

# LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

Editorial	p. 1
La pratique de la voile par compagnonnage	p. 2
La pérennité de la pêche de loisir	p. 2
L'aménagement des mouillages	p. 2
L'impact de l'éolien en mer	p. 3
L'inutilité d'un contrôle technique des bateaux de plaisance	p. 3
Réglementation et navigation	p. 4

## Editorial,

Le Ministre de la Mer a lancé une mission « destinée à identifier des solutions pour le développement de la filière nautique et du secteur de la plaisance tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable ».

Elle a confié cette mission à deux personnalités « sensibles au nautisme et à ses enjeux » rassurantes pour la FNPAM : Yves Lyon-Caen, président de la CNP et Guillaume Sellier, directeur interrégional de la mer Nord Atlantique Manche-Ouest.

Cette initiative ministérielle ne peut que susciter l'intérêt des navigateurs-plaisanciers, qui se posent de nombreuses questions sur l'évolution de leur pratique favorite. Ils sont en effet constamment confrontés à des nouvelles contraintes, qu'elles concernent leurs embarcations, avec des normes de sécurité de plus en plus liberticides, ou leurs pratiques de navigation, avec la mise en place des nouveaux obstacles que constituent les éoliennes en mer. S'ajoute la multiplication des zones protégées le long de notre littoral, généralement mal signalées et parfois synonymes d'interdictions de mouillage incompréhensibles, pouvant donc paraître arbitraires.

Mais encore faut-il que les plaisanciers se retrouvent dans les travaux de cette mission, et pour cela qu'ils soient clairement identifiés en tant que tels au sein de l'ensemble des usagers de la mer.

Malheureusement, ils peuvent à cet égard se poser des questions légitimes. En matière de sécurité, par exemple, ils demandent depuis longtemps un assouplissement de la règle des 6 milles, et ne sont pas entendus, alors que les études d'accidentologie du SNOSAN montrent que la majorité des accidents intervient dans la bande des 2 milles. De même, les pressions mises pour l'instauration d'un permis bateau pour les voiliers ne prennent pas en compte la spécificité de cette activité, dont la pratique nécessite plus qu'un bout de carton obtenu après deux jours de cours intensifs.

Par ailleurs, des bruits circulent sur l'instauration d'un contrôle technique des bateaux dont nous disons dans ce bulletin toute l'incongruité, bruits récurrents que le bon sens a toujours su jusqu'à présent juguler.

On dit que la mer est un espace de liberté, c'est vrai, et les plaisanciers y sont très attachés et, dans leur immense majorité, souhaitent la préserver et agissent en ce sens.

Les plaisanciers sont aussi des gens responsables, conscients des risques inhérents à leur activité, et tout à fait aptes à prendre les mesures pour prévenir ces risques, telles qu'entretenir leur bateau pour éviter la panne ou une rupture de pièce essentielle, ne pas se lancer dans des navigations qu'ils ne peuvent maîtriser par manque de formation, ou pour ne pas avoir consulté la météo.

Les plaisanciers respectent la mer, et ils n'ont pas besoin, pour agir en marins responsables, qu'on les ensevelisse sous des couches de réglementations aussi compliquées qu'inutiles.

La FNPAM est prête à prêter main forte en participant aux études mises en place par la Ministre et ont des propositions à faire dans ce sens. Elle en donne quelques exemples dans ce bulletin qui portent sur :

- L'apprentissage de la pratique de la voile par le compagnonnage
- La pérennité de la pêche de loisir
- L'aménagement des sites de mouillages pour la plaisance
- L'impact de l'éolien en mer
- L'inutilité d'un contrôle technique de nos bateaux
- La réglementation et la navigation

*Nous comptons sur cette plateforme de propositions pour que les plaisanciers les défendent au moment voulu!*

## La pratique de la voile par le compagnonnage

*"La voile apprend l'attente. A composer, accepter de différer, se résoudre à ne pas avancer tout droit quand il faut tirer des bords, à prendre le chemin que le vent nous indique. Louvoyer, ce terme marin me paraît adapté à nos vies" (Le chevalier d'étope, Arnaud de La Grange)*

La voile est un art, elle est aussi un art de vivre. Son apprentissage ne peut se faire en quelques heures, au terme desquelles serait délivré un "permis".

Seule l'expérience permet de maîtriser un voilier, expérience acquise en navigant, d'abord avec un marin expérimenté, puis sur son propre bateau, éventuellement avec d'autres en flottille, d'où toute l'importance du compagnonnage.

C'est cette expérience qui nous permet de déjouer les courants vicieux, d'analyser et apprécier le risque météo, d'anticiper un coup de vent et réduire la toile à temps. C'est aussi cette expérience qui nous permet de savoir quand et comment entretenir notre bateau. Le néophyte qui partirait sur son voilier muni de son permis mais démuné d'expérience risquerait de ne pas aller très loin

Par ailleurs, en matière de sécurité, la vitesse d'un voilier de plaisance est extrêmement limitée ce qui explique l'inexistence d'accidents graves par collision.

Tout ceci montre bien que l'instauration d'un permis voile ne présente aucun intérêt et pourrait même se révéler contre-productive, en poussant les détenteurs d'un beau permis tout neuf à se lancer dans des navigations qu'ils ne pourraient maîtriser !

A cet égard, nos associations locales ont un rôle important à jouer dans le processus de formation des plaisanciers, en organisant des bourses d'équipiers, qui permettent d'acquérir cette expérience précieuse, en proposant également des sorties collectives en flottille, des rallyes, comme le font quelques-unes avec parfois le soutien de collectivités locales ou du port de plaisance. Ces initiatives doivent être encouragées et développées...

En outre, il nous paraît nécessaire que les jeunes, notamment les scolaires aient un accès plus développé aux écoles de voile, formant ainsi de futurs navigateurs et régatiers.

La pratique de la voile et les croisières en mer restent l'un des derniers espaces de liberté ; préservons-le!

## La pérennité de la pêche de loisir

Comme l'ont fait certains pays, la zone littorale des 6 milles où a lieu l'essentiel de la reproduction de la ressource halieutique, est à réserver à la pêche sélective capable de respecter les tailles de prises, c'est à dire à la pêche de loisir et à la pêche artisanale, ligneurs et casayeurs,

Y interdire donc toute technique aveugle et massivement destructrice comme le chalutage, les filets dérivants...

Pour les espèces menacées, y adopter des tailles minimales de prises permettant aux poissons de se reproduire.

Attribuer un quota de prises journalières raisonnable pour la pêche de loisir occasionnelle, cas général, et, pour les pêcheurs amateurs passionnés qui le souhaitent, un quota mensuel, ce qui implique alors pour eux une déclaration préalable et la tenue d'un carnet de prises.

Pour la pêche au gros, comme le thon rouge, le dispositif réglementaire des bagues, bien que lourd à gérer, nous paraît adapté. Par contre, réserver un quota de prises ridiculement bas de 1% est peu propice au développement de cette pêche sportive...et au développement du nautisme...

## L'aménagement des mouillages

Notre littoral atlantique et méditerranéen comporte un certain nombre de sites idylliques qui ont concouru au développement de la plaisance.

Ce succès conduit certainement à organiser leur fréquentation, chargée aux périodes estivales, et les plaisanciers en ont fortement conscience.

Nous espérons que les contraintes et règlements de fréquentation seront pris en concertation avec les plaisanciers, ce qui ne fut pas le cas pour le Banc d'Arguin et l'Anse de la Malconche à l'île d'Oléron.

Le Banc d'Arguin, rappelons-le, est un banc de sable doré de 6km de long, face à la Dune du Pyla et ménageant entre eux un mouillage protégé idéal, une destination de rêve. Y passer une nuit avec coucher de soleil est inoubliable. Lors de l'instauration d'une réserve naturelle, la place a été notamment réservée, la nuit, exclusivement aux sternes caugek qui d'ailleurs n'en demandaient pas tant... Depuis, les milans ont pris possession des lieux et massacrent les pauvres sternes caugek... Il faut rappeler que les relations ont toujours été bonnes entre les oiseaux et les plaisanciers qui admirent leur art de voler et les accueillent sur leur pont pour un repos occasionnel bien mérité lors des grandes traversées ...

L'anse de la Maleconche, entre Fort Boyard et Oléron, très prisée par la voile légère, les kayakistes et la plaisance, est envahie par un énorme champ de filières extrêmement dangereux avec ses kilomètres de câbles d'acier en surface. Ce champ aurait pu trouver place un peu plus au large à la satisfaction également des baigneurs de cette plage de 7 km protégée et bordée par une magnifique forêt domaniale.

Sur le littoral méditerranéen, dans la réserve naturelle de l'île de Port Cros, les dispositions prises sont exemplaires en assurant protection des lieux et fréquentation des plaisanciers...  
Un bon nombre de mouillages ont été installés pour préserver les fonds marins. Ils sont gratuits le jour et payants pour la nuit.

La voie est donc tracée pour concilier ces deux objectifs au moment où il est question de transformer 30% du littoral métropolitain en zones protégées.

Sur ces sites où l'ancrage serait souvent interdit, nous souhaitons que soient installées des bouées de mouillage, éventuellement payantes, qui nous permettront de profiter de leur agrément sans atteinte aux fonds marins.

## **L'impact de l'éolien en mer**

Les plaisanciers sont particulièrement concernés par les projets d'éoliennes en mer. C'est, qu'on le veuille ou non, l'installation d'obstacles imposants et nombreux, à proximité des littoraux, parfois sur les routes naturelles des bateaux reliant des bassins de navigation et pouvant s'étaler sur des centaines de km<sup>2</sup> dans une mer jusque-là libre. Cela ne peut qu'accroître la dangerosité de ces espaces et touche de façon importante les usagers de la mer : commerce, pêche professionnelle, plaisance.

En tant que plaisanciers, il ne nous appartient pas de prendre position sur le bien-fondé de ces installations qui s'imposent à nous. Cependant, dans la mesure où elles impactent fortement la sécurité de notre activité, en nous imposant des nouvelles contraintes de navigation, soit en croisières, soit dans nos pratiques de pêche de loisir, il est légitime que nous demandions que soient prises en compte nos revendications relatives aux mesures de sécurité que doivent respecter ces installations, rappelées ci-dessous :

- Nous demandons que ces champs d'éoliennes soient positionnés à une distance supérieure à 10 à 12 milles des côtes, laissant un libre passage entre ces installations et le profil côtier.
- Qu'ils soient signalés par un balisage de qualité en tous temps, incluant, outre les marques cardinales traditionnelles, un balisage AIS, seul efficace en cas de brouillard.
- Que le gestionnaire du parc éolien participe, en ce qui le concerne, au financement des moyens d'assistance qui pourraient être nécessaires.

## **L'inutilité d'un contrôle technique de nos bateaux**

L'état du navire ne concerne que son utilisateur et au contraire de la sécurité routière, ne met pas en cause la sécurité des autres usagers, ce qui était le cas avec les véhicules « poubelles ». L'exploitation du système national SNOSAN sur l'analyse des accidents (cf. le Vent de l'Atlantique n°15, 17 et 20, consultables sur notre site [www.fnpam.net](http://www.fnpam.net)) montre bien le peu de sinistralité de la plaisance immatriculée.

Ces statistiques sont tout à fait logiques, car si, comme nous l'avons dit plus haut, l'état du navire ne concerne que son utilisateur, celui-ci sait bien qu'en cas de pépin au large, il ne pourra pas se contenter de s'arrêter sur un parking et d'attendre le dépanneur. Il va donc, par définition, être attentif à l'entretien de son embarcation. Nous notons d'ailleurs très peu d'accidents graves venant du mauvais état des bateaux.

Les analyses du SNOSAN montrent que beaucoup d'interventions de dépannage en mer proviennent d'une "panne de l'appareil de propulsion". Cependant, l'administration de la mer, malgré nos demandes, n'a jamais étudié les raisons de ces pannes qui semblent se produire sur les vieux moteurs comme sur les plus récents ! Sans avoir besoin d'analyses très poussées, nous savons d'expérience que la qualité du carburant joue un rôle majeur dans la survenue de ces pannes. A quoi servirait un contrôle dans ces conditions ?

Certes, un des éléments essentiels pour la sécurité de nos navires est le moteur. A cet égard, les plaisanciers dont les bateaux sont équipés de moteurs hors-bords n'ont plus le choix et doivent utiliser un 4 temps. Ces moteurs modernes, économes en carburant et très performants, semblent délicats à entretenir et à dépanner. Le risque de pannes des bateaux à moteur, si elle est peu stressante en eaux intérieures est bien plus angoissante en mer, ce qui conduit les plaisanciers à adopter souvent deux moteurs dont la propulsion est par ailleurs moindre qu'avec un seul moteur et probablement à éviter de trop s'éloigner du littoral. Leur fiabilité doit donc être irréprochable en milieu marin. Il est très dommageable que le moteur hors-bord deux temps de faible puissance, particulièrement léger et facile d'entretien et de dépannage, bien adapté à la propulsion des dériveurs légers, des annexes et des pêches-promenades, soit réservé uniquement aux professionnels et interdit à la vente aux plaisanciers.

Compte tenu de leurs avantages et de leur faible utilisation annuelle, nous demandons donc instamment qu'ils puissent être mis à la vente également aux plaisanciers, comme en Suisse !

Enfin, nos bateaux anciens sont particulièrement élégants et marins avec des matériaux bien échantillonnés. Ils sont un bon exemple de produit « durable » qu'il ne faut pas, non plus, pénaliser et en amoindrir tout leur intérêt par l'instauration injustifiable d'un contrôle technique.

Nous pensons donc que le contrôle technique obligatoire de nos bateaux n'est pas utile et ne pourrait contribuer qu'à enrichir des entreprises "agrées" (par qui). Rappelons qu'en cas de vente d'un bateau, l'acquéreur peut recourir à une expertise, ce qui lui est vivement conseillé, et devrait lui éviter des mauvaises surprises.

## Réglementation et navigation

Pour beaucoup la navigation est synonyme de liberté mais est-ce vraiment le cas ?

Les amateurs de loisirs nautiques apprécient la simplicité d'usage de leur flotteur à voile ou à rames mais force est de constater que tout se complique dès que l'on dépasse les sept mètres fatidiques de longueur de coque ou une puissance respectable de moteur.

Le droit annuel de "francisation" des navires, jugé taxe inefficace et de faible rendement par un rapport de la Cour des comptes, est la sanction subie par le propriétaire. Elle est soutenue d'année en année par l'administration de la mer alors que l'administration des douanes est favorable à son abandon.

Les règlements sur le matériel de sécurité sont complexes, ils rentrent dans trop de détails de configuration, de distances, de la définition de la personne responsable, ... compliqués à mettre en œuvre. L'administration s'attache trop au respect de l'importante liste de matériels obligatoires alors que le plaisancier sait que c'est plus l'expérience qui fait la sécurité de son bord que son niveau d'équipement. De plus, le matériel n'évolue que trop peu et ne semble pas en rapport avec les études d'accidentologie dont le VDA se fait l'écho régulièrement.

Les réglementations sur l'eau en mer et dans les ports se compliquent aussi d'année en année avec la création de zones protégées, de rejets dans l'eau, de règles de vitesse, de mouillage, d'approche, ...

De nombreuses administrations, préfetures, mairies, ports, zones protégées édictent des interdictions plus que des conseils. Le navigateur dans son bateau a du mal à prendre connaissance de cette importante information en perpétuelle évolution. Il n'y a pas de panneaux en mer pour vous indiquer la loi et chaque bateau n'a pas une connexion internet. C'est pourquoi nous devons saluer les initiatives telles que NAV&CO et DONIA, en espérant que de telles applications se généraliseront à la totalité du territoire et des moteurs de recherche.

La plaisance que nous défendons doit être sûre et responsable de l'environnement mais elle doit se simplifier pour rester attractive. La prévention et la sensibilisation sont préférables à la réglementation et à la sanction. Avons-nous pris ces orientations ?

## 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 Crouesty, Larmor Baden, Arzal, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, 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, Marennnes, 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.fnpam.net](http://www.fnpam.net)

**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, François Bertout

**Réalisation :** FNPAM

**Impression :** IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.