

Editorial	page 1
Rejet des eaux noires ou grises	page 1-2
Navigation sur la Vilaine et action des associations	page 2
Analyse des accidents en mer en 2020	page 3
Les hydroliennes du golfe du Morbihan	page 3-4

Editorial,

Une Région à vaste littoral maritime diffuse des brochures très agréables et très louables intitulées « Echo-gestes, vers une plaisance responsable ».

Largement diffusées dans les ports de plaisance, ces brochures demandent aux plaisanciers de s'engager dans des écho-gestes familiers à nos adhérents lecteurs de notre guide des bonnes pratiques, mais une piqure de rappel est toujours utile pour les nouveaux arrivants à la plaisance souvent difficiles à informer.

Par contre, les rédacteurs de ces brochures n'ont pas consulté les plaisanciers et leurs représentants comme notre Fédération pourtant bien implantée dans cette région. En effet, quelques échos-gestes préconisés sont inopérants et même contre-indiqués.

Le « vers une plaisance responsable » est à notre avis déjà très engagé tant les plaisanciers sont soucieux de la qualité de la mer qu'ils chérissent. Des progrès sont sûrement possibles mais deviennent marginaux. Le ministère de l'environnement a démontré que la pollution des mers provient à 90% de la terre et que la plaisance n'en est responsable que de 1%. Malgré cela les fédérations et unions nationales de plaisanciers et leurs associations locales continuent à se préoccuper du bon état de la mer et sont toujours prêtes à participer à toutes réflexions et actions nouvelles possibles. Nous abordons d'ailleurs dans ce bulletin un rappel de la réglementation en mer des rejets des eaux noires ou grises.

Les plaisanciers sont très preneurs de l'analyse annuelle des accidents faite par le SNOSAN que nous relatons toujours pour en tirer des enseignements en matière de sécurité. Celle sur la saison 2020 malheureusement perturbée par le confinement confirme tout son intérêt.

Les marges de liberté de navigation s'effritent en beaucoup d'endroits. Aux plaisanciers à veiller au grain en toute circonstance et partout ! De bonnes nouvelles parfois comme la navigation sur la Vilaine et l'action des associations et de mauvais projets comme les hydroliennes dans le golfe du Morbihan

Rejet des eaux noires ou grises

Chacun dans son port ou zone de mouillage a eu à connaître la suspicion des terriens sur la pollution engendrée par tous ces navires concentrés dans un périmètre restreint souvent proche de plages ou de lieux de baignade. A juste titre, le plaisancier se sent critiqué alors que, surtout depuis une vingtaine d'années, les navigateurs sont devenus responsables du bon état de la mer dans laquelle ils naviguent. Toutes les fédérations ou associations conseillent régulièrement à leurs adhérents de limiter l'impact sur le milieu par des actions simples d'usages des toilettes du port, d'utilisation de produits biodégradables, ...

Classiquement, on distingue trois types d'eau rejetée, les eaux noires (contenant des matières fécales), les eaux grises (douche, lavabos, contenant des produits détergents) et les eaux de fond de cale.

Nous n'avons pas trouvé d'études récentes mesurant l'impact du rejet de ces eaux sur le milieu mais on peut penser que les derniers grands travaux nationaux sur la plaisance et l'environnement de janvier 2008 restent une base solide. A l'époque, les rapporteurs soulignaient que « l'impact des activités nautiques sur l'environnement marin est minime comparé aux autres sources de pollution et souvent à la limite du mesurable »

D'un point de vue réglementaire, on retrouve, généralement formulée dans le règlement du port ou de la ZMEL une interdiction du rejet des eaux noires, des eaux de fond de cale et éventuellement des eaux grises.

Au-delà des 12 milles, les réglementations internationales malheureusement peu contraignantes s'appliquent.

Dans la limite des eaux territoriales (12 milles nautiques), le code de l'environnement stipule dans ses articles L218-73 et 216-6 l'interdiction de jeter des substances nuisibles à la santé ou à la reproduction de la faune ou de la flore. Reste à évaluer l'interprétation des formules employées par ce texte ... par exemple, l'eau de vaisselle avec des détergents biodégradables est-elle concernée par une interdiction absolue aussi en dehors des ports ? Qu'en est-il des eaux noires en route ?

La législation ne parle pas de « zéro rejet » comme certains veulent le faire croire mais que dire au plaisancier sur ses rejets quand il observe les milliers d'oiseaux, poissons (sauvages ou d'élevage) et leurs excréments sans compter les excréments des nombreux élevages de moules et autres habitants de la mer ? Comment motiver le plaisancier vers un comportement responsable quand il constate que la pollution de la mer vient en très grande majorité des terriens qui le montrent du doigt ? Que faut-il penser de l'obligation de l'équipement en sanitaires des ports en face du grand désert des mêmes équipements des plages françaises ?

On comprendra que dans les zones soumises au droit français la solution ne se trouve pas dans des textes réglementaires qui semblent surtout avoir été créés pour sanctionner ! L'action à mettre en œuvre est surtout d'informer nos plaisanciers sur les meilleures pratiques à observer avec l'aide de tous nos partenaires.

La FNPAM se préoccupe des rejets en mer de façon pragmatique. Un travail important est à faire au niveau de chaque port pour suivre la qualité des eaux et contrôler les rejets. L'équipement en cuves à eaux noires des bateaux depuis 2008 est une avancée importante. Par contre, il ne suffit pas d'avoir une pompe à eaux noires ou des sanitaires dans les ports pour réussir. Trop de fois, les sanitaires sont loin des navires et la faible utilisation des pompes à eau noire interpelle sur leur réponse aux besoins de vidange.

La FNPAM dans le cadre de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance est disponible pour étudier avec les autres utilisateurs, les aires marines protégées, l'administration, ... un guide de bonne conduite

Navigation sur la Vilaine, actions des associations

La Vilaine porte bien mal son nom car son cours lent et calme traverse de bien jolis sites, depuis Arzal qui marque la séparation entre la Vilaine maritime et la Vilaine fluviale, et jusqu'à Folleux puis Redon en passant par la Roche-Bernard. Le fleuve traverse des zones encaissées et boisées absolument charmantes et à l'abri des vagues...

L'accès à l'écluse et son passage, dont nous nous étions inquiétés dans Le Vent de l'Atlantique N°10 de janvier 2018, ont été bien améliorés depuis grâce à la concertation étroite des associations d'usagers, l'EPTB Vilaine gestionnaire du barrage, et la Compagnie des Ports du Morbihan gestionnaire de la majorité des ports de la Vilaine et des lamaneurs de l'écluse.

Il reste à faire pour rendre le passage encore plus aisé, et la Covid a malheureusement retardé quelques mesures qui ont dû être reportées à la prochaine saison, mais ce passage n'est plus aussi compliqué que dans le passé ; un ponton du côté maritime permet d'attendre en toute sécurité voire même d'y passer la nuit pour attendre l'ouverture de l'écluse.

La Roche Bernard très ancien port maritime accolé à une cité de caractère vaut une escale. Son association l'AUP vient de rejoindre l'UPPM. Avec aussi, Folleux, Arzal ou Redon aussi membres de l'UPPM, ces ports sauront vous réserver le meilleur accueil

Analyse des accidents en mer en 2020

Cette saison 2020 s'est inscrite dans le contexte de la pandémie COVID 19, avec une crise sanitaire imposant un confinement jusqu'au 11 mai 2020 puis la fin de la limite de déplacement le 2 juin. Cette situation a généré une saison touristique conduisant à une forte pression sur le littoral par des ressortissants très majoritairement français.

Le SNOSAN a dressé pour la 3ème année une synthèse du bilan des opérations recensées du 1er mai au 30 septembre en plaisance et loisirs nautiques. S'y ajoute cette année une veille des noyades en mer et en eaux intérieures à la demande du ministère des sports.

Le SNOSAN constate, pour plusieurs sports dont la plaisance, à période d'activité comparable, que le nombre total d'interventions a augmenté par rapport à 2019, alors que nous avons constaté pour la plaisance une légère baisse en 2019 par rapport à 2018. Pour chiffrer cette augmentation, nous avons isolé la période d'activité du 1^{er} juin au 30 septembre où la liberté de navigation était revenue. Nous estimons la croissance des appels aux CROSS à près de 15% !

- 1- Le constat le plus significatif vient du chiffre extrêmement important des pannes moteur des bateaux à moteur de moins de 8 mètres, qui explique presque à lui seul la croissance du nombre d'appels aux CROSS. Hivernage perturbé par le confinement ? Sollicitation des moteurs par des sorties plus fréquentes?... Beaucoup de suppositions sont faites. Quant à nous, nous constatons simplement une fois de plus qu'il est anormal que 60% des appels « aux secours » concerne une panne « d'appareil de propulsion », que ce chiffre augmente chaque année et que 2020 ne fait que confirmer brutalement cette tendance ancienne. Nous demandons « aux instances » une fois de plus de rechercher les causes précises. Cette demande est vraiment urgente car, touchant particulièrement les bateaux à moteur de petite taille, elle augmente fortement le risque d'accidents plus graves.
- 2- Heureusement, et c'est le deuxième constat en 2020, il se confirme que les accidents se produisent près des côtes, par exemple 80% à moins de 2 milles. La FNPAM y trouve une fois de plus un argument pour demander à laisser plus de liberté aux plaisanciers naviguant plus loin dans le choix de leur matériel de sécurité en repoussant la limite de l'équipement côtier de 6 à 12 milles.
- 3- Le nombre d'accidents graves a diminué et on ne peut que se féliciter de voir que la plaisance reste une activité peu accidentogène comparée à d'autres sports comme la montagne et certains loisirs nautiques émergents. Les CROSS recensent, par exemple, 29 décès accidentels dont 15 directement imputables à l'activité plaisance. Les causes de ces quinze décès se répartissent entre homme à la mer, chavirement, échouement ou rupture de mouillage malheureusement comme chaque année.

Par contre, nous pensons qu'il faut rester extrêmement vigilant sur les accidents graves pouvant survenir sur les bateaux à moteur de moins de 8 mètres comme nous le signalons il y a un an. Nous espérons que le SNOSAN aura rapidement des données sur le sujet.

Projet controversé : les hydroliennes immergées du Golfe du Morbihan

En juin 2017, nous vous parlions d'un projet d'hydroliennes immergées dans le Golfe du Morbihan, dans le chenal de sortie au sud de Berder, porté par les élus dirigeant le syndicat intercommunal regroupant les 250 communes du Morbihan propriétaire des réseaux d'électricité à basse et moyenne tension. Nous pensions le projet suspendu car le gouvernement en août 2018 avait publiquement déclaré que l'hydrolien immergé n'était pas et ne deviendrait pas compétitif et que la priorité était maintenant donnée à l'éolien en mer posé ou mieux flottant. Ce message était clair et correspondait bien aux essais décevants des hydroliennes prototypes en France ou dans le monde, en contraste saisissant avec l'évolution très importante de l'éolien en mer, posé ou flottant, dans tous les pays.

En février 2021, une information a filtré montrant que ces implantations redevenaient d'actualité car des demandes d'autorisation environnementale et de concession d'utilisation du domaine public maritime étaient déposées pour deux hydroliennes de 15 m avec une extension à vingt machines après l'essai !

La préservation du golfe du Morbihan est assurée par de nombreuses institutions du mille-feuille administratif, communes, département, Zones Natura 2000, Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan (qui n'est pas un Parc Naturel Marin), ...

Deux documents établis en concertation avec tous les acteurs concernés, et approuvés par les préfets départementaux et maritimes, régissent le développement du golfe. Ce sont le SMVM (Schéma de Mise en Valeur du Morbihan) réactualisé en date du 25 août 2020 et le DSF (Document Stratégique de Façade) de notre région maritime dite NAMO, adopté en septembre 2019. Dans la dernière version du SMVM, (dont l'un des principaux objectifs est la réduction des conflits d'usages), les hydroliennes n'y sont mentionnées que de manière assez évasive. Nous regrettons donc le peu de démocratie et de communication sur cette question, la FNPAM, et son partenaire en Morbihan (UPPM) ayant été tenus à l'écart délibérément sans doute à cause de leurs oppositions déclarées. Ensuite, nous constatons que les études ne répondent pas à de nombreuses questions environnementales par exemple sur les poissons impactés par les obstructions causées et le bruit important généré par ces aménagements. Allons-nous laisser sacrifier la nurserie qu'est le golfe... après avoir négligé celle du MOR BRAZ ???

De nombreux questionnements nous sont faits sur l'intérêt économique de telles machines par rapport à d'autres choix solaires ou éoliens. Le citoyen est pour une énergie verte mais contre l'usage abusif des taxes servant à soutenir les énergies renouvelables ou autres subventions ici européennes.

Nous sommes aussi inquiets pour la sécurité des navigateurs plaisanciers dans ce passage toujours délicat. Qu'en sera-t-il pour celle des plongeurs et des pêcheurs plaisanciers ? Que se passera-t-il quand les navires de servitude interviendront ? L'administration maritime définira, comme d'habitude, des interdictions dans certaines zones mais en pratique, est-ce réaliste pour limiter les risques... dans ces courants très forts ? Faut-il attendre un accident grave pour réagir ?

Le golfe du Morbihan, vanté par nos mêmes élus dans une publicité institutionnelle, mérite-t-il ce choix « pseudo-écologique » ? Le Morbihan est entouré de trois zones importantes d'éoliens en mer (Saint Nazaire, Ile d'Yeu, Groix-Belle-ile). Il suffirait d'installer deux éoliennes en mer de plus dans les zones prévues très proches au sud et à l'ouest pour avoir la même puissance électrique !

Arrêtons de gâcher l'argent public et de démolir nos sites naturels.

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, La Roche-Berand, 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, 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.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, François Bertout, Jean Piveteau, J.C. Faveris, Alain Angibaud

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.