

# LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

Éditorial	p. 1
L'AIS en question dans le parc éolien de Guérande	p. 2
L'accès à la mer du magnifique plan d'eau de la Vilaine enfin pérennisé	p. 2
La gestion des listes d'attente d'amarrage dans les ports	p. 3
La Confédération du Nautisme et de la Plaisance au Nautic de Paris	p. 3

## Éditorial

Le Préfet maritime de l'Atlantique a pris le 14 décembre, en pleine période de préparation des fêtes, un *arrêté imposant un transpondeur (émetteur) AIS à tous les navires traversant le parc éolien de Guérande*.

Cet arrêté est surprenant en matière de sécurité de navigation pour ce premier parc éolien en exploitation en grande partie positionné près des côtes et essentiellement fréquenté au niveau de la plaisance par des navires de navigation côtière, donc de petite taille et navigant de jour. Les navires de navigation hauturière, contourneront le champ par le large.

En effet, l'obligation d'un AIS amènerait les navires de plaisance côtiers à passer entre le littoral et le champ éolien, passage étroit bien plus dangereux que le champ lui-même.

De plus l'obligation d'emport d'un AIS pour naviguer dans ce champ éolien si proche du littoral qui peut donc être traversé de jour à vue, n'a jamais été évoquée lors des différents débats publics sur les implantations. Nul doute que les plaisanciers auraient réagi fortement si cette obligation avait été évoquée précisément dans les documents fournis.

Les éoliennes engendrent des retombées financières importantes sur les communes, les pêcheurs professionnels, la SNSM. Par contre, nos instances découvrent qu'elles sont un risque pour les plaisanciers qui en supportent seuls le surcoût. Égalité de traitement ?

Un article de la SNSM dans sa dernière publication préconise cet équipement mais sa démonstration nous semble très contestable. Il existe des instances nationales qui analysent les accidents et font évoluer les matériels. Ont-elles été consultées ?

Des associations adhérentes nous signalent des gestions opaques des listes d'attente d'amarrage dans des ports. Nous rappelons les bonnes dispositions par ailleurs respectées dans la plupart des ports et mouillages.

Une bonne nouvelle commentée dans ce bulletin, la rénovation complète de l'écluse d'Arzal, qui va bien sûr, fortement compliquer la navigation sur la Vilaine pendant les travaux mais va ensuite merveilleusement pérenniser ce joyau de navigation et d'escales si prisé.

Enfin, la FNPAM vous détaille son action lors du Nautic

Et bien sûr en ce début d'année, tous les vœux de la FNPAM à ses associations adhérentes et ses partenaires nationaux.

## **L'AIS en question pour traverser le parc éolien de Guérande**

L'AIS (Système Automatique d'Identification) des navires est un outil destiné à accroître la sécurité de navigation, notamment la nuit, et l'efficacité de la gestion du trafic maritime et des flottes de navires commerciaux. Il peut, selon le matériel choisi, uniquement recevoir les signaux des autres navires (récepteur) ou aussi les émettre. On parle alors de transpondeur.

L'AIS transpondeur émet et reçoit en VHF. Il comprend un récepteur GPS qui recueille la position et les détails de la marche du navire comme son identification, sa position, sa vitesse et son cap.

Les transpondeurs de classe A ont une portée de 20 milles nautiques et donnent des indications supplémentaires comme le tirant d'eau, le tonnage du navire, sa cargaison et sa destination. Ils sont exigés pour les navires marchands de plus de 300 tonnes, pour les navires à passagers et pour les bateaux de pêche de plus de 15 m ainsi que pour les navires de plaisance de plus de 20m.

Les transpondeurs de classe B ont une portée plus limitée (moins de 10 milles) et les informations envoyées sont réactualisées moins souvent. Ils sont destinés aux navires pour lesquels l'AIS n'est pas obligatoire. A noter qu'une nouvelle norme B (B SOTDMA) vient de sortir, intermédiaire entre A et B.

L'AIS est un outil particulièrement intéressant en navigation de nuit ou avec visibilité dégradée pour situer les navires avoisinants et apprécier leur route si bien que les navires de plaisance semi-hauturiers ou hauturiers l'adoptent de plus en plus malgré son coût tout installé au minimum de 1000 euros voire plus avec les dernières augmentations de tarif.

L'obligation de s'équiper d'un AIS pour pénétrer dans le champ éolien de Guérande amènerait donc les navires locaux ou de passage non équipés à serrer la banche littorale dangereuse ce qui serait particulièrement défavorable en matière de sécurité de navigation.

Un navire équipé d'un transpondeur AIS peut donc être suivi, par exemple dans une station terrestre par son nom, en position, vitesse et direction en complément des données radar (voir vda n°25).

L'AIS ne doit pas être confondu avec l'ASN qui équipe toutes les VHF fixes depuis 2007. L'ASN par un simple bouton permet d'envoyer automatiquement un signal de détresse avec sa position par ondes VHF. Dans les autres VHF, le canal 16 est bien connu.

Pourquoi faire ce choix de transpondeur AIS alors que nous pouvons traverser les rails de cargos dans la Manche sans cet équipement ?

La FNPAM a toujours demandé, et cela semble légitime, que l'équipement de sécurité se justifie par une étude d'accidentologie. A-t-elle été faite en particulier à partir des données des nombreux parcs étrangers déjà en activité ?

## **L'accès à la mer du magnifique plan d'eau de la Vilaine enfin pérennisé**

L'UPPM (Union des Plaisanciers des Ports du Morbihan) représentant la FNPAM a assisté le mercredi 8 novembre à Arzal à une réunion d'information importante.

Messieurs David Lappartient Président du conseil départemental du Morbihan et PDG de la Compagnie des Ports du Morbihan et Jean-François Mary Président d'Eaux et Vilaine (établissement public gérant la Vilaine – EPTB Vilaine) ont annoncé l'investissement de l'écluse anti-salinité sur le barrage d'Arzal.

Ce projet de 14 M€ consiste en une modification de l'écluse actuelle pour éliminer l'apport d'eau salée au moment des éclusages. Les travaux s'étaleront jusqu'à 2026 et demanderont la fermeture de la Vilaine pendant l'hiver dès la fin de 2022.

L'UPPM ne peut que se réjouir de cette décision fruit du long travail des associations locales. On ne peut que les remercier très sincèrement de leurs efforts pour la défense de la liberté de navigation. Rappelons qu'en 2014 les départements, gestionnaires à l'époque de l'écluse, avaient décidé de consacrer 23 M€ à la construction d'un deuxième ouvrage, le CA de l'EPTB Vilaine se décide enfin !!!

Pendant ce temps, les navigateurs ont subi de nombreuses fermetures et l'été 2022 reste un moment insupportable.

Depuis la création de l'usine d'eau douce de Férel en 1972, la cohabitation des usages était devenue une domination de la gestion de la réserve d'eau douce. Les élus décideurs viennent enfin de reconnaître la nécessité de protéger aussi la plaisance avec le tourisme et l'économie.

Satisfaction évidente pour permettre aux plaisanciers de la Vilaine de partir naviguer mais aussi à tous pour venir profiter de cette merveilleuse rivière maritime. Si nous restons extrêmement inquiets pour les saisons à venir en attendant la transformation de l'écluse, nous reconnaissons également les efforts de la Compagnie des Ports du Morbihan pour améliorer en liaison avec les associations de navigateurs les outils de communication et de gestion des périodes de restrictions qui seront élaborés dans l'hiver 2022/2023.

## **La gestion des listes d'attente d'amarrage dans les ports**

La liste d'attente d'un port ou d'une ZMEL est toujours un sujet délicat car selon la saturation des mouillages les délais d'obtention d'une place peuvent atteindre de nombreuses années et engendrer une grande suspicion sur le respect des dates d'inscription dans la prise en compte des demandes.

Or, le législateur n'a pour une fois pas pêché par excès de règles, se contentant de renvoyer le sujet à la discrétion du gestionnaire. Il en résulte que si certains jouent le jeu en publiant ces listes de façon claire, d'autres limitent les éditions en rendant les listes invérifiables.

Ce manque de transparence suscite de nombreux conflits ; il est cependant simple d'y remédier en disposant que les listes doivent être clairement établies et portées à la connaissance de tous et au minimum des organes de consultation de chaque port (CLUPP, CLUPIPP et conseils portuaires ou des mouillages). Les documents doivent permettre de tracer sans ambiguïté les différents mouvements des contrats annuels. Ceci impose donc de connaître les noms des demandeurs de places et la catégorie de longueur sans bien sûr être obligé d'y mentionner les adresses ou autres coordonnées.

A défaut le gestionnaire sera toujours soupçonné de gérer des passe-droits de façon opaque et discrétionnaire.

## **La Confédération du Nautisme et de la Plaisance au Nautic de Paris**

Le Nautic est traditionnellement un moment d'échanges et de contacts entre les différents acteurs du nautisme, administrations, fédérations, usagers, professionnels, ...

Après ces trop nombreuses années Covid, la période a été particulièrement riche et pleine de projets pour le monde de la Plaisance.

Pour notre fédération, nous retiendrons le Conseil d'Administration de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) qui a défini ses objectifs et méthodes de travail. En tant que navigateurs-plaisanciers, nous agissons sur des sujets aussi importants que le livret nautique, la digitalisation de la plaisance, la liberté de mouillage à concilier avec le respect des fonds marins, ...

Il est certain que l'environnement tient une place de plus en plus importante dans l'évolution réglementaire de la plaisance. Les plaisanciers, naturellement respectueux du milieu dans lequel ils naviguent, espèrent que les évolutions nécessaires ne seront pas punitives mais scientifiquement justifiées et élaborées dans un contexte participatif.

Ainsi, nous avons eu le plaisir d'échanger longuement avec l'UNAN (Union Nationale des Associations de Navigateurs) sur le nécessaire travail en commun pour la mise en place des zones de protection forte qui couvriront à terme 10% du littoral français. Quel en sera l'impact sur le mouillage, la pêche, la libre navigation, les rejets d'eaux noires ou grises, ... ? Au-delà de ce thème majeur, notre conseil d'administration va définir un programme de travail en commun avec l'UNAN qui comprendra sûrement les sujets des ports et Zmel, la pêche de loisirs, les réglementations, ... L'objectif est de définir des positions communes que nous défendrons ensemble dans les nombreuses instances où nous sommes représentés.

Même si nous nous considérons plus comme plaisanciers-navigateurs que pêcheurs, nous avons pu échanger de façon constructive avec la FNPP (Fédération Nationale de la Plaisance et des Pêches en mer). Comme nous l'avons déjà constaté avec la FFPM (Fédération Française des Pêcheurs en Mer), la pêche en mer de loisir est souvent considérée comme une intruse par les pêcheurs professionnels et nous en subissons les conséquences dans certaines limitations de prises pas vraiment justifiées. Il est urgent de s'unir.

Certains d'entre nous regrettent le temps passé où la navigation comme les mouillages étaient presque totalement libres de règlements. Cette période est terminée et nous devons adapter notre loisir à une meilleure gestion de notre impact sur l'environnement maritime. Nous sommes convaincus que notre impact est faible ... mais avons-nous des arguments chiffrés pour le démontrer ? Nous devons évaluer notre impact dans les mouillages dans les zones de zostères, la pêche d'espèces en péril, les rejets inutiles, ...

Le bureau de la FNPAM et son CA vont donc recueillir les réactions des associations membres sur ces nouvelles informations pour bâtir un plan de travail dont les objectifs soient partagés

#### **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, 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 : 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, Alain Angibaud