

## ASSOCIATION DE LA PLAISANCE ET DU PORT DE RIVEDOUX-PLAGE

Photo JY.S

### BULLETIN D'INFORMATION

Janvier 2011 n° 5

#### Contacts

Président-Rédacteur:

J. M. VICTOR  
Tel. 05 46 09 84 54

**Vice Président:**

V. MOTTE

**Trésorier:**

J. CAMUS  
Tel. 05 46 09 56 95

**Trésorier adjoint:**

B. MENIER

**Secrétaire:**

A. MARTIN  
Secrétaire adjoint:

J. FLOCH

**Membres associés:**

G. ANDRAULT  
M. ARBOLA  
J.C. BLANCHE  
J.P. FERRAND  
J. MENANTEAU

**Blog de JM VICTOR au service de l'APPRP**  
<http://apportrivedoux.over-blog.fr>

#### Commerces

sympathisants

#### Coopérative Maritime

Rivedoux-Plage  
10% art. pêches 15% peintures

#### Motte Marine

Rivedoux-Plage  
Remise 5% (carte fidélité)

#### Dépôt du Moteur

Ille d'Elle 85 Remis.10%

#### Sté Réthaise de Filets

St.Martin de Ré Remis.10%

#### Océanautique

St.Martin de Ré Remis.10%

#### Promocash

Périgny

Tarif professionnel

(Carte d'accès chez le président)

### Le mot du Président

Chers tous,

Ces douze mois désormais échus nous ont valu comme tant d'autres avant, leur pesant d'émotions, de tristesse parfois, mais aussi et c'est heureux, de petits bonheurs que les mémoires garderont en priorité. Ainsi va l'humain et après tout, c'est sûrement mieux ainsi.

Si je le pouvais, j'aimerais que soient également retenues les leçons de raison, de prudence et d'humilité que nos anciens évoquent à propos du milieu marin. Si je devais faire un vœu, sans doute serait-il que certains décideurs s'ouvrent à leurs conseils afin que l'argent du contribuable ne soit pas jeté aux quatre vents, à l'image du sable de notre côte Sud dont les allers et retours incessants finissent par agacer les plus inattentifs. Au grand dam de notre municipalité tenue à l'écart de l'affaire, les sommes pharaoniques dilapidées pour cette cause perdue d'avance, auraient certainement été



La vigie surveille l'arrivée des travaux



plus utiles à l'édification de récifs artificiels immergés dont l'efficacité est incontestable, contrairement au hérisson de pieux du Défens par exemple...

Depuis huit années déjà et en complémentarité de l'équipe municipale, certains challenges de l'APPRP demeurent l'aboutissement des zones de mouillage, ainsi que l'extension et l'équipement du port. C'est un travail de fond qui demande une grande opiniâtreté. Les dossiers en cours se renforcent et se font de plus en plus concrets, aussi, je reste persuadé que nous finirons par gagner et que cette nouvelle année sera tout particulièrement décisive !

Chers amis, résolument optimiste et parce que l'espoir demeure le meilleur carburant de la détermination, permettez moi au nom de toute l'équipe, **de vous souhaiter de bonnes fêtes ainsi qu'une excellente année 2011 !**

J.M.VICTOR

## AMÉNAGEMENT DU PORT.

A la demande de notre Maire, l'APPRP a réalisé une première étude pour l'installation de pontons dans la zone du port située entre la digue et la cale. Il s'agit naturellement d'une première étape dudit aménagement, qui doit tenir compte des limites portuaires actuelles et des droits législatifs afférents.

Sur le plan ci-joint, vous observerez qu'un ponton principal monté sur glissières serait positionné au long de la digue. Perpendiculairement à celui-ci, trois autres pontons équipés de catways, seraient positionnés afin d'y amarrer au moins soixante embarcations. À l'extrémité de chacun de ces trois pontons, un pilier de maintien sera nécessaire pour en assurer le maintien. Selon ce qui se pratique déjà dans d'autres ports, ces piliers pourraient être en bois, afin de répondre au plus près à une meilleure esthétique et au respect de l'environnement.

La longueur et la position du ponton le plus à l'extérieur qui serait de qualité « anti-clapot », permettrait de sécuriser l'ensemble de la zone contenue entre la cale et la digue et d'éliminer aussi l'effet retour du clapot venant heurter le rempart pour rebondir ensuite vers la digue.

En plus des soixante emplacements permanents, sont prévues huit places au moins pour les bateaux visiteurs, ainsi que l'accès des barges des ostréiculteurs à la cale, lesquelles, une fois amarrées, se trouveraient d'ailleurs protégées par le ponton extérieur.

Notre étude tient également compte de l'élargissement éventuel de la zone administrative actuelle de notre port, lequel dépend de l'issue du SCOT sur lequel cette possibilité est bien inscrite. En conséquence, nous nous sommes obligés à prévoir la réutilisation totale des installations proposées.

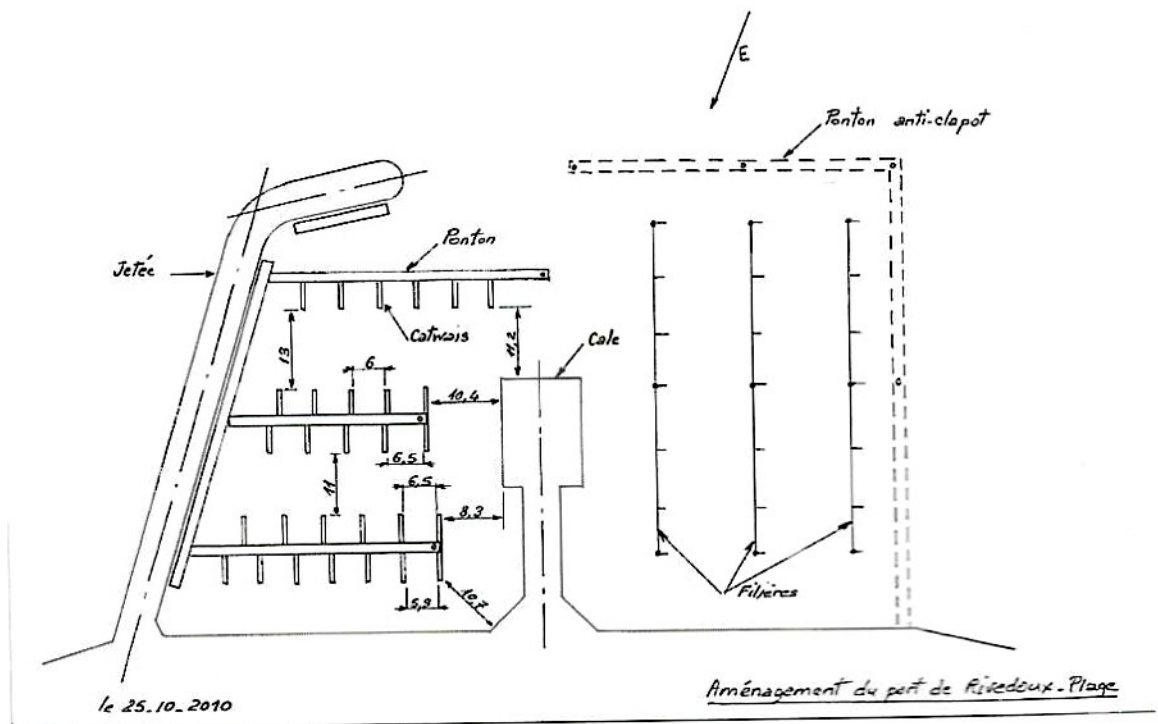
Enfin, concernant le coût de ces installations que nous connaissons déjà assez précisément, nous pouvons affirmer que même sans subventionnement communautaire, départemental ou d'état, son amortissement se fera sur une durée maximale de dix années, uniquement par le paiement des amodiations.

Présenté à l'occasion, le projet a été commenté favorablement lors de la réunion du conseil portuaire de Rivedoux le lundi 15 novembre dernier.

Un dernier point reste à régler, celui d'avoir la certitude de pouvoir aménager la zone actuelle du port sans lourdeurs administratives particulières et ainsi que les autres ports le pratiquent. Pour cela, nous oeuvrons énergiquement pour rencontrer les divers organismes d'état concernés.

Naturellement, concernant la finalisation de ce projet pour lequel nous aurons bénévolement fait de notre mieux, la décision finale reviendra au conseil municipal.

JMV



### Nouvelle de dernière minute :

Nous avons de bonnes raisons de penser que le processus d'étude pour la présentation de ce dossier au comité des sites sera lancé en janvier.

## PEUT ÊTRE UNE BONNE NOUVELLE POUR LES PLAISANCIERS

### NAVIGATION CÔTIÈRE...

Sous réserve de disposer des équipements nécessaires (gilets 150 Newtons, coffret pyrotechnique, trousse à pharmacie...), la navigation côtière actuellement limitée à 6 milles d'un abri pourrait être portée à 12 milles, limite des eaux territoriales et un maximum de deux heures de navigation pour rejoindre un abri.

Cette nouvelle mesure serait liée à l'amélioration des connaissances

et prévisions météorologiques qui permettent de sécuriser d'autant la navigation de plaisance.

Si elle aboutit, cette mesure administrative permettra de donner tout son sens à la croisière côtière quand on songe que les Rochelais par exemple ne peuvent pas faire le tour de Ré ou aller à l'île d'Yeu sans être équipés réglementairement comme s'ils allaient traverser l'Atlantique ou le Golfe de Gascogne.

Elle donnera envie à un certain nombre de plaisanciers de goûter aux plaisirs de la croisière sur nos côtes magnifiques à la découverte de nouveaux rivages et de nouveaux ports au lieu de faire des ronds dans l'eau et de regagner toujours le même port.

Elle développera donc sur nos côtes le tourisme nautique et contribuera à faire des plaisanciers de vrais navigateurs !

JMV

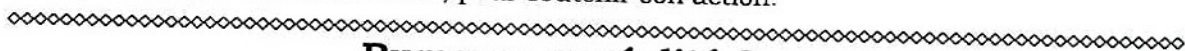


### Journée de la SNSM :

Nos amis sauveteurs organisent une coupe de la mer à la voile et un challenge de pêche ponctués par un apéritif et un dîner convivial en date du 17 Juillet 2011. Les bénéfices de cette manifestation sont entièrement reversés à la station SNSM de La Couarde, qui en a bien besoin pour pouvoir fonctionner. Adhérent ou non de l'APPRP, chacun est invité à participer activement à la bonne réussite de cette journée ludique et conviviale.

### Don de l'APPRP à la SNSM :

Notre association a entre autres, pour leitmotiv de défendre les intérêts de ses adhérents et de la plaisance locale principalement. Pour nous, le fait de soutenir les sauveteurs en mer est aussi une action complémentaire de cette raison d'être. C'est pourquoi, comme les années antérieures, les membres du conseil d'administration de l'APPRP donc a décidé, de verser son obole à la cause de la SNSM de La Couarde à qui nous avons envoyé le 25-10 dernier, un chèque de 150 € en don, pour soutenir son action.



### Rumeurs ou réalité ?

Entre conversations, discours, interprétations, rumeurs, et coups en douce, chacun se demandera ou se situe l'exacitude de la situation nous concernant, notamment à propos du permis de pêche amateur marin.

Personnellement, j'ai trop souvent observé que les bruits de couloir devenaient réalité à plus ou moins long terme. Me gardant bien de faire avant l'heure le procès de qui que ce soit, je ne saurais trop vous recommander d'être attentifs à propos des pourvoyeurs de bonne parole et autres âmes de bon aloi, veillant malgré vous à votre soif de liberté et dont les intentions et intérêts ne seraient peut-être pas aussi limpides que l'eau cristalline des profondeurs océanes !

\*Voir l'article à suivre...

JMV

### **Qu'il soit permis d'en douter**

Justement à propos de celui-ci (permis), je lis dans la revue « Pêches et Bateaux », un communiqué de l'UNAN et 4 autres Fédérations de pêche et chasse sous marine, déclarant « *Exaspérées par les différentes interprétations et autres élucubrations entendues de-ci de-là concernant la charte d'engagements et objectifs pour une pêche maritime de loisir responsable* » ; il est signalé plus loin « *la charte n'étant pas synonyme de permis de pêche en mer* », plus loin une citation du Ministre de l'époque, responsable de la signature de cette charte « *l'instauration d'un permis de pêche en mer serait totalement inefficace pour atteindre ces trois objectifs de la gestion de ressource...* ».

Parfait, tout ceci me paraît plutôt clair et de nature à évacuer mes craintes sur ce point précis.

Mais ... récemment, j'ai eu « vent » au travers d'un journal de plaisancier (adhérent à l'UNAN) d'une version très différente, je cite « *les propositions des groupes de travail mis en place seront intégrées dans un cadre législatif et/ou réglementaire. Un bilan sera dressé dans un an et dans deux ans avec peut-être la création d'un permis de pêche en mer* ».

Je dois dire qu'à la lecture de ces déclarations, je suis perplexe quand à l'utilisation de la langue française et à ses interprétations.

Dis Papy, c'est encore loin pour la pêche éco-responsable ? Tais-toi et rame !

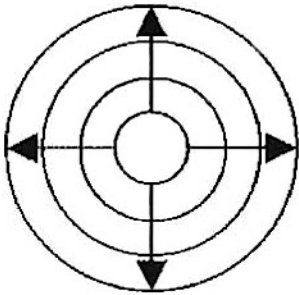
Ph. L

## DE VAGUES A LAMES. Sujet houleux !...

Pour commencer, je ferai un jeu de mot un peu facile: pour le commun des mortels, la notion de vague est « assez vague » !.. Quant aux marins, ils distinguent la houle des lames de vent et autres cas de figure.

La surface séparation de l'eau et de l'air est un milieu de propagation d'ondes. Le phénomène d'onde existe avec le son, la mécanique, la lumière, la radio, la télévision etc...

La propagation de base d'une onde plane se fait en cercles concentriques à partir du point source (chute d'une pierre dans l'eau) ; Cette propagation est modifiée par les conditions de profondeur, d'obstacle, etc.... Si le cercle d'onde fait plusieurs milliers



de km de diamètre, les portions de circonférence quand elles arrivent sur

une côte paraissent des droites.

### Les lames de vent.

Un vent local produit une agitation désordonnée de la surface de l'eau et de la partie voisine en profondeur. Il n'y a pratiquement pas déplacement de matière ( l'eau est sans effet sur le déplacement latéral du bateau qui évidemment est soulevé et retombe) tout en étant poussé par le vent. Les vagues brisent sur des obstacles, des hauts fonds (Chauveau) et peuvent aussi déferler en mer à partir d'une certaine force formant des « moutons ». Nous avons tous pu remarquer, que sur une mer calme, un coup de vent peut survenir et en quelques minutes, elle devient alors « agitée » et c'en est fini de la tranquille promenade.

### La houle.

C'est l'effet produit par un vent lointain et même très lointain, parfois à des milliers de kilomètres. Les lames formées par le vent s'associent pour former des ondulations plus hautes et qui vont se déplacer selon la loi de propagation notée plus haut. Leur vitesse est le 12 à 14 nœuds et entre deux ondulations, la distance est de 20 à 100 mètres ; en

conséquence, les bateaux à moteur peuvent les dépasser ; s'ils vont à la même vitesse et s'ils sont dans la pente descendante, c'est le « surf » qui est amusant, économise du carburant ....mais peut être délicat à la manœuvre.

Lorsque la houle rencontre un obstacle, elle déferle, elle brise provoquant des « rouleaux » plus ou moins dangereux.

Pour Rivedoux, la houle est évidemment présente au Sud puisque le Pertuis d'Antioche est ouvert sur le large contrairement au Pertuis Breton, orienté vers la



Vendée donc le continent. Elle est particulièrement à craindre vers le rocher d'Antioche situé à l'entrée du Pertuis près de Chassiron d'où les nombreuses épaves qui jonchent cet endroit et où tous les ans des accidents ont lieu. Et cela est valable chaque fois qu'il y a une remontée du fond non évidente car non visible du bateau d'où l'intérêt des cartes et du sondeur.

En Afrique de l'Ouest, la houle est à peu près constante et porte le nom de « barre » ce qui est assez expressif. Pour y avoir vécu 21 ans, et pratiqué de nombreuses activités nautiques, j'ai pu l'étudier de près. Il va sans dire que l'accostage y est impossible . A l'époque des explorations coloniales seules des baleinières avec un bon équipage pouvaient l'effectuer. Un ami un peu casse-cou coutumier du kayak sur l'Ariège avait eu l'idée d'en importer quelques-uns et de franchir cette barre de plusieurs mètres. En observant les piroguiers Ghanéens, de magnifiques marins qui naissent sur la plage et passent leur vie sur l'eau, dans leur pirogue rustiques, nous avons réussi à franchir ce mur d'eau en les imitant, mais il fallait bien calculer son coup, sinon c'était le retournement assuré. On remarque que les vagues arrivent par série de hauteur ; on peut les repérer avant qu'elles ne déferlent et quand un série plus faible survient, il faut y aller sans hésiter. Une fois

de l'autre côté, c'était le paradis : température de l'eau 30 degrés et doux bercement en étant soulevé de quelques mètres à chaque passage de houle, mais un peu gâché par une petite angoisse sur le retour !..

Tout ceci reste valable à Sablanceau, toute proportions gardée lorsque l'on rejoint son embarcation en annexe.

Sur la côte landaise, largement ouverte sur le Golfe de Gascogne, la houle est aussi permanente et rend l'accostage périlleux.

### Cas particuliers.

-Les contrariétés. Trois facteurs peuvent se contrarier et donner des phénomènes plus où moins importants : les sens de la houle, du vent et du courant. Par exemple, près du pont de Ré, côté île, il y a fréquemment opposition entre le courant de marée et les autres facteurs d'où une zone qui peut être délicate.

-Les houles énormes : les célèbres vagues de surf d'Hawaï.

-Les tsunamis, les raz-de-marée, appelés vimers dans l'île, provoqués par des séismes où des conjonctions de tempêtes de marée et de dépressions atmosphériques.

-Dans les estuaires, les phénomènes sont parfois amplifiés à cause de la forme « entonnoir » : la « barre » d'Etel ; le « mascaret » de la Dordogne.

-Les vagues « scélérates » encore mal expliquées : en pleine mer, des vagues de houle considérablement amplifiées et pouvant couler d'énormes cargos.

Enfin, comme toute onde, ces vagues subissent les phénomènes de réflexion et de réfraction. La réflexion se fait sur un obstacle fixe tel une digue et forme un ressac par exemple dans des ports mal protégés comme celui de Rivedoux....

Bonne navigation et soyez prudent.

J.C. Blanché



## SUPERSTITIONS MARITIMES

### BRISER UNE BOUTEILLE DE CHAMPAGNE SUR LA PROUE D'UN NAVIRE ?

Il y a fort longtemps, tout bateau devant affronter l'océan était consacré à un sacrifice du sang d'une victime étalée sur la proue afin de s'attirer les bonnes grâces des divinités.

Plus tard, on passa plutôt à la libation de vin, ce qui était moins cruel. La tradition était de baptiser un bateau avant son départ en mer sinon il devrait essuyer des tempêtes, se confronter à des monstres marins, avaries, etc. Et enfin, jusqu'à aujourd'hui, on utilise le champagne.



La méthode utilisée est de lancer vigoureusement une bouteille de champagne contre la coque. Si la bouteille ne casse pas du premier coup, c'est un très mauvais présage pour le bateau. Depuis quelques temps donc, la bouteille est légèrement sciée de manière à ce qu'elle casse plus facilement. Plus le bruit de l'explosion de la bouteille est violent, meilleur c'est ! Les démons s'éloignent à coup sûr.

«Un navire qui n'a pas goûté au vin goûtera au sang» : ce proverbe anglais explique à lui seul, l'origine de cette vieille superstition marine.

D'ailleurs, la légende a été renforcée avec l'histoire du *Titanic*, paquebot tristement célèbre pour avoir coulé en 1912 pendant son voyage d'inauguration. La compagnie White Star Line, à laquelle il appartenait, ne baptisait jamais ses bateaux...

### POURQUOI LES ANCIENS MARINS PORTAIENT-ILS DES BOUCLES D'OREILLES ?

Les marins portent des boucles d'oreilles depuis fort longtemps. Celles-ci sont sujettes à de nombreux symboles :

Depuis l'antiquité, porter un anneau d'or à l'oreille préserve de la noyade et des naufrages.

Le marin doit obligatoirement se percer l'oreille et ne pas utiliser des boucles à pinces. Le trou dans le lobe procure une bonne vue et éloigne les maux ophtalmiques. Le marin aura une assez bonne vue pour repérer de loin des écueils, navires ennemis, etc.

L'anneau d'or à l'oreille est aussi un trésor pour le marin, principalement destiné au curé pour payer ses obsèques si le marin venait à mourir loin de son pays.

La boucle d'oreille était le symbole des fiançailles entre le marin et la mer.

Enfin, la boucle d'oreille était souvent portée par le marin seulement lorsqu'il avait réussi à franchir le Cap Horn, ce qui correspondait à un vrai trophée pour lui.



### POURQUOI LES MARINS ÉTAIENT-ILS TATOUÉS ?

Le tatouage est une protection puissante que portaient à l'origine les mauvais garçons ou les marins.

Les marins se bardaient de tatouages, surtout sur les parties

faibles telles que le cœur, et sur le bras, en signe de puissance.

En Angleterre les marins se faisaient tatouer un crucifix sur le dos afin de décourager le contremaître de les frapper trop forts lors de châtiments corporels.



### C'EST LE POMPON !

Le béret des marins de la Marine Nationale porte un pompon rouge que tout le monde peut toucher avec l'index gauche, pour acquérir 24 heures de chance, à condition que le marin se s'en aperçoive pas.

Si le marin se rend compte qu'une fille a réussi à toucher son pompon, il lui réclame un baiser en gage.

Si dans une même journée, on arrive à toucher 3 pompons, cela équivaut à 3 semaines de chance.



### LA CIGARETTE À BORD...

Quand on allume une cigarette à la flamme d'une bougie, on provoque au même instant la mort en mer d'un marin inconnu, par noyade ou par accident.

Cette croyance serait liée au fait que l'ancêtre de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) qui était la SHSB (créée en 1873), Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons vendait des allumettes. Ainsi, allumer une cigarette à la bougie revenait à priver de dons la SHSB

## LA NAVIGATION

La navigation est l'art de diriger, de conduire un navire en mer avec précision et sécurité. Pour cela, les marins utilisent des instruments de navigation et se repèrent grâce aux cartes marines et au balisage.

### Les instruments de navigation

Ils servent à se diriger mer et à faire le point sur une carte marine. Il existe deux grandes familles :

- Les instruments traditionnels tels sextant, compas (boussole) et loch, sont employés pour la navigation à vue (par l'observation de repères fixes) la navigation à l'estime ou la navigation astronomique (par l'observation des astres). Leur utilisation est aujourd'hui réduite sur les bâtiments de guerre malgré leur modernisation. Ils sont néanmoins à la base de la navigation et permettent une totale autonomie du marin. C'est pourquoi leur maniement reste enseigné aux apprentis marins.
- les instruments «modernes», employés pour la navigation au radar, la navigation à la sonde ou la radionavigation. Ils équipent aujourd'hui l'ensemble des bâtiments de la Marine et font appel à la technologie de pointe. Ils sont un gain de temps et permettent une automatisation de la navigation.

### Les cartes marines

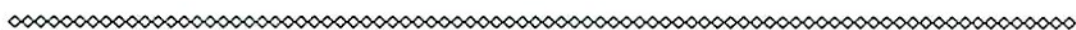
- La carte marine est une représentation fidèle de l'espace dans lequel navigue le bateau : hauteur de fond, banc de sable, côtes, rochers, îles... Elle permet aux marins de se repérer en mer. Elle est également le support essentiel pour faire le point (établir la position du bateau en mer).

### Le balisage

Il s'apparente au code de la signalisation routière.

Ses fonctions principales sont d'indiquer les dangers (épaves, bas fond, banc de sable, rocher, ...) et de signaler un chenal (route d'accès au port). Chaque fonction renvoie à un système particulier de balisage : pour signaler un danger on emploie des marques cardinales et pour indiquer une route, on utilise des marques latérales.

- Les marques cardinales
  - Balisage signalant un danger en pleine mer.
  - Les marques latérales
  - Balisage d'accès à un port.
  - Le balisage d'accès au port est inversé pour le continent américain, le Japon, les Philippines et la république de Corée : les marques de tribord sont rouges et les marques de babord sont vertes.



## LES TAPES DE BOUCHES

À l'origine une tpe de bouche est un bouchon plat en liège ou en bois tourné, employé pour fermer la bouche d'une pièce d'artillerie et empêcher que l'eau de pluie ou de mer, ainsi que l'humidité, ne pénètrent dans son âme.

Dans les marines contemporaines, à la mer cette tpe est remplacée par un bouchon de caoutchouc et/ou un manchon de toile étanche. La tpe de bouche traditionnelle n'est plus utilisée qu'en escale, dans un but décoratif : à cet effet elle est ornée du motif symbolique du bâtiment.

Par extension on appelle tpe de bouche l'article décoratif constitué d'une plaque de métal représentant le motif symbolique d'une unité, montée sur un support de bois, habituellement rond comme la tpe d'origine. Dans la marine nationale, pratiquement tous les bâtiments, et la plupart des unités à terre, possèdent une tpe de bouche.

La section symbolique/peintre de la Marine du service historique de la Marine est chargée de proposer au cabinet du chef d'état-major de la Marine l'homologation du motif symbolique des formations nouvellement créées, ou de celles désirant changer ou modifier le motif existant. Au titre

de la conservation du patrimoine, le service historique de la Marine dispose d'une collection des tapes de bouche des formations de la Marine, actuelles ou dissoutes.

