

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée

Sommaire

Editorial	p 1
Point sur l'organisation des secours en mer	p 2
Quatrième conférence annuelle de la CNP	p 3
Les enjeux de l'éco-navigation	p 3
Interdiction de la pêche au chalut sur le plateau de Rochebonne	p 4

Editorial,

Nous faisons un point sur l'organisation des secours en mer qui a donné lieu à un travail remarquable d'une mission du Sénat et à une table ronde au Ministère le 7 novembre, où nous sommes intervenus à double titre :

- en tant que plaisanciers bénéficiaires pour 30% des interventions de la SNSM et des moyens mis en œuvre par les services de l'Etat, notamment les hélicoptères Dragon de la Protection civile et Dauphin de la Marine Nationale
- et également comme participant à l'exploitation de l'outil statistique SNOSAN des accidents en mer mis en place par la Direction des Affaires Maritimes.

Le financement de la SNSM et du renouvellement de sa flotte de canots de secours s'est posé de façon cruciale. A court terme, le problème semble réglé par une augmentation importante du financement public.

La plaisance immatriculée assure une part importante du financement de la SNSM par les dons volontaires et la part du droit annuel de francisation (DAFN). Nous devons donner encore plus mais il faut aussi que la SNSM implique davantage les plaisanciers dans son fonctionnement. Seule une collaboration étroite au niveau national ou local permettra de faire progresser les dons et travailler sur la prévention des accidents et l'amélioration des secours. La FNPAM est prête à y participer.

La quatrième conférence annuelle du Nautisme et de la Plaisance organisée par la Confédération du Nautisme et de la Plaisance s'est tenue au Nautic de Paris.

Les deux thèmes principaux portaient sur les attentes des clients de demain et sur la transition écologique.

Par ailleurs, un point sur l'expérimentation de nouveaux mouillages écologiques a été effectué lors d'une rencontre interprofessionnelle organisée à Vannes le 21 novembre.

Ces mouillages, un peu plus onéreux et nécessitant probablement un contrôle périodique un peu plus important, permettraient de réutiliser des sites bien protégés, facilitant l'amarrage des bateaux et l'utilisation des annexes avec plus de sécurité et ce, sans dégrader les zostères présents dans les fonds.

Nous faisons également un point rapide sur l'interdiction de la pêche au chalut sur le plateau de Rochebonne.

Enfin, à l'occasion de la nouvelle année 2020, la FNPAM adresse ses meilleurs vœux maritimes à ses associations adhérentes et à ses partenaires publiques et privés.

Point sur l'organisation des secours en mer

L'évolution technologique des moyens de secours, les accidents récents qui ont ému la population, le nouvel outil statistique des accidents, le SNOSAN, mis en place par la Direction des Affaires Maritimes, qui a associé notre Fédération à son exploitation, les enquêtes d'accidents menées par la BEA Mer dont nous illustrons plus loin tout l'intérêt par la description d'un rapport d'accident, doivent conduire à une réflexion globale sur l'organisation des secours en mer.

En effet, nous disposons des CROSS qui coordonnent les interventions, des hélicoptères très opérationnels de la Protection Civile Dragon et de la Marine Nationale Dauphin, des navires de la Marine, des Douanes, de la Gendarmerie Maritime, des canots de la SNSM bien implantée sur le littoral avec la participation des pompiers pour les interventions côtières.

Le Comité Interministériel de la Mer CIMER du 9 décembre a décidé de lancer un Schéma directeur de la fonction « gardes côtes » dotée d'une centaine de navires de plus de 20 m et 200 embarcations mises en œuvre à partir de la terre. Cette fonction assurerait la sécurité des personnes et des biens, la protection de l'environnement ainsi que les pouvoirs de police. Le CIMER a aussi décidé de pérenniser le modèle de sauvetage en mer SNSM.

Le Bureau d'Enquêtes des Accidents en mer BEA Mer des Affaires Maritimes apporte des enseignements précieux sur les causes d'accidents que nous souhaitons illustrer ici par la narration d'un accident qui s'est produit le 29 novembre 2018 dans la passe sud de l'estuaire de la Gironde.

Un couple d'allemands expérimentés venant de la mer Baltique ne peut pénétrer dans le Bassin d'Arcachon, le temps ayant rendu les passes impraticables et décident de faire demi-tour sur Royan. Ils ignorent que le passage sud qu'ils ont déjà emprunté sera sujet à 23h à des déferlantes rendues violentes par la renverse.

Arrivés au passage une des déferlantes, très violente, submerge le bateau, le démâte, précipite à l'eau le skipper et blesse notamment à la tête l'équipière réfugiée dans la cabine. La VHF hors d'état, l'équipière peut alerter les secours par son portable. Brème reçoit le message et le relaie au CROSS Etel qui engage hélicoptères et la vedette SNSM de Royan. L'hélicoptère Caracal de l'armée de l'air, après avoir embarqué équipe médicale et plongeur arrive sur les lieux, repère dans la nuit le voilier et le skipper et hélitreuille celui-ci que l'équipe médicale tentera en vain de réanimer après son séjour dans l'eau à 13°C.

L'hélicoptère s'apprête à hélitreuille l'équipière agrippée sur le pont du voilier lorsque le CROSS lui demande de rechercher et d'hélitreuille un équipier de la vedette de secours projeté violemment à l'eau au point que sa longe s'est arrachée lors d'un énorme saut du bateau qui mit pendant quelques temps en panne les moteurs.

Le sauveteur est blessé et dans une eau à 13°C. Le Caracal le repère et l'hélitreuille. Ensuite le Caracal, se dirige sur le voilier, hélitreuille l'équipière qui a dû sauter dans l'eau froide et s'écarter du voilier désemparé pour pouvoir être élinguée par le plongeur. Puis le Caracal file sur l'hôpital militaire de Bordeaux pour y déposer les blessés.

Nous devons saluer le professionnalisme et le courage de l'équipage de l'hélicoptère, du plongeur et de l'équipe médicale qui, de nuit et en pleine tempête ont pu hélitreuille 3 blessés et bien sûr aussi de ceux de l'équipage de la SNSM qui a bravé les éléments déchainés.

Ce sauvetage et bien d'autres, montre bien que les hélicoptères sont des moyens efficaces de sauvetage des personnes en mer comme ils l'ont prouvé en montagne. Malheureusement, ils sont extrêmement coûteux.

L'accident du « Momo » illustre bien les risques de la navigation « hors saison » avec une mer plus forte et plus froide. La chute à la mer est alors responsable de décès plus qu'en été.

La méconnaissance des effets locaux des conditions météo sur la houle et les conditions de mer, surtout quand les configurations de côte, de courant et de vent amplifient les valeurs annoncées ou mesurées à bord, semble avoir joué un rôle majeur. La prudence et « le sens marin » ne sont pas toujours suffisants pour naviguer en toute sécurité dans des endroits mal connus. Des relevés de vent et de mer en temps réel sont parfois accessibles mais difficilement. Des progrès sont sûrement à faire pour que les données soient faciles à obtenir comme dans certains sites de surf.

L'intégralité du rapport du BEA Mer peut être consultée sur www.fnpatlantique.com

Entre des accidents dramatiques de ce type où la vie des personnes est en jeu et le remorquage du

plaisancier en panne de moteur, les CROSS organisent avec professionnalisme les moyens mis à leur disposition en particulier via la SNSM pour 50% des interventions.

La FNPAM a plusieurs fois demandé qu'un travail commun des acteurs de la mer soit rapidement mené pour freiner l'importance grandissante des opérations de dépannage sur l'eau. Le SNOSAN s'est effectivement saisi du sujet mais les résultats concrets tardent alors que les secours en mer risquent la saturation par les dépannages comme actuellement les urgences de l'hôpital par la « bobologie ». N'oublions pas que les équipages de la SNSM sont bénévoles et n'ont pas à subir la négligence de certains usagers de la mer.

La quatrième conférence annuelle de la CNP

Attentes des clients de demain et transition écologique, sont les deux thèmes retenus pour cette conférence. Ils montrent bien les préoccupations des membres de la Confédération, notamment ceux des Ports et des fabricants.

En introduction le président Renaud Muselier (région PACA) a rappelé que la pratique du nautisme et de la plaisance est un atout indiscutable pour l'économie en général, le secteur du tourisme et les entreprises nautiques, donc générateur d'emplois.

Les nombreuses communications du salon ont démontré l'enthousiasme des collectivités locales des régions du littoral métropolitain : Haut de France, Normandie, Bretagne, Pays de Loire, Nouvelle Aquitaine, Occitanie, Provence Alpes Côte d'azur, et Corse. Toutes sont convaincues.

Ces mêmes collectivités sont cependant inquiètes du vieillissement des pratiquants utilisateurs de leurs ports. Que deviendront ces investissements si les usagers actuels disparaissent ? Certains ports ont des listes d'attente qui diminuent rapidement. Que réserve l'avenir ? Cette question n'est pas nouvelle et toutes les études faites par les constructeurs et collectivités montrent que la mer attire toujours autant mais selon des modèles très différents des pratiques actuelles. L'émergence et le développement rapide de nouvelles pratiques (paddles, kite surf, VNM, etc.), mais également de l'usage partagé des bateaux de plaisance, sont en train de changer la donne.

La transition écologique a ensuite été abordée. La déconstruction des bateaux par l'APER, opérationnelle depuis l'été, vit sa première difficulté puisque la loi de finance ne respecte pas les engagements pris. La déconstruction promise de 20/25 000 bateaux à fin 2023 sera-t-elle atteinte ? Comment valoriser les composites présents dans la majeure partie des bateaux ?

La certification « ports propres » est de plus en plus recherchée, même si elle ne vise qu'à contrôler ses rejets propres avec des eaux portuaires dépendant à 95% des arrivées extérieures

Les interdictions ou restrictions de mouillage pour cause de protection des fonds ou de l'environnement ont été évoquées. La solution de mise en place de ZMEL avec des lignes de mouillages écologiques est certainement une bonne réponse mais l'Administration tarde à publier une simplification de la réglementation kafkaïenne actuelle. Qui financera ces zones de mouillage ?

Très justement, un intervenant a fait remarquer que l'on cherchait à faire naviguer les bateaux et qu'il était urgent de leur faciliter les zones de mouillage !

La conférence a malheureusement été peu fréquentée comme les allées du Nautic, grève oblige.

Les enjeux de l'éco-navigation

Le 21 novembre a eu lieu à Vannes une rencontre interprofessionnelle concernant les enjeux de l'éco-navigation dans les aires marines protégées. Nous y étions.

Les retours d'expériences en Méditerranée montraient une préoccupation centrée sur les grands yachts dont les pratiques de mouillages révèlent des dégâts considérables sur les herbiers de posidonies. (cf. Le Vent de l'Atlantique 17 de septembre 2019)

Pour ce qui concerne le mouillage de la plaisance légère, la pratique veut qu'on ne laisse pas prendre son

ancrer sur les massifs d'herbiers car elle ne peut s'y accrocher, il faut donc veiller, à l'avant du navire, sur la couleur des fonds et choisir des zones sableuses. Une pratique écoresponsable demande également un certain doigté pour relever son mouillage en mettant notamment « en avant lente » tout en embrayant sa chaîne de façon à éviter les effets de fauchage néfastes aux plantes, c'est bon pour les herbiers et aussi pour le guindeau !

Avec ces précautions l'impact sur les fonds doit rester négligeable.

Pour l'Atlantique, le point était essentiellement tourné vers la protection des zones d'herbiers zostères placées dans des espaces Natura 2000. De nouveaux systèmes de mouillages dont la chaîne mère, fixée sur le corps mort, traditionnellement constituée d'une chaîne de 2m en chaînons acier de 22, est remplacée par une corde en polyamide lestée, ont été testés et semblent davantage ménager les herbiers.

Cette nouvelle technique, même si elle est un peu plus onéreuse et exigera probablement un contrôle périodique plus important, paraît donc particulièrement adaptée aux zones de mouillages organisées pour la plaisance légère. Dans les années 2000, à l'occasion des renouvellements d'AOT, un certain nombre de mouillages avaient été reportés plus au large dans des zones moins protégées ce qui rendait délicat l'accès en annexe et l'amarrage des navires.

Avec ces nouveaux mouillages dits écologiques, on peut donc espérer pouvoir réutiliser d'anciennes zones de mouillage bien protégées et leurs corps morts restés enfouis dans les fonds.

Interdiction de la pêche au chalut sur le plateau de Rochebonne

Le projet d'arrêté préfectoral autorisant la pratique du chalutage pélagique en bœuf pendant 60 jours à compter du 1^{er} décembre 2019 sur le plateau de Rochebonne, où cette activité est normalement interdite, a été annulé. Il faut savoir que, dans cette zone classée Natura 2000, où la ressource du bar est en constante régression, les chalutages pélagiques autorisés au moment des rassemblements des bars en période de frai, causent des effets désastreux et irréversibles sur cette espèce.

La forte mobilisation des associations de plaisanciers et de pêcheurs de loisir, avec bien d'autres structures, a permis, pour la 1^{ère} fois depuis plus de 20 ans, que cette pêche destructrice de notre milieu soit totalement interdite.

Nous resterons en éveil pour que cette décision soit effective et, surtout qu'elle se pérennise.

Vous trouverez un article plus complet sur ce sujet sur le site FNPAM à l'adresse suivante : <http://fnpam.fr/peche/>

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 plus de 50 ports et mouillages organisés : Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Le Croesty, 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, Jean Piveteau, Jean-Claude Faveris, Alain Angibaud, François Bertout.

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.