

# LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

## Sommaire

Editorial

L'accidentologie, sécurité en mer 2020

La fiabilité des moteurs hors-bord réservés aux plaisanciers en question

Brèves

p.1

p 3

p 4

## Editorial,

2020 restera dans la mémoire des plaisanciers, avec les mesures prises lors de la pandémie du COVID 19 et l'émotion de toute la communauté maritime suscitée par deux accidents dramatiques avec pour l'un le décès de 3 sauveteurs de la SNSM aux Sables d'Olonne et pour l'autre le décès de 3 enfants à Coutainville, en Normandie.

Lors du confinement de la population à la suite du COVID 19, les ports ont été malencontreusement interdits d'accès pendant de nombreuses semaines, ne permettant plus aux plaisanciers de s'assurer de la bonne flottabilité et de l'amarrage de leur bateau, de recharger les batteries, opération nécessaire à leur survie, de faire tourner périodiquement le moteur ce qui est une façon recommandée de l'hiverner.

Puis le déconfinement fut émaillé de contraintes variées, parfois surprenantes qui rendaient notamment incertaine une reprise éventuelle des activités nautiques...

Fort heureusement, la reprise s'est fait enfin sentir début juillet et s'est accélérée, ce qui a permis à l'Industrie nautique et aux ports d'afficher des résultats inespérés en fin de saison.

Les deux terribles accidents qui ont endeuillé la communauté maritime ont fait l'objet d'enquêtes approfondies de la part du BEA Mer dont le savoir-faire est bien connu. Par contre on ne peut se contenter de causes « indéterminées » au niveau des deux pannes successives du moteur révisé monté sur le petit navire « Mille Sabords » ayant contribué à la mort des 3 enfants le 12 août 2019. Les pannes moteurs, notamment les hors bords, deviennent trop récurrentes comme nous le développons en page 3, dans l'article intitulé « la fiabilité des moteurs hors-bord réservés aux plaisanciers en question ! »

Ces pannes moteur qui affectent gravement la sécurité des plaisanciers et mobilisent notamment les moyens de la SNSM deviennent très préoccupantes comme le confirme l'outil statistique SNOSAN ...

Le Bureau d'enquêtes a émis la recommandation d'instaurer un contrôle technique des embarcations à coque polyester en amont des opérations de vente, mais aucune recommandation ou proposition sur la défaillance constatée du moteur équipant le navire et qui fut aussi à l'origine du naufrage mortel !

## L'accidentologie, sécurité en mer 2020

**En mai 2020 l'observatoire SNOSAN a publié le bilan 2019 de l'accidentologie de la plaisance et des loisirs nautiques :** <https://www.snosan.fr/storage/app/media/uploaded-files/plaquette%20bilan%202019%20VF.pdf>

Répondant notamment à une demande de la FNPAM de différencier les différentes activités nautiques, SNOSAN précise dans son introduction au rapport 2019 comment sont distingués plaisance et loisirs nautiques :

- « Les données sont principalement scindées entre opérations portant sur les activités plaisance d'une part et sur les loisirs nautiques d'autre part ».

- « La plaisance comprend les voiliers habitables, les navires à moteur jusqu'à 8 mètres et de plus de 8 mètres ainsi que les annexes »
- « Les loisirs nautiques comprennent toutes les activités à partir de flotteurs non intégrés dans la plaisance (voile légère, kite surf, jet ski, canoë kayak, etc.) ainsi que toutes les activités sans flotteurs (baignade, plongée, isolement par la marée, etc. ».

Nous ne pouvons que nous féliciter de cette avancée qui permet d'avoir des données objectives sur l'accidentologie, même si certaines activités comme la plongée sous-marine ou la baignade pratiquées à partir du bateau viennent grossir le nombre des accidents graves imputés à la navigation de plaisance proprement dite.

### Analyse de quelques données :

**Pour la plaisance (voile habitable et tous bateaux moteurs), la proportion des différents types d'interventions reste identique sur les trois dernières années :** les interventions d'assistance matérielle (MAS) représentent toujours 60 % du total des interventions, les interventions de secours aux personnes (SAR) représentent 30 %, les autres ou Divers 10 %. Les opérations SUR sont des opérations de police.

Type d'opérations	2017	2018	2019	2020*
SAR	1059	1038	1072	980
MAS	2319	2514	2397	2423
DIV	233	616	679	423
SUR	1	5	5	6
Total	3612	4173	4153	3832

Type de flotteurs	2017	2018	2019	2020*
Voilier Habitable	1340	1522	1598	1317
Moteur - de 8 m	1801	2129	2083	2294
Moteur + de 8 m	456	479	448	196
Autres & non renseigné	15	43	24	25
Total	3612	4173	4153	3832

(\* France métropolitaine, données annuelles de 2017 à 2019, arrêtées au 30/9 en 2020)

### **On constatera principalement que ces statistiques confirment deux tendances :**

- **La présence croissante des bateaux à moteur de moins de 8m :** Ce sujet a déjà été abordé dans les VDA en particulier dans le numéro 19. L'importance du nombre d'interventions montre l'urgence du sujet, malheureusement il faudra attendre l'enrichissement de la base de données par le SNOSAN pour agir de façon efficace préventivement.
- **L'avarie de propulsion comme principale cause des interventions en mer:** la majorité des PAN PAN émis par VHF et des appels par le 196 aux CROSS est due à une avarie de moteur : panne de carburant, bout dans l'hélice, avarie électrique, en passant par une prise d'air ou la présence d'impuretés dans le circuit du gazole,... la liste est longue.

Elle concerne aussi bien les embarcations à moteur que les voiliers habitables. Sur un voilier le mode de propulsion principal est bien sur la voile, mais par pétrole et pour rentrer au port vous êtes dans la même configuration qu'un bateau moteur et à la merci des mêmes pannes et d'incidents divers.

### **De manière globale ces avaries représentent 1 intervention sur 3 pour les voiliers habitables et 1 intervention sur 2 pour les bateaux à moteurs.**

Pourtant ces pannes de moteur sont une véritable préoccupation pour la très grande majorité des plaisanciers qui fait tout pour l'éviter :

- En pratiquant un entretien préventif annuel par eux-mêmes ou par un professionnel : vidange, remplacement du filtre à huile, du filtre du carburant, vérification voire remplacement de la turbine de refroidissement eau, de la courroie etc., et en vérifiant leur navire avant chaque sortie

- En étant capables de dépanner eux-mêmes leur moteur inboard : une prise d'air sur le circuit de carburant ou un désamorçage sont réparables si on a à bord le minimum d'outils et les connaissances nécessaires. Il en est de même sur certains circuits de refroidissement à condition d'avoir à bord une turbine de pompe à eau et/ou une courroie. Cette "capacité technique" peut permettre de se tirer d'affaire en cas de panne, notamment au large, où la situation est à priori moins dramatique que dans les zones à courant, à haut fond ou à proximité des roches, quand le temps le permet,

Cependant en cas d'échec de sa tentative, d'un réel problème mécanique et sur d'autres incidents, il est souvent difficile de faire face, par exemple, sur une panne électrique ou un manque de carburant.

L'alerte des CROSS par les moyens de communication mobile par le 196 ou par le canal 16 VHF est la plus facile à mettre en œuvre même pour se faire assister par un autre plaisancier proche. La prise en charge par certaines assurances de ces frais de « dépannage » incite aussi les plaisanciers à profiter de ce « service ». Aussi, les opérations d'assistance matérielle (MAS) sont de loin et de plus en plus les plus nombreuses : toutefois une opération d'assistance déclenchée à temps permet d'éviter une opération de secours avec risque pour les personnes.

Evidemment certains proposent d'instaurer un contrôle technique obligatoire et voudraient le présenter comme la panacée qui éviterait les pannes de matériel. Il n'y a aucune certitude sur le sujet car nous n'avons pas d'étude récente sur la cause des avaries de propulsion, et notamment sur la part des pannes de carburant ou de pannes dues à des impuretés dans les réservoirs, mais la « vétusté » ou le mauvais entretien des moteurs ne peuvent, en l'absence d'autres études, être considérés comme cause principale des demandes d'assistances.

### **La fiabilité des moteurs hors bord réservés aux plaisanciers en question**

Dans un article du Vent de l'Atlantique n° 19 intitulé « Les appels pour assistance matériel » nous faisons le constat d'une augmentation régulière inquiétante des appels pour les pannes de propulsion sans que l'on puisse dire s'il s'agit d'une baisse de fiabilité des moteurs ou d'une conséquence de la facilité grandissante d'appels d'assistance essentiellement assurée par la SNSM.

Ce constat a pu être mis en évidence par le nouvel outil sur les statistiques d'accidents SNOSAN mis en place par la Direction des Affaires Maritimes. Il faut ajouter que beaucoup de pannes donnent lieu aussi à des remorquages assurés par les plaisanciers mais ceux-ci ne sont pas pris en compte par le SNOSAN. Tout ceci justifie ainsi l'inquiétude manifestée par les plaisanciers sur les pannes moteurs et leur appréhension grandissante à prendre la mer.

Dans le rapport du BEA Mer sur l'accident du navire Mille Sabords, on peut relever que le petit navire n'a effectué que deux sorties après son achat : à la première sortie, le moteur hors-bord, pourtant révisé, est tombé en panne. Lors de la deuxième sortie, le propriétaire avait acheté un autre moteur révisé et installé par un professionnel et lui aussi est tombé en panne ce qui a été en grande partie constitutif du drame.

Il ne s'agit aucunement pour nous de rechercher les responsabilités, mais de rechercher les enseignements à tirer, car pour les marins, la fiabilité des moteurs est primordiale en matière de sécurité.

Nos moteurs hors-bord sont-ils devenus trop sophistiqués, fragiles, au point qu'ils tombent facilement en panne et que les professionnels locaux n'arrivent plus à les réviser correctement ?

Sont-ils adaptés à des utilisations de faible durée, quelques dizaines d'heures par an et à de longues périodes de non fonctionnement ?

Dans l'accident du Mille Sabords, il est manifeste que la fiabilité du système de propulsion est en cause par deux fois et il est surprenant que cela ne donne pas lieu à la moindre interrogation, proposition ou recommandation, alors qu'il est question d'instaurer un contrôle technique des coques anciennes suite à une anomalie grave mais rarissime en accidentologie...

La plaisance française n'a pas de presse spécialisée forte ou d'associations de consommateurs qui feraient des enquêtes sur la fiabilité des moteurs marins et la FNPAM se sent vraiment seule sur ce sujet de sécurité. Le parc des moteurs est très hétérogène mais certains sujets communs existent. Par exemple pourquoi certains ports continuent-ils à distribuer exclusivement des « premiers prix » en essence ou gas-oil avec les risques que l'on connaît de dégradation, de présence d'eau ou de formation de boues ? Pourquoi, les fournisseurs pétroliers ou les motoristes n'informent-ils pas largement leurs clients sur les précautions de conservation « longue durée » du carburant. Les moteurs que nous utilisons sont souvent diffusés au niveau européen ou mondial. Que savons-nous des statistiques étrangères sur le sujet et des solutions apportées ? Le SNOSAN est un outil performant de suivi d'accidents mais la FNPAM demande une action rapide sur ce sujet qui ne pourra s'enclencher que par une décision du ministre de la mer.

## **Brèves :**

**Création du Ministère de la Mer :** Ce ministère est de plein exercice pour la navigation, la sécurité, la formation des gens de mer, la plaisance et les activités nautiques. Pour la Pêche il en partage la tutelle avec le Ministère de l'Agriculture et pour la Marine Marchande avec le Ministère des Transports...

Ce ministère a été confié à Madame Annick Girardin.

Manipulant à l'occasion les écoutes comme navigatrice, et bien connue pour son franc-parler et sa simplicité, nous formons le vœu que les groupes de travail avec l'Administration reprennent rapidement et aboutissent à des résultats fructueux. Les sujets ne manquent pas ; la sécurité, les possibilités de naviguer, de mouiller, de pêcher, la préservation des plans d'eau, l'environnement, la gestion des ports.

Nous l'assurons de notre coopération constructive.

**Election d'Emmanuel de Oliviera, Vice-Amiral d'Escadre (2 S) à la présidence de la SNSM :**

Précédemment, l'amiral de Oliviera était Préfet maritime de l'Atlantique. La FNPAM avait beaucoup apprécié notamment son écoute et celles de ses services à l'occasion des Conseils maritimes de Façade et des Conseils de gestion des différents Parc Naturels Marins.

Nous lui souhaitons la plus grande réussite dans la direction de cette structure si importante pour les plaisanciers.

**Les prochains conseils portuaires et conseils de mouillages :** Réglementairement, avant la fin de l'année, les « gestionnaires » de port et mouillages doivent soumettre à leurs conseils les comptes d'exploitation, les budgets, les prévisions d'investissement et leurs tarifs pour 2021. Les plaisanciers sont représentés dans ces conseils et sont obligatoirement consultés. Nous espérons que l'augmentation des tarifs 2021 sera minimale. En 2020, l'inflation a encore ralenti et les prix sont sur une tendance annuelle comprise entre 0,2 et 0,5 %. Une stabilité des prix des mouillages et services serait donc possible pour les plaisanciers.

Malgré les informations optimistes parues dans la presse sur la bonne fréquentation des ports pendant l'été, nous sommes extrêmement inquiets sur l'équilibre financier de certaines structures portuaires engagées dans des programmes ambitieux d'investissements. Il est temps d'être plus raisonnable surtout quand certaines dépenses, payées par les redevances des plaisanciers, servent à développer des activités de tourisme terrestre ! D'un autre côté, l'évolution à la hausse des impôts et taxes au profit des collectivités locales (taxe de séjour par exemple) doit être stoppée !

Malgré de réels efforts de certains, nous demandons aux gestionnaires de port et mouillage une meilleure écoute des plaisanciers. Il ne suffit pas de consulter comme demandent les textes du code du transport mais aussi d'écouter et de prendre en compte les avis des usagers !!!

---

## **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](mailto:fnpatlantique@gmail.com) Site internet: [www.fnpatlantique.com](http://www.fnpatlantique.com)

Membres du bureau : Président : Alain Garcia, Vice-présidents, 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, Christian Larose, François Bertout, Daniel Delidais

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.