



Le Petit Pavillon Bleu



Lettre de l'Association des Plaisanciers du Port de la Baule le Pouliguen

Bureau du Port – Square du Général Masson – 44500 LA BAULE

Tel : 02 40 62 02 13 – E-mail : contact@appbp.fr – site web : <http://appbp.fr/>

APPBP

Membre de l'UNAN

Exemplaire N°41 – Adressé aux usagés du Port

Comité de rédaction: JP MAURICE, JP SANTINI, JC BOISADAM, JC VAUZELLE, G.DRAPEAU, G. VAUCLIN

EDITO DU PRESIDENT

Chers Amis Plaisanciers,

Aurons-nous un bel été ? Voilà une question que nous nous posons tous, après un printemps bien décevant et, par voie de conséquence, bien peu de sorties en mer en raison d'un froid presque hivernal décourageant les plus téméraires d'entre-nous. Nous avons tous été attentifs au bon déroulement du dragage opéré par une nouvelle société. Nous avons noté en particulier le professionnalisme de l'entreprise « Marc de Brest ». Les résultats semblent au rendez-vous, il nous reste à espérer maintenant que nous garderons une hauteur d'eau suffisante jusqu'au prochain dragage et que des solutions alternatives seront mises en place dans les trois ans à venir. L'addition sera, en tout état de cause, bien moins « salée ».

Le temps des croisières est donc arrivé. Je vous invite tous à suivre les recommandations de nos amis de la SNSM qui veillent sur nous et qui nous ont, lors de notre dernière assemblée générale, fait part de leur avertissement : Pensons à enfiler les gilets de sauvetage avant de partir, n'oublions pas les enfants, c'est comme la ceinture de sécurité en voiture, cela doit devenir un réflexe.

Je souhaite aux pêcheurs de très belles prises (vous trouverez dans le numéro précédent du petit pavillon bleu, la réglementation concernant les tailles en fonction des espèces et les précautions à prendre) et à tous les autres plaisanciers : bonne brise sur mer calme !

Maritimentement votre,

Jean Pierre Santini

POT D'AMITIÉ DES 2^{ÈME} ET 3^{ÈME} BASSINS DU 20 AVRIL

Une trentaine de personnes sont venues le 20 avril dernier, sur le terre-plein du 3^{ème} bassin, prendre le verre de l'amitié vers 18h.

Cela a permis à certains de découvrir l'association et d'y adhérer (5 nouvelles adhésions) ; le temps n'était pas très chaud, mais il ne pleuvait pas, et la bonne humeur était au rendez-vous.

Le Conseil d'Administration de l'association était très bien représenté.

Pour un essai, c'est une opération réussie qu'il faudra répéter l'année prochaine, un peu plus tard dans la saison afin d'avoir plus de participation des plaisanciers des 2^{ème} et 3^{ème} bassins. Cette année, c'était la fin du dragage du 3^{ème} bassin, et nous n'avons pas eu le temps de diffuser plus largement l'information.

Ce pot était offert par Sébastien DABIN, viticulteur, que nous remercions vivement.

SOMMAIRE

Les cartes électroniques	Page 2
Les antifouling et la législation	Page 3
Mise aux normes cale de carénage	Page 3
La radio maritime	Page 4
Compte rendu Assemblée Générale	Page 5
Les brèves	Page 6
Le mot de l'assureur	Page 6

ASSURANCES MADER Assureur Partenaire de l'APPBP & l'UNAN

Assureur Marins !

Conditions Privilèges pour l'assurance de votre bateau
Contactez Nous !

Tél. 05 46 41 20 22

Assurances Maritimes & Transports MADER
Boulevard de la République Immeuble le challenge
BP 3004 - 17030 LA ROCHELLE Cdx 1 - France
Info@mader.fr www.mader.fr Fax: 33 (0)5 46 41 64 80

CARTES ÉLECTRONIQUES

Une bonne carte électronique couplée à un GPS bien paramétré réduit la navigation à un exercice très simple et procure, en principe, une excellente connaissance de la position, facteur de sécurité important.

Les calculs de hauteur d'eau, la connaissance des courants, la recherche d'informations sur les caractéristiques des marques et des feux, sur l'ancienneté et la qualité des levés..., sont facilités par les meilleures cartes électroniques. Mais il subsiste un doute sur la fiabilité à la mer des appareils de lecture et des cartes elles-mêmes. Une information de l'acquéreur et de l'utilisateur est donc indispensable.

La simplicité d'utilisation des cartes électroniques a une contrepartie : faire perdre la pratique des méthodes traditionnelles de navigation (*ou ne pas l'acquérir*) : point en vue de terre, estime, calcul d'une route, enregistrement régulier des positions, usage du compas de relèvement, pratique des alignements, calcul d'une hauteur d'eau, ...

En cas de panne de l'électronique, l'équipage peut se trouver en situation difficile. La prudence la plus élémentaire impose donc, en cas de défaillance des systèmes électroniques de navigation, GPS ou cartographie, de pouvoir rejoindre un abri par ses propres moyens, sans assistance extérieure.

Pour pouvoir faire face à une panne du système de cartographie, il est prudent de disposer :

- D'un GPS autonome et/ou d'une alimentation 12 V de secours,
- Du jeu minimum de cartes « papier » permettant de rejoindre un abri par ses propres moyens,
- De connaissances suffisantes de la navigation par les méthodes classiques et de l'équipement correspondant.

Aussi performant soit-il, le GPS connaît des limites.

La connaissance permanente d'une position exacte est essentielle à la sécurité. Le GPS y apporte une contribution telle, par sa fiabilité, sa précision et un coût modique, que cet équipement s'est généralisé. Mais le GPS connaît aussi des limites, que l'on a tendance à oublier.

1 Le système peut tomber en panne

Les causes de défaillance sont très variées : satellites défaillants, récepteur ou antenne endommagés (*la foudre peut faire d'importants dégâts*), batterie ou piles à plat, circuits électriques du bord défectueux, comme cela arrive fréquemment. La liste est longue !

2 Le récepteur GPS peut être mal paramétré

Sur un récepteur GPS, de nombreux réglages sont accessibles à l'utilisateur. Malheureusement, ils sont souvent mal décrits dans les notices d'utilisation et de mauvais paramétrages peuvent conduire à des erreurs de la position indiquée pouvant atteindre 1.500 mètres dans certaines régions. Parmi les erreurs qui passent généralement inaperçues de l'utilisateur, citons :

a) La référence géodésique : elle constitue la source d'erreur la plus fréquente. La référence géodésique utilisée par votre GPS peut être différente de celle de votre carte. En France métropolitaine, les cartes **papier** d'édition récente sont de plus en plus, mais pas toujours, en coordonnées **WGS 84** (*c'est la norme mondiale qui sera progressivement utilisée pour toutes les cartes, électroniques ou papier*).

Les cartes papier françaises officielles qui n'ont pas fait l'objet d'une réédition récente, même si elles sont neuves, sont encore pour quelque temps en coordonnées **ED 50**. Les écarts de position entre WGS 84 et ED 50 sont d'environ **150 mètres**, (*à comparer aux 10 mètres de précision que donne un bon GPS correctement paramétré*).

Dans les DOM/TOM, des systèmes géodésiques très différents sont encore utilisés, avec des écarts qui peuvent atteindre **1500 mètres** par rapport aux coordonnées WGS 84 qu'affichera un GPS neuf non mis en cohérence avec la carte par le navigateur.

Les cartes **électroniques** sont pratiquement toutes établies par l'éditeur sur la référence WGS 84. Le problème peut survenir si vous utilisez un GPS réglé sur une autre référence géodésique ; par exemple si vous travaillez simultanément sur une carte électronique (**WGS 84**) et sur une carte papier (**ED 50 ou autre standard local**). Sauf à modifier la géodésie utilisée par le GPS lors de chaque changement de carte, les positions que vous obtiendrez seront inexactes sur l'une ou l'autre des deux cartographies, électronique ou papier.

Vérifiez donc que la référence géodésique de la carte (indiquée de façon visible sur les cartes papier récentes) et celle du GPS (voir sa notice) sont bien les mêmes. Dans le cas contraire, adaptez celle du GPS à celle de la carte.

Si cela n'est pas possible, prenez une marge de sécurité suffisante par rapport aux dangers, SUPÉRIEURE à l'écart de position affichée par les 2 systèmes géodésiques.

Attention : on se situe jusqu'en 2010 environ dans une période de transition pendant laquelle les cartes marines françaises sont progressivement rééditées en référence WGS 84 mais où d'autres références peuvent rester utilisées.

A fin 2009, les cartes achetées neuves ne sont pas encore toutes modifiées.

Attention aussi à votre stock de cartes plus âgées !

b) D'autres paramétrages du GPS peuvent avoir une incidence sur la position indiquée. Au delà des erreurs inhérentes à l'ensemble du "système GPS", des « corrections programmées » sont parfois introduites par vos GPS, pas toujours faciles à détecter et à identifier dans les « menus ».

Le plus simple est généralement de les annuler. Il s'agit le plus souvent : • d'une correction fixe, permettant de compenser d'éventuels décalages des coordonnées de cartes. Mais le bon calage géodésique des cartes basées sur des levés récents, ne justifie généralement pas d'introduire cette correction dans votre GPS, Mais une correction peut y avoir été entrée. pensez à la supprimer ! • de fonctions de lissage de la position, destinées à éviter des fluctuations trop importantes des données de cap et de vitesse fond (COG et SOG). Il vaut est préférable d'éviter ce lissage, qui peut décaler la position affichée pendant plusieurs secondes.

- d'erreurs de paramétrage de la hauteur de l'antenne au dessus de l'eau,
- D'un mauvais paramétrage du GPS différentiel EGNOS intégré.

Rappelons encore que la précision des cartes elles-mêmes – notamment pour les levés hydrographiques antérieurs à l'ère du GPS – est en général inférieure à la précision du GPS. Bien souvent la précision de la position des sondes, dangers, etc., sur les cartes non récentes est d'environ 100 mètres alors que celle du GPS est de 10 mètres.

Il convient donc de toujours garder une marge de sécurité et de ne pas se fier aveuglément aux bonnes performances théoriques du GPS. Une carte marine étant constituée d'un patchwork de levés de différentes périodes, récentes comme très anciennes, les coordonnées de différentes parties d'une même carte peuvent présenter des erreurs très différentes.

En pratique, vérifiez sur une position connue d'une carte où les levés sont récents (*jetée, place de port, bouées, bien que celles-ci évitent*) que votre positionnement GPS reporté sur la carte est juste.

Si non, effectuez les vérifications mentionnées ci-dessus ou paramétrez votre GPS. Même si le report de votre point GPS est exact, gardez une distance de sécurité en fonction de l'échelle de la carte, de l'ancienneté des levés et des conditions de vent et de mer.

**LA MOUETTE** création
impression
Pays de Loire et Sud Bretagne

Tél. : 02 40 60 20 10 – Fax. : 02 40 60 87 09

www.lamouettecommunication.com

LES ANTIFOULINGS ET LA LÉGISLATION.

A ce jour :

L'environnement légal des producteurs :

- Auto certification : pas de normes, vide juridique
- Communication parfois « imprécise »
- Cette situation durera jusqu'à la mise en place des nouvelles normes européennes.

L'Europe

REACH (le Reach est un règlement européen ([règlement n° 1907/2006](#)) entré en vigueur en 2007 pour sécuriser la fabrication et l'utilisation des substances chimiques dans l'industrie européenne. Il s'agit de recenser, d'évaluer et de contrôler les substances chimiques fabriquées, importées, mises sur le marché européen. D'ici 2018, plus de 30 000 substances chimiques seront connues et leurs risques potentiels établis ; l'Europe disposera ainsi des moyens juridiques et techniques pour garantir à tous un haut niveau de protection contre les risques liés aux substances chimiques). Une matière première non déclarée est interdite de vente.

- Directive biocides 98 8 CE
- Mise sous contrôle progressif de la prolifération de produits toxiques dans l'environnement.
- Directive : un passage entier est consacré aux antifouling.

Biocides

On regroupe sous l'appellation de produits biocides un ensemble de produits destinés à détruire, repousser ou rendre inoffensifs les organismes nuisibles, à en prévenir l'action ou à les combattre, par une action chimique ou biologique.

Destinés à détruire, repousser ou rendre inoffensifs les organismes nuisibles, les biocides sont par définition des produits actifs susceptibles d'avoir des effets nuisibles sur l'homme, l'animal ou l'environnement.

Ces produits sont classés en quatre grands groupes, comprenant 23 types de produits différents :

L'analyse des biocides.

- Ils ont été déclarés dans le cadre du REACH.
- Ils ont été classés par type d'utilisation.
- Ils font l'objet d'évaluation de toxicité par les laboratoires européens.
- Des décisions de maintien ou d'interdiction sont prises progressivement en fonction des résultats.

33 molécules toxiques entrant dans la composition des antifouling ont été déclarées et examinées.

23 ont été définitivement interdites d'emploi ces dernières années, pour création d'un risque sanitaire ou écologique inacceptable.

Dix biocides (qui entrent dans la composition des antifouling) restent en examen.

- Tolyfluorid2 : **interdit catégorie 10**
- Dichlofluorid : **interdit catégorie 10**
- Thyocyanate de cuivre :
- Oxyde de cuivre: **di oxyde de cuivre interdit en catégorie 10**
- Cuivre : **interdit en catégorie 2,4,5,11**
- Zinc: **interdit d'emploi partout en Europe, France interdit en AMM.**
- Zinc pyrithione: **interdit en catégorie 13**
- Cuivre pyrithione: **interdit en catégorie 9**
- Cybutrine : **interdit en catégorie 7,9,10**
- DCOIT: **interdit en catégorie 6,12**

Voir le site du ministère de l'environnement :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-evaluation-des-substances.html>

Rubrique Autorisation transitoire de Mise sur le Marché TP 21 page 4).

L'évolution réglementaire

La directive 98 8 CE a été abrogée.

Elle a été remplacée et renforcée par un règlement européen paru le 27 juin 2012 au journal officiel de l'Europe

Date d'entrée en vigueur : **septembre 2013**

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:167:FULL:FR:PDF>

Conséquences à court terme :

Interdiction d'utiliser des biocides (ou certains d'entre eux). Réduction de leur concentration dans les antifouling d'où perte d'efficacité.

Mécanisme d'AMM (Autorisation de Mise sur le Marché), comme pour les médicaments.

Paiement d'un droit à polluer donc augmentation des prix. Date d'application : 2014.

Dans le prochain numéro du « Petit Pavillon Bleu », nous aborderons une rubrique entretenir un bateau : la protection antifouling est une nécessité ainsi que des solutions alternatives n'utilisant pas de biocides .

MISE AUX NORMES DE LA CALE DES SALINIÈRES

La cale des Salinières vient d'être mise aux normes pour un coût d'un million d'euros. Elle est opérationnelle depuis début Mai. Sa capacité est identique à la cale François Xavier Leblanc située dans l'avant-port. Elle dispose de 2 tins pour les bateaux non quillard et de 2 places en corps mort.

Le nettoyage de la cale est assuré par le renversement de 4 auges en inox d'une capacité de 4 mètres cube chacune. La récupération des eaux de carénage se fait par des caniveaux situés à l'extrémité de la cale ; ces eaux sont ensuite aspirées par des pompes qui les renvoient dans les cuves enfouies dans la partie supérieure de la cale.

La remise en service de cette cale va permettre de libérer celle de l'avant port, mais ne pourra être utilisée que par les bateaux non mâtés ou à faible tirant d'air (passage sous le vieux pont obligatoire). Il faut bien sûr réserver sa place à la capitainerie comme d'habitude.





N'abordez plus vos sorties ou vos vacances en mer, sans une vérification annuelle de votre électricité et électronique marine afin de ne pas les gâcher. Je me tiens à votre disposition pour tous contrôles ou devis d'installation. Une remise de 10% sur le matériel et 5% sur la main d'œuvre sera octroyée aux membres de l'APPBP sur présentation de leur carte d'adhérent. Bonne navigation à tous.

Nordin NABI

LES BREVES

En règle générale, les bateaux qui occupent notre port sont bien entretenus.

Mais, il existe quelques exceptions.

Par exemple, ce bateau n'a pas navigué depuis de nombreuses années et n'a pas été entretenu.



Ce type de bateau n'offre pas une bonne image de la plaisance et est en infraction avec l'article 15 du règlement du port (obligation des plaisanciers) qui stipule : *« L'utilisateur est également tenu de maintenir en parfait état d'entretien, de flottabilité et de sécurité son bateau tout au long de l'occupation de l'emplacement »*



Le paiement de la place de port n'exclut pas l'entretien de son bateau.

Ce problème a été remonté lors du dernier Conseil Portuaire.

NOTRE PARTENAIRE MADER VOUS PROPOSE UNE ASSURANCE « PRIVILEGE »

Une assurance plaisance exclusivement réservée aux Adhérents des Associations affiliées à l'UNAN

Le Contrat « PRIVILEGE »

Deux formules de garanties possibles TIERS avec déséchouement et enlèvement. TOUS DOMMAGES ET VOL Un des points importants de cette proposition est une garantie tous risques pour les bateaux d'une valeur objective de moins de 25 000 euros et de plus de 15 ans d'âge, sans expertise préalable et frais inhérents.... Mais avec seulement une attestation sur l'honneur et un état descriptif du bateau. Une cellule de souscription et une plateforme de tarification internet (à privilégier) ont été mises en place chez AMTM afin de répondre au plus vite aux différentes demandes des membres des Associations exclusivement liées à l'UNAN (Union Nationale des Associations de Navigateurs). De plus un expert maritime désigné par l'UNAN et AMTM membre de l'organisation « polyexpert », propose une prestation réservée aux adhérents des UNAN, visant à optimiser les délais d'intervention en cas de sinistre.

EXONERATION DE VOTRE FRANCHISE AU 1er SINISTRE DECLARE. EN L'ABSENCE DE SINISTRE, VOTRE FRANCHISE EST DEGRESSIVE DE 25% PAR AN soit une EXONERATION TOTALE AU BOUT DE 4 ANS.

SI AUCUN SINISTRE N'EST ENREGISTRE DANS L'ANNEE, VOUS BENEFICIEZ D'UNE REMISE DE 10 %. DE VOTRE COTISATION H.T A VALOIR SUR LA PROCHAINE ECHEANCE.

Pensez à interroger notre plateforme intranet concernant notre contrat d'assurance « **PRIVILEGE** »

<http://intranet.mader.fr>

Code confidentiel : **UNAN44** mot de passe : **44**

Nous restons à votre disposition.

*Laure ALLOCHON (ligne directe) : 05 46 41 97 67

*Patrick LE GONIDEC 06 07 21 37 13



LA BAULE NAUTIC

www.labaulenautic.com



BÉNÉTEAU

WHITE SHARK

Fountain Fajot
CATAMARANS

Chantier naval, accastillage, vente, réparation, entretien

Au Pouliguen 02.40.15.51.10, à Pornichet 02.40.61.03.78, à Piriac sur mer 02.40.23.68.97

LA RADIO MARINE (NORMES, MATÉRIEL)

Nous sommes tous amenés à équiper notre bateau d'une radio VHF pour se positionner, recevoir des informations, appeler au secours et le cas échéant communiquer de bateau à bateau.

Les émetteurs-récepteurs du service mobile maritime dans la gamme des ondes métriques (VHF) sont des éléments importants de sécurité pour la navigation de plaisance et l'organisation des secours en mer.

Réglementation

Cas d'une VHF portable de moins de 6 watts sans ASN*

L'obligation d'être titulaire du CRR (Certificat Restreint de Radiotéléphoniste) est supprimée et aucune qualification spécifique n'est maintenant exigée.



* (ASN = Appel Sélectif Numérique ou DSC en anglais : Digital Selective Call.

Cas d'une VHF portable ASN ou d'une VHF fixe avec ou sans ASN de plus de 6 watts



Les connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour l'utilisation de la VHF seront désormais intégrées dans le programme de formation ainsi qu'à l'examen du permis de conduire de bateaux de plaisance.

Le titulaire du permis plaisance pourra ainsi utiliser une VHF, fixe ou portable, dans les eaux nationales maritimes ou intérieures sans avoir à passer un examen supplémentaire.

A noter que les détenteurs d'un permis plaisance délivré avant l'entrée en vigueur de cette réforme pourront utiliser la VHF dans les mêmes conditions.

L'Agence Nationale des Fréquences (ANFR)

Créé le 1er janvier 1997, l'[ANFR](#) est l'organisme de l'État français dont la mission est d'assurer la planification, la gestion et le contrôle de l'utilisation, y compris privative, du domaine public des fréquences radioélectriques sous réserve de l'application de l'article L. 41 du Code des postes et des communications électroniques, ainsi que des compétences des administrations et autorités affectataires de fréquences radioélectriques.

Cette Agence agit sous la forme d'un établissement public à caractère administratif.

Les ondes

L'onde électromagnétique est un mélange de champ électrique et magnétique, qui se propage à 300.000 km par seconde (vitesse de la lumière).

Elle a la capacité de :

- se transmettre sans perte dans le vide ou l'air sec,
- de traverser plus ou moins facilement les isolants (qui peuvent la dévier),
- de ne pas traverser les conducteurs (mais peut les contourner ou s'y réfléchir),
- de pouvoir être captée (ou émise) avec des fils ou des bobines conductrices.

Les antennes

L'antenne transforme l'onde électromagnétique en tensions et courants, dans les deux sens :

- La DEMI ONDE éloignée de la terre et reliée en son centre à un coaxial 75 Ohms : le « DIPOLE » ; c'est l'antenne VHF marine la plus courante.
- La QUART d'onde verticale sur une terre conductrice, c'est le FOUET ou la « Verticale » ; l'antenne HF usuelle, raccourcie en général, car le quart de lambda à 2 MHz, devrait faire 35 m de long !

A savoir

Les antennes HF trop courtes peuvent être rendues artificiellement équivalentes à un quart d'onde, vu de l'émetteur, grâce à une « boîte de couplage ».

La licence

On appelle en général "cibiste" celui qui n'a pas de licence radioamateur (indicatif, taxe éventuelle, examen parfois, selon les pays), mais loin des côtes, cela n'a plus de sens.

Certains pays donnent des licences sans examen, alors que cela reste très strict en Europe et aux USA .

Pourquoi faire une demande de licence

Si le CRR est un examen validant des connaissances, la licence est un droit à utiliser les fréquences ; l'autorisation d'exploiter les fréquences maritimes.

C'est grâce à elle que le bateau est doté d'un identifiant unique (indicatif et/ou MMSI) qui permet aux centres de secours de déterminer précisément, lors d'un appel de détresse, quels sont les moyens à engager.

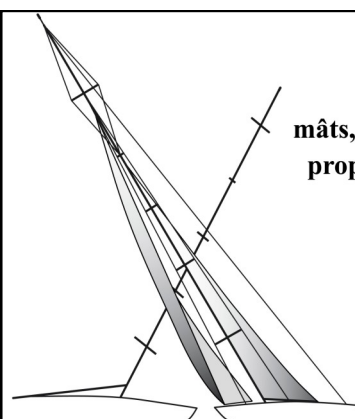
Cette licence doit être conservée à bord car elle peut être réclamée par les autorités compétentes.

Pour l'obtenir, il suffit de remplir le formulaire « Demande ou modification de licence » disponible sur le site de l'ANFR, accompagné des pièces justificatives demandées.

Qu'est ce que le codage MMSI ?

Le **MMSI** (Mobile Maritime Service Identity) est une série de 9 chiffres qui constitue à la fois l'identification et le passeport radio d'un navire dans le monde entier.

Un MMSI est attribué à un navire et permet d'enregistrer les équipements qui utilisent la technique ASN (VHF et BLU), les balises de détresse ainsi que des émetteurs-récepteurs par satellite (stations Inmarsat B, C et M) à la sortie d'usine, certains équipements comme les balises ne sont dotés que d'un numéro de série. C'est l'ANFR gère l'attribution des MMSI.



S.F GREEMENT

mâts, bômes, tangons, bout-dehors, câbles, sertissage, matelotage, accastillage, matage, dématage
propulseurs d'étrave, guindeaux, instrumentation, confort à bord, équipements, propulsion

Les Sables d'Olonne - Ile de Noirmoutier - Piriac sur Mer

Tél : 09 64 38 23 42 - 06 87 23 57 56

Fax : 02 51 39 64 52

rue de l'estacade 85630 Barbâtre - sf.greement@free.fr

WWW.SF-GREEMENT.FR

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU SAMEDI 30 MARS 2013

L'assemblée se réunit, après convocation, au foyer des anciens du Pouliguen à 18 h30.

Il résulte de la feuille de présence qu'une centaine de personnes sont dans la salle et qu'il y a 24 pouvoirs. Le quorum est largement atteint et l'assemblée peut se tenir normalement.

Sont présents plus particulièrement :

Monsieur LAINE maire du Pouliguen
Monsieur le représentant de la SNSM.
La Presse.

ACCUEIL :

Le Président Jean-Pierre SANTINI accueille cordialement l'assistance et trace les grandes lignes de son mandat :

Vie du port : implication et présence de la CCI, avec notamment la réalisation de la majorité de nos doléances. Il rappelle que la concession de la gestion du port sera remise en appel d'offres en 2013 et que nous examinerons avec attention les candidatures .

Le dragage se déroule dans de bonnes conditions de résultat et de délai.

Notre action a permis non seulement de ne pas avoir d'augmentation du prix de nos emplacements, mais en plus de recevoir un cheque de 10% de notre contribution annuelle.

APPROBATION DU CR DE L'ASSEMBLEE GENERALE 2012

Présenté par le secrétaire général J.C. BOISADAM et approuvé à l'unanimité

RAPPORT MORAL ET D'ACTIVITE

Présenté par le président

Le bureau de l'APPBP a rencontré au cours de cet exercice :

C.C.I. : 2 rencontres.

SIVU : quatre fois en tant qu'invité au conseil syndical

Conseil portuaire : deux fois dans l'année.

En outre :

Le conseil d'administration s'est réuni 2 fois

Le bureau s'est réuni 10 fois

Réalisation de 3 numéros de notre revue « **LE PETIT PAVILLON BLEU** »

Assemblée générale du 7 Avril 2012.

Organisation de deux journées extincteurs

Organisation d'un cocktail à la villa Mortureux

Quatre réunions dans le cadre de l'UNAN

Permanence tous les samedis de 11 h. à 12h30 au local

Réponse aux sollicitations des plaisanciers.

Organisation de 2 conférences de presse.

Ce rapport est approuvé à l'unanimité.

RAPPORT FINANCIER

Présenté par Jean-Pierre MAURICE, qui remplace Christian AVIGNON démissionnaire pour problèmes personnels, sous forme de « camemberts » avec parts en couleurs différentes des principales recettes et dépenses.

Explication des « camemberts » de ce qui a été réalisé en 2012, avec une part importante des frais de fonctionnement due à l'édition du « PETIT PAVILLON BLEU »

Prévisionnel 2013 avec des comptes en équilibre, ce qui permet de maintenir les cotisations à leur montant de 25,00 euros.

Nous investirons en 2013 dans l'achat de vêtements.

Il demande la participation d'un contrôleur pour vérifier les comptes ; un adhérent mr LAUNAIS présente sa candidature qui est acceptée.

Le rapport du Trésorier est approuvé à l'unanimité.

ELECTION DES ADMINISTRATEURS

Administrateurs sortants se représentant :

Jean Pierre SANTINI, Gérard VAUCLIN, Jean Claude BOISADAM, Gilles DRAPEAU, Alain CHABRIER

Malgré la demande aucun nouveau candidat ne se présente.

Tous sont réélus à l'unanimité.

ANIMATIONS 2013

Présenté par J.C. BOISADAM

Cocktail le 27 Juillet 2013 à 18 h.30 dans les jardins de la Villa Mortureux

Vérification des extincteurs : Samedi 1 Juin Samedi 6 Juillet

- Permanence tous les samedis de 11 h. à 12h..30 .

- Pot de l'amitié des 2ème et 3ème bassins : le 20 AVRIL

- Les NAUTIQUES DU POULIGUEN : du 31 MAI au 2 JUIN

POINT UNAN

Présenté par Jean Pierre MAURICE : CR des réunions UNAN

INTERVENTION SNSM

Présentée par le représentant de la SNSM.

Remise par le président de l'APPBP d'un chèque de 800€ à la SNSM en tant que membre bienfaiteur.

Rappel des règles de sécurité dont : - Port de brassières - Braquet de sécurité moteur.

QUESTIONS DIVERSES

Intervention de Monsieur LAINE maire du POULIGUEN qui fait le point sur les travaux en cours du dragage, de la protection des berges, des cales de nettoyage et de mise à l'eau.

Départ à la retraite de CATHERINE : émouvant hommage à celle qui à la capitainerie a rendu service à chacun d'entre nous un jour avec gentillesse.

LA SEANCE EST LEVEE A 20 HEURES

Un Cocktail copieux et de qualité vient compléter la soirée et permet à de nombreux plaisanciers de se retrouver.

En début de cocktail, il est rappelé que les boissons sont offertes par Sébastien DABIN, propriétaire récoltant.

Vous êtes dans le vent...

Vêtements Pêche Déco marine Nautisme

COMPTOIR DE LA MER
La boutique de la Coopérative Maritime

LE CROISIC
Face à la Criée
Tél. 02 40 15 71 01

SAINT NAZAIRE
4, bd René Coty
Tél. 02 40 22 21 71

REMISE 5%
aux Adhérents de l'APPBP
sur présentation de leur carte de membre
Sauf articles en promotion ou solde.