Bulletin de liaison - n° 11 - Mai 2003

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 - 29160 CROZON
Tél. 02.98.27.10.40 - Fax 02.98.26.24.14
E-Mail : garagecombot@wanadoo.fr

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

Editorial

OPTIMISME ?

Avec les beaux jours le port retrouve peu à peu son activité. Et le soleil d'avril donne envie de reprendre la mer pour satisfaire au plaisir de la pêche, de la croisière ou, plus simplement, de la promenade le long de nos côtes dont on ne peut se lasser d'apprécier la beauté.

Mais, peut-être que cette vision idyllique est un peu excessive et que certains d'entre vous estiment que les aménagements en cours sur le port ont tendance à prendre du retard et que les finitions ne sont pas encore en vue.

Par rapport à ce que nous avons connu, je pense que nous sommes sur la bonne voie :

- le ponton F sera bientôt terminé
- le dragage du port va trouver une solution par l'achat d'une suceuse en commun avec le port de Douarnenez
- terre plein et parking sont en cours de goudronnage et des bacs à fleurs en matérialiseront les limites
- le barrière de sortie du parking sera installée sous peu.

Une fois n'est pas coutume, mais on devrait pouvoir partager l'optimisme de la Municipalité qui nous assure que tout sera réglé pour l'été. Alors, encore un peu de patience avant d'être en mesure d'apprécier les efforts qui ont été faits pour améliorer les installations mises à la disposition des usagers du port.

Et la présence envisagée d'un brigadier de police devrait rassurer et éviter les indisciplines notoires.

Il ne me paraît donc pas utopique de penser que notre Port de Morgat devrait aborder la saison sans problèmes majeurs susceptibles de venir perturber les activités de nos amis plaisanciers.

Quant à notre Association, je constate avec plaisir qu'elle se porte bien à en croire les nouveaux Adhérents qui sont venus nous rejoindre depuis le début de l'année (au nombre d'une dizaine).

A nous maintenant de l'animer en vous proposant quelques activités et services. Vous pouvez, d'ailleurs, retenir sur vos agendas deux dates importantes :

- Le Concours de Pêche le 26 juillet 2003.
- L'Assemblée Générale le 9 août 2003.

Et les Membres de votre C.A. seront, comme d'habitude, à votre disposition lors des permanences à notre local où ils auront toujours plaisir à vous accueillir.

En souhaitant que notre optimisme pour la saison 2003 soit confirmé par les faits. Pour notre plus grande satisfaction.

Le Président
Claude GALTAT

Le Mot du Trésorier

L'exercice 2002 traduit un excédent de 966,92€ (6.342,58 F).

Cette situation - satisfaisante - est essentiellement due à l'augmentation des recettes de publicité de notre bulletin. Celles-ci, pour la première fois, sont supérieures au coût d'édition.

Notre trésorerie ressort ainsi à 5.453,32 € (35.775,78 F).

Nous remercions très vivement nos annonceurs et, comme chaque année, demandons à chacun de recueillir de nouvelles adhésions.

Le renforcement de nos possibilités financières nous permettra de développer et étayer nos actions, d'être davantage présents dans la défense de nos intérêts.

Le Trésorier
G. Le François

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 26 juillet**
  CONCOURS DE PÊCHE
- **Samedi 9 août à 18H**
  salle du centre nautique
  ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

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 20 juillet 2002

Notre assemblée générale s'est tenue le 20 juillet 2002 dans la salle du centre nautique de Morgat.
Parmi les invités qui nous ont honorés de leur présence, on pouvait remarquer monsieur Jean-Jacques Fabien, conseiller général, président du conseil portuaire, l'Amiral Stéphan, responsable départemental de la SNSM, Messieurs Christian Langlais et Jean Plouzané, adjoints au maire de Crozon, respectivement chargés du port et des relations avec les associations, et André Briand, président du comité départemental de la FNPPSF.
Après avoir constaté que le quorum était atteint (mais il eut été souhaitable d'être plus nombreux), le président Claude Galtat ouvre la séance et présente son rapport moral.

1. Rapport moral du président

1.1 L'évolution du port

Au moment où le président s'exprime, les esprits sont encore très marqués par les péripéties qui ont accompagné l'installation de la nouvelle panne. Notre conseil d'administration a par ailleurs tenu nos sociétaires informés de ses interventions, et, finalement de la bien maigre compensation obtenue sur les tarifs de 2003. Pour l'heure, l'horizon semblait s'éclaircir (et s'est effectivement éclairé) avec la fin imminente des travaux et les améliorations obtenues (nouvel enrobé sur la digue et mise en place de nouvelles conditions d'accès au parking Usagers). Il n'est pas dans notre esprit d'insister plus longuement, près d'un an plus tard, à l'occasion de la rédaction de ce bulletin, sur une période plutôt douloureuse pour les usagers, et peu glorieuse pour les responsables de ce chantier.
Quant à l'avenir, Monsieur Cornec, maire de Crozon, a confirmé qu'il souhaitait mener à bien le projet de développement du port de Morgat dans l'esprit de la proposition qu'il avait présentée le 9 juillet 2001 au conseil portuaire. Ayant émis des réserves, notamment sur la cote - 1 m pour l'extension du port et sur l'adoption d'une digue en enrochement, le président a obtenu de monsieur le maire l'assurance qu'il était tout à fait disposé à ce que les principaux intéressés puissent donner leur avis.
Cette évolution devrait tenir compte des objectifs suivants :

- Limiter autant que faire se peut l'ensablement du port.
- Amener la capacité d'accueil autour d'un millier de places.
- Permettre le réaménagement harmonieux du site de Morgat.
- Préserver le caractère de notre station.

Des propositions dans ce sens devaient être présentées aux instances de décision dans un délai relativement court.
Notre président, quant à lui, assurait que nous resterions vigilants pour qu'il y ait un véritable consensus entre les parties concernées par ce grand projet.

1.2. Les actions internes

Nous poursuivons les efforts que nous consacrons à notre bulletin de liaison et nous remercions bien vivement tous nos annonceurs qui nous ont permis de couvrir les frais de cette parution.
Nous avons constaté avec plaisir une augmentation du nombre de nos sociétaires cotisants, ce qui, bien entendu, nous encourage à développer nos actions :

- Les conférences de notre ami Bernard Bulard sur la navigation et de monsieur Le Stum, directeur de la station météo France de Guipavas ont été suivies par des auditoires très attentifs. Mais le faible nombre des participants nous incite à nous poser des questions qui pourraient remettre en cause l'organisation même de ce genre de manifestation : que faut-il invoquer ? le manque d'intérêt de nos adhérents pour les sujets traités ? nos méthodes de communication, tant vers nos adhérents que vers l'extérieur ?
- Les exercices de sécurité, avec démonstration de percussion de radeau de survie, utilisation de fumigènes, de feux à main et tirs de fusées, le concours de pêche, compétition amicale où l'important n'est pas de faire du volume mais de participer selon ses moyens dans une ambiance des plus conviviales, sont des temps forts de la vie de notre association.
- Nous pourrions envisager d'autres manifestations au cours de l'été, mais encore faudrait il que cela intéresse les adhérents et qu'ils en soient demandeurs.

"C'est en développant nos relations personnelles que nous donnerons tout son sens à notre association", conclut le président qui rappelle, reprenant l'expression du baron de Coubertin : *"pour animer notre association des Plaisanciers de Morgat, l'important est de participer"*.

2. Rapport financier

Le trésorier Gilbert Lefrançois présente les comptes de l'exercice 2001 qui font apparaître un déficit du compte d'exploitation de 344,92 €uros, pour un budget de 5.686,88 €uros. Ce compte serait à peu près équilibré s'il n'y avait eu un report de charges des exercices antérieurs (243,91 €uros). Les publicités n'ont pas permis de couvrir totalement les frais de publication du bulletin 2001 (déficit : 444,24 €uros). En revanche, comme le président l'a souligné dans son rapport moral, les frais de publication du bulletin 2002 ont été couverts dans leur

totalité. Quitus est donné à l'unanimité au trésorier pour sa gestion.
Un adhérent suggère que le rapport financier présenté en assemblée générale couvre la période écoulée entre le 1er juin de l'année précédente et le 31 mai de l'année en cours, ce qui permettrait de présenter des comptes "plus actuels". Cette suggestion sera examiné en conseil d'administration.
Le montant de la cotisation n'évoluera pas cette année. Néanmoins, il nous faudra très probablement soumettre une augmentation à l'assemblée générale de 2003.

3. Participation aux manifestations organisées par l'association

Concernant les conférences, deux suggestions sont émises :
- diffuser à l'avance le programme détaillé
- faire participer les autres associations de plaisanciers de la presqu'île.

4. Elections

Les trois membres sortant du conseil d'administration : Claude Galtat, Jacques Loyer et Louis Verveur sont réélus à l'unanimité.

5. Don à la SNSM

L'assemblée générale approuve à l'unanimité la proposition de faire un don de 230 €uros à la SNSM. Un chèque de ce montant est immédiatement remis à l'Amiral Stéphan qui rappelle les principales actions en cours, outre, bien sûr, les opérations de sauvetage en mer. On retiendra notamment la construction de deux canots tous temps et d'une vedette à hélices, et un exercice de sécurité à Roscoff en février 2001, dont le principal objectif était de convaincre les professionnels de porter des vêtements sécurisés.

Questions diverses :

Les questions posées portent essentiellement sur les installations du port : eau et électricité sur la panne F, marchepieds en bout de passerelles d'accès aux pontons, affichage des numéros de postes et de pannes (visibles pour les bateaux rentrant de mer), interdiction d'accès des véhicules sur le terre-plein des dériveurs.
En réponse à plusieurs questions posées, il est rappelé que le budget de fonctionnement du port est autonome (il ne reçoit aucune subvention, que ce soit de la municipalité ou d'ailleurs), et qu'il est nécessairement équilibré.

Pierre Moreau

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 officiels FFE.
Initiation et randonnées.
Sorties à la plage,
le soir après 18 heures, sur RDV.

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

LA CABINE
20, quai Kador - **MORGAT**
Tél. / Fax : 02.98.27.24.55
VETEMENTS MARINS
St-James - Armor Lux - Terre et Mer - Mât de Misaine - Le Glazik

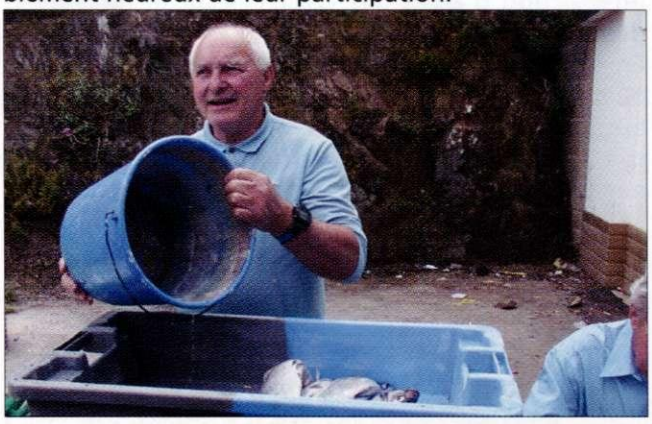
L'ESTRAN
12, quai Kador - **MORGAT**
Carterie - Librairie - Souvenirs
Cartes et Guides - Cadeaux

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

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 2002

Notre concours de pêche organisé le mercredi 7 août 2002 a remporté un vif succès : 16 bateaux ont en effet concouru, et le buffet campagnard qui a suivi la proclamation des résultats et la remise des prix a réuni 55 convives, venus de la France entière, mais aussi d'Italie et du Luxembourg, de fort belle humeur et visiblement heureux de leur participation.



La pesée

Il faut dire que les conditions idéales étaient réunies : une météorologie adéquate, une organisation sans faille, et grâce aux généreux donateurs qui continuent de soutenir cette sympathique manifestation - un grand merci à eux tous - des lots pour chacun des participants même ceux qui ont, ce jour-là, particulièrement contribué à la préservation de la ressource halieutique. On citera notamment l'attribution d'une VHF portable au vainqueur, et, par tirage au sort, d'un filet trémail à un autre concurrent.

Mieux encore, la participation très active d'un autre généreux sponsor permit d'organiser une tombola au cours du buffet campagnard. L'enjeu en était un GPS traceur, et les profits en seront entièrement versés à la SNSM, venant s'ajouter aux dons qui lui sont régulièrement votés en assemblée générale, depuis déjà de nombreuses années.

En retour, les efforts des pêcheurs pour varier les techniques et les prises méritent d'être notés. Ils auront certainement contribué à la qualité de la version 2002 de cette manifestation.

Palmarès détaillé

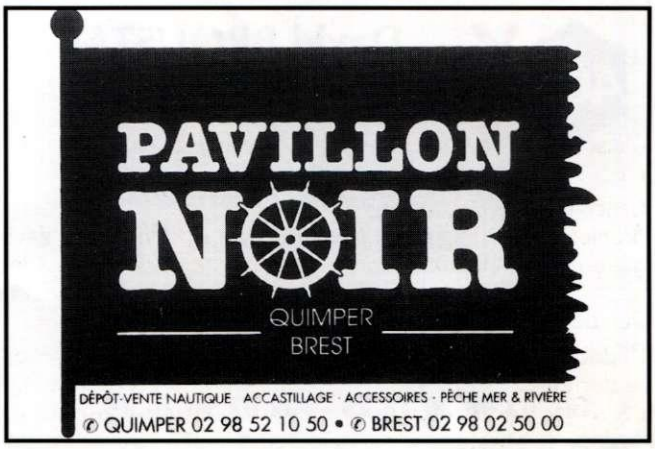
1. Pour le poids total capturé :

Classement	Nom du bateau	Propriétaire
1	Elsa	Dyreck
2	Old Lady	Oury
3	Lena	Leducq
4	Etoile filante	Neumar
5	Pors Gwen	Magevin
6	Le Noroit	Ely
7	Avel Mor	Sahler
8	Cdt Cuistot	Olsen
8 ex æquo	Maïca	Berthelot
10	Goustadick	Moreau
11	Stereden ar mor	L'Helgoualc'h
12	Oochigeas	Ienzer
13	La Marina	Faust
14	Lulubelle	Fuchs
15	Helmi	Bournerias

2. Prix spéciaux :

- **Meilleur poids par pêcheur :**
  L'Etoile filante : 6,38 kg par pêcheur
- **Poisson le plus lourd :**
  Lena, pour une raie de 4,8 kg
- **Poisson le plus long :**
  Lena, pour la même raie de 84 cm
- **Pour la qualité des prises :**
  Avel Mor, qui n'a pêché que des bars
- **Pour le bar le plus lourd :**
  Maïca, pour un bar de 1,5 kg
- **Pour la préservation de la ressource halieutique :**
  Helmi

Un grand merci à tous les généreux donateurs qui ont participé au succès de ce concours 2002 : Yves Le Couteur Service-Plaisance, Brest - Data Centre Marine, Crozon-Morgat - Point Bleu - Crozon-Morgat - Comptoir de la Mer, Camaret - Morgat Nautique, Crozon - Morgat Bateau Service, Crozon - Weldom, Ets. Fabien, Crozon - Pêche et Chasse, Crozon - Magasin Corre, Crozon - Centre Leclerc, Crozon - Brigitte Fabien, maroquinerie, Crozon - Au Parchemin, Crozon - Maison de la Presse, Crozon - Vedette Rosmeur, Crozon - Citroën Presqu'île, Crozon - Pharmacie du Kador, Morgat - Pharmacie Etchandy, Crozon - Pharmacie Allain, Crozon



LES SAUVETEURS EN MER

Nouvelles de la SNSM

Dans son éditorial de la revue Sauvetage de mars, l'Amiral GAZZANO, Président de la SNSM, considère, à juste titre, que le bilan 2002 de la SNSM est éloquent puisque les Sauveteurs bénévoles ont effectué 4.874 interventions de sauvetage, secouru près de 1.000 personnes et en ont sauvé 522 d'un danger certain. Il précise que le tiers de ces résultats est à mettre au crédit des Sauveteurs Saisonniers.

Le tableau ci-dessous montre une certaine stabilité de l'activité de la SNSM au cours de ces 5 dernières années avec, cependant, une très légère augmentation des bateaux assistés ainsi que des personnes secourues.

INTERVENTIONS	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	01.10.01 au 30.09.02
Intervention de sauvetage en mer	4.963	5.033	4.877	5.037	4.874
Bateaux assistés	2.649	2.635	2.953	3.088	3.000
Personnes secourues	9.091	8970	8.498	9.272	9.368
Personnes sauvées d'un danger réel	374	577	410	586	522

Par contre, dans le Finistère, la baisse des interventions de sauvetage est significative au nombre de 409 pour 623 l'an dernier, sans explication particulière, tandis que le nombre de bateaux assistés restait relativement stable : 278 pour 288 en 2001.

Dans le même temps, le nombre de personnes secourues était en augmentation : 818 pour 725, alors que les personnes sauvées d'un danger réel n'ont été que 26, soit moins de la moitié par rapport à 2001 : 61, ou, par rapport à 2000 : 52.
Quant aux véliplanchistes secourus, leur nombre baisse régulièrement depuis 1999 : ils étaient alors 66 pour 34 en 2002.

MODERNISATION DE LA FLOTTE SNSM

Au Guilvinec, le canot tous temps "Men-Meur" a été baptisé le 26 avril. Il remplace le plus ancien canot du Finistère, le " Patron Léon Avron " qui date de 1977.
A Plouguerneau, la vedette de 2ème Classe Nouvelle Génération "Michel le Nobletz" remplace ce printemps la vedette "Paul Harris" de 1979.

Sont prévus en refonte :
- Le canot tous temps "Ville de Paris" (1980) de l'Ile de Sein
- Le canot tous temps "Jean Cam" (1988) de Molène
- Le canot tous temps "Présidents Joseph Oulhen" (1988) de l'Aber Wrac'h .

Enfin il est prévu de remplacer les vedettes de 1ère classe du Conquet et de Douarnenez en 2004.

BAIE DE DOUARNENEZ ZONE D'ACCUEIL

L'Amiral STEPHAN considère qu'en cas de difficultés pour un pétrolier en mer d'Iroise, la baie de Douarnenez risque d'être utilisée par nécessité comme zone d'accueil, Parc Marin ou pas.

Concernant les risques de marée noire, l'Amiral pense que le problème est mal posé : il faut absolument interdire la navigation des bateaux poubelles mais pour ce faire il faut les identifier par des inspections obligatoires et sérieuses en fonction de leur âge et des produits qu'ils transportent.

La double coque n'est pas la panacée et des critères de solidité devraient être définis non par des technocrates ignorants de la mer mais en concertation entre les constructeurs de navires, les affréteurs et les utilisateurs, c'est à dire les marins.

SECURITE

L'Amiral critique une certaine irresponsabilité de la part des organisateurs de courses au large dont les règlements privilégient la vitesse au détriment de la sécurité. La Course du Rhum est pour lui l'exemple même de ce qu'il ne faut pas faire.

Par ailleurs, l'Amiral souhaiterait que les CROSS disposent d'un numéro de téléphone simplifié, à 2 ou 3 chiffres, comme les pompiers par exemple.

Le Men-Meur

DEPART DE L'AMIRAL STEPHAN

L'Amiral Stéphan

C'est avec regrets que nous saluons le départ de la SNSM de l'Amiral STEPHAN le 31 mars dernier. Nous avons eu l'occasion d'apprécier, au cours de ces dix dernières années, ses grandes qualités de marin , mais aussi d'homme de cœur. Notre Association a toujours trouvé en lui un interlocuteur très motivé et très compétent dans les fonctions qu'il assumait au sein de la SNSM.

Nous aurons, nous l'espérons, d'autres occasions de le rencontrer et ce sera toujours avec plaisir. Tous nos vœux l'accompagnent pour une retraite dont nous sommes persuadés qu'elle sera très active.

L'Amiral Leduc

C'est le Contre Amiral Pierre LEDUC qui le remplace comme Délégué Départemental de la SNSM pour le Finistère.
L'Amiral LEDUC a servi 20 ans dans les sous-marins et a commandé La Sirène. Il a été Commandant du Bâtiment de Transport et de Soutien Bougainville. Ses derniers Commandements ont été la Base Navale de Brest et la Direction du Port. Il a pris sa retraite en mai 2002 à Brest.

Nous pouvons l'assurer qu'il sera toujours le bienvenu à notre Association.

C.G.

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 2002

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

OPERATIONS DE SAUVETAGE

731 opérations de sauvetage ont été menées en 2002 dans la zone de compétence du CROSS CORSEN. Ce chiffre traduit une stabilité par rapport à l'année 2001 (734 opérations, donc une légère baisse de 0,4 %).Le nombre de décès ou de disparus a augmenté très légèrement passant de 27 en 2001 à 28 en 2002. A noter 19 victimes en plaisance et 9 professionnels (pêche et commerce).

Les 237 interventions menées pendant la saison estivale (du 15 juin au 15 septembre 2002) représentent 32% de l'activité annuelle du CROSS (voir tableau).

IMPORTANCE DE LA PLAISANCE

L'analyse des types d'unités impliquées montre qu'en 2002 : 6,7% des opérations à bord des navires ont concerné la navigation de commerce, 27,5% la pêche, et 65,8% les activités de plaisance embarquée.

371 navires, embarcations et engins de plaisance ont fait l'objet d'opérations impliquant 770 personnes. Il faut également prendre en considération les activités littorales non embarquées impliquant 163 personnes. Au total, ces activités de loisir ont représenté en 2003 un total de 570 opérations soit 66% de l'activité totale du CROSS.

SURVEILLANCE DU TRAFIC

Au cours de l'année 2002, 54.131 navires ont été détectés dont 54.025, soit 99,8% ont été identifiés.

La plus grande part du trafic est représentée par les pétroliers : 2.768 transportant 120.961.010 tonnes d'hydrocarbures sur l'ensemble de l'année.

Sur les 54.131 navires qui ont transité au large de la pointe de Bretagne, 325 ont justifié une attention particulière :

- 175 navires ont dû stopper pour réparer des avaries dont 37 jugés en situation dangereuse
- 51 remorquages entre navires de pêche ont été placés sous surveillance lors de leur transit
- 4 abordages entre navires
- 3 prises de remorque par l'Abeille Flandre
- 2 prises de remorque par l'Alcyon
- 1 prise de remorque par l'Abeille Languedoc
- 3 désarrimages de cargaison.

SURVEILLANCE DES POLLUTIONS

46 pollutions ont été détectées au cours de l'année 2002 (64 en 2001), par l'avion POLMAR des Douanes, les aéronefs de la Marine Nationale, les différents moyens nautiques de l'Etat ou par les témoignages des commandants de certains navires marchands ou de pêche transitant dans le secteur.

L'avion POLMAR des Douanes a intensifié ses missions au cours de l'année 2002, avec un total de 556 heures de vol effectuées au profit de missions antipollution, dont 87 heures pour le "Prestige".

17 pollutions ont été détectées en eaux territoriales et 33 au delà. Elles se caractérisent dans leur quasi-totalité par des déversements de substances liquides.

Dans le cas où les navires polluants ont pu être identifiés et questionnés, 15 dossiers ont été transmis au Parquet de Paris ou Brest pour instruction.

SURVEILLANCE DES PECHES

Dans sa zone de compétence, le CROSS CORSEN exerce le contrôle opérationnel des vedettes des Affaires Maritimes ainsi que des moyens des autres administrations participant à l'action de l'Etat en mer.

Le CROSS peut être amené à mettre ponctuellement en place des programmes de surveillance sur des pêcheries présentant des enjeux socio- économiques ou des risques de conflits.

DIFFUSION DE L'INFORMATION NAUTIQUE

Le CROSS est responsable de la diffusion des bulletins météorologiques élaborés par Météo-France et des avis aux navigateurs (Avurnav) émis par le Service Hydrographique de la Marine.

NB. Tous ces renseignements sont extraits du " BILAN D'ACTIVITE 2002 " émis par le CROSS-CORSEN-OUESSANT.

DERNIERE MINUTE

ENTREE EN VIGUEUR DU NOUVEAU DISPOSITIF DE SEPARATION DU TRAFIC AU LARGE D'OUESSANT

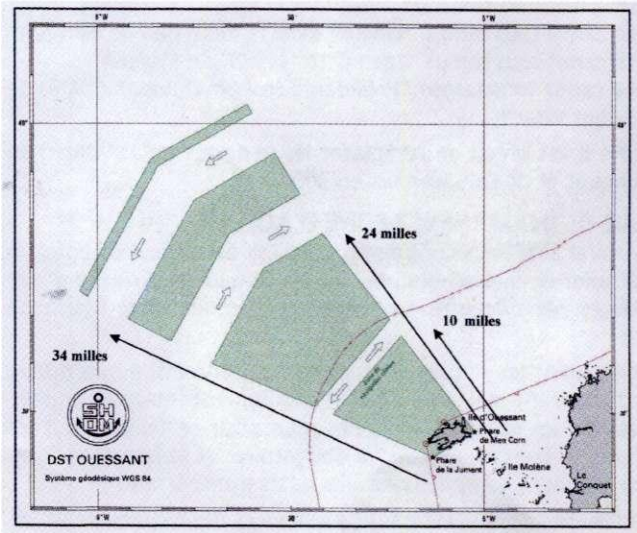
Le nouveau dispositif de séparation du trafic au large d'Ouessant est entré en application le 1er mai 2003

D'une configuration à 3 voies, le nouveau schéma passera à 2 voies principales complétées par une voie côtière à double sens réservée aux caboteurs reliant le Golfe de Gascogne et le Golfe Anglo-Normand.

Ces modifications simplifieront l'organisation des routes maritimes en supprimant les croisements du trafic au Nord-Est et au Sud de l'actuel dispositif, tandis que l'éloignement vers le large des voies de circulation augmentera les possibilités d'action des autorités maritimes en cas d'événements de mer menaçant les côtes françaises.

L'adoption de ce nouveau dispositif va ainsi accroître la sécurité de la navigation, la préservation de l'environnement côtier et optimiser l'écoulement du trafic maritime en Manche et dans le Golfe de Gascogne.

L'entrée en vigueur du nouveau dispositif s'est effectuée le 1er mai 2003 à 00H00 UTC.



Nouveau DST d'Ouessant

(avec indication de distance des voies de navigation à partir de la tour radar du Stiff)

Cross-Co : Bilan de la saison estivale : 15 juin au 15 septembre 2002

	1998	1999	2000	2001	2002
Nombre d'opérations	399	331	246	328	237
Navires de commerce	29	18	12	7	5
Navires de pêche	31	40	18	33	45
Navires de plaisance	193	158	143	174	150
planches à voile	21	18	7	9	3
Engins de plage non immatriculés	25	39	11	22	13
Nombre d'affaires sans navire impliqué	26	26	51	89	0
Accidents de plongée	6	11	6	3	16
Nombre de fausses alertes	74	21	43	75	58
Nombre de personnes impliquées	516	721	527	630	773
Nombre de personnes secourues	418	594	464	532	659
Nombre de personnes blessées	25	17	15	21	32
Nombre de personnes décédées	12	7	4	11	7
Nombre de personnes disparues	3	2	1	2	11

BÉNÉTEAU

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

PECHE - CHASSE - PLONGEE

44, rue Alsace Lorraine (face poste)
CROZON - Tél. 02.98.26.24.48

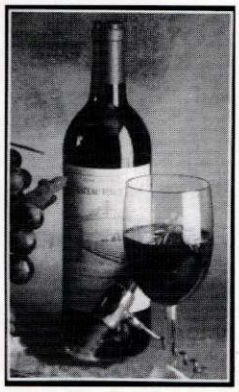
OUVERT TOUS LES JOURS

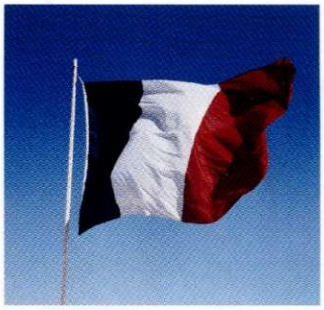
- **PECHE**
  canne, moulinet, accessoire
- **PLONGEE**
  vente, location
- **BATEAU**
  matériel de sécurité, peinture, sondeur
- **VETEMENTS DE MER**

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





A propos du PAVILLON...

Flotte petit drapeau,
Flotte, flotte bien haut.
(Air connu...)

La plus grande fantaisie semble régner en ce qui concerne les pavillons, flammes ou guidons arborés par les bateaux de plaisance. Et ne parlons pas de drapeaux (bien que figurant dans le titre !), d'étendards, de bannières, de banderoles, de fanions, d'oriflammes et autres pennons qui sont des termes proscrits dans la Marine.
Mais sait-on qu'il existe une "Réglementation de la police du Pavillon des navires de commerce, de pêche et de plaisance" parue dans un décret du 19 août 1929 et toujours en vigueur aujourd'hui ?
Avant d'en découvrir les termes profitons-en pour nous remémorer quelques faits historiques concernant l'évolution de l'emblème de la France.

UN PEU D'HISTOIRE

LES PREMIERS DRAPEAUX NATIONAUX

C'est dans les Croisades qu'apparurent les premiers drapeaux nationaux. Et c'est un Pape, Clément III (1187-1191), qui, lors d'une conférence à Gisors réunissant une demi-douzaine de Chefs d'Etat, leur ordonna d'utiliser des bannières avec des croix de couleur : une couleur par Etat, choisie en fonction des Saints préférés de leurs peuples. Le Roi de France hérita de la croix de Saint Michel, blanc sur rouge (quelquefois bleu : le drapeau du Québec en est la survivance avec 4 fleurs de lys en plus). Le Roi d'Angleterre prend la croix rouge de Saint Georges. A l'Ecosse échoit Saint André en sautoir blanc sur bleu (superposées, ces deux croix dessineront l'Union Jack). Sans oublier Saint Samson et sa croix noire, dont les titres de noblesse sont plus anciens que ceux des hermines (1).

LES ROIS DE FRANCE

Cette croix blanche du Pape Clément III perdurera, sur fond rouge ou bleu, avec des marques distinctives, sur les drapeaux de l'Armée de terre jusqu'à la Révolution (fig.1). Le Roi de France avait sa propre bannière : bleu fleurdelisé d'or de Philippe-Auguste à Charles V en 1365, et bleu à 3 fleurs de lys d'or de Charles VI à Louis XIV.

Quant aux Vaisseaux du Roi de France, ils arboraient des pavillons tout blancs quelquefois fleurdelisés d'or et, à partir de 1638, frappés des armes du Roi à 3 fleurs de lys sur fond bleu d'azur (fig. 2)

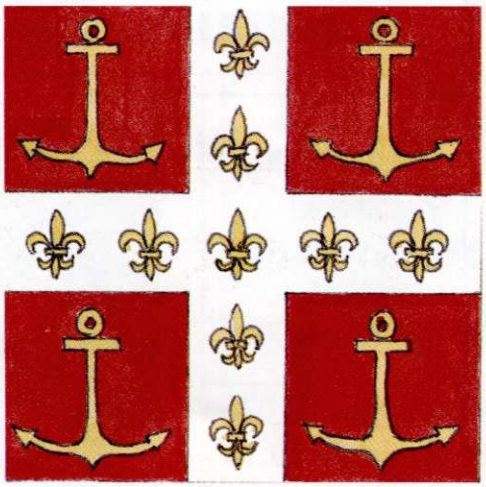


fig. 1 - Régiment de Brest 1735 C.G.

fig. 2 C.G.

LE DRAPEAU FRANCAIS

Les trois couleurs de notre emblème national apparurent d'abord sous la forme d'une cocarde. En juillet 1789, peu avant la prise de la Bastille, une milice porte comme signe distinctif une cocarde bicolore aux couleurs de Paris, le bleu et le rouge. Le 17 juillet, Louis XVI se rend à Paris pour reconnaître la nouvelle Garde Nationale. Il arbore la cocarde bleu et rouge à laquelle il semble que Lafayette, Commandant de la Garde, ait ajouté le blanc royal.

Pour ne pas être en reste, les troupes de lignes imposèrent à leurs drapeaux une cravate tricolore sous le fer de lance et une alternance de rectangles bleus et rouges aux quatre coins, la croix blanche restant en place tant que dura la monarchie constitutionnelle (fig. 3)

fig. 3

Dans la Marine on était plus pressé. Dès 1790, à Brest, l'équipage du Léopard, retour de Saint Domingue, exigea que le franc quartier de son pavillon de poupe arborât les trois couleurs de la Liberté (fig. 4).

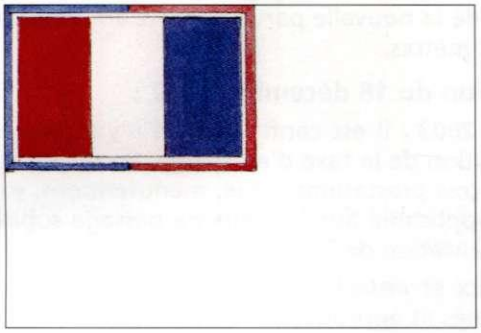


fig. 4 C.G.

En 1792 le blanc disparaît et les premiers en France à battre pavillon tricolore en trois bandes verticales furent donc nos marins. Mais le rouge était attaché à la hampe.

C'est la loi du 22 pluviose an II (15 février 1794) qui fait du drapeau tricolore le pavillon national en précisant, sur les recommandations du peintre David, que le bleu devait être attaché à la hampe.

C'est ce pavillon de Marine (en proportion de 2X3, encore en usage aujourd'hui) qui s'imposera progressivement à terre en tant que drapeau national.

Sous **l'EMPIRE,** les drapeaux (les Aigles) distribués à l'Armée par Napoléon 1er en 1804 étaient à losange central blanc entouré de 4 triangles alternativement bleus et rouges (fig. 5) .

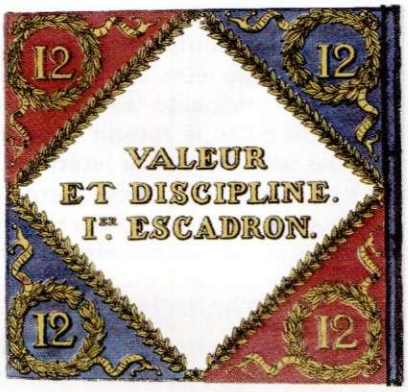


fig. 5

Ce n'est qu'en 1812 que l'Armée reçoit le drapeau à trois bandes verticales.

A la **RESTAURATION,** le drapeau blanc allait remplacé le drapeau tricolore et ce, pendant 18 ans.

Par une ordonnance de **1830,** le Roi Louis-Philippe reprend le drapeau tricolore de 1794. Un tableau de 1836 (toujours en vigueur aujourd'hui) précise les dimensions et proportions des couleurs des pavillons dans la Marine. Ainsi, pour le pavillon national, les proportions sont les suivantes : globale 2X3, bandes verticales : bleu 0,30, blanc 0,33 et rouge 0,37.

Les révolutionnaires de **1848** tentèrent d'imposer le drapeau rouge des émeutiers. C'est Lamartine qui réussit à les convaincre de conserver le drapeau tricolore, déclarant notamment, sur le perron de l'Hôtel de Ville de Paris, le 25 février 1848 : "Le drapeau tricolore a fait le tour du monde avec le Nom, la Gloire et la Liberté de la Patrie".

Et depuis lors, claquant au vent de l'histoire, les trois couleurs de la Liberté ne nous ont plus quittés.

*Cet article est composé de larges extraits (in extenso) de la causerie "Aux couleurs de la France" par Monsieur **H.J. TURIER** le 12 février 1998.*
Avec tous nos remerciements.

LA REGLEMENTATION

LE DÉCRET du 19 AOUT 1929

C'est donc ce décret, vieux de 74 ans, qui définit la "Réglementa-tion de la police du pavillon des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Certaines dispositions peuvent paraître désuètes comme, par exemple, dans l'article 1er, il est dit que :

- "Dans les ports et rades, les navires de commerce, de pêche et de plaisance sont tenus d'arborer le pavillon national
- a) les dimanches, jours fériés et fêtes légales..."

Mais, par contre, des dispositions méritent toute notre attention car elles doivent toujours être respectées.

Ainsi, l'article 3 stipule :

- "Le pavillon national est porté à la poupe ou à la corne d'arti-mon".

Dans l'article 4, on relève :

- "Les navires français peuvent... joindre au pavillon national une marque ou guidon particulier de reconnaissance...
- Les marques de reconnaissance.... ne doivent jamais être mises à la place réservée au pavillon national. Quand ces marques sont hissées, le pavillon national devra toujours être déployé".

L'USAGE AUJOURD'HUI

Voilà donc les règles relativement peu contraignantes imposées par le décret du 19 août 1929. Mais il existe aujourd'hui certaines obligations relatives à la sécurité. Ainsi, quelle que soit la catégorie de navigation, il est obligatoire d'avoir à bord, outre le pavillon national bien sûr,

- les pavillons N et C du code international des signaux qui, associés, signifient : "je suis en détresse et je demande assistance immédiate"
- le pavillon A qui prévient de la présence de plongeurs.

Enfin il n'est pas inutile de rappeler l'emplacement des pavillons sur un navire de plaisance :

- Pavillon National : à la poupe ou à la corne d'arti-mon (obligatoire si autres marques). Dimension minimale : 45 x 30.
- Pavillon de Courtoisie : pavillon du pays visité arboré à tribord.
- Pavillon ou marque du propriétaire : à babord.
- Guidon ou flamme de Club ou d'Association en tête de mât.

En ce qui concerne le "gwen ha du" (2) et le pavillon européen, ils n'ont pas d'emplacement défini, sinon qu'ils ne peuvent en aucun cas occuper la place du pavillon national qui sera obligatoirement déployé en leur présence.

(1) C'est Pierre de Dreux, dit Pierre Mauclerc, petit fils de Louis VI le Gros et Duc de Bretagne de 1212 à 1237, qui introduisit l'hermine dans les armes du Duché.

(2) Gwen ha du : c'est le drapeau breton. Cet emblème a été dessiné en 1925 par Maurice Marchal pour le groupe régionaliste Uvaniez Yaounkiz Breiz fondé en 1920.

C.G.

Echos du Conseil Portuaire

Depuis le point qui vous a été présenté dans la dernière édition de ce bulletin, le conseil portuaire s'est réuni trois fois :

Réunion du 23 avril 2002 :

Essentiellement consacrée à la présentation du compte administratif 2001 et du budget 2002 concernant le port.

Le compte administratif 2001 se traduit par des excédents en fonctionnement (270.000 F), tout comme en investissements (30.000 F), et en "reste à réaliser" (154.000 F). On peut en conclure que la gestion financière est saine, mais aussi qu'il y a un retard récurrent dans les réalisations. On pourrait donc faire mieux pour le même prix. A cette occasion, les associations de plaisanciers se sont à nouveau élevées contre l'augmentation des tarifs portuaires programmé pour 2002.

Le budget 2002 est équilibré, en fonctionnement comme en investissements. On ne soulignera jamais assez que le budget de fonctionnement du port ne comporte en recettes que les produits de ses ventes et services, à l'exclusion de toute forme de subvention, que ce soit de la municipalité ou du conseil général, et qu'il participe aux dotations aux amortissements (à hauteur de 1.200.000 F en 2002, pour un budget total de fonctionnement de 4.300.000 F). Donc merci aux plaisanciers qui ne coûtent pas un €uro à la commune, et lui apportent une indispensable activité.

Pour les investissements, les subventions interviennent à hauteur de 1.400.000 F en 2002, sur un budget global d'investissements de 5.120.000 F.

Au chapitre des questions diverses, les membres du conseil portuaire - et donc vos représentants - ont approuvé à l'unanimité le tarif complémentaire de 8 €uros par an pour l'accès au parking réservé aux usagers du port. C'était la seule façon de financer cette nouvelle installation qui sera complétée en 2003. L'amélioration obtenue vaut bien, à notre avis, ce modeste effort.

Réunion du 30 juillet 2002 :

Tarifs :

- Le président Galtat rend compte de la réunion de concertation qu'il a eue avec monsieur Cornec, maire de Crozon, et monsieur Langlais, adjoint au port : monsieur le maire accepte de geler en 2003 les tarifs de la taxe d'amarrage aux pontons, à l'exception du coefficient appliqué aux multicoques qui passe de 1,25 à 1,50.

Avis favorable à l'unanimité moins une voix.

- Monsieur Langlais informe l'assemblée de la création d'un tarif pour l'utilisation de la cale lors de la mise à l'eau des bateaux pour les usagers qui n'ont pas de place aux pontons. Coût d'un aller-retour : 5 €uros.

Tarif adopté à l'unanimité.

Evolution du port :

Ensablement : à l'unanimité, le conseil demande qu'une solution alternative par dragage soit étudiée.

Extension du port : vos représentants ont à nouveau demandé qu'il soit répondu aux observations que notre association a déposées par écrit, et notamment que soient effectués les chiffrages de solutions alternatives aux propositions de la municipalité de Crozon concernant la réalisation de la digue en enrochements (que nous persistons à juger inacceptable) et le creusement de la nouvelle partie du port à – 1 mètre au lieu de – 2 mètres.

Réunion du 18 décembre 2002 :

Tarifs 2003 : il est confirmé qu'il n'y aura pas d'augmentation de la taxe d'amarrage. En revanche, toutes les autres prestations (grue, manutentions, ext.) et le tarif applicable aux bateaux de passage subiront une augmentation de 2%.

Travaux et entretien : les travaux suivants sont programmés et approuvés :

- Démolitions d'un bâtiment de magasins de pêcheurs, devenu vétuste, insalubre et inesthétique. Les pêcheurs en activité continueront de disposer de magasins dans d'autres bâtiments sur le port.
- Terre-pleins : réfection de l'enduit (bicouche) sur les parkings, et poursuite de l'aménagement du parking réservé aux usagers (séparation renforcée, deuxième barrière à la sortie), reprise du marquage au sol à partir de l'entrée de la zone portuaire.
- Fin de la remise en état de la panne F, avant la saison (changement de pontons, eau et électricité).
- L'assemblée demande que soit étudiée une amélioration des conditions d'accès entre la place d'Ys et l'entrée du port.

Chenal :

Ensablement : pour l'entretien à court terme, la municipalité étudie l'acquisition d'une drague, en copropriété avec un autre port (Tréboul). L'assemblée souligne qu'il faudra simultanément s'assurer des autorisations de rejet des sédiments dragués.

Pontons lourds : l'état de leurs ancrages les ayant rendus dangereux, la municipalité les a fait couler sur le banc de sable situé entre le musoir de la jetée et la bouée rouge. Une seconde bouée latérale rouge (non éclairée et couché à basse mer) a été placée entre l'ancienne bouée rouge et l'entrée du port. Bien entendu, les avis aux navigateurs ad hoc ont été dûment diffusés.

ATTENTION !

Il y lieu, désormais, de respecter le balisage du chenal, quelque soient l'heure de la marée et le coefficient.

Le ponton lourd le plus proche du chenal se situe à quelques mètres de la nouvelle bouée rouge, et il découvre largement dès la mi-marée.

Questions diverses : une information avait été demandée au sujet du projet d'extension du port de Camaret sont la presse locale s'était fait écho :

L'objectif est d'être prêt à accueillir le tour de France à la voile, les 7 et 8 juillet 2003. Les travaux consistent à installer dans le port situé à l'extrémité du sillon, 180 mètres de pontons lourds brise-lames, et 170 mètres de catways avec postes de distribution de carburant et de vidange de boîtes à eaux noires.

Les budget s'élève à 1.234.000 €uros, dont 80% seront subventionnés.

Comme quoi, quand on a un bon dossier, on peut obtenir des réalisations importantes.

Pierre Moreau

En flânant, du bourg de Crozon au cap de la Chèvre

Les relations entre ces deux points de la commune ont toujours existé, mais n'ont pas toujours suivi les mêmes itinéraires.

Le bourg de Crozon s'est établi à l'endroit où nous le connaissons au Moyen Age, c'était un lieu sur lequel nous ne savons que bien peu de choses ; on a découvert un souterrain et des débris de constructions à deux mètres de profondeur environ à l'angle Sud-Ouest de la place actuelle, ce sont les seuls indices d'une présence ancienne.

A partir de ce point on descend la rue Alsace-Lorraine. A gauche, avant d'atteindre l'extrémité de la rue La Chalotais, plus connue autrefois sous le nom de Creac'h, maintenant Cré, se trouvaient des forges. La rue rejoint plus bas la rue du Menhir, mais cette rue à son origine était plus connue sous le nom de Garont Zu "chemin de charrettes noir". Ce nom s'explique du fait que les forges qui se trouvaient plus haut se débarrassaient de leurs cendres et de leurs scories en les déversant sur la route qui passait au bas de leur jardin. A l'extrémité de cette route se voyait aussi " Ar Men Briz ", la pierre bigarrée, objet de pratiques superstitieuses, déplacée depuis.

Continuant la rue du Cré, un peu à droite se trouvaient deux moulins effacés du paysage. Plus loin dans la pente une placette à l'angle bordant la route allant à Morgat, se trouvait un bloc de pierre ; la pierre des cercueils. Sur ce bloc étaient déposés les cercueils des défunts venant de Morgat et au-delà lors des enterrements. Ils attendaient là l'arrivée du clergé qui les conduisait à l'église.

Un peu à droite de ce point se voit un étroit chemin qui traverse la route de Morgat et rejoint le village de Landromiou, un des lieux les plus anciens de la presqu'île. Il est en effet mentionné dans le Cartulaire de Landevennec qui date de 1047, sous le nom de Lan Tnou Miou qui se traduit par "Le monastère du Vallon de Saint Méoc" qui est aussi le patron du Poulmic, "La marre de Saint Meoc".

L'agglomération traversée, on se trouve en face de Croas ar Sant, la croix du saint, dont le socle borde le ruisseau qui a sa source au Yeunic un peu en amont. Ici la terre est humide, le ruisseau continue sa course jusqu'au parc de l'hôtel de la mer qui n'est autre qu'un étang comblé par la compagnie Peugeot, transformé en tennis.

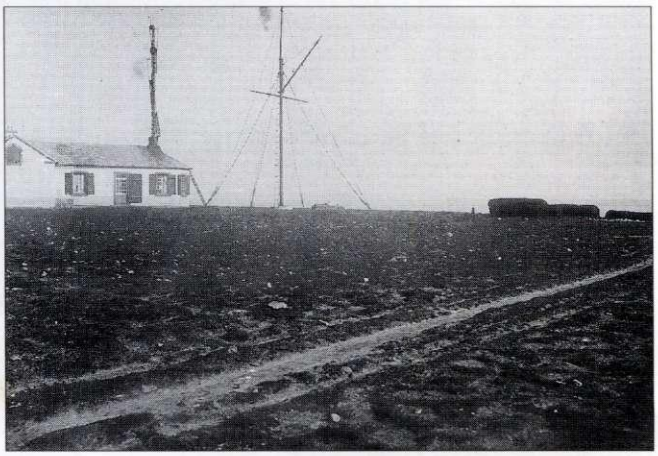
MECAMAR
mécanique marine

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

Mais la route va continuer, au-delà de la croix ; le chemin devient raide et aboutit au sommet pour descendre par la rue Alain qui porte le nom de cet écrivain philosophe, en raison de la présence en ce lieu de sa résidence. Il continue ensuite par la rue Tante Yvonne, frôlant les terres gallo-romaines vers la naissance du Goret (ancien port d'échouage) actuellement comblé derrière la chapelle Notre-Dame de Gwel Mor.

Après ce sera la vielle route du cap de la Chèvre avec passage par Ty ar c'huré, la maison du curé, alignements préhistoriques acquis puis donnés à l'Etat, mais on les voit bien mal.



Sémaphore du Cap de la Chèvre

La progression des peuplements de pins maritimes grâce au vent, les graines de pin ayant des ailes, masque cet ensemble qui doit peut être son nom au fait d'avoir servi d'asile aux prêtres réfractaires sous la Révolution.

Cette partie de la route a une histoire agitée.

Après les alignements, au sommet, se trouve la grotte du curé où les réfugiés du quartier furent pris sous le feu des canons américains de Telgruc en 1944. Plus loin après le dolmen dit de Rostudel, ce sera le point de passage de Bec ar Bous qui favorisait les contacts avec l'escadre anglaise sous la Révolution et aussi les départs vers l'Angleterre lors de la dernière guerre.

Puis, au-delà de Saint Hernot ce sera l'arrivée à Rostudel. Auparavant on aura admiré le creux où se trouvait la chapelle de Saint Nicolas et on sera passé devant le puits ou se trouve une cachette moyenâgeuse avant de se trouver devant le sémaphore du Cap de la Chèvre et le monument aux aviateurs.

De là on découvre la côte de la pointe du Van à celle du Conquet et au large les îles de Sein et Ouessant

A.H.D.

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 €

Queen Mary 2 : naissance d'une reine

A 2h30 de voiture du port de Morgat, est actuellement en construction aux Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, le plus long, le plus haut, le plus large, le plus cher, le plus beau des paquebots de toute l'histoire maritime.

Le 6 novembre 2000 a été signé entre les Chantiers de l'Atlantique et la CUNARD le contrat en vue de la construction de Queen Mary 2, première construction entièrement nouvelle de Cunard depuis Queen Elizabeth 2, il y a 35 ans. QM2 entrera en service en janvier 2004.

Aucun autre navire n'a jamais été conçu comme QM2, nouvelle référence mondiale dans la catégorie des transatlantiques, repoussant les limites de la construction navale. Il est en outre le navire le plus puissant et le plus rapide depuis QE2 de Cunard. QM2 intègre une technologie de pointe, bien plus évoluée que sur les autres navires à passagers actuellement en service, une particularité qui restera d'actualité pour encore de nombreuses années.

LA COMPAGNIE CUNARD LINE

La compagnie Cunard Line a été fondée en 1839 principalement, à l'origine, pour assurer une liaison postale entre le Royaume-Uni et l'Amérique du Nord. C'est ainsi qu'elle inaugurait en 1840 le premier service régulier de navires à vapeur transatlantiques.

En mai 1998, Cunard Line était rachetée par un consortium détenu majoritairement par Carnival Corporation. En octobre 1999, Carnival Corporation annonçait l'acquisition du reste du Cunard auprès des membres norvégiens du consortium, et devenait ainsi propriétaire à 100% de Cunard Line.

Symbole maritime du nec plus ultra britannique, la flotte Cunard se compose actuellement de deux navires : Queen Elizabeth 2 et Queen Mary 2. Paquebot d'une jauge brute de 150.000 tonneaux qui sera réservé au marché britannique de la croisière, ce sera le premier transatlantique construit depuis QE2.

CARACTÉRISTIQUES DU QUEEN MARY 2

Jauge brute : environ 150.000 tonneaux
Longueur : 345 mètres
Largeur : 41 mètres
Largeur aux ailes de pont : 45 m.
Tirant d'eau : 10 m.
Hauteur entre la cale et le haut de la cheminée : 72 m.
La hauteur totale de QM2 a été restreinte par nécessité de passer sous le Verazzano Narrows Bridge de New York.
Capacité en passagers : 3.090

DONNÉES TECHNIQUES

Pour assurer la propulsion de queen Mary 2 à des vitesses jusqu'à 30 nœuds, une puissance et une technologie considérables devront être mises en œuvre. Le navire sera propulsé par une installation motrice évoluée et "écologique", l'électricité étant générée par quatre moteurs diesel et deux turbines à gaz.

Turbines à gaz

Les deux turbines à gaz General Electric LM2500+ développeront chacune une puissance de 25 MW, soit, pour chacune, l'équivalent de 81.000 ch. Les turbines tourneront à 3.600 tr/mn et entraîneront un générateur via un réducteur mécanique. Les turbines seront alimentées en gasoil de qualité marine et ne seront généralement exploitées qu'en cas de besoin de propulsion à grandes vitesses du bâtiment.

Moteurs diesel

Les quatre moteurs diesel produiront de l'électricité. Ils ont été positionnés en partie basse du navire en raison de leur taille et de leur poids. Chaque groupe diesel présentera une longueur de 12,5 mètres, une largeur de 4,4 mètres, une hauteur de 5,5 mètres et un poids de 217 tonnes.

Pods Mermaid*

QM2 comportera des pods Mermaid construits par les sociétés Kamewa et Alstom Powers Motors, deux filiales du groupe Rolls-Royce. Il s'agira du premier navire à passagers entraîné par quatre pods. Les deux ensembles avant seront fixes à poste tandis que les deux ensembles arrière seront rotatifs sur 360 degrés afin d'assurer la commande de gouverne et les manœuvres du navire.

Chacun de ces pods pèsera 250 tonnes. Ces éléments seront les plus imposants et les plus puissants jamais réalisés, avec une puissance unitaire développée de 21,5 MW. L'ensemble totalisera une puissance de propulsion de 86 MW. De par leur conformation individuelle hydrodynamique, les pods participeront aux performances de vitesse de QM2.

Vitesse

La vitesse normale de croisière se situera entre 24 et 26 nœuds (45 et 48 km/h), la puissance étant alors délivrée par les quatre moteurs diesel.

La vitesse maximale sera d'environ 30+ nœuds (56 km/h), la propulsion étant alors assurée à la fois par les moteurs diesel et les turbines à gaz.

Positionnement dynamique

QM2 sera le navire le plus évolué jamais réalisé, en termes de manœuvrabilité. Il pourra être manœuvré à l'aide d'un simple manche de type "joystick" en passerelle. Cette commande permettra les déplacements latéraux ou angulaires, voire le maintien stationnaire sur un point fixe de la terre grâce à une localisation par satellite. Le système mettra en œuvre les pods situés à l'arrière du navire et les propulseurs d'étrave situés à l'extrémité avant.

La timonerie

La timonerie de QM2 sera, là encore, très largement dimensionnée et conçue suivant les dernières technologies. Sa largeur sera de presque 50 mètres et sa configuration permettra de tenir compte de l'actuelle

** Un article sur les Pods est paru dans notre n° 10 - mai 2002*

philosophie de Gestion en Sécurité des Equipes en Timonerie ("Safe Bridge Team Management"), s'appuyant sur un nouveau concept de présentation de l'information aux Officiers de Timonerie ("Bridge Officers"), de sorte que ceux-ci puissent gérer l'ensemble des systèmes du navire.

Résistance mécanique

Le navire est doté d'une coque en acier extra-épaisse, lui conférant la résistance mécanique et la stabilité nécessaires pour les traversées transatlantiques.

UN NAVIRE AUX CARACTERISTIQUES IMPRESSIONNANTES

Pour la construction de QM2, quelques 300.000 pièces d'acier seront découpées et soudées en blocs dans des ateliers spécialisés. La coque de QM2, composée de 94 blocs d'acier parmi lesquels certains dépasseront 600 tonnes, nécessitera environ 1.500 kilomètres de soudure. Elle pèsera 50.000 tonnes - à ne pas confondre avec la jauge brute de QM2 qui sera de 150.000 tx.

De 345 m de long, QM2 sera...

- cinq fois plus long que le premier navire de Cunard, le Britannia
- plus long de 7 m par rapport au premier Queen Mary
- plus long de 84 m par rapport au porte avions Charles de Gaulle
- quatre fois plus long qu'un terrain de football
- long de trois fois la hauteur de la cathédrale St-Paul
- long de trois fois et demi la hauteur du Big Ben
- plus long que 36 bus londoniens
- plus long de 45 m que la hauteur de la Tour Eiffel

QM2 est...

- égal à la hauteur d'un immeuble de 23 étages (17 ponts du QM2 dominent à 60m au-dessus de la ligne de flottaison)

A bord...

- 2.500 km de câbles électriques
- 500 km de gaines, canalisations et tuyaux
- 2.000 salles de bains
- 80.000 points d'éclairage
- 250.000 m² de moquette
- 120.000 m² de matériau isolant
- 3.200 m² de cuisine
- 3.000 téléphones
- 8.800 haut-parleurs
- 5.000 marches d'escaliers
- 5.000 têtes de détection incendie
- 1.100 portes coupe-feu
- 8.350 extincteurs automatiques

Et...

- le QM2 sera construit à partir de 300.000 profilés d'acier atteignant un poids de 52.000 tonnes
- les peintres devront couvrir une surface de 550.000 m² et utiliseront 250 tonnes de peinture
- 72 mètres sépareront la cale du haut de la cheminée, située à une hauteur de plus de 61 m au-dessus de la ligne de flottaison
- L'ensemble de la centrale électrique sera capable de produire presque 118 MW d'électricité, environ deux fois plus la puissance d'un navire de croisière conventionnel d'une jauge de 100.000 tonnes. Ceci équivaut à la puissance d'environ 1.600 voitures
- Sur QM2, le tour du pont de promenade de 360 degrés fait 620 mètres

ESPACES PUBLICS

La compagnie a mis à profit la taille exceptionnelle de Queen Mary 2 - le plus gros, le plus long, le plus haut et le plus large navire à passagers de tous les temps - pour diversifier les espaces passagers : majestueux, élégants, impressionnants, intimes et, parfois, assez révolutionnaires.

Espace passagers

Les premières impressions sont souvent très importantes. Dans le cas de QM2, les passagers seront en effet très impressionnés dès lors qu'ils embarquent à bord par le "Grand Lobby" de six étages et apercevront l'escalier majestueux et les œuvres d'art uniques qui s'y trouvent.

Restauration

A l'instar de QE2, chaque catégorie de cabines est associée à un restaurant avec vue sur mer où les passagers pourront se restaurer tout au long de la croisière. Les restaurants seront organisés de la même manière qu'à bord de QE2 : des restaurants à grillades pour les catégories supérieures et des restaurants classiques pour les catégories Deluxe et Standard.

Le restaurant principal Britannia (1.347 c ouverts) sera très certainement l'une des salles les plus remarquables jamais conçues à bord d'un navire.

Dans un cadre à dominante dorée, le Queen's Grill, restaurant d'environ 200 couverts, sera réservé aux passagers des cabines de catégorie supérieure et servira les repas les plus gastronomiques qui soient à bord.

Outre ces restaurants, QM2 offrira un choix comportant plusieurs autres alternatives. Par exemple, dans un décor moderne, le Todd English Restaurant (216 couverts) situé sur le pont 8 proposera des spécialités méditerranéennes innovantes.

Divertissements

Le théâtre "Royal Court" et ses gradins d'une capacité de 1.094 spectateurs sera le principal lieu de divertissement où les passagers pourront apprécier des spectacles de grande envergure dignes de West End ainsi que des artistes connus.

Le salon "Queen's Room" de QM2 sera conçu pour accueillir des bals, des cocktails et des thés l'après-midi. Il possédera une hauteur de plafond exceptionnelle, des lustres en cristal, de grandes baies donnant sur l'océan des deux côtés du navire et la plus grande piste de danse jamais construite à bord d'un navire.

L'espace "Illuminations" servira de cinéma/auditorium, d'amphithéâtre et de studio d'enregistrement d'émissions. Le plus surprenant est sans doute que cette salle abritera également le premier planétarium jamais construit à bord d'un navire. Ce dernier proposera des divertissements haute technologie et des films en 3D comme par exemple un voyage à bord d'une montagne russe.

VOYAGE INAUGURAL

Lundi 12 janvier 2004 sera un jour historique pour Cunard Line et la Grande Bretagne car Queen Mary 2 - le plus gros, le plus long, le plus haut, le plus large et le plus cher navire à passagers de tous les temps - quittera son port d'attache de Southampton pour entreprendre son voyage inaugural. Le nouveau fleuron de Cunard et de la flotte marchande britannique arrivera 14 jours plus tard à Fort Lauderdale où il recevra un accueil enthousiaste. Le premier "prix Sailaway" pour ce voyage inaugural est de 2.099 livres sterling par personne.

Au cours de sa première année, QM2 effectuera 17 traversées transatlantiques, prenant ainsi la relève de QE2, actuel transatlantique de Cunard. Le départ de la transatlantique inaugurale vers l'ouest de QM2, reliant Southampton à New York, aura lieu le 16 avril. Sa transatlantique inaugurale vers l'est n'en sera pas moins historique pour Cunard puisque QM2 et QE2 partiront tous deux de New York le 25 avril pour traverser ensemble l'océan pendant 6 jours.

Pendant l'année 2004, QM2 offrira également neuf croisières dans les Caraïbes, un voyage aller-retour à Rio, cinq croisières en Europe et deux à destination du Canada et de la côte est des Etats-Unis. La durée de ces croisières est comprise entre quatre et quatorze jours ("prix Sailaway" à partir de 449 livres sterling par personne).

Les réservations sont ouvertes...

Le saviez-vous...

- En 1895, les tarifs des Cunardiers étaient de 15 dollars pour les passagers d'entrepont, de 75 dollars pour ceux de la première classe et de 40 dollars pour ceux de la deuxième classe.
- Les Cunardiers ont transporté presque la moitié des 18.347.437 immigrants traversant l'Atlantique pour se rendre en Amérique entre 1840 et 1900. l'immigration irlandaise a été tout particulièrement élevée dans les années 1840 -1850, suivie de près par l'immigration allemande.

Jean NICOLAS
Responsable de Département
Chantiers de l'Atlantique

Merlan à la julienne de légumes

Une recette sublime par la chair délicate du merlan.

Le cuisine gourmande - Michel GUERARD, chez Laffont

Préparation des merlans

• Ebarder et vider les merlans par les ouïes.

• Les désarêter : avec le couteau souple, inciser tout le long et de chaque côté de l'épine dorsale, en dégageant les filets. A l'aide des ciseaux, couper l'arête centrale aux deux extrémités près de la queue et de la tête, puis la détacher et la sortir par l'incision : le merlan forme alors une poche en portefeuille

Préparation de la farce

• Râper en julienne (petits bâtonnets de 4 cm de longueur sur 2 mm de section) carottes et céleri, en les passant au moulin-julienne pourvu de la grille adaptée à cet usage ; les champignons, à chair trop élastique, sont à tailler à la main, au couteau d'office, en petits bâtonnets de mêmes dimensions.

• Faire chauffer les 50 g de beurre dans la casserole et y faire revenir, sans colorer, à couvert, successivement et dans l'ordre, à 3 minutes d'intervalle, carottes, céleri, champignons : les carottes cuiront donc 9 minutes, le céleri 6 minutes et les champignons 3 minutes. Pendant toute cette opération, les remuer à la spatule en bois, afin d'éviter qu'ils n'attachent.

• Saler, poivrer, ajouter les 6 cl de porto, les 20 cl de crème fraîche, la demi-cuillerée à café d'estragon haché, et laisser bouillir, à demi couvert, à feu moyen pendant 5 minutes.

• Enlever la casserole du feu, et laisser refroidir après avoir soigneusement incorporé à la préparation le jaune d'œuf préalablement battu à la fourchette.

Cuisson des merlans

• Assaisonner de sel et poivre à l'intérieur des merlans, puis les farcir à la cuillère, des 2/3 de la julienne de légumes.

• A l'aide du pinceau, enduire le plat ovale des 20 g de beurre, le parsemer de l'échalote hachée et y déposer les merlans.

• Garnir le dessus et le pourtour des poissons du restant de la julienne de légumes et ajouter les 2 cuillerées à soupe de vin blanc et les 10 cl de crème fraîche.

• Mettre à cuire au four préalablement chauffé très chaud (250° - thermostat 9) pendant 6 à 8 minutes.

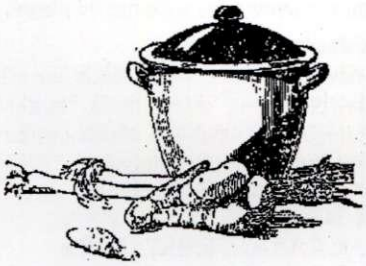
• Retirer du four, ajouter le Noilly et le Porto. Remettre au four 2 à 3 minutes les poissons et la sauce prennent alors une jolie couleur dorée.

Présentation

• Présenter et servir les merlans dans leur plat de cuisson, ou les égoutter à l'écumoire et les dresser sur assiettes chaudes, en les nappant confortablement de la sauce de cuisson, dans les deux cas, saupoudrer du persil frais haché.

Astuces et idées maison

La farce de légumes peut, bien entendu, être préparé la veille, et les merlans farcis, la maîtresse de maison n'a-t-elle plus qu'à mettre les poissons au



four le lendemain à l'heurre des repas.

• Cette recette s'accomode agréablement de beaucoup de poissons d'eau douce : truites, perches, etc.

• La sauce julienne accompagne remarquablement bien les volailles pochées et viandes sautées (à blanc), poule cuite dans son bouillon, blanquette de veau etc.

Le Plaisancier Gourmand

NOTEZ BIEN
DANS VOS AGENDAS :

• Samedi 26 juillet
CONCOURS DE PÊCHE

• Samedi 9 août à 18H
salle du centre nautique
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les Informations du S.H.O.M.

LA CARTE MARINE : TOUT N'Y EST PAS !

LA CARTE MARINE, UN OUTIL DE BASE, MAIS INCOMPLET.

Il faut garder à l'esprit qu'une carte donne du terrain une image incomplète. Elle n'est pas une reproduction fidèle comme peut l'être une photographie aérienne. Même les cartes les plus détaillées sont des simplifications de la réalité. Une carte marine est une représentation géométrique plane et symbolique du globe. C'est une construction sélective dont le contenu est déterminé par l'usage que le navigateur devra en faire et par le souci constant de privilégier la sécurité de la navigation. A ce titre elle est l'outil de base indispensable aux navigateurs. Les cartes marines sont obtenues par compilation de nombreux documents d'origine diverses. Elles doivent décrire des thèmes variés (topographie, bathymétrie, épaves, réglementation, câbles, amers, balisage, feux, marées, courants...) tout en restant parfaitement lisibles et interprétables.

APPORTS DES AUTRES DOCUMENTS

Fig. 1

Les divers documents publiés par le SHOM : cartes, Instructions Nautiques, feux et Signaux de brume etc. ne donnent pas les mêmes renseignements (fig. 1). Ils se complètent mutuellement, de sorte qu'il est utile de les consulter tous.

DOCUMENTS RELATIFS AUX MAREES

Les informations de marées portées sur les cartes ne sont pas destinées à calculer la marée mais à indiquer au navigateur si, compte tenu des profondeurs rencontrées sur sa route, il doit effectuer un calcul à partir des annuaires. Les tableaux de courants portés sur les cartes sont limités et les atlas de courants du SHOM viennent en complément pour fournir des informations sur la variabilité des courants de marées dans l'espace et dans le temps. (fig.2)

COURANTS DE MARÉE
Référence : PM Saint-Malo

Heures		Position géographique			A 48° 42,5' N 1° 59,4' W		B 48° 40,9' N 2° 04,7' W		C 48° 40,1' N 2° 05,2' W		D 48° 39,7' N 2° 02,2' W		E 48° 39,1' N 2° 02,8' W		
Avant Pleine Mer	6	Directions en vive-eau (degrés)	Vitesses en vive-eau (nœuds)	Vitesses en morte-eau (nœuds)	-6	241	0,6	0,3	106	0,6	0,3	304	1,1	0,4	058	0,7	0,1	315	1,8	0,8	-6
	5				-5	119	0,4	0,2	106	0,2	0,1	022	0,2	0,2	069	0,9	0,3	318	1,8	0,8	-5
	4				-4	091	1,4	0,7	074	1,8	0,9	103	1,1	0,7	072	1,1	0,5	326	0,9	0,4	-4
	3				-3	076	2,5	1,3	076	2,2	1,1	098	1,5	0,8	070	1,0	0,6	106	0,7	0,3	-3
	2				-2	-	-	-	-	-	-	091	1,5	0,8	084	1,0	0,3	107	0,8	0,6	-2
	1				-1	-	-	-	-	-	-	087	1,0	0,5	088	0,8	0,3	110	0,5	0,6	-1
Pleine Mer					0	-	-	-	-	-	-	079	0,4	0,2	127	0,3	0,1	141	0,3	0,4	0
Après Pleine Mer	1				+1	022	0,3	0,2	-	-	-	292	0,3	0,2	223	0,5	0,2	173	0,5	0,3	+1
	2				+2	307	0,7	0,4	281	1,6	0,8	289	1,2	0,6	247	0,9	0,4	224	0,4	0,2	+2
	3				+3	254	1,5	0,8	293	0,7	0,4	292	1,8	0,9	250	0,9	0,4	286	0,6	0,3	+3
	4				+4	256	1,4	0,7	309	0,6	0,3	296	1,9	1,0	263	0,5	0,3	296	0,8	0,4	+4
	5				+5	250	1,1	0,6	260	0,5	0,3	300	1,7	0,9	008	0,2	0,1	307	1,3	0,8	+5
	6				+6	250	0,7	0,4	085	0,7	0,4	303	1,4	0,6	057	0,6	0,0	315	1,6	0,8	+6

Nota : Au point Ⓓ, le courant est influencé par le fonctionnement de l'usine marémotrice de la Rance.
Les valeurs sont indiquées pour un fonctionnement standard de l'usine.

Fig. 2

Ce sont les annuaires de marées du SHOM qui, fournissant les éléments nécessaires au calcul des variations de hauteur d'eau dues à la marée, permettent d'exploiter les informations de courants portées sur les cartes.

LIVRES DES FEUX

La comparaison (fig. 3 et 4) d'un extrait de livre des feux et de la carte correspondante montre que la description des feux est plus détaillée dans le livre des feux, en particulier en ce qui concerne la structure supportant le feu dont la forme et la couleur sont décrites.

INSTRUCTIONS NAUTIQUES

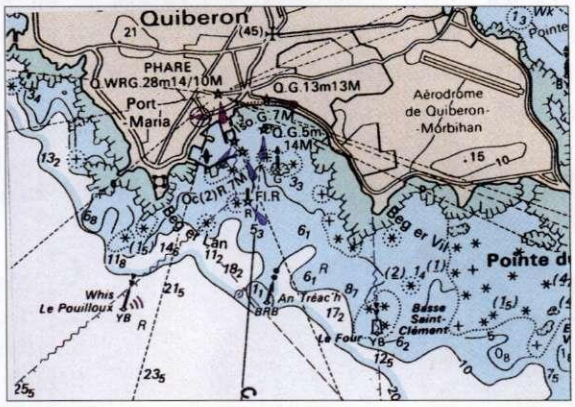


Fig. 3

Les Instructions Nautiques ont spécialement pour objet de fournir aux navigateurs les renseignements généraux qui peuvent leur être utiles et qui ne figurent pas sur les cartes. Elles apportent une aide précieuse et indispensable pour la lecture des cartes. Elles décrivent les côtes et les principaux amers, attirent l'attention du navigateur sur les dangers de la zone et donnent des indications sur les atterrissages, les routes recommandées, les mouillages et les installations portuaires.

	Port Maria				
60000	Feu principal		28	B.14	**Scint. B. R. V.**
D.1016	Tour blanche last. verte 25 m			R.10	017 - **R.** - 051 - **B.** - 081 - **V.** - 098 - **B.** - 143 - **Obs.** - 246 -
	47.28,8 N	3.07,5 W		V.10	**B.** - 252 - **Obs.** - 291 - **B.** - 297 - **V.** - 340 - **B.** - 017

Fig. 4

L'extrait de la carte 7130 "Port de Saint Malo" (fig.5) montre que celle-ci permet uniquement d'appréhender la configuration des quais. Les Instructions Nautiques pour cette zone décrivent les signaux portuaires d'entrée et de sortie, les procédures de sassement dans les écluses etc. toutes informations non cartographiables.

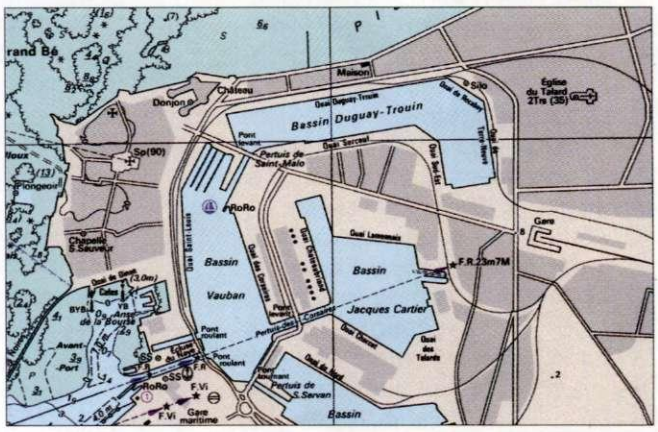


Fig. 5

CONCLUSION

La carte marine est sans aucun doute l'outil le plus utilisé par les navigateurs. Mais elle doit être utilisée conjointement avec les autres documents du SHOM. Certes, tout cela prend de la place.. Le développement de l'information nautique sous forme numérique permettra sans doute, à terme, de réduire considérablement le volume occupé sur les étagères d'un navire par toute la documentation obligatoire.

NB. Ce texte reprend de larges extraits d'un article de Monsieur Raymond GUILLOU paru dans la " Lettre aux Navigateurs N° 19 de Décembre 2002 " éditée par le SHOM.

Le Finistère est probablement l'un des départements les plus fortifiés d'Europe. Et la presqu'île de Crozon, et plus particulièrement Camaret, doit beaucoup à l'un des plus grands novateurs en matière d'architecture militaire, qui y installa à plusieurs reprises son poste de commandement ; le Sieur de Vauban.
Il est bon de se souvenir de l'enthousiasme qui lia l'extrême Pointe de la Bretagne à celui qui sauva Camaret et la France lors de la Bataille du 18 juin 1694. Cette victoire fut celle de Vauban.

VAUBAN, LE "VAGABOND DU ROI"

Sébastien Le Prestre,
sieur de Vauban,
par l'atelier de François de Troy
(XVIIIe siècle).
Château de Versailles.

Voici le portrait que trace de lui Saint-Simon dans ses Mémoires *:*
«Vauban petit gentilhomme de Bourgogne tout au plus, mais peut-être le plus honnête et le plus vertueux de ce siècle, et avec la grande réputation du plus savant homme dans l'art des sièges et de la fortification [...]. *C'était un homme de médiocre taille, assez trapu, qui avait fort l'air de guerre* [...]. *Il n'était rien moins : jamais homme plus doux et le plus avare ménager de la vie des hommes».*

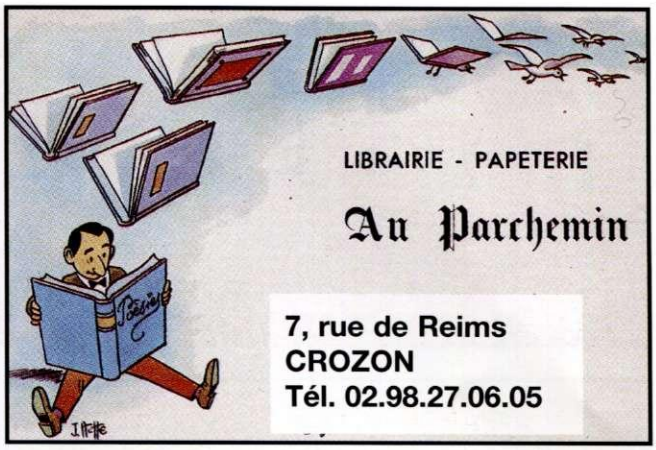
Sébastien Le Prestre, sieur de Vauban, a été le plus grand coureur de places de son temps. Nommé commissaire général des fortifications en 1668, il va parcourir pour le service du roi plusieurs centaines de milliers de kilomètres. Pendant près de quarante ans, ce rejeton de la petite noblesse morvandelle, qui a su s'attirer la confiance de Louis XIV et réformer totalement le génie militaire, chevauche "par voyes et par chemins". "Courant de place en place, essuyant tout ce que l'hiver et le mauvais temps ont de rude et de fâcheux" souvent harassé "à ne plus pouvoir remuer ni bras ni jambes", il assiste à quarante-huit sièges et travaille sur plus de cent soixante places fortes et ports de mer. Auteur de nombreux textes et instructions militaires, instigateur de la politique du pré carré, modernisateur des techniques d'attaque et de défense, Vauban saura tirer profit de sa vie de "vagabond du roi" pour servir les politiques territoriale et militaire de Louis XIV.

Mais c'est surtout en tant que père fondateur du corps des ingénieurs du roi que Vauban va s'illustrer. Le coup d'envoi est donné en 1691 lors de la création du Département des fortifications de terre et de mer, réunissant pour la première fois ingénieurs de la marine et de la guerre. Vauban déploie alors toute son énergie pour réorganiser "son petit troupeau" en corps royal. Il instaure tout d'abord un noviciat obligatoire sur le terrain, sanctionné par un examen théorique. Puis il différencie ses recrues entre ingénieurs de places (concepteurs et bâtisseurs) et ingénieurs de tranchées (sapeurs et mineurs) afin de "pouvoir employer chacun selon son savoir". Jugeant qu'il y a beaucoup d'ingénieurs "bon pour la tranchée mais fort peu qui entendent le bâtiment", et qu'"il n'y a guère de profession où les belles-lettres (la culture classique) soient plus nécessaires que dans celles des armes", il encourage l'étude du dessin et de l'architecture. Selon lui, l'ingénieur idéal doit être "à poil et à plume, c'est-à-dire propre à la guerre et aux travaux", si bien qu'il s'attache à faire alterner périodes de campagne militaire et travaux de fortifications.

Vivant avec ses hommes "toujours gueux sans jamais de repos ni hiver ni été", Vauban est également leur plus âpre défenseur. Il bataille sans relâche contre le favoritisme, l'injustice et les mauvais traitements. Il s'insurge contre les retards d'appointements et n'hésite pas à réprimander plusieurs fois ses supérieurs, leur suggérant même ironiquement de faire arracher les dents des ingénieurs impayés, "ne voyant pas pendant ce temps-là qu'elles puissent leur servir de rien". Enfin, soucieux de ne pas sacrifier inutilement ses hommes, il éloigne des champs de bataille ceux qui "n'avaient jamais vu ni ouï tirer un coup de mousquet". C'est ainsi que, tout en poursuivant "son pénible métier de visiteur de places", Vauban parvient en un quart de siècle à "contenir en un seul corps", plus de mille ingénieurs, créant, à l'échelle du royaume, une complexe mécanique humaine à laquelle chacun d'eux participe activement.

Emilie d'Orgeix

MEMOIRES DU MONDE / Cinq siècles d'histoires inédites et secrètes au quai d'Orsay.
Autorisation de reproduction : Editions - Sophie de Sivry - L'iconoclaste.



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

PRESQU'ILE DECOR

68, rue Alsace Lorraine - CROZON

Tél. 02.98.27.19.34

Ameublement
Salon - Canapé
Meubles
Luminaires
Tapis
Expo Literie

Décoration
Tissus - Voilage
Papier peint
Peinture
Moquette
Tissu tendu
Linge de lit

EDIGRAPHIC
IMPRIMERIE

DÉCOUPE DE LETTRES ADHÉSIVES POUR BATEAUX

7, rue Charles Lévenes - CROZON - tél. 02.98.26.17.17

Crêperie

"La Chandeleur"

02 98 26 16 21

Crêpes à emporter

Froment - blé noir

49, rue Alsace Lorraine - 29160 Crozon

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

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 »

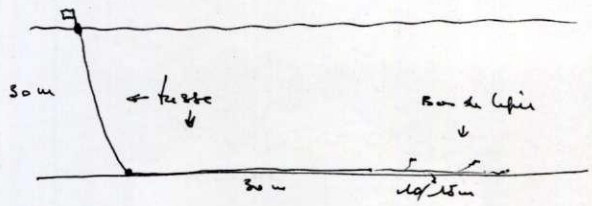
16, rue Charles Lévenez
CROZON
Tél. 02.98.27.06.25

Bureaux à Camaret et Telgruc

Le coin du pêcheur :
la daurade grise de la baie de Douarnenez

Les techniques de pêche de la daurade sont nombreuses et chaque pêcheur aime utiliser celle qui lui convient le mieux.
Que ce soit à la canne ou à la palangre, l'objectif est bien de se faire plaisir. Personnellement, j'utilise toujours le palangre avec un ami, et j'évite de l'utiliser seul pour des raisons de sécurité.
Ainsi, pêchant souvent seul, j'ai donc mis au point une technique qui me permet d'éviter bien souvent la bredouille, et ce, en toute sécurité. Le principe est simple et se situe entre la bigouden et la palangre.
Les daurades de la baie se nourrissent principalement de coquillages qu'elles réussissent à croquer de leurs belles dents. Ce n'est pas pour rien que l'on surnomme ces sparidés des "casse-moules". Elles se localisent un peu partout, mais plutôt dans les fonds de 25 à 30 mètres.
Le bas de ligne sera exceptionnellement long pour, d'une part éviter que le poisson ne sente de résistance et d'autre part, pour que le lâcher du bateau se fasse à faible vitesse et permette aux appâts de bien se poser en douceur sur le fond.
Comme appâts j'utilise principalement les coquillages ramassés sur nos côtes lors des grandes marées ou des lames d'encornets.
Le bas de ligne proprement dit, d'une longueur de l'ordre de 10 à 15 mètres en nylon de 110/100, est rattaché à une tresse de 30 mètres. La terminaison sera équipée de 3 ou 4 hameçons n° 2 à 3/0, montés sur avançons relativement courts de l'ordre de 25 à 30 cm en nylon de 45 à 50/100.
La tresse est elle-même reliée à un plomb assez lourd (2 kg) pour éviter d'être entraîné par les courants. Le plomb est lui-même relié au flotteur de surface par une autre tresse de 30/35 mètres.
En plus de la daurade, il vous arrivera bien-sûr, de pêcher des roussettes, des grondins et des étoiles de mer qui malheureusement pullulent.
A vous de jouer.

Michel Leducq



LE CENTRE NAUTIQUE de Crozon-Morgat

L'année 2002 a été marquée par une saison estivale très réservée avec un début juillet difficile pour l'ensemble des acteurs du tourisme en presqu'île. Cette tendance était déjà remarquée dans d'autres sites mais avait été masquée à Morgat par la fréquentation importante des événements nautiques organisés avec les Championnats de France planche à voile en 1999, puis Brest 2000 et enfin les championnats du monde voile jeunes ISAF en 2001.

Mais l'absence de compétition a permis au CNCM de centrer son action sur ses activités principales. Ainsi, les stages, la formation aux permis de mer, l'accueil de groupe ont progressé de façon très satisfaisante.

LA PLAISANCE

En 2003, l'accent sera mis sur les activités du Point Passion Port qui propose des sorties en voilier traditionnel ou collectif avec moniteur, des locations de voiliers et de bateaux à moteur sans permis mais aussi des conseils sur l'utilisation et la préparation d'un bateau, les manœuvres à la voile ou au moteur.

L'objectif est double : donner à ceux qui aiment la mer, la possibilité de naviguer avec ou sans connaissance préalable, quand ils n'ont pas de bateau, et de guider ceux qui ont un bateau à mieux l'utiliser, pour qu'un port ne se réduise pas à un simple parking !

Le centre nautique de Crozon-Morgat poursuit ainsi ses objectifs pour permettre au plus grand nombre de découvrir les activités nautiques sous toutes leurs formes.

L'ACCUEIL

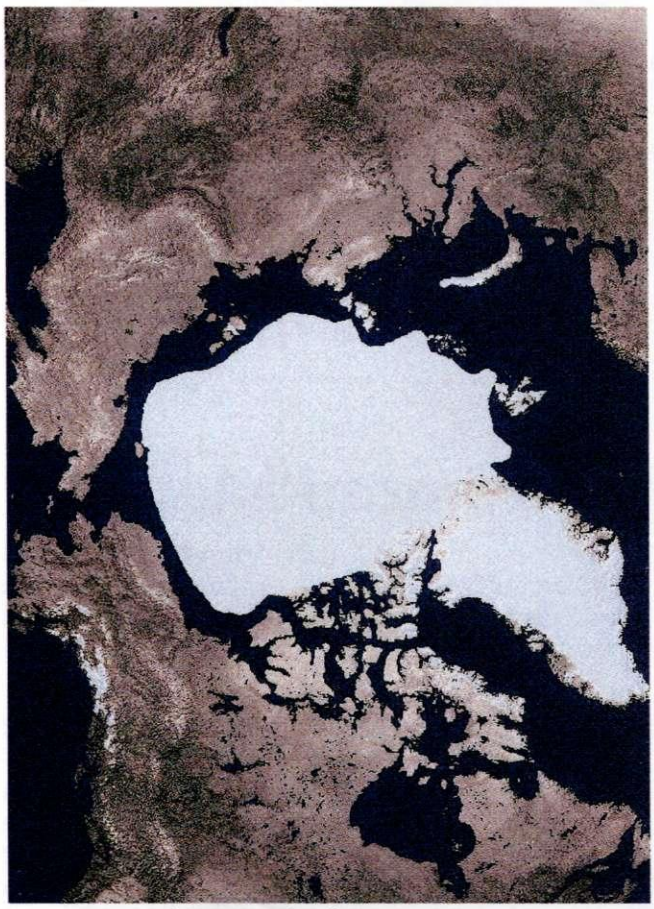
Grâce aux travaux réalisés par la commune de Crozon par la création de nouveaux sanitaires et douches pour le port de plaisance, les anciens blocs sanitaires du port vont être transformés en deux vestiaires avec une partie douches individuelles, ce qui manquait au centre nautique. Les vestiaires supplémentaires permettront de séparer plus facilement les différents publics, pour une meilleure qualité de l'accueil.

Pâtissier - Chocolatier
C. Prime
19, rue de Reims - 29160 Crozon
Tél. 02.98.27.10.16

Entre Atlantique et Pacifique
trois ciècles d'aventure et d'obstination pour découvrir

LE PASSAGE DU NORD-OUEST

Le Passage du Nord-Ouest ! Toujours d'actualité, les revues nautiques en ont parlé récemment à l'occasion du passage réussi par un voilier français à équipage féminin : la mère et la fille.



En clair, zone de glaces permanentes

La Passage du Nord-Ouest est une voie maritime qui relie l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique par le nord du continent américain. La recherche et la réussite du premier passage dura près de trois siècles, c'est dire la difficulté de l'entreprise. Cette route n'est praticable que deux mois dans l'année, l'Océan Arctique étant pris par les glaces le reste du temps.

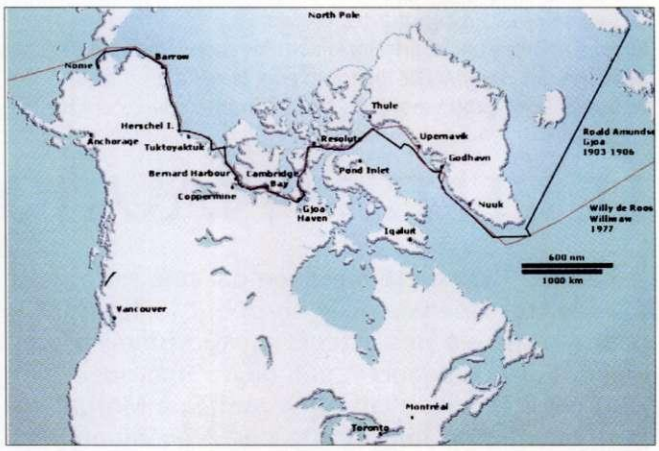
La reconnaissance du littoral canadien commença dès 1497. On cherchait un passage à l'ouest : toutes voies d'eau ou larges baies étaient explorées avec l'espoir de déboucher dans le Pacifique ; mais sans résultats. De là à penser que le passage, s'il existait, devait se trouver encore plus au nord.

Les Anglais sont très motivés par la découverte des passages vers la Chine, par le Nord-Ouest ou par le Nord-Est. Ils financent trois expéditions dirigées par Martin Forbisher en direction du grand Nord canadien : sans succès. Valeureux marin et aussi soldat, Forbisher est mis au service d'Henri IV, roi de France, par la reine Elisabeth d'Angleterre pour lutter contre les Espagnols et les Ligueurs qui occupent la presqu'île de Crozon. Il est mortellement blessé au cours de l'attaque victorieuse du Fort de Roscanvel en 1594.

L'intérêt des Européens pour la découverte de ce passage varie au fil du temps, suivant les retombées économiques ou politiques.

Les explorateurs continuent à s'enfoncer de plus en plus nord, dans les glaces par voie maritime et par voie terrestre.

En 1739, le Danois Bering découvre le détroit qui porte son nom. Le Passage du Nord-Est, lui, est franchi en 1879 par un Suédois. Il faut attendre 1906 pour que le Passage du Nord-Ouest soit franchi pour la première fois.



Roald Amundsen (1872-1928) est un explorateur norvégien. Ses projets sont ambitieux : forcement du Passage du Nord-Ouest, conquête du pôle Sud et première liaison aérienne Europe-Amérique par le pôle (il gagnera ces trois défis).

Pour le Passage du Nord-Ouest, il achète **Gjoa,** un solide phoquier de 22 m, avec 6 hommes d'équipage et 5 ans de vivres. Le 17 juin 1903 il part d'Oslo et longe la côte canadienne. Il hiverne pendant deux ans (septembre 1903 à août 1905) et, pendant ces longs mois d'hivernage, il se livre à des observations scientifiques. Il hiverne à nouveau à King Point près de l'embouchure de Mackensie (1905-1906).

Et le 30 août 1906 il pénètre dans le port de Nome en Alaska : mission accomplie.

De 1903 à 2001, parmi les 97 navires au total (brise-glaces, remorqueurs, cargo etc..) qui ont navigué en Arctique par le Passage du Nord-Ouest, il y a eu 15 voiliers. Citons parmi eux :

- Willy de Roos, Belgique, en solitaire, sans hivernage.
- Jacobson sur Vagabond II, France. Passage dans les deux sens avec hivernage.
- W. Busknell sur Dove III Voilier de 8 m, Canada : le plus petit voilier, d'Ouest en Est, en une saison.
- M. Demai et S. Thiery sur Nuage, France, premier équipage exclusivement féminin.

B. Bulard

NB : documentation : sites Internet

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

Weldom

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

Big Ship

MARINE EQUIPEMENT

MORGAT NAUTIC

Mécanique - Entretien
Réparation - Hivernage

Une équipe de professionnels à votre service 7 jours / 7

88, bd de la France Libre - 29160 Crozon
Tél. 02.98.27.02.19