

Entre deux quarts

JUIN 2008 – N°10



EDITORIAL

SECURITE

L'hiver se termine, les projets d'envie de mer reprennent. Je voudrais à ce sujet reprendre dans le discours fait à Plougonvelin par Francis Valley, président de l'Institut Français de la Mer, quelques phrases de son discours prononcé à l'occasion d'une cérémonie « Aux marins péris en mer ».

« C'est de tout près d'ici que partirent en 1785 La Boussole et l'Astrolabe de l'expédition Lapérouse, ce grand marin qui avait tout calculé sauf son retour, sagesse ou plutôt abnégation caractéristiques de tous ceux qui vont sur les mers...

...les marins disparus dans l'abîme et n'ayant eu pour linceul que les flots de l'océan, ceux-là méritent aussi que leur obscur sacrifice soit honoré à jamais...

... car tous les marins, quelle que soit leur origine, sont les enfants indissociables et les serviteurs des valeurs universelles que le mer portera toujours en elle...

... ce sont d'ailleurs la grandeur et la noblesse de la mer, elle aussi « faucheuse aveugle » qui attirent ceux qui l'aiment et dont la grandeur et la noblesse furent ou sont souvent sobres et naturelles.....Ce qui distingue un marin, m'a dit un jour Eric Tabarly, c'est qu'il respecte la mer, c'est qu'il ne la provoque pas, mais c'est aussi qu'il ne lui en veut ni ne lui en voudra jamais de rien.

Hommage magnifique de celui qui considérait que la mer puissante était la vie et qui, quelque part, acceptait à l'avance qu'elle pût aussi être la mort, sa mort..... »

quelques lignes tirées d'un rapport de la SNSM sont porteuses de messages. L'été approche, bientôt les vacances, courtes ou longues, se profilent à l'horizon. Sommes-nous prêts? Savons-nous manoeuvrer un voilier et entrer dans un port sans moteur? Savons-nous manier la godille et en avons nous seulement une à bord?

Lady Torial

SOMMAIRE

P.2 Yacht et 1 ^{ère} régates	P.14 UNAN pêche de loisir
P.3 La Grande Traversée	P.16 Nouvelles des associations
P.4 Revue de presse	P.17 Les trucs du cuistot et du matelot
P.11 Responsabilité des états du pavillon	P.19 Météo
P.12 URCAN les ports de plaisance	P.21 SNSM
P.13 UNAN-CM radeaux - extincteurs	P.22 Calendrier

SCANDALE !!!! PANNE DES SENS

La grogne s'installe, la grogne s'amplifie. Il n'y a plus un poste sur l'île pouvant délivrer du carburant aux bateaux des plaisanciers. Ils peuvent aller à La Rochelle. Eux, ils ont le temps et l'argent.

Les touristes ? Les bateaux voyageurs ? Qu'ils aillent à LA Rochelle !!!!!!!

Les pêcheurs viennent de nous faire une démonstration de leur force et de leur unité pour une histoire de carburant, les ports ont été bloqués dont celui des plaisanciers, le port des Minimes.

Faut il suivre leur exemple ??????

Nos responsables des ports doivent trouver une solution d'urgence pour ces mois d'été.

Vous, navigateurs de Ré qui me lisez, faites-nous savoir au plus vite votre opinion !!!!!!!!



RACONTE NOUS, TONTON RV

« YACHT » et première régates

Le mot « Yacht » au sens de bateau de plaisir ou de « plaisance » fut introduit en Angleterre en 1660 lors de la restauration sur le trône de Charles II. Un cadeau fut fait par les bourgmestres d'Amsterdam au roi d'Angleterre pour son retour sur ses terres : le Jaght « Mary ».

C'est le roi qui fit connaître la navigation de plaisir aux nobles de son pays et donc le mot « Yacht ».

Il est à noter que le Jacht hollandais dont le mot signifie poursuite, chasse et sert à désigner un navire léger, armé et rapide ou encore un bateau pirate, ressemble plus à une pinasse dotée d'un gréement et de dérives latérales.

Avant 1660, le terme est utilisé pour des navires étrangers sous la forme de « Yeaghes, Yoathe, Yaught, Yolke », dans de nombreux écrits anciens.

En Angleterre, le premier bateau construit dans un but de « plaisir » fut la miniature de navire de guerre commandée par Jacques 1er à Phileas Pett pour son fils aîné, le prince Philippe en janvier 1604 pour l'habituer au monde maritime et à l'élément marin (25 pieds de long, 12 pieds de large). Il était surchargé de décoration, sculpture, peinture, autant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Il eut le nom de « Disdain ».

Le Yacht hollandais de Charles II fut le premier vrai bateau de plaisance. Le roi posséda jusqu'à 20 yachts (du plus petit le « Jamie » de 25 tx au plus grand le « Sandadoes » de 180 tx).

Cet exemple lança la mode du yachting dans les cours royales.

La première régates à voiles dont on a trace fut courue sur la Tamise en 1661 entre le « Catherine » de Charles II et l'« Anne » du duc d'York, frère du roi, sur un parcours aller-retour Greenwich-Gravesend.

Ce fut le « Anne » du duc d'York qui franchit le premier la ligne. Les deux Yachts appartenaient à la flotte de guerre de la marine du royaume et étaient armés par du personnel militaire.

De nombreuses autres régates eurent lieu et l'enthousiasme des cours royales et des nobles permirent le développement de navires de « Courses » et d'essais architecturaux. Beaucoup de ces yachts royaux servirent de « Porte Dépêches » rapides en temps de guerre.

Le premier Yacht-Club s'établit à Cork en 1720 sous le nom de « Water Club du port de Cork » et devint le Royal Cork Club en 1828.

En France le premier Yacht Club fut la « Société des Régates du Havre » en 1840.

Hervé Epaud



LA GRANDE TRAVERSEE

La Grande Aventure La Rochelle-Québec

Le 8 mai à 18h, 48 voiliers se sont élancés pour rejoindre Québec pendant 3160 milles.

Kukulcan, Salinor, Ajité, La Luciole, Matin des Iles entre autres ont à leur bord des rétais. Nous suivrons plus particulièrement Jacques Lemoine et son équipage, tous membres de l'UPSM et porteur de cadeaux et de pavillons pour l'association des plaisanciers de Ile d'Orléans, rapprochant ainsi nos 2 associations.

7mai: Le Kukulcan est fin prêt, l'avitaillement est terminé ce matin, nous avons acheté des denrées fraîches: viandes, laitages, légumes, fruits. La partie épicerie ayant été gérée la semaine dernière. Nous sommes 4 pour entamer le périple jusqu'au Açores:

° Jacques, le captain skipper, seul maître à bord

° Philippe, le doyen, calme et serein navigateur

° Pierre, le chirurgien, équipier spécialisé dans les parcours complexes, voire extrêmes

° Pascal, le coq, chargé d'alimenter au mieux mes compagnons

sans oublier Alain qui nous rejoindra à Ponta Delgada, Atrice à Gaspé.

Après un départ sous les acclamations de la foule et les Au Revoir des bateaux suiveurs, les voiliers s'élançent vers le Gole de Gascogne qui va se montrer à la hauteur de sa réputation. Les dires seront: une lessiveuse, 3 à 4 m de creux, force 6. Ce qui fait que cela va éliminer certains navires, ou un équipage trop malade, ou un bateau inadapté, ou quelques avaries.

Le 16 mai, après 8 jours de mer et 1200 milles, Kukulcan arrive à Ponta Delgada, ce qui va permettre à l'équipage de dormir, se laver, manger, boire, se reposer. Nous pouvons que supposer leur état de fatigue en lisant leurs premiers mots sur un mail. « *Nous chommch jarrivéch aux Jachorch aprech 8 Joursch de navigacaon sanch trop de grouch problmouch...* » Nous avons craint un moment pour leur état mental.

Quelques dictons sont nés de leurs esprits, à la fois lucides et embrumés:

Ne te moques pas du crocodile avant de traverser la rivière

Tout a une fin, sauf la banane qui en a deux.

Les bons gongs font les bonzes amis

Le rot est un pet qui a fait demi-tour et réciproquement d'ailleurs

25 mai: départ de Horta, soleil, tranquillité, pêche non fructueuse. la longue route vers Québec commence, l'équipage vit au rythme des quarts.

« Il est un moment que beaucoup de marins doivent particulièrement apprécier: la fin des quarts de nuit. Selon le temps qu'il fait, le quart peut être tout à la fois trop long ou trop court, ceci dit quand arrive le dernier quart d'heure on se dit que dans peu de temps viendra ce moment divin où l'on retrouvera sa couchette, où l'on pourra totalement se détendre et se laisser envelopper par les bras de Morphée

Si c'est un quart matinal, faire chauffer un peu d'eau pour l'équipier qui prend la suite et ne se recouchera probablement pas de la matinée, fumer une petite dernière en regardant le ciel étoilé, apprécier le halot de lumière de lune et se dire qu'ensuite commencera la meilleure des nuits. Après avoir échangé les consignes de la nuit avec le suivant et souhaité à ce dernier une bonne veille, un bref passage ablutionnaire, puis l'entrée dans la cabine salvatrice, une fois la porte refermée, ça y est, me dis-je, la nuit est à moi.. »

(NDLR : Vous aurez remarqué que votre journal favori s'appelle Entre Deux Quarts (de Marcel Danis), l'échange d'informations entre différentes équipes)

Les jours s'écoulaient, avec un vent variable allant de 10 à 20 noeuds, les milles s'ajoutent aux milles.

30 mai, route au 290, vent de SW 25 à 30 noeuds, ciel nuageux, mer très agitée. Je n'ai pas dormi de la nuit, car le vent s'est levé vers minuit et a forcé jusqu'à 35-38n de secteur sw. Forcé de réduire la voilure (trinquette, 2 ris dans la grande voile,) beaucoup de mer passant par-dessus le cockpit, nuit noire, forcé de mettre le groupe qui absorbe le travail du pilote

Martin Parr, le routeur, qui depuis le départ fournit toutes les données météo commence à envoyer les cartes situant la place des icebers. Chaque jour, le capitain reçoit des indications très précises sur le temps, son évolution probable, lui permettant ainsi d'adapter sa route.

31 mai : Vent nw 8n, mer peu agitée, ciel nuageux, température 21°5. Tout va bien
« Ceci dit, cuisiner à bord d'un voilier, c'est avant tout une organisation où le hasard a peu de place. L'improvisation est légion, mais ensuite l'organisation est reine, l'équilibre indispensable, la logique implacable.
Tout d'abord, le calage du corps. Sur Kukulcan, nous disposons d'une cuisine dite en couloir ce qui simplifie l'opération, évitant ainsi le harnachage.

Puis le positionnement sur les appuis antérieurs.

Amorçage du pédestre dextre de la pompe à mer.

Versage avec la sinister mano des ingrédients pour le cuisinage.

Blocage du four à cardan avec le genou du même bord, rincage des légumes avec la main restante.

Surveillance des cuissons et de l'équilibre des gamelles avec les yeux, mise en route de la hotte d'aspiration avec le front »

1er juin : pas de vent 5n, moteur plus voiles, route 290°, soleil, temp: 24°8, mer plate

Profitons-en. La météo se dégrade cette nuit en se rapprochant de la zone Terre Neuve, vent de SO, 25 à 30n, rafales à 40n. Hier nous sommes passés à 30m d'une baleine qui dormait à fleur d'eau

2 juin : vent de sud 16n, vitesse 6,6, brouillard épais, temp: 15°6. Cette nuit, nous sommes passés sur un objet ou un animal marin immergé, pas de dégâts

3 juin: une nuit arrosée, des trombes d'eau entre 1h et 5h. Brouillard, température 12°. Nous venons d'être dépassés par un troupeau de dauphin, cela a duré 1 heure

5 juin: Nous venons de rentrer dans le Golfe de Saint Laurent et n'arriverons à Gaspé que samedi matin.

6 juin : Nous sommes tout près du but, à 100 milles de Gaspé où nous n'arriverons que demain matin car pas un souffle d'air, mer plate et ciel bleu clair, bientôt le t »l »phone portable passera

Ca y est, demain matin, on posera le pied à terre. Nous sommes à l'embouchure du Saint Laurent et avons prévu d'arriver à Gaspé vers 8h demain? Tout le monde est cool. Je pense que cette dernière journée de notre traversée va être sous le signe de la fête.....mon émotion est forte, très forte »

Dictons de marins que l'on peut penser en état de manque.

On pourrait croire que le TONNEAU n'est pas en activité à bord du Kukulcan

Suivez la Grande Traversée

Sur :

www.ile2re.info

J'ai vécu passé composé, je suis mort, futur décomposé

La bite ne fait pas Lemoine

Le quart préféré du marin est le quart de Rhum

Accroupi au fond du jardin, me petit poussait

Le Kama Soutra est le cochon d'Inde

Il y a loin de la croupe aux lèvres



REVUE DE PRESSE

Le XXIe siècle sera maritime

Jacques de Chateauevieux président directeur général du groupe Bourbon, Luc Gillet directeur des transports maritimes du groupe Total, Philippe Louis-Dreyfus président de Louis-Dreyfus, armateur et président des armateurs européens, Eudes Riblier président de SeaFrance et d'Armateurs de Franceet Francis Vallat président de l'Institut français de la mer et du cluster maritime français.

«Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée», disait Richelieu il y a plus de trois siècles...

La commission du livre blanc sur la défense et la sécurité nationales n'a pas choisi - tout au moins à ce jour mais il est bien tard - d'entendre les responsables du monde économique maritime français, pas même ceux dont le métier est de faire naviguer ou d'exploiter leurs flottes sur les mers du globe. Des flottes dont les centres de décisions sont nationaux et dont nombre de navires battent le pavillon national.

Or tout le monde sait que le XXI^e siècle est et sera celui du maritime... et plus particulièrement du transport maritime.

Tout le monde sait en effet que la mondialisation est une marche irréversible, porteuse de mutations voire de sacrifices, mais aussi de mille opportunités. Tout le monde sait ou devrait savoir que la prospérité de notre économie, au service de nos concitoyens, repose sur la sécurité des flux en ressources énergétiques et matières premières, et sur les échanges en produits manufacturés. Ce n'est d'ailleurs pas par hasard que le président de la République a déclaré que *«le livre blanc sur la défense sera celui de la mondialisation»*, tandis que l'on assiste partout à un important réarmement naval, notamment en raison des enjeux maritimes liés au trafic commercial ou à l'exploration des ressources maritimes.

Mais trop peu savent que le cluster maritime français - avec sa dizaine de fleurons d'envergure internationale (ces dix grands métiers où les professionnels français sont sur le podium mondial) - a des chances particulières et des atouts formidables pour la compétition économique qu'implique la mondialisation. Chances dont certains ont d'ailleurs commencé à se saisir vigoureusement comme le montre le développement impressionnant - économique mais aussi de l'emploi - de secteurs armatoriaux là où la France était un acteur de seconde zone jusque récemment.

Ce sont l'armement de ligne, l'offshore, les services industriels, bien d'autres... qui d'ailleurs se conforment aux exigences et bénéficient sur toutes les mers des avantages du «contrôle naval» de la Marine nationale (réactivé depuis 2001 et qui aide à veiller en permanence à la protection de nos marins, des cargaisons, de nos bateaux). Or ce contrôle naval ne peut jouer vraiment son rôle que si la Marine est présente partout où passent nos navires : golfe Persique, Afrique et bien entendu Asie...

Alors c'est certes aux politiques et aux militaires de définir les forces navales dont la France a besoin, de réfléchir au nombre de porte-avions ou de frégates dont notre pays, et l'Europe d'ailleurs, ont besoin pour agir et peser sur les mers où se joue et se jouera de plus en plus le sort du monde. En revanche, il est de notre responsabilité de faire savoir clairement notre constat «quotidien» qu'un déploiement naval contribue, par sa présence, à circonscrire les crises et a un effet dissuasif très efficace propre à assurer la liberté à nos navires. Il nous appartient donc de dire que la marine marchande contrôlée par les entreprises françaises a besoin d'une Marine nationale forte et surtout présente dans toutes les zones de commerce du globe, et disposant d'une panoplie de moyens suffisante et suffisamment diversifiée pour qu'elle puisse jouer son rôle de protection.

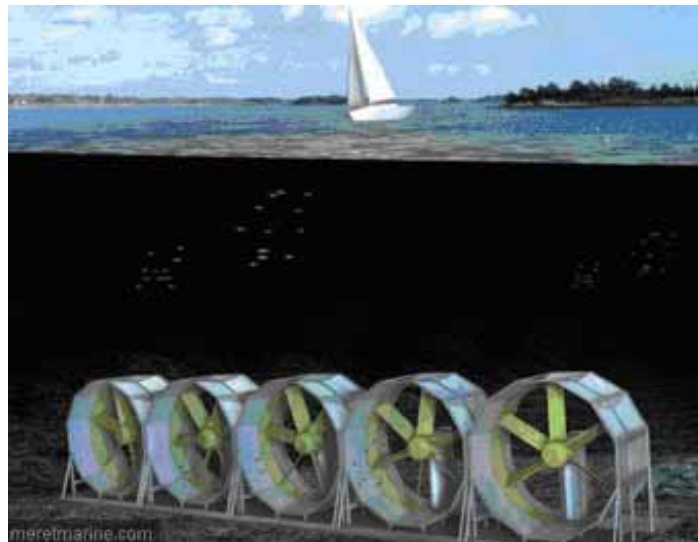
Richelieu ajoutait que *«de l'union des ressources privées et de la puissance publique doit sortir une marine [à deux faces : marchande et guerre, ndlr] capable de protéger et d'étendre le commerce... et de faire respecter de près ou de loin le nom de la France»*. N'oublions pas cette leçon de l'histoire à l'aube d'un siècle qui est d'abord maritime.



HYDROLIENNES

Conçue par la société HydroHelix Energies, basée à Quimper, la première hydrolienne française a été dévoilée à Bénodet. Cet engin expérimental, qui vise à profiter des courants marins pour produire de l'énergie, va ensuite rejoindre Loctudy par camion. Elle sera chargée sur Dora, un bateau appartenant à DCNS, pour être immergée à une vingtaine de mètres de profondeur dans l'anse de Bénodet. Le groupe naval, qui développe actuellement son activité services, a également réalisé la structure métallique de l'hydrolienne. Cette grosse hélice de 3 mètres de diamètre doit maintenant être testée pour déterminer ses capacités.

Créée en 2000 autour d'industriels finistériens, HydroHelix a lancé le projet Marenergie, labellisé par le Pôle Mer et destiné à développer l'exploitation de l'hydroélectricité des courants de marée. La société est, actuellement à la recherche de partenaires pour installer, devant les côtes bretonnes, un champ d'hydroliennes d'une puissance de 1 MW. Selon les promoteurs du projet, la France représente en effet le deuxième gisement hydrolien d'Europe, avec 6 GW, soit l'équivalent de 2 voir 3 centrales nucléaires. « Dans un contexte de raréfaction du pétrole, la mer constitue une ressource énergétique directement exploitable », souligne Hervé Majastre, d'HydroHelix.



NOUVEAUTES

Une flotte de vieux gréements pour le transport commercial du vin



Le Belem a quitté Bordeaux le 18 mai avec plusieurs centaines de bouteilles
crédits : CTMV

En juin dernier, nous vous présentions CTMV, nouvelle compagnie française destinée au transport de vin sur des navires à voile. Avant de se lancer dans la construction de nouveaux bateaux, la Compagnie de Transport Maritime à la Voile a finalement décidé de tester le marché en affrétant le Kathleen & May. Basé à Bideford, près de Bristol, ce trois-mâts battant pavillon britannique a été construit en 1900 en Irlande. Par rapport à d'autres vieux gréements, ce bateau présente l'avantage d'avoir conservé sa cale, qui pourra accueillir une trentaine de

palettes de bouteilles. Présent en Bretagne au mois de juillet dans le cadre de Brest 2008, le Kathleen & May doit effectuer une première traversée commerciale à l'issue des festivités. Le navire rejoindrait Dublin puis, d'ici octobre, effectuerait plusieurs rotations entre le port irlandais et Bordeaux, à partir duquel le vin sera ensuite embarqué. Mais CTMV projette également d'expédier une cargaison vers le Canada durant l'été. Dans cette optique, la compagnie attend les retombées de la présence du trois-mâts Belem au Québec, à l'occasion des cérémonies marquant le 400ème anniversaire de la création de la ville. Avant de partir de Bordeaux, le 18 mai, pour sa traversée transatlantique, le célèbre voilier école a, en effet, chargé plusieurs centaines de bouteilles de vin dans ses cales. A Québec, CTMV organisera à bord une opération commerciale avec une dizaine de producteurs français dont les cépages sont du voyage. L'objectif est de séduire les importateurs canadiens en mettant en avant l'originalité et le côté écologique du transport à la voile. Si les viticulteurs sont, pour le moment, essentiellement du Languedoc, CTMV a prévu d'étendre par la suite ses partenariats à la région bordelaise et ses exportations vers le marché britannique.



Côté navires, la compagnie ne compte en outre pas s'arrêter au seul Kathleen & May. Des discussions sont en cours en vue d'affréter des vieux gréements danois et allemand, ce qui constituerait une sorte de renaissance de la marine commerciale à voile. Tout dépendra, bien évidemment, des commandes enregistrées et de l'importance du marché, qui doit encore être défriché. CTMV est toutefois confiante, évoquant le vif intérêt déjà manifesté par les importateurs irlandais, britanniques et désormais canadiens.

De la montée en puissance des premiers voyages dépendra la construction de voiliers neufs, spécialement conçus pour le transport de vin dans le respect de l'environnement. Dans un premier temps, la compagnie souhaite faire réaliser deux bateaux, probablement aux chantiers CNOI de l'île Maurice (groupe Piriou). D'une longueur de 47.7 mètres pour une largeur de 10.1 mètres, ces voiliers seront grésés en ketch. Armés par 8 hommes d'équipage, ils disposeront de deux mâts culminant à 47 mètres, 900 mètres carrés de voile et auront une capacité maximale de 210 tonnes de port en lourd. Le coût de cet investissement est estimé à 11 millions d'euros.



*Vue du nouveau navire que souhaite commander CTMV
Le futur bateau sera gréé en ketch (© : ENSIETA)*



Toulon : **L'Hydroptère** est à l'eau



crédits : © Guilain Grenier - www.martin-raget.com

L'Hydroptère a été mis à l'eau dans le port de commerce de Toulon- Brégaillon, après un chantier de configuration vitesse pure qui aura duré environ sept mois. L'assemblage et

l'étalonnage du système de mesures achevés, le « bateau volant » a rejoint son élément liquide, foils et empennage arrière déployés, dans la darse des CNIM. Le gréement, la plateforme et les appendices ont été finement étudiés et modifiés afin de porter le potentiel théorique de vitesse du bateau au-delà des 50 noeuds. Une journée a été nécessaire pour installer les voiles et préparer le bateau au convoyage vers Marseille, son port d'attache pendant la campagne de records.

Alain Thébault et son équipage enchaîneront les navigations de mise au point et ouvriront progressivement le domaine de vol en rade de Marseille. Ils espèrent bénéficier des conditions de vent et de mer idéales qu'offre le spot de Port-Saint-Louis-du-Rhône pour démontrer la fiabilité et la performance du bateau dans la perspective du passage des 50 noeuds à la voile.



INSTITUT FRANÇAIS de la MER

Pour une Marine en mesure de répondre aux besoins de sécurité de la France

L'Institut Français de la mer, comme toute la communauté nationale et au premier rang la communauté maritime solidaire, se félicite de la « libération » du PONANT et du retour de son équipage. Il se réjouit aussi et souligne l'importance exceptionnelle des suites immédiates de l'opération, en particulier de l'arrestation de certains pirates et de la récupération d'une partie de la rançon. Il s'agit là d'un signe fort envoyé aux hors-la-loi qui réalisent sûrement que l'ère de leur scandaleuse impunité est peut-être enfin en train de s'achever.

Il ne reste plus à cet égard à la conférence de l'OMI qui se tient à Dar-es-Salam en Tanzanie que de confirmer ses intentions, spécifiquement sur le droit de poursuite des pirates opérant en haute mer dans les eaux territoriales des États riverains, pour que le système de lutte contre la piraterie devienne beaucoup plus dissuasif dès lors qu'il est combiné avec une présence affirmée de forces navales dans les zones concernées.

Car au-delà de l'événement du Ponant, lui-même précurseur et démonstratif, c'est l'occasion d'insister sur le fait que le transit maritime dans les zones où les pirates sévissent n'est pas ou n'est plus ou ne doit plus être, fatalement sans défense. En effet :

La combinaison du pavillon français et de la procédure dite du « contrôle naval » avec la Marine Nationale a montré son utilité

Les détails du déroulement de la poursuite et de l'arrestation des pirates montrent que l'opération a été possible d'abord grâce à la présence et la jonction sur les lieux de moyens navals significatifs, ce qui suppose au premier chef que de tels moyens existent et soient suffisamment nombreux dans toutes les zones concernées. En la circonstance il s'est agi d'un aviso stationnaire, bientôt rejoint par un porte-hélicoptères (la Jeanne d'Arc) et en passe de l'être par un transport de chalands de débarquement (le Sirocco), ces deux derniers bâtiments disposant en outre de moyens d'intervention aéronavals et terrestres, logistiques et hospitaliers constituant une sécurité supplémentaire. Ces plateformes navales ont permis la mise en œuvre de moyens de la Marine mais aussi des autres forces armées françaises, l'une et l'autre ayant agi remarquablement ensemble.

Il est très important de savoir :

- que chaque année de nombreuses prises d'otages ou opérations pirates sont évitées grâce à la dissuasion que représentent les forces navales positionnées

- que la présence de forces navales, travaillant et patrouillant de manière combinée constitue une dissuasion efficace. C'est ainsi qu'un détroit comme celui de Malacca, naguère encore une des zones les plus dangereuses du monde est redevenu grâce aux forces navales une zone de trafic maritime quasiment normale

Tout ceci démontre à quel point le transport maritime a lui-même besoin d'une marine nationale de surface disposant de moyens suffisants et suffisamment diversifiés pour protéger ses opérateurs nationaux et en particulier ses navires de commerce.



MarinaPass

Conçu, développé et mis en œuvre par une jeune Start Up Française, le projet MarinaPass connaît, aux dires de ses concepteurs, un « accueil exceptionnel en Europe ». Il faut dire que le système repose sur un besoin évident : Simplifier la vie de millions de plaisanciers en automatisant la relation administrative avec les ports. Il s'agit notamment d'éviter les attentes fastidieuses en capitainerie aux arrivées et départs dans les ports. MarinaPass s'attache également aux accès et à la gestion de services (pontons, bornes eau, électricité, sanitaires, douches, etc...)

Ce concept repose sur l'utilisation d'un petit badge électronique personnalisé que tout plaisancier pourra acquérir dans les capitaineries des ports pour un prix modique. Ce service sera proposé dans les premiers temps aux plaisanciers en France, Espagne, Belgique et Angleterre à partir du mois de juin. « Outre la gestion administrative entre ports et plaisanciers, ce concept permet à court terme de créer un standard européen d'échange de données, et par ce biais, la mise en réseau des ports de plaisance. Le badge électronique plaisancier, au centre de la technologie MarinaPass, permettra une automatisation des procédures d'enregistrement, d'accès aux services et de facturation », explique les promoteurs du projet. « Un simple lecteur / encodeur suffira aux ports pour pouvoir lire ou encoder les badges numériques plaisanciers. Le projet MarinaPass a reçu le soutien de l'ensemble des éditeurs de logiciels français qui fourniront une interface entre le lecteur et les systèmes de gestion. C'est une première étape d'interopérabilité au niveau national, et européen, pour une gestion globale des plaisanciers ».



La technologie retenue (technologie Boat MarinaPass) permettra une identification automatique des bateaux dès leur arrivée dans les ports via une balise UHF à l'entrée du port un micro-transpondeur (Tag RFID) sur les bateaux. La technologie de téléphonie mobile NFC, permettra dans un second temps la réservation et le paiement sécurisé de chaque escale et des services utilisés via le téléphone portable. « L'équipement des ports et des plaisanciers en matière de technologies NFC et RFID se généralisera rapidement ». Les plaisanciers pourront acquérir simplement le badge électronique MarinaPass dans les capitaineries, de préférence celle du port d'attache du bateau. A ce stade, la capitainerie encodera sur le badge les données personnelles du plaisancier et de son bateau. Le

badge servira également de carte d'accès multi-services au plaisancier, dans son port d'attache et dans les ports d'escale.



INSTITUT FRANÇAIS de la MER

Responsabilité de l'Etat du pavillon

L'Institut Français de la Mer condamne vigoureusement l'attitude irresponsable de certains membres concernant le rejet récent, par le Conseil de l'Union Européenne, de la mise en œuvre de la responsabilité de l'Etat du pavillon.

Récemment encore, l'absence criante de l'Etat de Malte au procès de l'Erika mettait en évidence l'anomalie de ce qu'il faut considérer de plus en plus comme un abus de position de souveraineté. Il était à l'évidence inacceptable, même si l'état actuel du droit le rendait possible, que ne puisse être poursuivi l'un des principaux responsables de ce genre de catastrophes, à savoir l'Etat qui à l'époque n'avait ni l'intention ni les moyens lui permettant de contrôler et faire respecter, par les armateurs et navires battant son pavillon, les conventions internationales dont il était partie.

L'Institut Français de la Mer, avec beaucoup d'autres défenseurs et promoteurs de la qualité, ca poursuivre son combat pour que disparaisse cette dernière résurgence d'une époque d'irresponsabilité, alors que les progrès sont considérables sur la plupart des autres fronts de la sécurité maritime.

Il va le faire en soulignant que de toutes façons le sens de l'histoire est clair et sera de plus incontournable et que cette victoire négative des parangons de l'irresponsabilité maritime étatique n'est plus qu'un combat d'arrière-garde (même si elle est aujourd'hui encore majoritaire). Ce faisant, il appelle les autres acteurs du monde maritime à unir leurs efforts en soulignant que la perspective d'une avancée heureuse à court et moyen terme est réaliste, et non plus utopique.

Il rappelle à titre d'exemples parmi bien d'autres :

que beaucoup considéraient il y a peu que l'on ne pouvait bannir de nos côtes les dégazages sauvages, les navires-poubelles, ni faire condamner les mauvais opérateurs (c'est vraiment en cours) que beaucoup considéraient qu'il ne serait pas non plus possible de publier de listes noires(listes de la honte) de navires et Etats-pavillons de complaisance

que beaucoup militaient contre l'émergence d'une Agence Européenne de Sécurité Maritime (c'est fait)

enfin que personne, aucun Etat Membre de l'UE mis à part la France avec la Commission Européenne, ne soutenait, fin 2002 encore, l'idée française de doter l'Europe de navires anti-pollution, alors 16 sont affrétés actuellement, (le parallèle ayant toute sa pertinence puisqu'il y a encore 1 an la France était toute aussi isolée sur cette question de responsabilité du pavillon alors qu'aujourd'hui elle a été rejointe par l'Italie, la Belgique et la Bulgarie).

Sur tous ces points et de nombreux autres, le monde a changé et la marche vers la qualité paraît irréversible. Les observateurs avertis savent que la victoire de la complaisance n'est plus du tout inéluctable, même s'il y a et il y aura encore des bavures, car il faudra encore quelques mesures et quelques années.

Mais il est tout simplement impensable que les Etats voyous restent encore longtemps à l'écart de la chaîne de responsabilité maritime et continuent de soutenir leur propre impunité.



Point sur la situation des ports de plaisance.

Latent depuis de nombreuses années, le déficit des places dans les ports a été révélé brutalement il y a quatre ans par l'action simultanée des Professionnels, (Fédération des Industries Nautiques), des Associations de plaisanciers, de quelques Ediles, constatant qu'ils ne pouvaient plus satisfaire les besoins d'hébergement des bateaux de leurs administrés.

Très tôt, l'URCAN, a tiré le signal d'alarme dans l'île de Ré constatant l'allongement des listes d'attente dans les ports du pertuis.

Où en est-on dans notre terrain de jeux naturel, la façade atlantique et dans l'île?

Entre la Loire Atlantique et la frontière Espagnole, il y a peu de projets d'envergure, et insuffisants pour pallier la demande qui, à l'image de l'ensemble du littoral français, continue de croître, malgré les 30.000 places déjà existantes.

Au sud, les Pyrénées Atlantiques offrent trois ports de plaisance soit environ 1500 places. Dans les Landes, Cap Breton, seul port du département, 950 places. Dans la Gironde, 11 ports dont 10 sur le Bassin d'Arcachon, totalisent 5500 places.

Seule extension réelle, celle de Port Médoc, dont la capacité va être portée de 800 à 1200 places. Pour le reste, il faut compter sur l'imagination des responsables locaux qui doivent faire la chasse aux places perdues, réaménager le calepinage des pontons, organiser les mouillages, et tester comme à Anglet l'alternative d'un port à sec qui verra le jour pour la saison 2009, réalisation d'une aire capable de stocker 400 bateaux à moteur d'une longueur maximum de 9m. sur 3 niveaux. Le terrain, situé dans la concession du port de commerce de Bayonne, est de 8000m² et appartient au Conseil Régional d'Aquitaine.

Plus haut, en Loire Atlantique, 6 ports principaux, (Piriac, La Turballe, Le Croisic, La Baule-Le Pouliguen, Pornichet et Pornic) offrent 4800 places sur pontons et mouillages. Délai d'attente pour une place: 7 à 10 ans. La loi littorale bloque tout projet et il ne reste que les réaménagements et le système "D" comme dans le sud. Donc dans ce département aussi, collectivités et initiatives privées se retrouvent pour étudier la faisabilité de ports à sec, notamment dans l'estuaire de la Loire, sur la rive sud, avec 2 sites retenus, à Paimboeuf, en cours, et au Carnet, pour un ensemble de 650 places.

Enfin, la commune de Préfailles étudie la possibilité de transformer son mouillage d'échouage de 250 places en port en eau profonde, mais rien de concret avant 2010 ou 2011.

Situation plus favorable en Vendée et Charente Maritime:

Brétignolles sur Mer travaille sur un projet d'envergure qui a reçu l'aval de la population locale, (rare !) qui comportera 1000 places gagnées, non pas sur la mer, mais sur la terre, cette fois, en creusant les abords d'un ruisseau en bordure de la ville. Le chantier va durer 2 ans et le port devrait être opérationnel en 2011. Coût estimé : 35 millions d'euros, financés par la vente des places et des emplacements commerciaux et professionnels, ainsi qu'une subvention minimum de 20% du conseil Général de Vendée. Ce nouveau port sera en outre protégé en mer par la construction de deux digues de 570 et 450 m qui formeront rade-abri.

C'est quand même moins cher qu'une certaine piscine rétaise dans laquelle, d'ailleurs, on ne mettra jamais autant de bateaux !

Saint Gilles Croix de Vie étudie la possibilité de porter de 120 à 220m la longueur du ponton visiteurs associée à un élargissement de le souille et un déroctage à moins 2m. Objectif: mise en service été 2009.

A plus long terme (5 ans) la ville a confié une étude à Créocéan pour réaliser une darse circulaire, creusée en pleine ville et susceptible d'accueillir une cinquantaine de bateaux avec un tirant d'eau maxi de 4.50m.

La Charente Maritime offre près de 10.000 places réparties dans une multitude de sites, dont les plus importants sont La Rochelle avec 3600 places, Royan, 1000, Saint Denis d'Oléron 750, Ars en Ré, 550 viennent ensuite Le Douhet (Oléron 356, Rochefort 320, La Palmyre 300, Meschers 285, La Flotte 280, Boyardville 250, Saint Martin de Ré 220 Marennes 200, Marans 180, Mortagne 150.

Malgré cette offre importante, la pression de la demande augmente et de nouveaux projets sont en étude pour y répondre et soutenir également un pan de l'économie locale fortement tournée vers l'industrie nautique, puisque notre département compte 410 entreprises dans ce secteur, employant 3800 salariés.

Ainsi le port des Minimes de La Rochelle va gagner 1200 places le long du chenal du vieux port. Ce projet, dont l'aboutissement sera sans doute 2011, a un coût prévisionnel de 40 millions d'euros, et 20% des places seront vendus en amodiation.

Rivedoux verra prochainement la capacité de son port portée à près de 200 places en échouage, une digue sera construite et son extrémité viendra se positionner au dessus de l'existante,

favorisant une entrée du port au Nord ouest abritée du clapot. Meschers pourrait bénéficier d'une extension de 4 à 500 places et la réflexion de la municipalité est en cours. A La Tremblade, en plus du port-chenal, un bassin à flot sera creusé en centre ville et pourra accueillir à partir de 2012 une centaine de bateaux. Et Ars, et Saint Martin et, et, et,..... on en parle, ça cogite, ça s'agite !

L'alternative repose sur "les ports à sec", mais qu'entend on par port à sec, une zone d'hivernage sur terre plein plus ou moins éloigné de la mer ou un véritable équipement qui permet de stocker son bateau en rentrant de mer sur un terrain sécurisé, et de ressortir aussi bien le lendemain?

Sans doute un mixage des deux, telle la zone des Minimés à La Rochelle, et ses 80 places, Rochefort 120, Ars 50. Des initiatives privées offrent 300 places à Soubise en bordure de la Charente, 100 et prochainement 300 places à Mortagne sur l'estuaire de la Gironde.

Malgré ce tableau optimiste, ce sont en Charente Maritime quelques milliers de places qui manquent (1000 pour l'île de Ré déjà !) et la pression augmente de 5% par an, mais si un espace permet d'envisager un projet d'extension, les délais d'instruction, d'obstruction...de consultation des sites, de recours divers, de financement et enfin de réalisation, dix années se seront écoulées. Bon courage.

Alain KERMOAL

Président de l'URCAN



UNAN-CM

RADEAUX DE SURVIE, EXTINCTEURS

RADEAUX DE SURVIE ANCIENS (mis en service avant 2005 ou ne répondant pas à la Norme ISO-9650)

Des difficultés avec certaines stations de maintenance des radeaux de survie nous sont remontées ces dernières semaines de la part de plusieurs d'entre vous : quelques stations indiquent en effet aux propriétaires de radeaux de certaines marques (pas toutes) que la révision obligatoire triennale instituée par l'Arrêté du 30 septembre 2004 (JO du 7 mars 2005) était obligatoirement annuelle à partir de la 9^e année. **Cela est inexact.**

Le nouvel Arrêté du 11 mars 2008 (JO du 8 avril) précise sans ambiguïté (art3 § 6.5) « les radeaux classe II ou V ayant subi la visite spéciale de conditionnement effectuée par le fabricant (NB : radeaux anciens, non ISO-9650) sont astreints à un contrôle tous les 3 ans par une des stations prévues... Toutefois, de tels équipements mis sur le marché avant le 1.1.2005, peuvent être astreints, à l'initiative du fabricant, à un contrôle annuel à partir de la 12^{ème} année de service. Aucun radeau Classe II ou V ainsi conditionné ne peut être utilisé après une durée de service de 15 ans ».

Il convient donc de ne pas accepter cette exigence qui n'est pas conforme aux textes, et qu'un seul fabricant semble essayer d'imposer. Les autres se contentent de révisions triennales pendant les 15 ans. Nous vérifierons que cela reste le cas malgré le nouvelle arrêté qui permettrait, mais sans obligation, de passer à des révisions annuelles à partir de la 12^{ème} année.

ACQUISITION DE RADEAUX NEUFS

Il est rappelé que c'est la fabricant qui détermine la durée maximale de vie du radeau et la périodicité des révisions.

Il est donc important avant tout achat d'un radeau neuf de faire une comparaison très précise des positions des fabricants, et de se le faire confirmer par écrit.

Le fait que la première visite soit annoncée au bout de 3 ans ne donne en effet aucune certitude que la périodicité restera triennale ! De même, les durées de vie des radeaux sont différentes selon les fabricants, certains d'entre eux ne fixant pas de limite tant que le radeau est en condition satisfaisante.

EXTINCTEURS

La Division 240 modifiée par l'Arrêté du 11 mars 2008 (JO du 8 avril) apporte un peu de clarification aux règles relatives aux extincteurs et aux moyens de lutte contre l'incendie.

Malheureusement, il semble que certains agents de contrôle de sécurité (Affaires Maritimes, Douanes ou Gendarmerie Maritime) continuent d'appliquer des règles anciennes et différentes.

Les extincteurs aux normes plaisance doivent porter sur le corps le marquage CE européen (soit le logo « Barre à roue », soit Normes EN/ISO soit EN soit NF). Une date limite d'autorisation **SANS** vérification annuelle est inscrite sur le corps également avec le texte sous la forme suivante : « En l'absence de vérification annuelle, date limite d'utilisation xx xx xxxx » En général 5 ans après la date de production, peut-être un peu plus si le réapprovisionnement est récent, un peu moins si le stock ne tourne pas.

Aucun doute n'existe sur l'absence de révision jusqu'à cette date inscrite en clair, contrairement à ce qu'ont indiqué les contrôleurs qui ont verbalisé. Ce point a été largement discuté avec l'administration lors des travaux de préparation de la nouvelle réglementation et le nouveau texte est parfaitement clair.

Ce n'est qu'au-delà de la date indiquée que la révision annuelle deviendrait obligatoire.

Compte tenu de son coût (6 à 8€ par an à ma connaissance, du prix de l'extincteur 1kg (16 à 18 €), le calcul économique est facile à faire. Remplacez plutôt que de faire vérifier. Cela est regrettable pour le développement durable mais les coûts relatifs du remplacement et de la vérification nous y incitent (vos vieux extincteurs marchent encore très bien quand ils sont réformés sur les bateaux et seront utiles dans votre voiture ou dans votre maison, j'en ai fait récemment l'expérience en évitant un grave incendie de toiture).

Matériels de lutte contre l'incendie obligatoires à bord :

- a) les bateaux mis sur le marché depuis juin 1998 sont tenus d'être équipés des dispositifs mentionnés sur le « Manuel du propriétaire ». C'est donc à se documenter qu'il convient de se référer et c'est lui que les contrôleurs examineront (il doit obligatoirement se trouver à bord).
- b) Les bateaux < de moins de 18 mètres immatriculés avant juin 1998 doivent être équipés :
 - soit du matériel prévu par la réglementation à leur mise en service initiale,
 - soit d'un ou plusieurs extincteurs satisfaisant aux exigences suivantes :
 - 1 extincteur 34 B à moins de 5 mètres du milieu de chaque couchette,
 - 1 extincteur 34 B pour chaque compartiment moteur < 120 kW,
 - 1 extincteur 68B (ou 34B + couverture anti-feu pour cuisinière),
 - 1 des extincteurs est diélectrique si le bateau est équipé d'un circuit électrique 220 V.

SIGNEZ LES PROBLEMES QUE VOUS CONSTATERIEZ, L'UNAN MUTUALISERA VOS OBSERVATIONS



UNAN-CM

Union Nationale des Associations de Navigateurs

**UNAN
Pêche maritime de loisir**

**Périodiquement la pêche de plaisance est mise en cause dans l'épuisement de la ressource halieutique
Qu'en est-il ?**

A. Permis de Pêche

Lors du Grenelle de l'environnement du printemps 2007, 3 ONG écologistes ainsi que le Conseil National de la pêche et des élevages marins sont intervenus en qualifiant les pêcheurs de plaisance (non invités) de prédateurs de la ressource halieutique. Robin des Bois a même déposé une motion qui a été retenue. A la suite de ces travaux, le

gouvernement a constitué des Comités Opérationnels (COMOP) chargés de lui faire des propositions.

Alerté, le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques a demandé et obtenu du gouvernement que les fédérations représentant la pêche de plaisance rencontrent les membres du COMOP.

Après plusieurs réunions de concertation et en synthèse de ces réunions et en accord pour chaque point avec les 4 fédérations concernées, les propositions suivantes ont été faites

1. Pêche de loisir autre que la pêche-chasse sous-marine

- **Prévenir la fraude et le braconnage** : Pour cela, il conviendrait d'introduire dans la réglementation en vigueur sur la pêche de loisir en mer, l'obligation de couper une nageoire caudale ou latérale ou une partie de la queue du poisson dès qu'il a été pêché.

- **Lutter contre la vente illégale** : Il a été admis qu'il existait une certaine tolérance à l'égard de ceux qui pratiquent la vente illégale et il est apparu nécessaire de renforcer la lutte contre ceux qui se livrent à ces trafics. Plusieurs mesures sont préconisées :

- Coordination de l'action des différents services de l'Etat dans les départements littoraux (Comité Opérationnel de lutte contre le travail illégal)
- Vérification de l'application des règles en matière de pêche de loisir
- Généraliser les conventions entre les pêcheurs de loisir, les pêcheurs professionnels, les mareyeurs, les hôteliers, la justice, les Affaires Maritimes, le préfet et d'autres instances.
- Augmenter le montant des amendes et prévoir la confiscation du bateau et/ou de la voiture notamment en cas de récidive.

- **Préserver la ressource** :

- taille minimale des captures
- Repos biologique
- Espèces en danger, donc limitation de capture ou interdiction de pêche limitée dans le temps

- **Informers, les pêcheurs de loisir** : Les pêcheurs de loisir occasionnels reconnaissent souvent ne pas connaître suffisamment leurs droits et leurs devoirs . 2 mesures sont proposées :

- Créer une déclaration de pêche : Son détenteur reconnaîtrait ainsi connaître les règles de base, cette déclaration serait gratuite et souscrite une seule fois. Cela éviterait la mise en place d'un permis dont les objectifs divergent selon les interlocuteurs et qui ne pourrait être instauré que si les résultats de l'ensemble des mesures qui seront adoptées s'avèrent insuffisants.
- Installer des comités de suivi départementaux et régionaux, pilotés par les directions des Affaires Maritimes.

2. Pêche/chasse sous-marine

Mêmes mesures :

- Prévenir la fraude et le braconnage
- Lutter contre les fraudeurs et les braconniers
- Préserver la ressource
- Informer les pêcheurs de loisir



QUELQUES NOUVELLES DES ASSOCIATIONS

COMPTE RENDU

Chaque année, la Fête du Nautisme a lieu. Dans toute la France, les initiatives se multiplient : baptême de sorties en mer, pêche distribuée aux touristes, verre de l'amitié, etc... A Saint Martin ce sont les résidents du Centre Départemental d'Accueil qui sont à l'honneur. Des bateaux sont mis à leur disposition pour une sortie en mer jusqu'à un passage sous le pont.

Cette année fut l'occasion d'un bel élan de solidarité. Que cela soit les membres de l'UPSM, Antoine Majou, président du YCSM, Bernard Dorin, président de l'AIR, Jean Bernard Ansoud, secrétaire de l'AUPAR, Antoine Giard d'AMIGO et tant d'autres encore, tous présents ce qui a permis de donner de la joie à plus de 40 résidents.

Bravo pour tous et à l'année prochaine.

Journée SECURITE Du 17 mai 2008

Magistral est le seul mot qui convient. Une cinquantaine de navigateurs étaient présents dont une importante délégation de la Flotte. La Gendarmerie Maritime de Rochefort sous la conduite de l'Adjudant Eric Cielinski, la Douane avec le Contrôleur Général Laurent Dupuy, nous ont fort intéressés en particulier avec l'analyse de la nouvelle réglementation. De nombreuses questions, des éclaircissements, enfin une matinée d'un très haut intérêt.

Apéritif et déjeuner, tout cela orchestré par Yvette Bezault avec bonne humeur et efficacité.

L'après midi, un autre moment fort : démonstration dans le port par les pompiers de la récupération d'un homme à la mer. Ensuite tir de fusées dites périmées et démonstration du maniement d'extincteurs.

Un seul regret exprimé par plusieurs : nous étions cinquante, nous aurions dû être 100 et plus. Toujours la même question : eu égard au très haut intérêt pour de tels apports de renseignements, pourquoi les navigateurs de Ré ne sont-ils pas plus intéressés ? Peut-être savent-ils déjà tout cela ? Peut-être que leur niveau de compétence est tel qu'ils n'ont aucun besoin d'en savoir plus.

Mais, peut-être que l'année prochaine !!!!!!!!!!!!!!!

Quelques questions (voir Voile Magazine, hors série) :

1- Quelle est la différence entre les nouvelles limites d'éloignement d'un abri et les anciennes catégories de navigation ?

Cela n'a rien à voir. Aujourd'hui, les limites de distance correspondent uniquement à un pack minimum de matériel d'armement et aucun modèle de bateau n'est assigné à une zone quelconque.

2- Qu'est-ce qu'un abri ?

Est considéré comme abri tout lieu où le navire peut soit accoster soit mouiller en sécurité. Une simple crique est donc un abri tant que l'on peut y mouiller (tout dépend de la météo)

3- Quid des catégories de conception ?

L'homologation d'un modèle engage le constructeur mais n'implique aucune restriction d'usage pour l'utilisateur. Si par exemple, tel bateau est homologué en catégorie C ; il est en quelque sorte garanti par son constructeur jusqu'à 27 nœuds de vent et 2 m de creux, mais en théorie rien n'empêche son propriétaire d'aller affronter les tempêtes de l'Atlantique Nord, en revanche l'assureur n'est pas forcé de suivre.

4- Et les cartes papier, la règle Cras, etc.... ?

Plus rien de tout cela n'est obligatoire. A la place on peut utiliser un GPS, traceur de cartes. On vous conseille d'embarquer au moins un GPS de secours et de conserver au minimum des cartes en papier, une règle Cras et un compas à points sèches.

5- Le compas magnétique ?

Il avait disparu. Aujourd'hui il est obligatoire au-delà de 2 milles d'un abri.

6- En cas de contrôle, est-ce bien la position du bateau qui compte ?

En théorie, oui. Mais en cas de doute, les autorités peuvent consulter votre journal de bord pour vérifier d'où vous venez, journal obligatoire à plus de 6 milles d'un abri.

7- et les amendes ?

En cas de défaut de matériel d'armement, la contravention coûte 750 à 1500 euros



Ars Aupar;

Amicale plaisancier Port Olona les Sables d'Olonne (APPO) organise régulièrement une visite de notre village de Ars.

Cette année, les 28 et 29 juin, ils seront 50 navigateurs à venir au port Nature.

Les bateaux sont attendus vers 13h.

L'après midi un rallye pédestre dans le village égayera la journée. A 19h, l'Association des Usagers du Port de Ars (AUPAR) offrira un apéro devant son local au port village et la journée se terminera au Bistrot du Martray où toute la salle est réservée.

L'association des usagers du port de St Martin (UPSM) sera également de la partie.



LES « TRUCS » DU CUISTOT

Le maquereau en papillote

Ingrédients:

Un maquereau par personne (ou deux s'ils sont petits)

Des épices (herbes de Provence, basilic...) sel poivre

Du papier aluminium

Préparation:

Couper la tête et la queue des maquereaux et vider la tripaille. Cela se fait facilement dans un seau, avec un peu d'eau de mer.

Saupoudrer généreusement les épices dans le ventre et sur le dos du maquereau. Salez et poivrez selon votre goût.

Enveloppez chaque maquereau dans un morceau de papier aluminium et fermez bien les extrémités.

Versez un fond d'eau dans la cocotte (2 à 3 cm). Placez ensuite les papillotes en utilisant ou pas le panier (en fonction de la place que vous avez). Fermez la cocotte.

Comptez 5 minutes de cuisson en baissant un peu le gaz à partir du moment où le sifflet se manifeste.

Variantes: (mais ce n'est vraiment pas obligatoire)

Placez dans la papillote de l'oignon (coupé en tout petits morceaux pour qu'il cuise rapidement), de la tomate, un morceau de feuille de laurier etc... suivez votre imagination et vos goûts.



LES « TRUCS » DU MATELOT

La manipulation des fusées, des fumigènes et des feux.

Les signaux pyrotechniques de détresse



Fusées, fumigènes et feux, mode d'emploi

VHF ou téléphone portable en panne, il vous reste les moyens visuels pour alerter les secours.

Équipement réglementaire à bord, il en existe trois, apprenez à bien les utiliser. **Daniel Barle**

Chaque navire, selon la catégorie de navigation dans laquelle il est homologué, doit détenir un certain nombre de signaux pyrotechniques de détresse. La réglementation précise (fort intelligemment) que l'ensemble obligatoire peut être remplacé par l'ensemble afférent à la catégorie supérieure. Ainsi, rien n'interdit à un bateau armé en 4^e catégorie d'avoir à bord les fumigènes flottants imposés seulement aux seuls bateaux naviguant en 1^{re}, 2^e, et 3^e catégories. Ce qui peut s'avérer une sage précaution.

Pourtant, cette prudence n'est rien si elle n'est pas doublée par une parfaite connaissance des feux de détresse. À

boni, tous les équipiers doivent évidemment connaître l'endroit où ils sont rangés, mais également savoir quand, comment et dans quelles conditions ils seront mis en œuvre. Le mode d'emploi est détaillé sur le corps de chaque fusée, mais il est facile d'imaginer les difficultés posées par un déchiffrement de nuit, dans l'urgence. On peut d'ailleurs regretter que la mise à feu ne soit pas identique pour tous les fabricants. Les sessions de sécurité organisées par de nombreux clubs et associations sont le cadre idéal pour se familiariser avec le fonctionnement des différents signaux, plus que les tirs aussi festifs qu'impestifs du 14 juillet. ■

Une à la fois !

Il est imprudent de brûler toutes ses cartouches. En cas de brume, il est préférable d'attendre. Sur un bateau, l'horizon est à 3 milles environ. L'absence de toute vie proche ne signifie pas que vous êtes seul sur la mer. Le premier tir sera suivi d'un second, 5 minutes plus tard. On a ainsi de bonnes chances d'attirer l'attention et de confirmer la réalité de la détresse.

Pour alerter

1 > La fusée parachute. Faite pour attirer l'attention et donner l'alerte, elle monte à plus de 300 mètres de haut. Sa capsule éclairante de couleur rouge brûle durant 40 secondes au moins, en descendant au bout d'un parachute destiné à ralentir sa chute. Sa visibilité par temps clair est estimée à 20 milles. Il s'agit d'un engin de forte puissance, donc relativement dangereux. Le tir se fait sous le vent, au-dessus de l'eau, avec un angle ne dépassant pas 10°. La pression sur la détente déclenche quasi instantanément la mise à feu. Les accidents graves arrivent aux curieux: en cas de non-fonctionnement, évitez de regarder, ne les jetez pas à bord, mais laissez-les tomber à l'eau.

La fusée parachute. Attention, la capsule lumineuse sort du tube à plus de 140 km/h.





PRATIQUE DE LA NAVIGATION ET METEO

Où Prendre la METEO ?

Meteo France

Serveur : 08 92 68 08 08

Plusieurs bulletins disponibles en se laissant guider par le serveur

- **Bord de mer** : prévisions à 5 jours
- **Large** : prévisions à 5 jours
- **Côte** : prévision à 24 h sur 20 milles de bandes côtières
- **Plage** : journalier

Météo locale : 08 92 68 02 + n° du département

Minitel : 3615 météo, mot-clef « mer »

Internet : www.meteo.fr
www.skipperonline.fr

Météo Consult

Organisme privé

Serveur : 08 92 69 12 34 ou 3201

Prévisions à 5 jours

Par internet : www.meteoconsult.fr

Cartes isobariques, animations, photos satellites et prévisions

Côtières

Par Minitel : 3615 MET. Prévisions à 5 jours de 2 à 10 milles autour du Port de référence

Bulletins radios

Attention, depuis le 4 février 2002, le découpage des zones a changé. Les références sont désormais Antifer (Manche Est) , Casquets et Ouessant (Manche Ouest), Iroise (Ouest Bretagne, Yeu (Nord Gascogne, Cantabrico et Rochebonne (Sud Gascogne).

Bulletin RFI : 6175 khz à 11h40 TU.

France Inter : 162 khz à 20h03 légale (ou sur FM)

Jersey Radio : canaux 25 et 82 en VHF à 5h45 (été seulement), 6h45, 7h45, 12h15, 18h45 et 22h45 (TU)

Zones couvertes : Anglo-Normandes

Monaco Radio : 8806, 13152, 17323 ,et 22768 khz à 9h »à TU

Zones couvertes : Méditerranée e Atlantique Est

Standard C Immarsat

Système sous satellite Metaera II (français) : Atlantique Est et Ouest.

Horaires : 9h et 21h TU, BMS dès réception et répétition 6 minutes plus tard

Navtex

Fréquences et horaires. En France : 490 khz, 518 khzz pour l'international, toutes les 4h à partir de 0h40

TU pour les avis de empête (AT) et BMS. 8h40 et 20h40 pour les prévisions

Zones couvertes : Hébrides, Malin, Rockall, Shannon, Fasnet, Sole, Casquets, Iroise, Yeu, Cantabrico.

Les Cross

Gris nez : 03 21 87 21 87. Canal VHF 79 à H+10 et H+25. BLU :1650 khz, puis 2677, après annonce sur 2182 à 8h33 et 20h33 (local). BMS : heures impaires = 3min ou dès réception

Zones couvertes : Humber à Antifer

Corsen : 02 98 89 31 31 , Canal VHF 13 et 79, à H+10 et H+40

Fréquences BLU identiques à celles de Gris-Nez à 8h15 et 20h15 (local)

BMS large : heures paires +3minutes

Zones couvertes : Antifer à Cantabrico

Cross Med : Canaux VHF 79 et 80 ; Les bulletins sont toujours précédés d'un annonce sur canal 16. BMS (avis de grand frais et au-delà) toutes les heures à partir de H+3

Zones couvertes : Languedoc-Roussillon, Provence, Côte d'azur et Corse



U N A N

LA METEO EN BOUCLE SUR VHF ?

La Direction des Affaires Maritimes vient d'annoncer officiellement le démarrage expérimental de la diffusion des bulletins météorologiques côtiers pour la Méditerranée et la zone allant de Port-Camargue à Saint Raphaël par VHF en continu.

Jusqu'à la fin de l'été, le CrossMed assurera la diffusion permanente des bulletins côtiers sur le canal 63. Pendant cette période d'expérimentation, la diffusion régulière 3 fois par jour sur le canal 80 sera maintenue.

Mr Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, a indiqué que « si cette expérimentation est concluante, la diffusion pourra être étendue à l'ensemble du littoral méditerranéen puis sur l'ensemble des côtes françaises »...

L'UNAN souhaite qu'au-delà du mode de diffusion qui était archaïque le contenu des bulletins soit également amélioré, que les progrès techniques de la météo bénéficient aussi aux navigateurs.

En effet, depuis plus de 4 ans, l'UNAN demandait à l'administration et à Météo-France que les bulletins pour la pêche et la plaisance soient améliorés :

- Dans leur contenu, d'une part en précisant les phénomènes importants en été, notamment effets de brise, risques d'orage, fronts imprévus, d'autre part en étendant à 3 ou 4 jours les prévisions ultérieures qui ne couvrent aujourd'hui qu'une période de 24 heures. Des éléments plus détaillés (évolution générale des vents et de la mer) sont disponibles à 6 jours sous forme payante, mais ils ne sont que rarement accessibles en navigation et il est anormal qu'ils soient facturés. Ils constituent un facteur essentiel de planification des navigations et donc de sécurité.
- Dans leur mode de diffusion. La transmission en VHF par les CROSS n'est pas satisfaisante. Comme de nombreux pays, il conviendrait de diffuser toutes les informations de sécurité (météo, avunavs, conseils de sécurité) en boucle sur 2 fréquences VHF dédiées.

Il semble pourtant que ces dossiers avancent :

Sur le contenu des bulletins : Un accord serait en cours pour revoir la convention de service public entre les Affaires Maritimes et Météo-France. Cela aboutirait à la diffusion quotidienne d'un bulletin spécifique de prévisions à 3 ou 4 jours vers 15h30, indépendamment des bulletins actuels dont le contenu et les horaires seraient inchangés. Ces bulletins à 3 ou 4 jours couvriraient toutes les façades maritimes.

Sur les modalités de diffusion : Le bulletin nouveau ne serait diffusé qu'en BLU par les CROSS sur leurs fréquences habituelles. L'UNAN a indiqué aux Affaires Maritimes le peu d'intérêt d'une telle diffusion, les bateaux équipés en BLU étant de plus en plus rares du fait de la disparition des services de correspondance publique, le dernier en date étant Monaco Radio.

Les mesures annoncées sont donc partielles et loin de répondre aux demandes de l'UNAN. Les dossiers vont donc être suivis pour obtenir que les nouveaux bulletins à 3 ou 4 jours soient diffusés aussi en VHF.

Enfin, l'UNAN demandera une nouvelle fois à Radio France de diffuser TOUS les jours, le bulletin météo de France Inter de 20h sur Grandes Ondes qui reste indispensable. LA légèreté de Radio France qui supprime à son gré un service de sécurité est inadmissible, surtout lorsque l'administration tente de faire reconnaître la France comme un grand pays maritime.



SNSM



**La SNSM ne fonctionne qu'avec les dons qui lui sont faits.
Mais attention...
seuls les règlements adressés à La Couarde lui seront affectés...**



Société Nationale de Sauvetage en Mer

Station permanente de l'île de Ré

BP 32

17670 LA COUARDE SUR MER

Fax. 05 46 29 83 46



BULLETIN D'ADHESION

SNSM

Station Permanente de l'île de Ré
BP 32
17670 La COUARDE sur MER

Membre actif, à partir de 25 €

Membre donateur, à partir de 50 €

Membre bienfaiteur, à partir de 380 €

Adresse fiscale

Nom

Prénom

N° Av / Rue

Code postal Ville

Votre adhésion à la SNSM n'implique aucun engagement de durée.

Déduction fiscale 2006 = 66 % du montant de votre don ou adhésion dans la limite de 20 % du revenu imposable.

A réception de votre participation, un reçu de déductibilité fiscale vous sera adressé avec votre carte de membre.



CALENDRIER

CALENDRIER

- Vendredi 13 juin: Local de l'UPSM, pot en l'honneur de la création de l'association Un Bateau pour Ré
- Samedi 21 juin : Le Rallye, tour de l'île d'Aix, questions-pièges qui ont trait à la navigation
Ouvert à tous les plaisanciers, rétais, rochelais ou d'autres lieux
Apéritif et remise des prix au club de l'UPSM
- Dimanche 22 juin : Concours de pêche : La Coupe Charlotte, toujours Sponsorisé par la Cave Vinicole de Turckheim.
Dîner ensuite au Bistrot du Marin
- Samedi 28 juin: Venue à Ars de l'APPO, dîner à la Cabane du MARtray
- Samedi 5 juillet: Ars en Ré, Fête du Port et de la Sardine
- Lundi 4 août : AUPAR/CNAR, Concours de Pêche

- Jeudi 14 août : AUPAR, 20ème Assemblée Générale
10h Salle des Fêtes d'Ars
- Samedi 16 août : AUPLF, Concours de pêche
- Samedi 21 juin : Le Rallye, tour de l'île d'Aix, questions-pièges qui ont trait à la navigation
Ouvert à tous les plaisanciers, rétais, rochelais ou d'autres lieux
Les agapes du soir
- Dimanche 22 juin : Concours de pêche : La Coupe Charlotte, toujours Sponsorisé par la Cave Vinicole de Turckheim.
Dîner ensuite au Bistrot du Marin
- Dimanche 6 mars : Fête de la Sardine à Ars



Les Espagnols veulent développer un navire automate pour la pêche



Face à la crise traversée par la pêche, les industriels espagnols planchent sur un nouveau concept de bateau où l'automatisation est poussée à son maximum. Appelé Buque automática inteligente polivalente (BAIP), ce projet très ambitieux a été doté d'un budget de 36 millions d'euros et vise à optimiser le travail du navire et des membres de l'équipage au moyen de systèmes robotisés qui évitent les efforts, facilitent le travail à bord et contribuent ainsi à la possibilité de soutenir des opérations prolongées à la mer. Quatre grands

partenaires participent à l'étude de ce concept. Baliño pour la propulsion le Centre de Recherches Sous-marines (CIS) Santiaguesa, ainsi que les Cymasa Coruñesas et Nacarsa, sociétés d'ingénierie spécialisées dans la fourniture d'outils informatiques. L'objectif est de disposer d'un modèle virtuel vers 2011 et de réaliser un premier navire à l'horizon 2020. En tout, 28 groupes de travail planchent sur le sujet dans toute l'Espagne. Le nouveau concept devra pouvoir servir à différents types de bateaux, comme des thoniers congélateurs de plus de cent mètres de longueur. Les processus automatiques seront omniprésents. Depuis le parc de pêche jusqu'aux tunnels de déchargement, tout sera automatique, à l'image d'une chaîne de montage d'automobiles, dont le concept sert de point de départ au projet espagnol.



Histoire : Le chien de la frégate Tourville avait sa propre carte militaire*



La carte militaire de la mascotte du Tourville dans les années 70.

crédits : MER ET MARINE - ALEXANDRE LECLERC

Il fut un temps, dans la marine, où de nombreux bateaux avaient leur mascotte. Si, à l'issue d'escales lointaines, quelques animaux exotiques, comme des perroquets, élurent domicile sur les vaisseaux de la Royale, les mascottes du bord étaient souvent des chiens. Et pour cause, en plus de faire la guerre sur mer, il fallait également faire la chasse aux rats. Certains animaux restèrent des années durant sur leur navire, soignés et même emmenés en permission par les membres d'équipage. Ce fut le cas de Taï. Né en décembre 1972 à Lorient, le chiot embarqua début 73 sur la frégate Tourville, lancée quelques mois plus tôt. Soigné initialement par le maître d'hôtel du commandant, Taï allait grandir au fil des travaux sur le bâtiment, admis au service actif en 1975. « Il a fait l'armement, les essais et est ensuite parti avec nous en mission à Djibouti », se souvient Armand Rousseau, officier marinier à l'époque. Et c'est justement à la pointe Est de l'Afrique que le chien reçut, comme tout membre d'équipage, sa propre carte militaire. Quand ils l'emmenaient en promenade, les marins avaient en effet les pires peines du monde à faire comprendre aux sentinelles de garde à la porte de la base navale que l'animal n'était pas un passager clandestin. « On lui a donc fait faire une carte militaire avec sa photo ». Et sur cette carte, délivrée le 22 janvier 1975, on remarquera, dans la case réservée aux signes particuliers la mention « chien ». Ca ne s'invente pas !

Rattaché au carré des officiers mariniers, Taï faisait partie des meubles, se souvient Armand Rousseau. « Des soutes à la passerelle, il connaissait sans doute mieux le bateau que nous. Et il était aussi très malin. Quand il voulait monter à la passerelle supérieure, il attendait en bas de l'échelle que quelqu'un le monte. De même, il retournait souvent au carré commandant, où il avait pris ses habitudes au tout début ». La propreté étant primordiale dans la marine, la question des « petits coins » du chien avait été étudiée. On apprendra donc, pour la petite histoire, qu'avec la mascotte du Tourville, le Malafon aura finalement trouvé une utilité (*).

Seul membre d'équipage à passer insensiblement et sans invitation dans tous les carrés, Taï a même volé en hélicoptère durant une mission aux Antilles. « Djibouti, Sénégal, Yémen, Iran, Bahreïn... Il a été de toutes les missions, du cercle polaire à l'Equateur », assure l'ancien OM. Et comme tout « néophyte » franchissant la ligne, le chien du Tourville a également connu la traditionnelle cérémonie, passant dans la baignoire et goûtant à la farine sous le regard attentif de Neptune.



La suite au prochain numéro...