

Sommaire

Editorial	p 1
Premières exploitations du SNOSAN et enseignements tirés	p 2
Les mouillages en Méditerranée et les posidonies	p 3
Les 2èmes Assises nationales du nautisme et de la plaisance	p 4

Editorial,

La FNPAM s'associe, au nom des plaisanciers-navigateurs, au drame des Sables d'Olonne. La cruauté des événements montre que la mer est la plus forte et qu'au-delà des réglementations, le plaisancier doit être attentif à son esprit de réflexion et de responsabilité pour ne pas notamment mettre en danger la vie des sauveteurs.

Des modifications de la D240 sur notamment le port du gilet de sauvetage viennent d'être publiées. Pour une navigation entre 2 milles et 6 milles d'un abri, donc en croisière côtière, la possibilité est donnée soit d'embarquer un gilet de sauvetage de 100 newtons par personne, soit de porter de manière effective un gilet de 50 newtons.

Nous saluons le bon sens et le pragmatisme de la Direction actuelle des Affaires Maritimes. La réglementation en côtier (2 à 6 milles) imposait un 100 N qui se révèle extrêmement encombrant dans les coffres et sur soi. On s'accrochait partout et il rendait le plaisancier maladroit et statique sur les petites unités. C'est moins le cas pour un gilet de 50 newtons qui assure encore une bonne flottabilité d'autant que l'exploitation du SNOSAN montre que les plaisanciers naviguent essentiellement près du littoral. Cela devrait conduire les plaisanciers à porter davantage leur brassière que nous estimons indispensable dans certaines circonstances à risques liés au type d'activité, d'embarcation, de conditions de mer et de vent, la nuit, ... (rappel : *dans les annexes, obligation du port d'une flottabilité individuelle de 50N à plus de 300 m*).

Dans ce bulletin, une autre exploitation de SNOSAN confirme les pannes nombreuses de moteurs et encore, il ne prend pas en compte les nombreuses pannes qui n'ont pas donné lieu à une demande d'assistance auprès des CROSS. En effet un certain nombre de plaisanciers ont pu se faire remorquer par d'autres navires voisins ou ont réussi à se dépanner eux-mêmes, comme récemment notre président Alain Garcia au retour des Açores...à la suite d'une dégradation bactérienne du gasoil sans doute de mauvaise qualité...

La deuxième consultation publique sur les Documents Stratégiques de Façades (DSF) est close début juin. La plaisance et les activités nautique ont été mieux prises en compte, même si elles ne sont positionnées qu'en 7ème position dans les 26 enjeux socio-économiques, la pêche et l'aquaculture occupant les 1^{er} et 2ème places.

Dans sa contribution, la FNPAM a insisté sur une véritable prise en compte des activités nautiques alors que leur impact environnemental est faible en regard des activités industrielles de la grosse pêche non sélective et de l'aquaculture à grande échelle (filières, fermes).

Les conflits d'usages devraient faire l'objet d'un processus décisionnel efficace par exemple via une médiation des CMF où toutes les parties prenantes sont représentées, de façon à limiter les recours juridiques, consommateurs de temps et d'argent.

Premières exploitations du SNOSAN et enseignements tirés

Depuis la mise à disposition de la base des données des accidents en mer SNOSAN, un groupe de travail de la FNPAM s'est attaché à étudier les demandes d'intervention des plaisanciers auprès des CROSS donc notées sur un rapport d'intervention ouvert par un CROSS (SITREP)

Pour plus de pertinence et de fiabilité des données, l'analyse n'a porté que sur environ 30 000 SITREP métropolitains de 2010 à 2018 pour des activités « plaisance » hors appel pour maladie, accident de baignade ou de plongée, suicide,

Sur ces neuf ans,

- 70% des événements à l'origine des appels aux CROSS sont liés au matériel et en très grande majorité à une panne moteur,
- environ 20% à une cause humaine (échouement en majorité, blessure,..)
- et le reste (environ 10 %) à un facteur externe (bout dans l'hélice, chavirement, ...).

Sur cette même période, ces demandes d'intervention qui étaient relativement stables de 2010 à 2013 ont cru de 50% entre 2013 et 2018, essentiellement à cause d'une croissance forte des appels pour panne moteur !

Comme nous l'avons détaillé dans le VDA n°14, les interventions de sauvetage aux personnes (SAR) sont stables alors que les MAS (assistance au matériel) augmentent. Ces derniers représentent 78% de l'ensemble des appels en 2018 !!!

Sur ces 9 ans, dans notre base statistique, les décès imputables uniquement à la pratique de la plaisance ont représenté moins de 20 décès par an. Les causes principales sont la chute à la mer ou le chavirement. Les premières causes d'appels pour un secours aux personnes (SAR) sont les échouements, les pannes moteur, les voies d'eau, un blessé ou un chavirement, autant de causes différentes qu'il faut approfondir.

Nous insistons encore sur l'évolution préoccupante des pannes moteur dans les appels. Que se passe-t-il dans nos mécaniques ? Nous aurons l'occasion d'en reparler après une analyse plus complète.

Les navires en difficulté sont

- dans 80% des cas à moins de 2 milles
- et dans 5% à plus de 12 milles.

L'augmentation des appels se situe d'ailleurs dans la bande de 0 à 2 milles et si cette zone rassemblait 75% des appels, il y a 9 ans, elle en représente maintenant 80%. Le danger est donc près des côtes, zone très fréquentée par les plaisanciers.

L'analyse des SITREP montre le peu d'accidents dans la zone de 6 à 12 milles (moins de 4% de l'ensemble) et rien qui prouve la nécessité du radeau de survie. La FNPAM a toujours demandé que la limite de la zone semi-hauturière actuellement à partir de 6 milles soit portée à 12 milles (jusqu'à 60 milles). Cette demande nous paraît donc justifiée.

Pour conclure, les associations de plaisanciers jouent un rôle majeur dans la culture sécurité des plaisanciers. Non seulement, elles aident les plaisanciers dans la bonne application des réglementations sécurité pas toujours faciles à comprendre mais elles proposent souvent des animations, des formations, des documents sur la sécurité. Dans le cadre du SNOSAN, la FNPAM fera porter son effort sur ces nombreux travaux de prévention. Elle aura besoin de l'aide toujours précieuse de la SNSM très présente au niveau local.

Reste à trouver le mode de collaboration avec les administrations pour amplifier ces rôles de pédagogie et d'animation.

Les mouillages en Méditerranée et les posidonies

Les Affaires Maritimes seraient en voie de réglementer les mouillages forains des plaisanciers en méditerranée, ceux-ci détruisant les posidonies. Qu'en est il en réalité ? Est-ce justifié ?

Le plaisancier expérimenté mouille son ancre sur fond de sable. Il sait très bien que sur les posidonies, l'ancre n'accroche pas. L'ancre dans le sable, il faut aussi penser à la chaîne qui se déplace sur les fonds lorsque le bateau évite.

Pour les grosses unités utilisant des ancres et des chaînes très lourdes, il y a véritablement dégradation. Il faudrait donc sans doute prévoir pour eux des mouillages pérennes adaptés. Pour la petite plaisance, ce type de mouillage peut s'envisager s'il reste d'un prix abordable comme dans certains pays étrangers. Il a l'avantage, par rapport à un mouillage sur ancre, de permettre un mouillage plus sûr et réduisant l'aire d'évitage.

Voici d'ailleurs, sur les posidonies, le témoignage d'un plongeur passionné :

« Titulaire d'une place au port de Bandol, pratiquant la chasse sous-marine, je promène depuis plus de 50 ans mon nez dans les fonds de notre côte. Mon expérience me prouve que les posidonies sont plus sensibles à la pollution qu'aux ancres de nos bateaux.

Pour exemple, entre l'île Des Embiez et le phare du Rouveau, zone de mouillage très fréquentée, deux fois par an, comme tous les mouillages, ces fameuses plantes étaient très malades pendant des années. Depuis la réalisation de la station d'épuration de Toulon, les posidonies sont magnifiques, nous avons même vu réapparaître les nacres.

Pendant des décennies tous les hivers, les pêcheurs Bandolais ont ratissé le fond devant le port, avec leur "gangui" pour prendre de petites crevettes, les posidonies sont toujours là.

A l'opposé, dans la zone entre le port de Miramas (Les salins de Hyères) et La Londe des Maures (plusieurs kilomètres), une matre s'étend sur 150 à 200 mètres au large avec une profondeur de 50 centimètres à 1 mètre. Tout approche de bateau est impossible au risque de s'échouer.

Ces matres sont couvertes de posidonies. Il y a 55ans elles étaient vertes, magnifiques, poissonneuses, on pouvait même admirer des hippocampes. Aujourd'hui il n'y plus de vie, les plantes sont marron le sol vaseux, pourtant aucune ancre de bateau ne vient troubler l'éco système...

Des exemples comme celui-là, il y en a plein.

Les posidonies sont des plantes qui vivent, fleurissent et se fanent. Les amas de plantes mortes sur les plages qu'on nous montre à loisir pour convaincre, ne sont pas forcément la preuve de la disparition de l'espèce mais celle du cycle de la vie de la plante comme la chute des feuilles en automne pour nos arbres ».

Les 2èmes Assises nationales du nautisme et de la plaisance

Organisées par la Confédération du Nautisme et de la Plaisance, elles se sont tenues aux Sables d'Olonne. La FNPAM était représentée par son président Alain Garcia et Philippe Grand, administrateur.

Les informations et débats ont essentiellement porté sur les relations de la filière avec les autorités locales, régionales et nationales, sur les aspects juridiques et économiques, sur la formation et l'évolution des métiers.

Denis ROBIN, nouveau Secrétaire Général à la Mer a souligné l'évolution de la filière nautique vers le monde économique. Il a rappelé que le CIMER, Conseil Interministériel à la MER est un outil décisionnel (prochaine réunion en novembre 2019). Surprenant dans le contexte actuel, il a

considéré que jusqu'à maintenant, la filière a peu été favorisée par les financements publics. Enfin, il a encouragé l'assistance à entraîner un public de plus en plus nombreux vers les pratiques nautiques.

Il revenait au président Lyon-Caen de conclure en substance :

- Les Collectivités territoriales soutiennent les professionnels
- Engagement est pris de conquérir un nouveau public : 3 millions de pratiquants en plus d'ici 2024
- La digitalisation s'impose mais ne doit pas dénaturer les pratiques nautiques.
- L'empreinte écologique doit être équitablement partagée.
- La compétition est un vecteur puissant de développement

Il a été aussi évoqué l'exposition Mer XXL qui se tiendra à Nantes du 29 juin au 10 juillet. Elle promet d'être particulièrement intéressante car très soutenue par les Collectivités Locales.

Il est aussi à noter que le problème du renouvellement des AOT pour les professionnels installés sur le DPM devrait nécessiter en urgence l'élaboration d'un cahier des charges de référence destiné aux autorités portuaires. En effet, conformément à l'ordonnance d'août 2017 transposant en droit français une directive européenne traitant de la mise en concurrence, il est obligatoire de procéder à un appel d'offre lors d'un renouvellement d'AOT. Ainsi un professionnel installé de longue date peut se voir déloger sans ménagement et sans contrepartie.

En revanche, quid des renouvellements des concessions portuaires ? Les plaisanciers sont dans ce cas directement concernés et complètement ignorés. Ce sujet est fort heureusement en cours d'examen par le Comité Nautisme et Plaisance...

Dernière minute : Un parlementaire en mission a été nommé sur le sujet de la pêche de loisir en mer (embarquée, du bord de l'eau ou à pied) : le sénateur de Haute Garonne Pierre Médevielle. Rappelons que la FNPA demande le respect des tailles et des périodes de reproduction ainsi que le quota journalier pour les espèces menacées. Nous militons contre un permis pêche payant pour la pêche maritime qui restreindrait pour un grand nombre l'usage de la mer. (Voir nos VDA précédents)

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PLAISANCIERS DE L'ATLANTIQUE ET DE LA MEDITERRANEE (FNPAM)

La FNPAM rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 50 ports et mouillages organisés : Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Le Crouesty, Larmor Baden, Arzal, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, Ars en Ré, La Faute-sur-Mer, L'Aiguillon-sur-Mer, Ars-en-Ré, St Martin-de-Ré, La Couarde, Les Portes en Ré, Loix en Ré, La Flotte en Ré, Rivedoux, La Rochelle, St Denis d'Oléron, Le Douhet, La Cotinière, Boyardville, Le Château d'Oléron, Port-des-Barques, St Nazaire-sur-Charente, Rochefort, Marennes, Bonne-Anse la Palmyre, Royan, Meschers-sur-Gironde, Mortagne-sur-Gironde, Port-Médoc, Port-Bloc le Verdon, Ile-aux-Oiseaux, Andernos, Lanton-Taussat-Fontainevieille, Lanton-Cassy, Audenge, le Teich, Gujan-Mestras (ports du Canal, de Larros et de la Mole), la Teste-de-Buch, Cazaux, Arcachon, Cap Breton, Anglet, Hendaye, Bandol.

Ainsi que l'association nationale HYDROS des Officiers de la Marine Marchande.

Siège social: Digue du Lazaret, 17000 la Rochelle. Courriel: fnpatlantique@gmail.com Site internet: www.fnpatlantique.com

Membres du bureau : Président : Alain Garcia, Vice-président, Jean-Claude Faveris, Jean Piveteau

Sec.Gén. : François Bertout, adj. Daniel Delidais, Trésorier : Jean-Jacques Coudray, adj. François Douchet

Le bulletin : Publication périodique de la FNPAM. Dépôt légal 24 mars 2016 - ISSN 2492-9301

Directeur de la publication : Alain Garcia

Rédacteur en chef : Jean Piveteau

Rédaction des articles : Alain Garcia, Daniel Delidais, François Douchet, Jean-claude Faveris, Michel Grataloup, Philippe Grand, Jean Piveteau

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.