



## L'exploitation du CASAM IV par PAJAROLA

Le maître mot de l'activité de PAJAROLA est l'adaptation aux besoins du client. Cela signifie une grande flexibilité, une grande souplesse dans l'exploitation du navire CASAM IV (cf Bruits de quai n°30) de l'entreprise qui assure de manière régulière la liaison entre Les Sables d'Olonne et Port Joinville.

Le Casam IV transporte vers l'Île d'Yeu tout ce dont les îliens ont besoin, de l'épicerie sèche pour le Super U aux parpaings et au sable pour la construction. Au retour, il ramène vers Les Sables les bennes de déchets et de boues de la station d'épuration (cf Bruits de quai n°44).

Il n'y a donc pas un horaire fixe mais un planning à court terme revu très régulièrement pour « coller » aux demandes des clients dont la satisfaction est la clé de la réussite de PAJAROLA depuis des décennies.

L'ébauche du planning est élaborée par le capitaine du navire en fonction des liaisons à réaliser.

Il doit tenir compte également de différentes contraintes comme les heures d'ouverture et de fermeture de l'écluse du bassin à flot de Port Joinville où s'amarré systématiquement le navire. Il doit également tenir compte de la hauteur d'eau aux Sables d'Olonne afin de déterminer s'il est possible de s'amarrer au poste 8 à l'extérieur du bassin de commerce et des horaires d'ouverture et de fermeture du l'écluse de ce bassin s'il est indispensable d'entrer dans le bassin pour s'amarrer au poste 1. Il ne faut pas non plus oublier les temps de travail et de repos réglementaires.

Le plan de chargement est, quant à lui, réalisé par le capitaine ou le second en collaboration avec Catherine qui gère la partie commerciale des traversées aux Sables et Thierry à Port Joinville.

Afin de réagir dans les plus brefs délais aux demandes des clients qui peuvent remettre en question le programme prévu, une communication permanente entre les différents acteurs au sein de l'entreprise est fondamentale.

L'équipage du CASAM IV est composé de six marins (le permis d'armement n'en exige que quatre) ayant pour la plupart commencé leur carrière à la pêche : le capitaine Ludovic, le second capitaine Denis, le chef mécanicien Cédric et les trois matelots Matthieu, Thomas et Thomas. Les trois matelots polyvalents sont également manutentionnaires et conducteurs d'engins, manipulant tour à tour la grue embarquée de 14t de levage, l'élévateur de 16t...

Tous les marins sont Islais et pour eux le voyage aller est de l'Île d'Yeu vers les Sables et le retour des Sables vers l'Île d'Yeu. Pour l'équipe PAJAROLA aux Sables, c'est bien entendu l'inverse ! Chaque week-end, le Casam IV relâche à l'Île d'Yeu.

Le navire passe effectivement moins de temps dans le port des Sables que dans celui de Port Joinville.

Dans le cas où le navire doit rester la nuit aux Sables dans le bassin, chaque membre de l'équipage dispose d'une cabine à bord pour y dormir.

L'approvisionnement en nourriture est effectué aux Sables ainsi que le soutage.

La présence d'une zone de stockage tant à l'île d'Yeu qu'aux Sables d'Olonne permet d'optimiser le chargement des marchandises à bord du navire en lissant les flux de départs et d'arrivées des marchandises dans les ports. Ainsi, Pajarola gère la totalité du transit de la réception au port des Sables jusqu'à la livraison sur l'Île d'Yeu.

Ces zones de stockage, tous les matériels de manutention dont une grue pour le vrac ainsi que les conteneurs, propriété de l'entreprise, assurent l'autonomie de PAJAROLA dans toute la chaîne logistique gérée. Cette autonomie est indispensable par exemple pour l'acheminement des bennes de déchets de l'Île d'Yeu vers les Sables qui doivent être traitées le plus rapidement possible, surtout l'été !

L'harmonisation des règlements portuaires des Sables et Port Joinville a permis au CASAM IV, qui a obtenu une homologation préfectorale très exigeante, de transporter des matières dangereuses, oxygène et gaz indispensables à la vie des îliens.

Le sérieux, l'autonomie et la flexibilité démontrés par Pajarola dans l'exploitation de ce lien essentiel entre le continent et l'île ont décidé Siemens Gamesa à signer un contrat avec l'entreprise pour le transport par conteneurs de pièces détachées pour la maintenance du parc éolien Yeu - Noirmoutier, Siemens ayant installé sa base arrière sur l'Île d'Yeu. Un avenir radieux se profile donc à l'horizon.



Michel Le Moine  
Merci à Morgan Rivalin pour le temps qu'il m'a gentiment consacré.

N°45  
Mars 2025



# BRUITS DE QUAI



## EDITO...

Quand vous lirez le prochain numéro de ce bulletin nous serons au coeur de l'été et vous verrez le Kifanlo entrer et sortir du port emmenant son lot de passagers privilégiés découvrir la pêche au chalut latéral. Nous nous y sommes engagés. D'ici là, les membres actifs de l'association auront dû réarmer le bateau, relever leurs manches pour lui refaire une beauté, trouver un équipage et résoudre un problème technique qui empêche actuellement le démarrage du brave moteur Poyaud qui fête allègrement ses 70 ans. Grâce aux généreuses subventions accordées par la municipalité, OCEAM pourra, comme l'année dernière, faire naviguer le Kifanlo en juillet et en août et probablement pour quelques sorties ponctuelles en avant et arrière saison. L'exploitation est structurellement déficitaire et ce n'est que par la volonté de l'association et le support inconditionnel de la Ville que le Kifanlo, navire emblématique des Sables d'Olonne, peut assurer ses navigations. La survie du bateau est fragile. Alors, aidez l'association, aidez nous. Nous espérons vous voir à bord !

## Petite histoire des immatriculations

En août 1681, Colbert édicte l'Ordonnance sur la Marine stipulant que toute personne acquérant, vendant ou faisant construire un navire doit en faire la déclaration auprès du greffe de l'Amirauté de son domicile, laquelle reçoit d'autres actes concernant la vie du bateau, attestations de destination, composition de la cargaison, ou rôle de l'équipage à l'armement et au désarmement.

Les navires seront plus tard enregistrés par l'Inscription Maritime qui établit leurs rôles d'armement à partir de diverses informations : numéro matricule, nom, nature (brick, barque, goélette, etc...) lieu et date de construction, tonnage, propriétaire et amateur, francisation (rattachement à un pavillon), composition des passagers et de l'équipage.

À partir de 1795, l'identification des bateaux était un outil de surveillance. En conséquence, pour une bonne lisibilité, les lettres sur la poupe devaient être peintes en blanc sur fond noir et avoir 4 pouces de hauteur. Sur le registre de désarmement du quartier des Sables de 1798 à 1801 seuls figurent les noms des bateaux et leurs caractéristiques mais pas de numéro (par exemple : la Câline, les 2 frères républicains, le Courrier).

### Immatriculation obligatoire

À partir de 1850 tous les bateaux ont ordre d'être immatriculés avec 2 lettres suivies d'un numéro.

Les 2 premières lettres définissent leur quartier maritime. (LS : Les Sables, BR : Brest, CC Concameau, IO Île d'Oléron, TL Toulon, etc...)

Il existe 48 quartiers maritimes en France, si l'on compte aussi ceux des DOM-TOM.

Les 3 quartiers vendéens sont : LS : Les Sables-d'Olonne - NO : Noirmoutier - YE : Île d'Yeu.

Les bateaux gillocuciens sont aujourd'hui rattachés

au port des Sables d'Olonne, avant la fusion des deux communes en 1967, ils avaient leur propre identification : SG pour Saint-Gilles-sur-Vie et XV pour Croix-de-Vie.



Le nom de quartier maritime était donné jusqu'au 31 décembre 2009. On parle à présent de quartiers d'immatriculation, lesquels gardent le tracé des anciens quartiers maritimes.

Le numéro est aujourd'hui attribué par la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) anciennement connue sous le nom de bureau des Affaires Maritimes.

Le nombre de chiffres de l'immatriculation ne cesse d'augmenter. En 1900 il ne comportait que 3 chiffres. (tableau de Paul Emile Pajot 1873-1929)

Le Chalutier Kifanlo construit en 1955 était alors immatriculé LS 3050. Désarmé dès 1980, il changera pour un numéro à 6 chiffres : LS 266 506 en 1982.

### Réglementation stricte du lettrage

Les lettres sont obligatoirement inscrites en caractères latins et chiffres arabes, de couleur claire sur fond foncé ou couleur foncée sur fond clair et afin d'assurer la visibilité de l'immatriculation, l'administration française réglemente aussi la hauteur des caractères peints.

Marie-France Marty

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS DE QUAI



Directeur de la publication :  
François Delanneau  
Crédit photos : OCEAM / Freepik  
Graphiste : 40marins.com  
N° ISSN : 2116-9322

## Le passage de l'équateur du temps des grands voiliers de la compagnie Bordes

Nous soussignés, Père la Ligne, M<sup>me</sup> la Ligne et ses acolytes signifions à qui de droit, que le quatre-mâts « A. D. Bordes » ne franchira pas la ligne sans avoir satisfait aux conditions exigées. Tous les marins qui en sont à leur premier passage devront subir la cérémonie solennelle du Baptême sous le patronage de l'abbé de la Tonsure. Ce sont les nommés ... dit Bouchon gras, Villet dit Coaltar, Favennec dit Patte en l'air, Robert dit Grand Gosier, Hervé dit Rat de cave.

Père la Ligne

*Nous soussignés Père la Ligne, Mme la Ligne et ses acolytes signifions à qui de droit, que le quatre-mâts « A. D. Bordes » ne franchira pas la ligne sans avoir satisfait aux conditions exigées. Tous les marins qui en sont à leur premier passage devront subir la cérémonie solennelle du Baptême sous le patronage de l'abbé de la Tonsure. Ce sont les nommés ... dit Bouchon gras, Villet dit Coaltar, Favennec dit Patte en l'air, Robert dit Grand Gosier, Hervé dit Rat de cave.*

Père la Ligne

Document fourni par Bernard Philippeaux, membre de la famille du capitaine Légié, cap-hornier sablais

### Parlons pavillons !

Dans la marine, on trouve des pavillons, des pavois, des fanions et des flammes mais pas de « drapeaux » avec à la poupe le pavillon national et dans la mâture toute la pavillonnerie utilisée pour les messages transmis selon le code international des signaux. Rassemblés sur une seule drisse s'étirant généralement de la proue à la poupe en passant par la tête des mâts, tous ces derniers pavillons constituent le « Grand Pavois » destiné à décorer le bateau pour les grandes occasions (réceptions, fêtes, cérémonies...).

Seul le pavillon national, aussi appelé « les couleurs », est porté en poupe sur une hampe et doit être le plus grand en surface de tous les pavillons du bord. Il n'est pas forcément identique au drapeau national.

Le pavillon national doit être porté dans les eaux internationales ainsi que, au port, les dimanches, les jours fériés et les fêtes légales lorsqu'il y a quelqu'un à bord. Enfin, il doit être hissé de 8 h jusqu'à 20 h ou au coucher du soleil. En mer, il est obligatoirement hissé pour identifier le bateau aux entrées et sorties de port et en vue de bâtiments de guerre français ou étrangers, de bâtiments de surveillance ou de police maritime.

Le pavillon monté sur un mât à fond de drisse est descendu et monté plusieurs fois lors des saluts officiels.

Le pavillon français est constitué de 3 bandes qui ne sont pas toutes de largeurs égales, le bleu 30%, le blanc

33% et le rouge 37% afin de donner l'impression d'avoir trois bandes égales lorsque le pavillon flotte au vent.

Chaque pavillon du grand pavois correspond à un élément du code international des signaux qui est composé de lettres et de chiffres.

Un pavillon a une signification propre s'il est arboré seul en mâture. Exemples :



Pavillon « A » dit ALPHA



Pavillon « B » dit BRAVO

Ils signifient :

Alpha : J'ai un (ou des) plongeur (s) à l'eau, restez à distance.

Bravo : Je charge, je décharge ou je transporte des matières dangereuses.

Chaque pavillon de A à Z transmet donc un message spécifique.

Le message peut être composé de deux pavillons (ou plus), par exemple arborer les pavillons « N » couplé au « C » signifie : j'ai besoin d'aide, ...

Chaque pavillon et leurs associations ainsi que les messages associés se trouvent dans le Code international des signaux présents dans toutes les passerelles de navires ou sous forme d'un tableau récapitulatif des principaux signaux.

Alain Pirard

## Préparation militaire marine des Sables d'Olonne

Il existe aux Sables d'Olonne une Préparation Militaire Marine (PMM) créée en 1994 qui porte le nom d'un illustre marin, le Quartier-maître Jousseaume.

La première présentation au fanion s'est déroulée le 21 janvier 1995 avec 20 stagiaires et était présidée par l'Amiral Heger, son premier Chef de centre étant le Capitaine de Corvette de réserve Jean-François Champast.

Actuellement, ce sont vingt-cinq jeunes vendéens de seize à dix-huit ans, sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau de réserve François Plaintive, qui découvrent au lycée « bleu » Savary de Mauléon la Marine et ses valeurs d'honneur, de discipline et d'amour de la patrie.

La PMM permet également de faire connaître la marine nationale à la population, de « rayonner » et d'inculquer cette culture aux jeunes et aux moins jeunes et enfin de favoriser le « recrutement » pour la Marine Nationale.

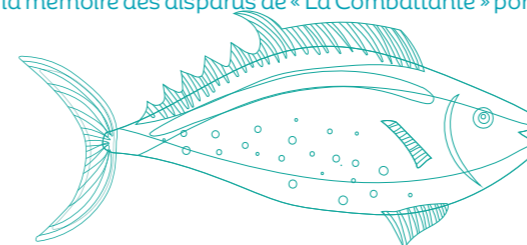
Le cycle PMM des Sables se déroule d'octobre à mai avec une douzaine de samedis de 9 h 00 à 17 h 00. Son début a été marqué cette année, avant la cérémonie au fanion, par une prise d'arme, à l'occasion du forum de l'Aventure Maritime avec la participation d'une délégation du bâtiment école « Le Guépard » qui est le « filleul » de la ville des Sables d'Olonne. Au cours des séances, les jeunes assimilent la formation militaire et maritime, pratiquent sport et ordre serré, assistent à des conférences. Le 25 janvier grâce au « SubAtlanticClub » les garçons et les filles de la PMM ont pu effectuer leur baptême de plongée dans la piscine Aqualone.

Durant les vacances de février, lors de la période bloquée à la base navale de Brest, les stagiaires 2025 ont découvert le port de Brest, visité les installations et les unités de la marine, embarqué sur la goélette « Etoile », effectué des tirs au FAMAS et ont constitué un groupe à l'image d'un équipage de bateau. La semaine a passé très vite pendant cette période avec ce programme captivant dominé par la navigation en rade sur la goélette école.

Après cette période Brestoïse, les stagiaires sont revenus ravis pour terminer leur cycle et recevront le 17 mai 2025, face à la mer au prieuré Saint Nicolas aux Sables d'Olonne lors de la cérémonie de remise du diplôme, l'insigne de leur PMM en présence du COMAR Nantes et des autorités civiles de la Ville.

Didier Roca

Le centre de préparation militaire marine des Sables d'Olonne porte le nom du Quartier-maître canonnier JOUSSEAUME, marin vendéen mort pour la France. Né le 26 décembre 1921 à Saint-Martin-des-Noyers, engagé volontaire dans la marine nationale le 1er septembre 1941, Clovis Jousseaume rallie les Forces Navales Françaises Libres le 1er mai 1943. Affecté sur le torpilleur « La Combattante » il participe à de nombreuses missions de guerre et aux opérations du débarquement en Normandie. Le 23 février 1945, en patrouille en mer du Nord, « La Combattante », victime d'une mine, entraîne dans sa fin tragique 65 marins français dont Clovis Jousseaume. Le Quartier-maître Clovis Jousseaume a été cité, à titre posthume, à l'ordre du Corps d'Armée. La médaille Militaire et la médaille de la Résistance lui ont également été décernées. Une stèle érigée à Courseulles-sur-Mer à la mémoire des disparus de « La Combattante » porte une plaque sur laquelle figure le nom de ce marin vendéen. (Acomar - Net-Marine)



## La cambuse

### RECETTE

Pour 4 personnes :  
 4 grandes tranches de pain de campagne  
 24 crevettes roses  
 8 fonds d'artichauts cuits  
 10 cl d'huile d'olive  
 6 branches de menthe  
 1 citron  
 Sel et poivre

TARTINES GRAIN DE SEL  
 La recette d'Eve Le Moine

Nettoyez la menthe et émincez-la.  
 Faites griller les tranches de pain par deux afin de garder un côté non grillé.  
 Mixez ensemble les fonds d'artichaut, l'huile d'olive, le jus de citron, la menthe, le sel et le poivre.  
 Décortiquez les crevettes.  
 Dressez les tartines en recouvrant le côté non grillé de la préparation à l'artichaut et des crevettes.