



**Bulletin du plaisancier N°96**

**Décembre 2024- janvier 2025**

## *Edito*

***Plaisance*** : un joli mot quelque peu désuet, synonyme de plaisir. La navigation de plaisance serait donc une partie de plaisir. Tant qu'elle ne confine pas à la passion, synonyme de souffrance, ô curieux paradoxe ! Voileux ou pêcheurs amateurs, nous sommes voués à naviguer entre cruels tourments et voluptueuse félicité. D'ailleurs, un dicton le dit fort bien : « qui va-t'en mer pour son plaisir irait en enfer pour passer le temps ».

*En ces temps troublés qui incitent davantage à la morosité qu'à l'euphorie, nul besoin d'aller en mer pour ressentir cette dualité. 2024 nous a apporté son lot de réjouissances et de déconvenues. Que nous réserve 2025 ?*

*La réponse est en nous : même si tout ne dépend pas de nous, cette année nouvelle sera un peu ce que nous en ferons. C'est l'esprit qui règne au sein de notre association, et que nous aimerions partager tout au long de ce bulletin. Un esprit de combativité dans la volonté de rester positif et le souci constant de servir l'intérêt général. De la combativité, il en faut pour nous imposer face à des autorités peu enclines à tenir compte de nos avis : il n'est que de voir dans quelle considération sont tenues nos associations en lien avec la plaisance.*

*A nous de rectifier le cap pour faire valoir nos droits, au moins celui d'être écoutés. Et ne parlons pas de revendications - en aurions-nous l'idée, voire les moyens ? – mais bien plutôt de dialogue constructif. L'ambition peut paraître modeste. Elle est à notre portée sous deux conditions : d'abord que nos associations représentent un poids réel face aux pouvoirs en place. Pour cela le nombre de nos adhérents doit croître et prospérer. Et ensuite que les autorités responsables nous considèrent comme des partenaires à part entière, et non comme des adversaires à réduire au silence. La route est longue. Les vents sont-ils favorables ? Notre appel aux bonnes volontés sera-t-il entendu ? Nous ne pouvons qu'en exprimer le vœu et retrousser nos manches. Et puis advienne que pourra, ou comme disent les marins : « à Dieu vat ! ».*

*Bonne année à vous toutes et tous, navigants ou simples sympathisants, ce bulletin se veut amical, distrayant, instructif mais aussi porteur d'alerte et de libre expression.*

**Dominique BEN - Administrateur**





## Lettre à M. le maire

**Bernard BARBIER**

Saint-Denis le 20-12-2024

Monsieur le maire,

La dernière réunion du conseil portuaire, le 18 octobre dernier, appelle quelques observations de ma part.

Depuis de nombreuses années la réunion du 2<sup>e</sup> semestre avait lieu en 2<sup>e</sup> quinzaine de novembre. Je m'étais donc organisé pour être libre en cette période. Manque de chance, le 4 octobre, la capitainerie adresse aux membres du CP l'invitation à la réunion du conseil du 18 octobre. Remarquons que le Code des Transports n'est pas respecté puisqu'il prévoit un préavis de 15 jours. Le 8 octobre, je préviens la mairie par mel, avec copie capitainerie, que, étant absent le 18 de même que mon suppléant, je propose notre remplacement par un membre du conseil d'administration de l'APPSD. Curieusement c'est la capitainerie qui accuse réception le même jour.

Le 11 octobre je reçois par mel les documents préparatoires à la réunion du 18. Encore une fois le préavis de 8 jours prévu par le Code des Transports n'est pas respecté.

Le 17 octobre en matinée, soit 24 heures avant la réunion, le maître de port me prévient par téléphone que ma proposition de remplacement n'est pas acceptable en raison... du Code des Transports. J'avais pourtant adressé ma proposition à la mairie, d'où mon étonnement de recevoir la réponse de la capitainerie. Plus important, du 8 au 17 n'aviez-vous pas le temps de prendre un arrêté pour désigner exceptionnellement la personne que je proposais ? Je n'ai rien trouvé dans le code qui s'y oppose. En début de séance vous avez refusé la participation de la personne que je proposais en arguant de la légalité. Pourtant il est démontré plus haut et plus loin que l'illégalité est permanente.

L'article R5314-22 précise que le CP est **obligatoirement** consulté sur les objets suivants : « délimitation administrative du port et ses modifications...avenants aux contrats de concession et les nouveaux contrats de concession... ». Cela ne s'est jamais produit. Rappelez-vous la remarque faite dans le Bulletin du Plaisancier de juillet 2023 qualifiant le port d'amalgame hétérogène expliquant les difficultés de sa gestion. Après un premier refus, j'ai dû menacer de faire appel à la Commission d'Accès aux Documents Administratifs pour obtenir une copie du contrat de concession entre la mairie et l'YCO.

Le 3<sup>e</sup> alinéa de l'article R5314-23 précise : « Les avis sont pris à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante ». Mais il n'y a jamais eu de vote. Cela veut dire que les décisions qui ont suivi étaient

basées sur des impressions. Or les impressions ne sont pas des vérités.

Pire, les comptes-rendus des CP ne mentionnent pas les remarques faites en séance par les participants. C'est clair, à Saint-Denis le Conseil Portuaire ne sert à rien. Pourtant le législateur a prévu cette instance pour éclairer, pour aider le gestionnaire. On le voit bien en examinant sa composition. Au lieu de cela, une commission municipale chargée du port a été créée. Sans vouloir en offenser ses membres je ne pense pas qu'ils connaissent mieux les problèmes du port que les personnes élues ou désignées selon les règles définies par le Code des Transports.

Aujourd'hui je ressens un sentiment de frustration, voire de mépris, peu supportable et largement partagé par mes homologues.

C'est pourquoi je suis au regret de vous présenter ma démission de membre désigné du conseil portuaire. Dans un très prochain courrier je vous proposerai une personne pour me remplacer, de même qu'une personne pour remplacer mon ex-suppléant, Serge Biteau.

Je vous prie d'agréer monsieur le maire, l'expression de mes sentiments distingués et l'affirmation de mon engagement citoyen.

Bernard Barbier, président.

=====  
Saint-Denis le 22-12-2024

A monsieur le maire de Saint Denis,

Le 20-12-2024 Je vous présentais ma démission en tant que membre désigné du conseil portuaire. Précédemment Serge Biteau vous a présenté sa démission de membre désigné suppléant.

J'ai l'honneur de vous proposer deux adhérents de l'APPSD pour nous remplacer.

En titulaire : Dominique BEN, navigateur confirmé, membre du conseil d'administration de l'association ;

En suppléant : Jean-Paul RABOUAN, navigateur confirmé, adhérent de l'association connaissant particulièrement bien les problèmes du port.

Je vous prie d'agréer, monsieur le maire l'expression de ma considération.

Bernard Barbier, président.

## Echos Le port et les plaisanciers

### Conseil portuaire du 18 octobre 2024

#### **NI EN DESSOUS, NI AU DESSUS, A CÔTE...**

Les présidents des Associations de plaisanciers APA et APPSD du collège des membres du conseil désignés par le maire au conseil portuaire, ainsi que leur suppléant ne pouvaient être pour des raisons diverses présents à cette date.

Ils ont proposé, comme c'est souvent l'usage de déléguer des représentants pour les remplacer à ce conseil. Pour L'APA, Jean-Jacques Vigneron président, a désigné Alain Thévenot qui est Vice-président. Pour L'APPSD Bernard Barbier président, a désigné Dominique Ben qui est Administrateur de L'APPSD.

M. Le Maire, Joseph Huot, président du Conseil Portuaire aurait pu les accepter en demandant l'accord des membres présents du Conseil Portuaire, comme cela se pratique élargement la plupart du temps. Il s'en est tenu à l'arrêté du maire D-008/2022 nommant les membres du Conseil Portuaire. Et, pour justifier son refus, Il a de plus ajouté : *qu'il ne pouvait faire autrement car il risquait des pétitions, voire des manifestations de la part de certains...* (méthodes pourtant jamais employées par les plaisanciers du port de Saint Denis).

Manque de respect et de considération pour les deux représentants désignés et les délégués des usagers... Les deux collègues qui avaient mobilisé leurs matinées sont repartis, édifiés. Cet incident a troublé tout le monde et gâché l'esprit d'écoute, de dialogue de ce conseil portuaire.

En conclusion

Nous sommes tous convaincus qu'il est nécessaire de privilégier un dialogue constructif dans le respect des institutions, mais que faire quand l'autorité portuaire ne respecte pas les règles en essayant de vous faire croire qu'elle vous consulte alors qu'elle a déjà décidé ?

Le compte rendu, plus de deux mois après la saisine du conseil, n'est toujours pas proposé...La publication des comptes rendus précédents ne sont toujours pas mis à jour, ni la page web du site du port où ils sont censés figurés.

On peut se poser la question sur La validité d'un conseil portuaire dans un tel contexte ?

La répétition du non-respect du code des transports et de son obligation de consultation dans tous les domaines qui intéressent la gestion du port de plaisance par les autorités portuaires génèrent des nervosités nuisibles à son fonctionnement et sont inquiétantes.

Le Maire ne semble toujours pas avoir compris le souhait du législateur qui avait institué le Conseil Portuaire, certes simplement consultatif, mais obligatoire, pour instaurer un dialogue entre les décideurs portuaires et les usagers plaisanciers principaux financeurs du budget du port.

=====

### Compte rendu Conseil portuaire du 18 octobre

Le CLUPP était représenté par Daniel DELIDAI, Jean PIVETEAU et Régis JOLY.

#### **Le compte-rendu du 29 mars 2024 a été approuvé aux conditions suivantes :**

- *Il était dit que les représentants des plaisanciers avaient demandé d'arrêter de proposer des mouillages.* Cette phrase est à remplacer par « **les représentants des plaisanciers ont demandé de réduire le nombre de mouillage pour ne pas payer de redevances aux Affaires maritimes inutilement** »

- « *certaines sont opposés à la suppression du stationnement des voitures sur le quai K* », à remplacer par « **tous les représentants des plaisanciers sont opposés à la suppression du stationnement des voitures sur le quai K** ».

#### **Lors du conseil portuaire du 18 octobre 2024**

- pour les bateaux en escales : suppression de la 3ème nuitée gratuite en juillet-août, « **les avis se sont montrés finalement favorables à cette disposition** ».

M. le maire a indiqué qu'il souhaiterait installer au parking sud, près de la capitainerie, une barrière levante asservie à la lecture des plaques d'immatriculation des véhicules. Jusqu'à présent le stationnement était réservé aux plaisanciers disposant du badge délivré par la capitainerie. Des plaisanciers se sont montrés défavorables à ce projet car ils utilisent parfois des voitures différentes comme des locations. Le représentant des professionnels rappelle que ce parking reçoit des livreurs venant avitailler des navires en escale amarrés aux pontons A ou B.

A la suite de ce conseil portuaire, Jean PIVETEAU et Régis JOLLY ont assisté au conseil municipal du 24 octobre.

La proposition d'augmenter les tarifs d'amarrage de 1,5% a été votée suivant l'avis du conseil portuaire et de la nouvelle « commission du port » (sic).

**A ce jour (14 janvier 2025) nous n'avons toujours pas reçu de la mairie le compte-rendu du conseil portuaire du 18-10-2024.**

Jean Piveteau

#### Information des plaisanciers du port :

Le Comité Local des Usagers Permanents du Port doit être réuni au moins une fois an par le maire ou son représentant à leur initiative.

Il n'a pas été réuni depuis les dernières élections des délégués au Conseil portuaire en 2021.

Il faut préciser les délégués élus du CLUPP représentent tous les plaisanciers du port.

Mais les représentants n'ont pas accès aux adresses des inscrits sur la liste des bénéficiaires de place au port, ils ne peuvent donc informer directement que les adhérents des associations APA et APPSD.

---

#### Lettre de Daniel DELIDAI

**Chers membres du Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP)**

*Après un premier mandat comme suppléant, Serge Biteau, que vous connaissez tous car il a participé de manière constructive aux conseils portuaires pendant ces 15 dernières années, m'avait incité à me présenter pour un 2ème mandat comme représentant des usagers permanents.*

*Expérience enrichissante, je le remercie car il a partagé ses connaissances précieuses, et j'ai appris beaucoup de lui et des amis plaisanciers que j'ai pu rencontrer sur le port.*

*Très impliqué dans cette mission, un peu trop aux dires de certains, j'ai pour ma part très mal vécu cet épisode du dernier conseil portuaire.*

*Décidé à ne plus participer à ce « faire semblant » de démocratie participative, et, en quelque sorte de la cautionner, à mon grand regret, Je vous confirme ma démission de mon mandat de délégué élu par le CLUPP du port de Plaisance de Saint-Denis-d'Oléron.*

*Démission remise en mairie de saint Denis d'Oléron dès le 20 octobre 2024*

*Je passe le relais à mes collègues et amis.*

*Bien amicalement*

*Daniel-Charles DELIDAI*

## Grand Pavois 2024

### Le Grand Pavois de La Rochelle

Du 1<sup>er</sup> au 6 octobre le 52<sup>ème</sup> salon Grand Pavois s'est tenu comme tous les ans au début de l'automne au port des Minimes à La Rochelle pour le plus grand plaisir des plaisanciers. Le premier salon avait eu lieu du 20 au 23 septembre 1973. Il était organisé par l'association du Grand Pavois qui regroupe onze acteurs de la filière nautique Cette première édition avait rassemblé près de 3 700 visiteurs et 60 bateaux exposés.

Aujourd'hui cette manifestation est connue dans le monde entier et attire toujours plus de visiteurs. C'est un salon nautique international, Il accueille chaque année environ 80 000 visiteurs venant découvrir près de 750 bateaux exposés à flot et à terre. Une belle réussite qui confirme le dynamisme de la filière nautique et de son importance dans l'économie locale.

Cette année le temps était plutôt maussade, alternance d'averses et de soleil timide. Au fil du temps, le nombre de bateaux à voile présentés diminue alors que celui des bateaux à moteurs est en constante augmentation. La tendance est nette, des bateaux de plus en plus imposants et équipés de moteurs hors-bord d'une puissance, à mon humble avis, démesurée.

Heureusement la partie réservée aux yachts classiques est toujours aussi intéressante, elle nous permet d'admirer de belles unités qui nous invitent à rêver de longs voyages à leur bord vers des horizons plus sereins...

Daniel Delidais



Le Bulletin N°31 en octobre 2024 est paru. Le Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée

L'Assemblée Générale de la FNPAM s'est tenue au Grand Pavois de La Rochelle dans les locaux provisoires de l'APLR.

Un retour d'expérience de deux ans dans le parc éolien de Guérande est relaté dans ce bulletin. Aucun accident n'est relevé par le SNOSAN et seuls des « incidents » relatés par l'exploitant qui n'a pas l'air de se rendre bien compte qu'il dispose magnifiquement d'un territoire quasiment au détriment de tous les autres usagers de la mer... Nous avons demandé que la dérogation d'emport d'un AIS soit portée à force 5 (en dessous de 17 nœuds prévus) au lieu de force 4 (en dessous de 11 nœuds).

Les dispositions de transit dans les parcs éoliens qui vont se multiplier sur nos façades maritimes doivent être, semble-t-il, uniformisées dans le futur. Nous espérons que les engagements de l'Etat seront respectés, c'est-à-dire que les traversées des parcs éoliens français seront bien libres.

Lors de l'AG deux fondamentaux ont été mis en relief et sont soulignés dans ce bulletin :

- **Obtenir l'extension de la zone de navigation sans emport d'un radeau de survie (BIB) à 12 milles nautiques** ou au moins une dérogation par temps clément dans les 12 milles.
- **Obtenir la participation des plaisanciers à la Gouvernance des ports de plaisance par l'attribution d'un siège au Conseil d'administration portuaire**, ce qui nous paraît être la moindre des choses puis que nous les finançons !

A l'heure où les coûts d'entretien des navires s'envolent de même que les coûts de carburant et d'amarrage au port, un certain nombre de plaisanciers se voient contraints de vendre ou de se débarrasser de leur bateau. Certains commencent à envisager la copropriété du navire avec un usage partagé. Nouvelle organisation, différente à l'esprit bien ancré du plaisancier propriétaire et skipper de son bateau. Aussi nous faisons le point sur l'intérêt de la copropriété du navire et les conditions nécessaires pour rendre cet usage partagé plus attractif.

Vous pouvez lire l'intégralité de ce bulletin sur le site web de la FNPAM : [fnpam.net](http://fnpam.net)



### NEWS : Chez nos amis voisins de La Rochelle

Situé entre la plage et le bassin du Lazaret, un bâtiment du Port de Plaisance de La Rochelle a été conçu dans une approche à la fois écologique et fonctionnelle. **Il est le fruit d'une démarche participative qui a impliqué associations, plaisanciers et riverains :**

- Des locaux pour quatre associations locales : l'Association des Plaisanciers de La Rochelle, le Centre Excellence Voile, Yakapartir et Estrela Lab,
- Une salle à l'étage avec terrasse vue mer à l'étage, idéale pour des réunions associatives ou séminaires d'entreprises.

## Humour

**L'Art d'avoir toujours raison** (Wikipédia) est une œuvre du philosophe allemand Arthur Schopenhauer qui traite de l'art de la controverse ou « dialectique éristique ».

Rédigée vers 1830-1831 et publiée en 1864, elle est parfois éditée en France sous le titre de **La Dialectique éristique** (en allemand *Eristische Dialektik*, du grec *ἐριστική τέχνη*).

De façon à la fois sarcastique et pragmatique, c'est-à-dire ne prenant en compte que les résultats, Schopenhauer y expose une série de stratagèmes permettant de l'emporter lors de controverses, indépendamment de la vérité du point de vue que l'on soutient. Ce travail qu'il considère comme le premier essai d'une « dialectique scientifique » n'ayant pas d'équivalent à son époque a aussi pour but de bien distinguer ces stratagèmes afin de pouvoir les dénoncer.

La dialectique éristique, constituée de la dialectique et de la sophistique, s'opposerait ainsi à la logique, à l'analytique, et à la philosophie dont le but est la recherche objective de la vérité.



## "A tort ou à raison".

On ne sait jamais qui a raison ou qui a tort. C'est difficile de juger.

Moi, j'ai longtemps donné raison à tout le monde. Jusqu'au jour où je me suis aperçu que la plupart des gens à qui je donnais raison avaient tort !

Donc, j'avais raison !

Par conséquent, j'avais tort !

Tort de donner raison à des gens qui avaient le tort de croire qu'ils avaient raison.

C'est-à-dire que moi qui n'avais pas tort, je n'avais aucune raison de ne pas donner tort à des gens qui prétendaient avoir raison, alors qu'ils avaient tort !

J'ai raison, non ?

Puisqu'ils avaient tort !

Et sans raison, encore !

Là, j'insiste, parce que ... moi aussi, il arrive que j'aie tort.

Mais quand j'ai tort, j'ai mes raisons, que je ne donne pas. Ce serait reconnaître mes torts !!!

J'ai raison, non ?

Remarquez ... il m'arrive aussi de donner raison à des gens qui ont raison aussi. Mais, là encore, c'est un tort. C'est comme si je donnais tort à des gens qui ont tort. Il n'y a pas de raison !

En résumé, je crois qu'on a toujours tort d'essayer d'avoir raison devant des gens qui ont toutes les bonnes raisons de croire qu'ils n'ont pas tort !

Raymond Devos



## « Faire de la torture de la dictée un jeu »

L'écrivain et journaliste français Bernard Pivot est décédé le lundi 6 mai 2024 à l'âge de 89 ans

L'amoureux de la mer et des lettres était réputé pour ses redoutables dictées. Le célèbre présentateur les lisait en direct à la télévision dans le cadre de « Dicos d'or ». Il a torturé des générations de téléspectateurs passionnés d'orthographe.

A l'occasion du Vendée-Globe, voici le texte de la dictée de Bernard Pivot avoit lu au centre des congrès des Sables-d'Olonne (Vendée), au départ de la 4ème édition dans les années 2000.

Saurez-vous éviter les écueils ?

### Les courses en mer

*Sur les quais, la foule agglutinée qui lance à cor et à cri un au revoir aux équipages annonce l'imminence du départ.*

*"Ohé !" Des mains et des mouchoirs, semblables à des oriflammes bariolées, sont agités par la famille, les amis, des enfants...*

*Puis les ancres surjalées sont relevées : "Larguez les amarres !"*

*Qu'il s'agisse de Christophe Colomb, de Florence Arthaud ou du charismatique Eric Tabarly, que ce soit à bord de trois-mâts, de catamarans ou de simples canots, les navigateurs, inlassables, depuis la nuit des temps, ont sillonné les océans. Tous ces découvreurs d'îlots inconnus, ces marins sportifs familiers des top niveaux et ces scientifiques de haut vol ont confié leur phénoménal destin à la mer.*

*Dépourvus du moindre biscuit de survie, certains se sont sustentés avec des harengs pacqués, des clouisses charnues, avec du phytoplancton, voire des rhodophycées, et ont ainsi survécu. Croisant des vraquiers ou des thoniers, vainquant des vents cycloniques, ils se sont aussi dégagés de lames qui les auraient engloutis.*

*Que n'auraient-ils donné alors pour rallier les atolls ensoleillés du Pacifique ou même pour voir, tel Jonas, les fanons des baleines ! "Terre à bâbord !" A mille milles des côtes, loin du pays qui les a vus naître, ils ont vécu dans l'immensité pélagique, là où l'horizon rejoint l'infini.*

*Quels qu'ils soient, un jour, après s'être laissé buriner par les embruns salés et s'être mesurés à la force des flots lors des courses transocéaniques, hantés par l'inénarrable aventure des mers, ils ont retrouvé la terre ferme.*



**Le parcours du Vendée Globe, c'est 45 000 kilomètres soit 24 300 milles nautiques de distance théorique.**

Les explorateurs engagés dans la course doivent faire le tour du monde en passant par trois caps : Bonne Espérance, Leeuwin et Horn, le tout, sans escale et sans assistance.

## Brève histoire du sauvetage en France

Le geste généreux du sauvetage en mer remonte à des millénaires. Les premières traces écrites de sauvetage viennent du droit romain qui en fait une obligation. Plus tard, Louis XIV, par une ordonnance de 1681, recommandait de toujours secourir quiconque étant en danger de se noyer. Par le passé, les périls en mer font partie du quotidien des familles du littoral et des centaines de marins disparaissent chaque année dans les approches de l'Europe. Il aura cependant fallu attendre la fin du XIXe siècle pour voir la création d'un sauvetage organisé. C'est en Europe (d'abord en Angleterre puis en France) que se sont installées les premières stations de sauvetage équipées de canots conçus à cet effet.

### Les premiers canots de sauvetage

La première embarcation à mériter le nom de canot de sauvetage, l'Original, (L : 9,10m – l : 3 m – deux bouts pointus, bordés de liège pour l'insubmersibilité) fut construite en Angleterre en 1790. En 1803, on en comptait une quarantaine sur les côtes d'Angleterre et d'Irlande. Le premier canot français, l'Amiral de Rosamel, sera copié sur le modèle britannique et mis en service à Boulogne en 1834 après le dramatique naufrage de l'Amphytrite en août 1833 devant Boulogne, qui secoua l'inertie française sur le besoin d'équipement de secours aux naufragés. Au XXe siècle, trois grands chantiers français seront reconnus pour leur expertise dans la construction de ces bateaux de sauvetage insubmersibles : Augustin-Normand au Havre, Lemaître à Fécamp et Jouët à Sartrouville.

### Naissance des sociétés de sauvetage

Au début du XIXe siècle, compte tenu des drames de la mer de plus en plus fréquents et coûteux en vies humaines, l'idée d'organiser le sauvetage est enfin admise par la communauté maritime. À Londres, un premier pas est réalisé avec la « National Institution for the preservation of lifes from shipwreck ». Peu après, en 1825, est créée une société de sauvetage à Boulogne, qui existe toujours. Vers 1850, on comptait pourtant en France 7 canots de sauvetage en service, dont un à Audierne, mais sans aide extérieure et disposant de moyens très limités. Le 12 février 1865, l'État français créait enfin la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (SCSN) dont le 1er président est l'amiral Rigault de Genouilly qui en avait inspiré l'idée. L'impératrice Eugénie, comme bienfaitrice, aidera la société naissante en offrant deux des premiers canots.

Source : AACSM (Association des amis des canots de sauvetage en mer)

## Le canot de Saint Denis « Louise & Amélie »



1891, le Canot « Louise et Amélie » est installé dans l'abri de Saint-Denis. C'est un canot à rames en bois, de 10m de long. Durant ses 40 années de service il effectuera 38 sorties de sauvetage et ses équipages sauveront plus de 70 personnes. Parmi la liste des navires secourus figure le « Port Caledonia », un quatre mâts finlandais qui s'est échoué à Antioche le 2 décembre 1924. Si l'alerte a été donnée rapidement, les sauveteurs en mer n'ont rien pu faire face à une mer démontée. Tour à tour, les 25 marins sont emportés par des lames énormes sous les yeux impuissants des habitants de Saint-Denis-d'Oléron. À 16 h 25, le dernier homme se jette à la mer et le navire, cassé en deux, sombre dans l'océan. Si les corps des marins ont tous été retrouvés et enterrés à Saint-Denis, le « Port Calédonia » restait introuvable jusqu'en 2011 et il aura fallu les compétences et la persévérance d'une dizaine de bénévoles passionnés de l'Association de recherche et d'étude du patrimoine maritime et fluvial (Arepmaref) pour mettre fin à 87 années d'inconnues.

Construite en 1898 par les Ponts et Chaussées, la « maison-abri » est située au fond du port. Mais même par beau temps, la mise à l'eau n'est pas facile. Les rampes ne sont efficaces qu'à marée haute. A marée basse la vase empêche le chariot d'avancer. Sans compter l'ensablement récurrent du port. Un autre problème se pose à Saint-Denis : l'absence de marins ! Ce n'est pas un village de pêcheurs et il va falloir recruter l'équipage parmi les cultivateurs du nord de l'île.

En 1931, la station est supprimée à cause des difficultés de mise à l'eau et du recrutement de l'équipage. Aujourd'hui, ce lieu est reconverti en salle d'exposition.

Lucie Jolly

## Nouvelles précisions concernant le matériel d'armement et de sécurité obligatoire à bord (Div 240-244)

Un nouvel arrêté en date du 11 octobre 2024, portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et la prévention de la pollution, apporte des précisions dans la division 240 et simplifie la division 244.

La division 240 donne des précisions pour tous les usagers sur divers sujets, tels que : le port du coupe-circuit, l'équipement de flottabilité, le compas magnétique... **Ces évolutions sont à connaître et à mettre en application dès aujourd'hui.**

### Les évolutions clés

- **Le coupe-circuit**

**Le port du coupe-circuit est obligatoire pour le pilote à bord des bateaux à moteur hors-bord** avec commande à la barre ou en déporté, ou sur les véhicules nautiques à moteurs. Il fonctionne comme un interrupteur qui coupe l'alimentation électrique du moteur en cas d'urgence.

- **L'équipement individuel de flottabilité**

Un équipement individuel de flottabilité (EIF) est un dispositif permettant à une personne de flotter plus facilement en cas de chute dans l'eau (aides à la flottabilité et gilets de sauvetage). Il doit être adapté à la morphologie des utilisateurs, et **le chef de bord doit veiller à ce que chaque personne embarquée en soit munie.**

**Quelle que soit la distance d'éloignement d'un abri, les enfants de 30 kg maximum doivent porter un EIF de niveau de performance 100.**

- **Le compas magnétique**

**Il doit être étanche, fixé au navire** (temporairement ou en permanence), et visible depuis le poste de conduite. **Il doit être indépendant de toute source d'énergie**, inclure un éclairage, afficher le cap au poste de barre

- **Le harnais de sécurité**

**Le harnais et sa sauvegarde (longe) assurent un lien permanent entre les passagers et l'embarcation. En conditions de navigation difficiles**, ils sécurisent les déplacements sur le pont du bateau.

Ils doivent s'attacher à une ligne de vie ou un point d'accrochage sur le navire. Ces points

n'ont pas besoin d'être exclusivement dédiés à cet usage.

- **Prévention des collisions entre navires en mer**

**Tout navire équipé d'une radio VHF (fixe ou portable) doit rester à l'écoute du canal 16** lorsqu'il est en mer, en complément de la veille visuelle et auditive permanente (selon la règle 5 du règlement international).

Pour approfondir, cliquez sur le lien sur notre site APPSD : [Nouvelles dispositions Division 240](#)

## Nav&Co votre nouveau compagnon ludique de navigation



### Des informations de références, gratuitement à votre disposition

L'application Nav&Co est née de la collaboration entre l'Office français de la biodiversité (OFB), le secrétariat d'État chargé de la Mer et de la Biodiversité, et le Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM). L'OFB se charge en effet de délivrer les données environnementales de Nav&Co, le secrétariat d'État se concentre sur le balisage, et le tout est déployé sur les cartes marines fournies par le SHOM qui indique également les informations relatives aux marées.

En mode « Navigation », les utilisateurs auront accès à la plupart de la réglementation maritime en vigueur ainsi qu'aux informations de balisage qui concernent l'environnement proche. Ils bénéficieront ainsi d'un appui en temps réel par le biais d'alertes.



## Association des Plaisanciers du Port de Saint Denis

*REJOIGNEZ-NOUS plaisanciers et amis du port*

*Nul besoin d'avoir un bateau pour adhérer à notre association.*

Notre groupe est composé de personnes de tout âge dont le point de convergence est la passion pour les hommes, la mer, les bateaux et le magnifique Pays de Marennes-Oléron et en particulier le port de plaisance de Saint Denis d'Oléron.



Les adhérents de l'APPSD s'engagent à faire un bon usage de la mer dans le respect du milieu marin. Ils s'engagent en outre, dans la limite de leurs capacités et de celles de leur bateau, à porter secours et assistance à tout navigateur en difficulté qui en fait la demande. Ils sont solidaires et soutiennent par leurs dons les bénévoles de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, Station de La Cotinière.

Nous nous rencontrons régulièrement à l'occasion de manifestations diverses sur le port de plaisance de Saint Denis d'Oléron où nous privilégions l'esprit constructif, la courtoisie, la compétence, la transparence, tout cela dans un engagement désintéressé dans le souci de développer l'attractivité de notre port dans l'intérêt général.

### **Nos Objectifs :**

- Favoriser les rencontres et les échanges d'informations entre navigateurs.
- Assurer avec un esprit constructif, la représentation des plaisanciers auprès des autorités.
- Sensibiliser les plaisanciers à la sécurité en mer et sur le respect dû à la mer.
- Proposer aux adhérents et amis des activités telles que, sorties en mer, visites culturelles...
- Accueillir des groupes de navigateurs d'Associations amies venant d'autres ports.
- Participer à la notoriété du Port de Saint-Denis-d'Oléron en participant aux événements.



*Notre association est affiliée à l'Union des Associations de Plaisanciers de Charente-Maritime.*



## Le port en Hiver



Rassemblement Blue djinn en juin



Brocante en août

Accueil des associations de plaisanciers juin à septembre



Barnum pot d'accueil adhérents juillet & Août

Repas sous le Barnum APPSD & Associations de plaisanciers en escale



Le Banc du Bûcheron Traditionnel ABVT

Escale de cousins Canadiens

Les bateaux APA & APPSD

*Vous trouverez en page suivante un formulaire d'adhésion à notre association.*

## **Bons moments de 2024**



## ADHEREZ A L'ASSOCIATION DES PLAISANCIERS DU PORT DE SAINT DENIS

### PLAISANCIERS OU AMIS

PRENOMS----- NOM-----

DATE DE NAISSANCE :

Votre Adresse Courriel (bien lisible) :-----

Votre ADRESSE RESIDENCE PRINCIPALE :-----  
-----  
-----

Code postal : ----- Ville : ----- Téléphone : -----

Bateau type :  Voile  Moteur  Recherche Accepte équipier

Nom du bateau : ----- Ponton : -----Emplacement N° : -----

Equipement du bateau  Côtier  Semi-Hauturier  Hauturier

Inscription Sorties Au Bon Vouloir du Temps.

#### COTISATION ANNUELLE JOINTE :

ADHERENT & EQUIPIER : 25 €  AMIS : 10€

ESPECES  CHEQUE N° :  VIREMENT LE

**Retournez ce bulletin accompagné de votre règlement d'un montant Total :                   €uros.**

**Libellé à l'ordre de l'A. P. P. S. D. à l'adresse ci-dessous**

Ou virement IBAN : FR76 1551 9390 9100 0201 7730 166 - Devise EUR

**A.P. P. S. D. – La Capitainerie – Le Port – 17650 St-Denis d'Oléron**

*Pour les nouvelles adhésions ou (et) en cas de changement pour les anciens, n'oubliez pas de compléter les renseignements ci-dessus. Les adhérents de l'A. P. P. S. D. s'engagent à faire un bon usage de la mer dans le respect du milieu marin. Ils s'engagent en outre, dans la limite de leurs capacités et de celles de leur bateau, et à porter secours et assistance à tout navigateur en difficulté qui en fait la demande.*

A. .... Le ..... /2024

Signature

*Diffuser à vos amis et voisins de ponton. Découper ou copier ce formulaire de cotisation, Vous recevrez votre carte d'adhérent à présenter pour bénéficier de remises chez nos fidèles annonceurs. Vous avez effectué un don à notre association, sachez que 66 % du montant de votre don est déductible des impôts, dans la limite de 20 % du revenu imposable.*

Pensez à faire parvenir votre formulaire à notre secrétaire Gilles Barbier dès le 1<sup>er</sup> trimestre 2025

Page 12 sur 13 APPSD-Le bulletin du plaisancier-N° 96 Décembre -2024-Publication périodique-ISSN 1.167/7228



Le conseil d'administration de l'APPD se compose actuellement de 7 membres :

BARBIER Bernard, BARBIER Gilles, BEN Dominique, CHALAUX Michel, DELIDAI Daniel, JOLLY Lucie, PIVETEAU Jean.

Deux places Admin sont disponibles.

Représentation dans les instances locales (CLUPP) Station SNSM, etc.

Représentation dans les instances Régionales et Nationales (UNAN-CM, FNPAM).

Edition d'une lettre de l'APPD et d'un Bulletin du plaisancier semestriel,

Organisation d'une brocante Annuelle sur le port Sorties Bateaux : Au bon vouloir du temps (ABVT),

Accueil des Associations de plaisanciers en visite ou en escale.

### La fiche d'identité de l'association

#### APPD

RN n° W172001840

Association. Loi de 1901. Cotisation des adhérents

**Bernard BARBIER, Président**

[Barbier.bernard22@gmail.com](mailto:Barbier.bernard22@gmail.com)

**Gilles Barbier, Secrétaire**

[Gilles.barbier64@gmail.com](mailto:Gilles.barbier64@gmail.com)

**Lucie JOLLY, Trésorière**

[lucie.jolly7@gmail.com](mailto:lucie.jolly7@gmail.com)

Jean PIVETEAU Sorties ABVT

[piveteauj@wanadoo.fr](mailto:piveteauj@wanadoo.fr)

Daniel DELIDAI, site Web et bulletin

[delidaisdaniel@gmail.com](mailto:delidaisdaniel@gmail.com)

**Association des Plaisanciers A.P.P.S.D.**

**La Capitainerie-Port de plaisance**

**17650 Saint Denis d'Oléron**

**Courriel : [appsd17650@gmail.com](mailto:appsd17650@gmail.com)**

Précisez le destinataire

### Sites internet :

[appsd.fr](http://appsd.fr) site de l'APPD

[fnpam.net](http://fnpam.net) Fédération Nationale des Associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée

## Rejoignez nos bénévoles

### Le bulletin du Plaisancier

#### Edition Décembre 2024

Directeur de la publication : Bernard Barbier

Rédacteur en chef & Mise en page : Daniel Delidais

Rédacteurs : Ont collaboré à la rédaction des articles,

Bernard Barbier, Dominique Ben, Serge Biteau, Daniel

Delidais, Jean Piveteau, Lucie Jolly, la SNSM, Photos :

Denise Paul, Daniel Delidais, Jean-François, Marine

Nationale, Météo-France et Photos partagées sur les

sites Web et Facebook APPD, APA, France 3, Voiles, revue de presse Bateau,

**SECURITE-SECURITE-SECURITE**



**PAUL WATSON EST LIBRE!**

