

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

Editorial

Météo et sécurité : quelques remarques de bons sens	p. 2
Evolution du projet d'éoliennes d'Oléron	p. 3
Les ports peuvent-ils faciliter la vidange des eaux noires ?	p. 3
Billet d'humeur : les fermetures abusives de certains ports	p. 4

Editorial

La météo est un élément essentiel de la sécurité en matière de navigation. Elle est à prendre en compte dans la préparation de la navigation et le skipper se doit de l'observer et de la consulter tout au long de celle-ci. Au vu des rapports des CROSS ou des enquêtes du BEA Mer, il semble que ce ne soit pas toujours le cas, ou tout au moins que les effets d'une météo un peu "musclée" soient parfois sous-estimés. Nous évoquons cette question ci-dessous, sans qu'il soit, bien entendu, question de faire un cours de météo, mais de faire quelques rappels et remarques de simple bon sens

Au niveau de nos préoccupations en matière de navigation, nous avons accueilli avec satisfaction la bonne nouvelle du déplacement au large, à 35 km des côtes, de l'énorme champ d'éoliennes prévu au niveau de l'île d'Oléron. Il deviendra ainsi quasiment invisible depuis la côte et, surtout, il se situera en dehors du Parc Naturel Marin des pertuis et de la zone Natura 2000, ce qui permet de respecter les enjeux environnementaux liés à ces dispositifs.

Nous revenons dans ce bulletin sur les difficultés que les plaisanciers rencontrent souvent dans les ports quand il s'agit de vidanger les bacs à eaux noires. L'amélioration de l'accès aux installations et de leur utilisation est pour nous, navigateurs respectueux de la mer, un enjeu important. Nous souhaitons, avec les ports et les constructeurs travailler à améliorer la situation.

Les perturbations désagréables de la navigation sur le littoral atlantique dues à la fermeture de Port Olonna du 1^{er} au 12 juin et du 22 au 27 juin et celles du port voisin de St Gilles Croix de Vie du 1^{er} au 7 juin, puis du 16 au 20 juin et du 4 au 6 juillet ont suscité quelques mécontentements chez nos navigateurs, dont nous nous faisons l'écho dans un billet d'humeur en page 4.

Nous apprenons avec tristesse le décès de Jean Kiffer. Nous adressons à sa famille et ses proches nos sincères condoléances et l'assurance de notre sympathie.

Depuis des années, Jean était engagé au service et à la défense des pêcheurs plaisanciers avec une grande compétence et une forte détermination.

La CNP perd un membre particulièrement actif. Nous le regretterons.

Météo et sécurité : quelques remarques de bon sens

Prendre la mer avec son bateau n'est pas un acte anodin. Qu'il s'agisse de partir faire une courte navigation côtière avec quelques amis ou de se lancer dans une grande traversée, les questions de sécurité doivent rester constamment présentes à l'esprit du skipper.

La préparation du navire et son entretien vigilant, la connaissance des manœuvres et des règles de navigation sont bien entendu des composantes importantes de la sécurité, mais une bonne connaissance des prévisions météorologiques est largement aussi importante.

Rappeler qu'avant de sortir en mer il est indispensable de "prendre" la météo devrait apparaître comme un truisme. En effet, tout navigateur sait, ou devrait savoir, qu'en prenant la mer il pourra toujours avoir à gérer l'aléa du temps et doit s'y préparer, même s'il part par "grand beau". Or, force est de constater que le BEA Mer, dans un grand nombre de ses enquêtes post-accidents, souligne l'insuffisante préparation du skipper et/ou de l'équipage pour faire face à un "coup de tabac" pas toujours annoncé, ou mal évalué par la météo, et ceci parfois même s'agissant de bateaux en navigation hauturière.

Il n'est pas question ici de faire un cours sur la météo, mais peut-être simplement de rappeler quelques règles de bon sens.

Avant de partir faire un mouillage sympa à quelques milles du port, mettre le nez dehors pour guetter une arrivée de cirrus annonciatrice d'un changement de temps et surtout regarder l'état de la mer, n'est pas suffisant, mais peut être bien utile

Ces observations doivent bien sûr être complétées par l'écoute des bulletins météo diffusés par VHF ou la consultation de logiciels spécialisés. Il en existe de nombreux, plus ou moins précis en fonction de leur maille plus ou moins resserrée. Mais il faut garder en tête que ces logiciels, aussi précis soient-ils, nous fournissent des informations sur le temps à venir basées sur des prévisions, et peuvent se tromper dans un sens ou dans l'autre. Il nous est arrivé à tous de partir en escomptant une bonne brise de nord-est promettant une navigation agréable, voire grisante, au bon plein ou au portant, et de nous retrouver avec un vent de secteur sud plutôt mou et une mer croisée infernale à gérer. Ces imprécisions au niveau des prévisions peuvent amener aussi à des situations beaucoup plus dramatiques, comme celles vécues par des plaisanciers en Corse au mois d'août dernier.

Quoi qu'il en soit, il faut garder en tête que :

La consultation des meilleurs sites ne doit pas empêcher de jeter un coup d'œil dehors pour voir ce qui se passe.

Les prévisions météo ne donnent pas toujours une idée précise de ce que sera l'état de la mer, qui peut considérablement modifier le comportement du bateau, et fournissent une prévision de vitesse du vent au niveau de la surface, sachant que cette vitesse peut être influencée par le vent en altitude.

Le mauvais temps n'est évidemment pas vécu de la même façon sur un bateau de 5 m ou de 15 m. "Un bateau plus grand recule le mauvais temps".

De la même façon, et quelle que soit sa taille, un bateau réagira mieux s'il est en bon état, correctement équipé et bien préparé. Il en va d'ailleurs de même pour les membres de son équipage.

En conclusion, toutes ces remarques ne constituent qu'un banal rappel d'évidences afin de conserver tous les plaisirs et agréments d'une sortie en mer. Et conservons également à l'esprit cette réflexion "qui regarde trop la météo reste au bistro".

Evolution du projet d'éoliennes d'Oléron

Le futur parc éolien implanté au large de l'île d'Oléron sera un parc off-shore situé à 35 km du littoral. Ainsi en a décidé l'Etat à la suite d'un débat public de 5 mois avec 15000 participants, auquel la FNPAM avait largement participé en postant sur le site du débat public un cahier d'acteur détaillant ses arguments quant à la nécessité d'éloigner les éoliennes de routes largement utilisées par les navigateurs.

Cet éloignement satisfait également les pêcheurs professionnels dont les lieux de pêche sont préservés et les ONG qui souhaitaient voir ce projet en dehors de la zone natura2000.

Toutefois, il est précisé que les études techniques qui vont être entreprises permettront de voir si on est en mesure d'éloigner encore davantage l'éolien des côtes ce qui faciliterait son acceptabilité par la population ! Donc, affaire à suivre...

Dernière minute : suite à l'enquête publique sur l'implantation de deux hydroliennes expérimentales dans le chenal de Berder à l'entrée du golfe du Morbihan, le commissaire enquêteur a rendu un avis défavorable rejoignant notre position. Notre fédération n'a pas d'opposition au développement des EMR mais dès 2017 interpellait les initiateurs de ce projet sur les risques sur l'environnement et la sécurité de navigation.

Les ports peuvent-ils faciliter la vidange des eaux noires ?

Il ne viendrait à l'idée de personne de contester le principe de limiter au maximum les rejets d'eaux noires directement dans le milieu, du moins près des côtes et à plus forte raison dans les ports ou les mouillages. Il faut cependant bien admettre que les plaisanciers les mieux intentionnés se heurtent parfois à des difficultés importantes pour respecter ce principe.

En effet, il ne suffit pas de retenir les eaux noires, encore faut-il pouvoir les évacuer dans des installations appropriées mises à disposition par les ports. Et c'est là que, trop souvent, commence la corvée.

La disposition des pontons de pompage, soigneusement cachés dans la plupart des ports, ne facilite pas leur découverte. En outre, ils sont souvent occupés par un ou des bateaux parasites réduisant la place et rendant l'emplacement peu accessible aux navires de 40 pieds et au-delà, dommage car c'est souvent ce type de bateau qui possède une ou des cuves à eaux noires...

Dans les ports à marée les corps de pompe installés sur le quai ne peuvent fonctionner utilement à marée basse, quand ce n'est pas le ponton lui-même qui n'est pas accessible à marée basse.

La plupart du temps les raccords ne sont pas disponibles en dehors des heures de présence du personnel de manutention, avec lequel il faut d'ailleurs prendre rendez-vous pour pouvoir utiliser la pompe !

Une seule pompe ne saurait suffire dans certains ports très fréquentés l'été au moment où les bateaux en escale peuvent dépasser les 100 unités par nuitée. A noter que tout compris le vidage d'une cuve à eaux noires prend plus d'une demi-heure !

Ce constat effectué durant les étés 2021 et 2022 par plusieurs bateaux est valable sur quasiment la totalité des ports d'Atlantique, il ne s'agit pas ici d'accabler les gestionnaires de port mais de trouver des solutions pérennes et pratiques pour rendre l'utilisation des cuves sinon attrayantes du moins plus faciles qu'à l'heure actuelle.

On ne peut clore ce sujet sans évoquer les problèmes d'usage des bacs à eaux noires dans les bateaux qui en sont équipés.

Ces matériels installés en première monte par les chantiers sont souvent dotés de tuyauteries laissant rapidement filtrer des odeurs peu engageantes au niveau des fonds, alors qu'il suffirait de poser des tuyaux anti-odeurs, de meilleure qualité mais un peu plus chers.

La FNPAM souhaite pouvoir avancer sur ces sujets avec les acteurs concernés, plaisanciers, constructeurs et ports.

Billet d'humeur : la fermeture des ports

Naviguer au mois de juin pourrait ressembler à une navigation au Paradis dans la mesure où les ports ne sont pas saturés dans leurs places visiteurs, s'il n'y avait les innombrables régates et événementiels disséminés un peu partout dans les ports de la côte et spécifiquement sur la côte vendéenne dans les plus grands ports de ce département. De cette façon non seulement il faudra examiner avec attention les différents avurav affichés dans les capitaineries (quand ils sont affichés !) mais également consulter les sites web des ports.

Outre les contraintes de navigation normales liées à la météo et aux restrictions d'accès dues aux marées, il faut maintenant aussi jongler avec les interdits d'accès aux escales dus aux organisations de manifestations pendant lesquelles les plaisanciers demandeurs de places d'escales ne sont pas . Il en résulte que, alors que la fréquentation sur l'eau est moindre qu'aux mois de juillet et août, les places réservées aux escales sont parfois tout simplement inexistantes et les reports sur des ports de dégagement deviennent ardues voire eux aussi impossibles.

Naviguer en sécurité c'est avant tout naviguer en fonction de la météo et des capacités de l'équipage et du bateau. Dans une navigation côtière, c'est aussi s'organiser sur plusieurs jours en optimisant les moments de voyage et les moments d'escales.

Il faut bien se rendre à une évidence incontournable " le plaisancier" dans ces ports de plaisance n'est pas le bienvenu ! C'est lui qui doit s'adapter et on lui demande de subir avec le sourire le manque de place et les interdits d'escale. Sa liberté de circulation est soumise aux plaisirs des organisateurs "d'évènements" qui utilisent des installations portuaires en se préoccupant peu de ceux pour lesquels elles ont été créées et qui les ont en grande partie financées depuis de longues années. Il s'agit là d'une spoliation pure et simple aux profits d'intérêts nébuleux et surtout au bon plaisir des collectivités gestionnaires des ports.

Le plaisancier s'organisant afin de naviguer hors périodes de saturation des ports se voit ainsi mal récompensé de ses efforts. Les organisations de régates saturent l'outil portuaire pendant les ponts des mois de mai et juin quand ce n'est pas pour des périodes encore plus longues (*) et les autorités portuaires n'hésitent plus à se déclarer « port fermé aux escales ». C'est insupportable et injuste, on privatise l'espace public pour l'égo de quelques gestionnaires qui perdent le sens du mot port. En discutant sur les pontons le constat est simple les plaisanciers sont excédés d'être pris pour des vaches à lait et en prime pour quantité négligeable.

(*) Fermeture de Port Olona pendant 12 jours d'affilée en juin 2022. St Gilles-Croix-de-Vie 2 fois 4 jours pendant les ponts.

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, La Roche-Bernard, 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, Marennes, Bonne-Anse la Palmyre, Meschers-sur-Gironde, Mortagne-sur-Gironde, 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.fnpam.net

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

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

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, Alain Angibaud

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.