

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
Les accidents en mer 2019	p 1
Zoom sur les accidents graves	p 3
Les appels pour assistance matérielle	p 3

Editorial,

L'incroyable essor de la plaisance en France qui a vu, en une cinquantaine d'années, émerger de nombreux ports et une industrie dynamique et innovante, enviée par nos voisins, s'explique fort bien. En effet, la plaisance et le vaste territoire maritime offrent une image de liberté, d'aventure qui compense certaines contraintes de la vie moderne et évoque, pour le plaisancier la liberté sur l'eau, les belles navigations, les mouillages idylliques.

Il faut cependant bien admettre que ce développement de la plaisance s'accompagne de contraintes de plus en plus importantes : manque de places dans les ports, augmentation des équipements de sécurité, réglementation de la pêche, hausse des coûts en tout genre, assurance, prix des équipements, tarifs des ports.

Il est donc difficile, voire impensable, pour le plaisancier, qui sait ce que lui coûte son bateau, de devoir le regarder de loin, sans pouvoir y poser le pied, ni même l'approcher pour l'entretenir, sauf par professionnel interposé !

C'est pourtant ce qui nous est arrivé avec la pandémie de Covid 19, et il faut apprécier que, malgré le sentiment de frustration en résultant, plaisanciers aient respecté le confinement, avec le sens des responsabilités qui les caractérise.

Ils souhaitent maintenant voir le plus rapidement possible le bout du tunnel, et espèrent que le futur leur permettra d'accéder rapidement à la liberté de navigation dans le respect des règles de sécurité sanitaire. La Fédération des Industries Nautiques, dans un communiqué, compte beaucoup sur une reprise rapide vitale pour la profession : « A court terme, la reprise de la consommation sera l'un des objectifs principaux du second trimestre. A la sortie de la crise, les aspirations naturelles de nos pratiquants s'imposeront! ».

Préparant ce retour vers la mer que nous appelons de nos vœux, nous avons souhaité, dans ce numéro, vous faire part de l'analyse de l'accidentologie en mer que nous avons effectuée à partir de l'excellent outil statistique SNOSAN mis en place par la Direction des Affaires Maritimes, qui confirme bien que la plaisance est une activité qui génère très peu d'accidents mortels, comparée à d'autres activités (voiture, vélo, montagne, etc...)

Les accidents en mer en 2019

L'année 2019 a été marquée par une météo plutôt clémente qui a vu sur nos côtes Françaises métropolitaines une affluence record des plaisanciers (immatriculés) et des pratiquants de loisirs nautiques. Pendant la haute-saison, beaucoup de monde sur l'eau, surtout dans la zone des 300 mètres

et dans la zone 0 à 2 milles. Malgré ce contexte, on constate en 2019 une légère baisse (2 %) du nombre d'opérations (4968) par rapport à 2018. Depuis 2013, chaque année la quantité d'opérations dirigées vers la plaisance voile et moteur reste la même en valeur relative, la répartition est la suivante pour les deux catégories principales :

1. Les MAS : *Opérations d'assistances aux navires* avec 60 %, constituent toujours la majorité des opérations : la moitié est liée aux avaries de propulsion, l'échouement et la rupture de mouillage
2. Les SAR : *Recherches et sauvetages de la vie humaine* représentent environ 30 % des interventions. Elles sont principalement dues aux hommes à la mer, aux voies d'eau, aux échouements, aux fausses alertes !

Un zoom sur les accidents graves de la plaisance en 2019 confirme que la plaisance est une activité qui ne génère que peu d'accidents graves (entraînant des décès) si on la compare à d'autres activités (voiture, vélo, montagne, vie courante et même trottinette), même si l'année 2019 reste cependant marquée par des événements dramatiques qui restent dans notre mémoire et doivent inciter à la prudence :

- décès de trois sauveteurs SNSM et d'un pêcheur aux Sables d'Olonne le 7 juin (donc hors de notre enquête qui concerne les plaisanciers)
- décès de trois enfants à bord d'un bateau de plaisance à moteur chavirage au large d'Agon-Coutainville le 12 août
- ou encore les décès de 2 personnes heurtées par une l'hélice, l'une aux Glénan avant la saison, l'autre à Pornichet le 7 août

Ces événements sont en cours d'étude par le « BEAmer » qui a pour mission première de réaliser des enquêtes techniques sur l'accidentologie afin de prévenir les futurs événements.

Tableau récapitulatif des décès (plaisance à voile et moteur)

(V : voiliers. M -8m : bateau moteur 4 à 8m. M+8m : bateaux moteurs de plus de 8m)

Événement	Qté	type	Décès	Nb bateau	Type bateau
Homme à la mer	5	AIP	6	5	V et M-8m
Chavirement	4	AN	4	2	M-8m
Découverte de corps	2	AIP	3	2	M-8m
Plongée avec bouteille	3	AIP	3	3	M-8m et M+8m
Baignade	2	AIP	2	2	V et M-8m
Chasse sous-marine	2	AIP	2	2	M-8m
Échouement	2	AN	2	2	M-8m
Malade Eva. Med	1	AIP	1	1	M-8m
Malade Eva. San	1	AIP	1	1	M-8m
Suicide	1	AIP	1	1	M-8m
Abordage	1	AN	1	2	M+8m
Heurt	1	AN	1	1	M-8m
Autre événement	2	ANOP	1	1	M-8m
Incertitude	1	ANOP	1	1	M-8m
Immobilisé / hélice engagée	1		1	1	M-8m
Total	29		30	27	

(AN : accident de navire - AIP ; accident individuel de personne – ANOP : autre affaire)

La majorité des accidents entraînant un décès se situe sur des bateaux à moteur de moins de 8 m. Les plaisanciers doivent bien prendre conscience des limites éventuelles de leur embarcation. Les bateaux à moteur de moins de 8m constituent une catégorie très hétérogène mais la majeure partie de la flotte la

plus récente est classée C ou D c'est-à-dire, au plus, navigation à proximité des côtes jusqu'à la force 6 comprise et les vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 m compris. Le nombre de SAR pour ce type de bateau est très significatif mais sans que nous ayons beaucoup de détails permettant une analyse des risques spécifiques de chavirement, d'homme à la mer, ...d'autant plus que l'immense majorité des secours intervient dans la bande des 2 milles. N'oublions pas que 52% de la plaisance immatriculée est constitué de navires de taille inférieure à 5 m.

Sur les trente décès constatés cette année 2019, dix-huit (18) sont liés à la pratique directe de notre activité. Le reste résulte de baignade, plongée, maladie, ...

Une fois de plus, nous ne trouvons pas trace de l'utilisation du BIB, imposé par la réglementation, pour les interventions dans la zone de 6 à 12 milles. Est-il utile ? Ne pourrait-il pas y avoir des dérogations selon le lieu, la météo, la période de l'année, ... ?

La base de données du SNOSAN est donc un très bon outil pour analyser les accidents et améliorer leur prévention. Pour ce qui est du secours aux personnes, on constate une fois de plus le faible nombre d'accidents mortels mais qu'il est possible de réduire. Notre inquiétude porte sur l'accidentologie importante des navires à moteur de moins de 8 m pour laquelle nous manquons de détails d'analyse. Entre un semi-rigide récent de 7m équipé d'un 200 cv et un pêche-promenade de 6m équipé d'un moteur «inbord» de 15 cv des années 1980, les risques sur l'eau ne sont pas les mêmes !

Les appels pour assistance matérielle

Même si 2019 a marqué une pause dans les appels aux Cross pour assistance matérielle (MAS), on constate sur très longue période une augmentation régulière des appels pour les pannes de propulsion sans que l'on puisse dire s'il s'agit d'une baisse de la fiabilité de nos moteurs ou d'une conséquence de la facilité grandissante d'appel des secours. Pour mémoire, l'iPhone a été lancé en 2007 et la généralisation des mobiles a débuté il y a vingtaine d'années. Avant cet équipement, l'appel aux secours ne pouvait se faire que par signaux (mains, fumigènes, fusées...) ou VHF. N'oublions pas non plus qu'un nombre non négligeable de plaisanciers se dépanne directement auprès d'embarcations proches sans faire appel au Cross. Il est donc très difficile de conclure sur l'augmentation ou non des avaries en mer sur une longue période. On peut juste constater la charge de plus en plus importante des Cross pour l'assistance au matériel pour la plaisance.

Les pannes de moteur sont donc la première cause d'intervention des secours en mer. En additionnant les pannes électriques, les hélices engagées et les avaries de propulsion, elles représentent 40% des appels de voiliers et 60% des appels de bateaux à moteur. Nous disposons de peu d'éléments récents sur les causes plus précises de ces avaries.

Nous avons retrouvé une étude ancienne de 2009 dirigée par le regretté Bernard Vibert. Elle était établie sur les questionnaires remplis par 687 plaisanciers secourus en 2008 par la SNSM. Elle donne un éclairage malheureusement ancien sur l'origine des pannes de moteur dont de nombreuses restent d'actualité. Le constat premier est que les pannes sont d'origines diverses.

De manière très synthétique, en 2009, on pouvait dire que 50% des pannes auraient pu être évités par une meilleure prévention par exemple contrôle et changement de batteries anciennes, traitement bactéricide du carburant, réserve de secours de carburant, contrôle régulier du circuit refroidissement (turbine, échangeur, ...), ...C'est sûrement le cas pour les moteurs « basiques ». Les moteurs modernes sont réputés plus fiables en particulier grâce à leur électronique mais l'entretien périodique préconisé est impératif malgré son coût important. Malheureusement, les pannes qui peuvent alors survenir sont moins facilement réparables par le plaisancier à cause de la complexité.

Il est recommandé aux plaisanciers depuis plusieurs années d'utiliser des carburants premiums plus stables et moins sensibles à la reprise d'eau dans la condensation de leurs réservoirs. Malheureusement, certains ports français continuent à distribuer des produits basiques sans donner le choix. Les additifs sont alors fortement recommandés mais sont-ils utilisés ?

Origine des pannes (2008)

Problèmes de batterie, déchargée ou ancienne	10,5 %	Panne de démarreur ou de lanceur	8,6 %
Panne électrique due à des circuits défectueux	7,4 %	Panne de tableau d'électronique	5,6 %
Carburant pollué ou filtres encrassés	9,9 %	Panne de transmission ou d'embase	9,3 %
Panne au niveau du circuit d'alimentation	13,0 %	Incendie moteur ou électrique	3,1 %
Panne de carburant ou « jauge mal étalonnée »	4,3 %	Autres causes	7,4 %
Panne de refroidissement, ou circuit obstrué	12,3 %	Causes inconnues/non indiquées	8,6%

Les remorquages pour assistance matériel (MAS) sont généralement facturés par la SNSM et la facture atteint vite 1 000 €. De nombreux contrats d'assurance proposent une prise en charge de ces frais par une option « assistance remorquage » pour quelques dizaines d'euros. Nul doute que cette offre réponde aux besoins des plaisanciers qui veulent naviguer sans souci.

Par contre, un bon entretien préventif, une bonne connaissance de son moteur, la présence de quelques pièces de rechange et d'une boîte à outils adaptée permettraient à tous de soulager nos sauveteurs en mer et de profiter sereinement de leur navigation.

Espérons que l'équipe du SNOSAN étudie rapidement ces SITREP pour définir un plan d'action.

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, 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, Daniel Delidais, François Bertout

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.