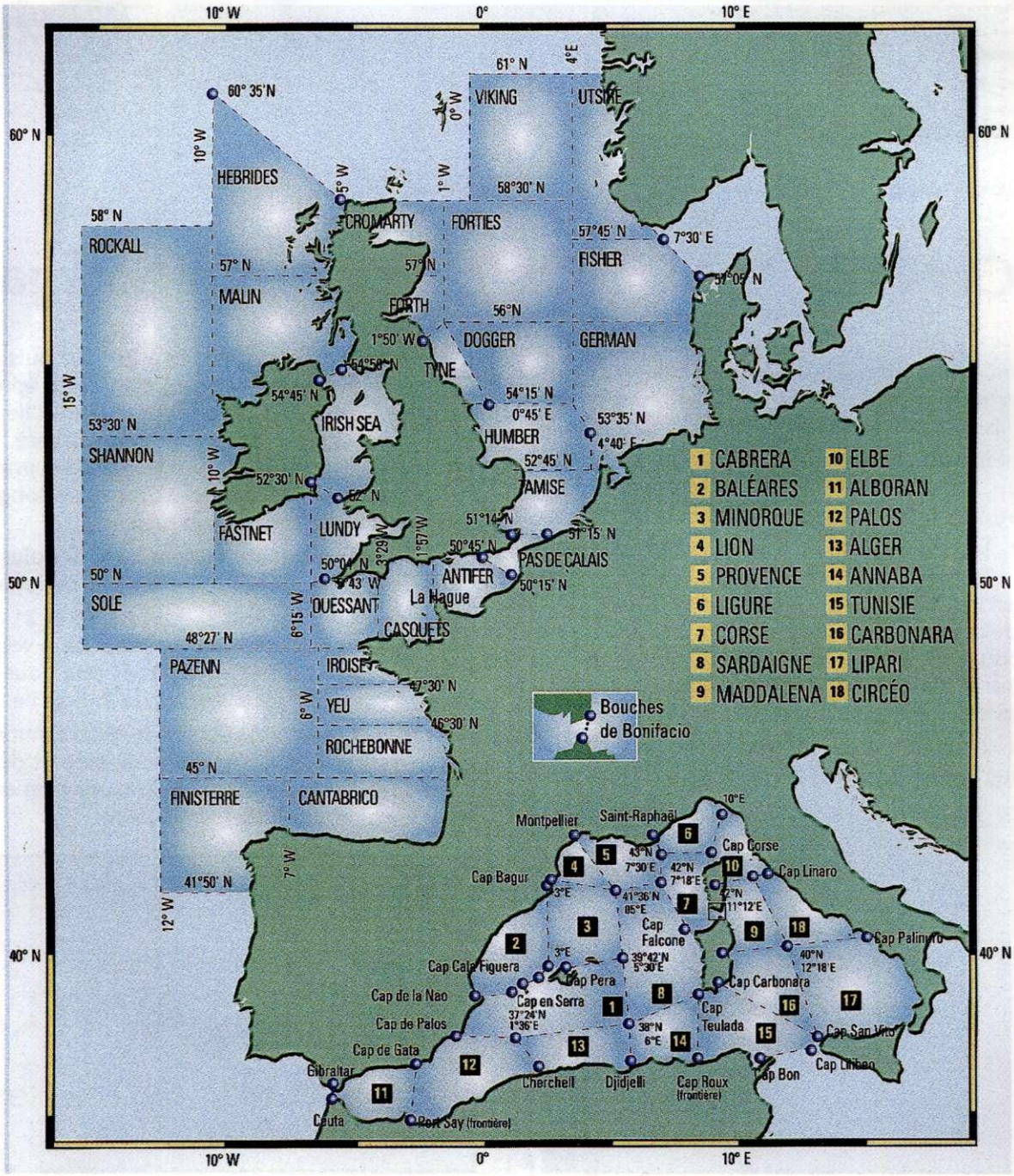
Le 4 février 2002, un nouveau découpage des zones marines "large" de Manche et d'Atlantique est entré en service. Ces nouvelles zones ont été définies en collaboration avec les pays riverains - Royaume-Uni, Espagne, Portugal et Maroc - à l'initiative de Météo-France. Désormais, les services météorologiques utiliseront le même découpage (1) qui facilitera ainsi la compréhension des bulletins de météo marine.

**Des noms adéquats**

La référence aux points cardinaux (exemples : Manche Ouest, Ouest Bretagne...), a été abandonnée afin de limiter à la lecture du bulletin la possible confusion avec la direction du vent. Les nouveaux noms attribués (Antifer, Casquets, Ouessant) empruntent ceux de ports et de zones de séparation du trafic, connues des navires de toutes nationalités.

(1) Au Sud du parallèle 48°27'N, le Royaume-Uni conservera cependant ses propres zones.

## Zones "Large" - Février 2002



# Centre de Plongée Crozon-Morgat ISA

## Quelques nouvelles du centre de plongée ISA Crozon-Morgat

Le centre de plongée fort de son succès grandissant, continue à faire découvrir les merveilles sous-marines de notre belle région à tous ceux qui le souhaitent.

En effet, et on ne le sait pas toujours, la mer d'Iroise est parmi les mers les plus riches du monde en nombre d'espèces animales et végétales.

Si la température de l'eau et sa couleur plus verte que turquoise ne la rendent pas aussi attirante que les mers tropicales (bien que souvent l'île Vierge se pare de couleurs de lagon), y rentrer pour franchir le miroir de la surface pour découvrir, comme Alice, un monde étrange, fascinant et néanmoins toujours méconnu, reste une véritable découverte.

C'est justement parce que l'eau est froide et riche en sels minéraux nutritifs, que le phytoplancton s'y développe à profusion et donne à l'eau sa belle couleur verte. Il est la base d'une extraordinaire chaîne alimentaire, riche, complexe, avec ses proies et ses prédateurs, ses as du camouflage comme le targeur (sole de roche), ses squatters, ses opportunistes comme les mâles "satellites" chez les triptérygions, ses intrus comme ces petites crevettes des anémones (Périclymenes amethisteus) que l'on croyait jusqu'à présent seulement tropicales et d'autres curieuses créatures comme le poulpe ou le macropode. Qui sait par exemple que nos eaux regorgent de coraux ?

Toujours dans le but de faire connaître la richesse de nos fonds, l'association a mis en ligne sur son site internet (LIENHYPERTEXTE http://www.centrisa.fr.st), une importante rubrique sur la faune et la flore sous-marines de la région. Elle sera complétée au fur et à mesure de la prise de nouvelles photos. Toutes les autres informations relatives à la vie et à l'activité du centre se trouvent aussi sur le site. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques et suggestions afin de l'améliorer.

Le centre accueille toutes les personnes intéressées au bout du port de plaisance de Morgat, à côté de la plage du Kador.

**Centre de Plongée ISA**
**Port de plaisance de Morgat - BP 5**
**29160 Crozon-Morgat**
**Tél. : 02 98 27 05 00 - Fax.: 02 98 26 25 76**
**e-mail: infos@centrisa.fr.st**

Jo GELEBART
Café de Bretagne
BAR - JEUX - RESTAURATION RAPIDE
RESULTATS SPORTIFS
PETITS DEJEUNERS
Place de l'Eglise - CROZON
TEL. 98 27 13 69
FAX. 98 27 08 24
MINITEL
POINT PHONE

La Flambée
Crêperie - Pizzeria
Tél. 02.98.27.12.24
22, 24 quai Kador - Morgat

Pizzeria - Frites
et Spécialités
de moules

Le Kerguelen
Bar - Pub
Tél. 02.98.26.25.57
MORGAT - Sur le port
Vue panoramique sur plage et port

DECO DE SAISON
Vente de meubles peints, meubles décoratifs
et autres accessoires de décoration d'intérieur.
Large choix de :
banquettes-lits et de canapés déhoussables.
Literies :
Latex, ressorts, lattes, sommiers en kit, etc.
Tout pour équiper et décorer votre intérieur
à petit prix (livraison possible)
Ouvert tous les jours
de 10h à 12h30 et de 16h à 20h,
sauf le dimanche.
3 bis, rue de Dinan - 29160 CROZON
Tél. 02.98.27.01.22
Fax 02.98.26.10.58
e-mail : decodesaison@hotmail.com

# EDIGRAPHIC
## IMPRIMERIE

**DÉCOUPE DE LETTRES ADHÉSIVES POUR BATEAUX**

**7, rue Charles Lévenes - CROZON - tél. 02.98.26.17.17**

## Le Cornouaille

BAR - RESTAURANT

*Salle de 200 couverts*
*Banquets - Mariages*
*Groupes sur réservation*

*Repas ouvriers et menus tous les midi*

5, rue Charles Levénez - CROZON - 02 98 27 00 43

LE RELAIS DES PECHEURS

**Grand choix de whiskies**
**Coreff à la pression** *(bière bretonne)*
**Minitel - Téléphone 02.98.27.04.02**
**Fax 02.98.26.29.71** Expédition - Réception
**INTERNET** Le-Relais-Des-Pecheurs@wanadoo.Fr

## CHANTIER NAUTIQUE DE L'IROISE

J.P. LE COUTEUR

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

**Quai Téphany - B.P. 26 - 29570 CAMARET**
**Tél. 02.98 27 82 74 - Fax 02.98 27 88 93**
**e-mail : cniroise@aol.com**

## POISSONNERIE TRAITEUR
## La Vague Bleue

PLATEAU DE FRUIT DE MER
SUR COMMANDE

5, rue Alsace-Lorraine - 29160 CROZON
☎ 02 98 27 11 22 et après 20h : 02 98 92 11 90

## Pizzería - restaurant

L'OCÉANIC

**24 route de Camaret**
**02 98 270 270**
**CROZON**

## Poissonnerie Chez Michel

Arrivage Directs de Saint-Guénolé - Audierne
sur votre marché tous les jours

**Portable : 06 07 72 93 82**
**☎ 02 98 92 11 90**

## Crédit Mutuel de Bretagne

**La « BANCASSURANCE »**

**16, rue Charles Lévenez**
**CROZON**
**Tél. 02.98.27.06.25**
**Bureaux à Camaret et Telgruc**

NORTH SAILS FRANCE

# VOILES OCEAN

**VOILERIE • FABRICATION • RÉPARATION • GRÉEMENTS • ENROULEURS**

Z.I. Portuaire - Rue Alain Colas - **29200 BREST**
Tél. **02 98 80 28 32** - Fax 02 98 44 21 50
E-mail : north.brest@wanadoo.fr

# PRAT PNEUS

*Guymarine - Honda - Tahatsu*

**VENTE BATEAUX NEUFS TOUTES MARQUES ET OCCASIONS**

*DÉPÔT VENTE - ENTRETIEN - HIVERNAGE - RÉPARATION MOTEURS HORS-BORD*

**Route de Châteaulin - CROZON - Tél. 02.98.27.12.51 - Fax 02.98.26.24.95**

**BRICOLAGE - JARDIN**
**DECORATION - MATERIAUX**
**PETIT ACCASTILLAGE - VISSERIE**
**BOULONNERIE INOX**

## Ets. FABIEN

Rocade Nord
Route de Camaret
CROZON
Tél. 02.98.27.19.79
Fax 02.98.27.20.06

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

## GITEM

- ELECTROMENAGER
- TV
- HI-FI
- VIDEO

BOULANGERIE PATISSERIE CAVE ALIMENTATION

LE MOUËL M.

*Spécialités Bretonnes*
*Kouign-Amann . Far . Gâteau breton*
*vins de producteurs*

*10 Quai Kador – MORGAT*
*29160 CROZON*

☎ : 02.98.27.19.57

Saveurs et Marée

*Poissons - Fruits de mer - Homards - Crustacés*
*Carpaccios - Tartares - Viandes - Pâtes*

52 bd de la Plage 29160 Port de Morgat
02 98 26 23 18

**MÉCANIQUE MARINE**
-
**VENTE MOTEURS NEUFS TOUTES MARQUES**
-
**AGENT MARINE POWER ARVOR - QUICKSILVER NANI DIESEL**

*REMISE EXCEPTIONNELLE SUR PRÉSENTATION DE LA CARTE DE SOCIÉTAIRE*

## Morgat Bateaux Services

**90, bd de la France Libre**
**29160 CROZON-MORGAT**
**Tél. / Fax : 02.98.17.00.18**
**Portable : 06.14.96.74.86**
*morgatbateaux@worldonline.fr*
*"Au service de votre bateau"*

*CARENAGE*
*HIVERNAGE*
*GARDIENNAGE*
*ACCASTILLAGE*
*ELECTRONIQUE*
*ENTRETIEN & SERVICES*
*TOUTES VIDANGES*
*VENTE BATEAUX NEUFs*
*LOCATION DE BATEAUX*

**DÉPÔT VENTE BATEAUX et MOTEURS**

# DATA CENTRE marine

## ÉLECTRONIQUE MARINE
## ARMEMENT DE SÉCURITÉ
## PRODUITS D'ENTRETIEN

Sondeurs

Radars

GPS-traceurs

GPS portables

VHF

Instruments
Produits d'entretien

MAGELLAN · LORENZ MARINE ELECTRONICS · HUMMINBIRD · NAVICOM · JRC · ICOM · BANTEN · INTERNATIONAL® · RITCHIE®

ICOM Distributeur

**02 98 26 22 25**

Port de Plaisance de Morgat (à 25 m de la Capitainerie) - 29160 Crozon

Photos non contractuelles