

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

Editorial	p 1
Retour d'expérience dans le parc éolien de Guérande	p 2
Analyse des accidents en mer à l'été 2024	p 2
L'Assemblée Générale de la FNPAM au Grand Pavois de La Rochelle	p 3
La copropriété du navire avec usage partagé pour partager les coûts	p 4

Editorial

Un retour d'expérience de deux ans dans le parc éolien de Guérande est relaté dans ce bulletin.

Aucun accident n'est relevé par le SNOSAN et seuls des « incidents » relatés par l'exploitant qui n'a pas l'air de se rendre bien compte qu'il dispose magnifiquement d'un territoire quasiment au détriment de tous les autres usagers de la mer...

Nous avons demandé que la dérogation d'emport d'un AIS soit portée à force 5 (en dessous de 17noeuds prévus) au lieu de force 4 (en dessous de 11noeuds).

Les dispositions de transit dans les parcs éoliens qui vont se multiplier sur nos façades maritimes doivent être, semble-t-il, uniformisées dans le futur.

Nous espérons que les engagements de l'Etat seront respectés, c'est-à-dire que les traversées des parcs éoliens français seront bien libres.

L'Assemblée Générale de la FNPAM s'est tenue au Grand Pavois de La Rochelle.

Deux fondamentaux ont été mis en relief et sont soulignés dans ce bulletin :

- Obtenir l'extension de la zone de navigation sans emport d'un radeau de survie (BIB) à 12 milles nautiques ou au moins une dérogation par temps clément dans les 12 milles.
- Obtenir la participation des plaisanciers à la Gouvernance des ports de plaisance par l'attribution d'un siège au Conseil d'administration portuaire, ce qui nous paraît être la moindre des choses puis que nous les finançons !

A l'heure où les coûts d'entretien des navires s'envolent de même que les coûts de carburant et d'amarrage au port, un certain nombre de plaisanciers se voient contraints de vendre ou de se débarrasser de leur bateau et cette difficulté masque l'ampleur du phénomène.

Certains commencent à envisager la copropriété du navire avec un usage partagé du navire à bien organiser, car contraire à l'esprit bien ancré du plaisancier propriétaire et skipper de son bateau.

Aussi nous faisons le point sur l'intérêt de la copropriété du navire et les conditions nécessaires pour rendre cet usage partagé plus attractif.

Retour d'expérience dans le parc éolien de Guérande

Le 9 octobre 2024 avait lieu un groupe de travail faisant retour d'expérience sur la saison estivale 2024 dans la zone des éoliennes du parc de Guérande.

Nous avons anticipé cette réunion en recherchant les accidents répertoriés par le SNOSAN, recherche vaine dans la mesure où aucun accident n'a été répertorié depuis deux saisons d'ouverture du premier parc éolien de France.

Par contre, de nombreux *incidents** ont été constatés par l'exploitant du parc parmi lesquels de nombreux *incidents* dus à des bateaux à moteur (souvent en pêche) et induisant des risques, avec notamment de nombreux excès de vitesse (au-dessus des 12 nœuds réglementaires), des évolutions trop près des éoliennes (sous les 50 mètres de rapprochement), voire même des amarrages aux ouvrages comme la sous-station.

Ont été également constatés des AIS absents alors que les prévisions météo France prévoient des vents au-dessus ou égaux à force 4. Rappelons que la présence d'un transpondeur AIS en émission est nécessaire pour tous les bateaux à partir du moment où les prévisions sont au-dessus de 10 nœuds de vent.

A ce propos il est étonnant que l'administration se soit basée sur les prévisions et non pas sur les observations réelles...

Nous avons demandé que la dérogation d'emport d'un AIS soit portée à force 5 (en-dessous de 17 nœuds) mais sans succès, alors que l'accidentologie sur zone est totalement inexistante !

** Un incident selon l'exploitant est un non-respect des règles de traversée du parc.
(Vitesse, distances des ouvrages, AIS, veille VHF)*

Analyse des accidents en mer à l'été 2024

La sécurité de notre activité a toujours été une priorité et nous avons fondé de grands espoirs dans le SNOSAN et le travail constructif que nous menions avec la DGAMPA à partir de l'analyse des SITREP que permettait cet outil. Malheureusement, depuis l'analyse des accidents de 2020 que nous avons faite dans les VDA 20 et 22, nous n'avons plus la possibilité d'accéder à cette fabuleuse base de données. L'outil SNOSAN redémarre après une fermeture complète de plus de deux ans ; les réunions de travail du « collège d'experts » ne se sont pas tenues depuis 2020 ; le raccordement aux données des années d'avant 2021 n'est pas possible avec exactitude ;

Nous avons quand même tenu à faire dès maintenant une analyse de la saison 2024 entre le 1^{er} janvier et le 11 octobre de la plaisance « immatriculée ». Celle-ci est estimée à 1 million d'unités dont 90% de moins de 8 m (75% de moins de 6 m) et 74% à moteur. Même si tous ces bateaux ne naviguent pas, on est loin de l'image du grand yacht que les médias aiment donner !

Les chiffres 2024 confirment que les accidents au-delà de 6 milles représentent moins de 10% du total, les interventions se concentrant près du rivage à moins de 2 milles. Le nombre d'appels et le type d'accidents sont toujours très différents entre basse et haute saison, ce qui se comprend bien en regardant les conditions de mer et les usages.

Les pannes de propulsion de causes diverses sont toujours, à près de 50%, la première raison d'appels. Quelle Administration prendra l'initiative d'étudier le sujet avec tous ses partenaires ?

Les accidents mortels sont stables et inférieur à 20 pour ceux directement imputables à la plaisance.

Les analyses montrent bien qu'il y a trois facteurs d'analyse du « risque » plaisance : la taille du navire, la haute et la basse saison et surtout la distance à la côte.

L'armement de sécurité dépend, lui, de la distance d'un abri et a été fixé par la « fameuse » division 240 en 2014. Les limites actuelles sont 2 milles, 6 milles, 60 milles et au-delà. En 1975, par exemple, nous avions 5,20,100, 200 milles et au-delà, de la côte. Les homologations A,B,C,D de conception des bateaux classifiées par l'Europe depuis 1998 et modifiées en 2016 introduisent plutôt les conditions météo (vent et vagues).

La distance de 6 milles semble bien arbitraire pour de nombreux plaisanciers adhérents de nos associations surtout quand elle est l'occasion de contrôles tatillons à peu de milles près sur la route de l'île d'Yeu ! Nos bateaux sont plus sûrs (les statistiques dans ces zones le prouvent) et plus rapides, les navires de la SNSM atteignent des vitesses respectables et un mille ne représente que quelques minutes de navigation supplémentaires pour atteindre le plaisancier qui les a sollicité!

Serons-nous entendus pour une meilleure adaptation de notre budget sécurité ?

L'Assemblée Générale de la FNPAM au Grand Pavois de La Rochelle.

La participation de nos Unions Départementales a été forte et active.

Les fondamentaux suivants ont été mis en relief et devraient être pris impérativement en compte notamment par la Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) dans ses actions et par la Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) dans ses décisions.

- Obtenir l'extension de la zone de navigation à 12 milles nautiques sans emport d'un radeau de survie (BIB) ou au moins une dérogation d'emport par temps clément dans les 12 milles.
- Obtenir la participation des plaisanciers à la Gouvernance des ports de plaisance par l'attribution d'un siège au Conseil de gestion portuaire, ce qui nous paraît être la moindre des choses puisque nous les finançons !

Est primordial la participation active, comme c'est le cas par exemple actuellement, aux travaux de la Commission Permanente du Conseil Maritime de Façade *Sud Atlantique*. Cela nous a permis notamment de collaborer concrètement à l'élaboration des *Documents Stratégiques de Façade*.

Est également primordial la participation de nos Unions départementales aux Commissions Nautiques Locales organisées par les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) et aux Conseils de gestion des Parcs Naturels Marins.

Le rapport d'activités de l'année mentionne notamment :

- Cinq réunions statutaires (AG &CA)
- Signature en janvier 2024 à la Baule d'une convention de partenariat avec l'UNAN
- Participation avec l'UNAN aux groupes de travail de la CNP
- Participation à la rédaction de la « feuille de route » de la CNP et à son lancement le 17 février avec la DGAMPA et le Secrétariat à la mer.
- Participation aux trois réunions météo marine, focus sur les alertes BMS par SMS.
- Rédaction du cahier d'acteur avec l'UNAN : [la mer en débat](#)
- Recours auprès du préfet maritime pour obtenir une dérogation lors de la navigation dans les champs d'éoliennes, action conjointe avec l'UNAN et la CNP.
- Publication de 3 bulletins Le Vent de l'Atlantique
- Mises à jour du Site WEB : www.fnpam.net

La copropriété du navire avec usage partagé pour partager les coûts.

Vu l'explosion des coûts de carburant, des postes d'amarrage de port, de l'entretien des navires dont le carénage annuel, l'idée de mettre le navire en copropriété et en utilisation partagée commence à faire son chemin dans les esprits.

Elle était jusqu'ici impensable tant la relation navire-marin est forte. Comme pour la rose dans Le Petit Prince de Saint Exupéry, c'est le temps passé pour son bateau qui fait le bateau important. Or le plaisancier consacre beaucoup de temps pour équiper son bateau et l'avoir bien en main !

La législation maritime a rendu progressivement le chef de bord plaisancier, non seulement responsable du matériel de sécurité embarqué, mais responsable aussi de la sécurité des personnes embarquées comme peut l'être un skipper professionnel rémunéré. La plaisance a perdu en convivialité, car cette responsabilité dissuade souvent à présent, d'embarquer des membres de la famille ou des amis novices...L'aspect attrayant de la navigation en est amoindri.

Jusqu'ici, l'utilisation partagée du navire s'était peu développée, car elle s'avère souvent délicate à organiser et à vivre. Il faut bien choisir son partenaire, partager les mêmes programmes de navigation et les mêmes modes de rangement du matériel, respecter l'organisation retenue et les consignes d'exploitation, établir un contrat de copropriété très élaboré.

Il apparaît que l'utilisation partagée fonctionne particulièrement bien quand les copropriétaires ont l'habitude de naviguer ensemble !!!

Les associations de plaisanciers connaissent souvent une ou plusieurs copropriétés à utilisation partagée qui fonctionnent de façon exemplaire mais aussi quelques échecs...

En ce qui concerne l'acquisition des bateaux et depuis fort longtemps, l'usage de la copropriété est largement pratiqué :

Sur le plan réglementaire, il est important que les copropriétaires figurent sur la carte de circulation délivrée par les Affaires Maritimes avec, et c'est très important, le nombre de quirats de chacun des copropriétaires.

En ce qui concerne la réglementation vis-à-vis des ports de plaisance, « la place de port » est accordée seulement à une personne physique, le plus souvent le copropriétaire majoritaire.

Plusieurs cas de figures se présentent :

Pour certains ports, la disparition du titulaire vaut rupture du contrat d'occupation.

Pour d'autres ports, le contrat peut être reconduit à un copropriétaire restant à condition qu'une demande de place équivalente pour le bateau ait été faite suffisamment longtemps à l'avance.

Quelques ports ont des réglementations encore différentes...

Là aussi, une réflexion peut être menée par les gestionnaires et les Conseils Portuaires pour clarifier et faciliter cette pratique.

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-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, Andernors, 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. Site internet : www.fnpam.net

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

Secrétaire Général : François Bertout, adj. Daniel Delidais, Trésorier : Christian Voisine 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, Daniel Delidais, Alain Angibaud

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.