

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

Éditorial	p. 1
Point sur les mesures de sécurité dans le parc éolien de Guérande	p. 2
Examen par la Chambre régionale des Comptes du port de La Rochelle	p. 3
Augmentation de tarifs portuaires	p. 3
Eco-naviguer	p. 4

Éditorial

Le parc éolien de Guérande, compte tenu de sa distance par rapport à la côte ne peut être traversé que par des bateaux armés en hauturier ou semi-hauturier.

La réglementation générale impose que les bateaux hauturiers ou semi-hauturiers aient une VHF fixe avec ASN et que les bateaux hauturiers aient aussi une balise EPIRB. Ces deux installations donnent la position en cas de sinistre. Pourtant, la commission nautique locale réunie le 17 novembre 2022 sur les règles de sécurité à adopter dans le banc de Guérande avait proposé, à l'instigation de certains de ses membres, d'obliger les plaisanciers à avoir un émetteur AIS, mesure que le préfet maritime avait entériné juste avant le Nautic.

Pour se faire entendre, une action commune était décidée dans le cadre de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) .

Suite aux recours gracieux de la FNPAM, de l'Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN) et de la Fédération nationale de la Plaisance et de la pêche en mer (FNPP), le Préfet maritime de l'atlantique après avoir lancé une procédure de réexamen de son arrêté du 14 décembre 2022 vient d'adopter nos propositions le 17 mai 2023. Nous ne pouvons que remercier tous les acteurs des autres fédérations et naturellement la CNP et l'implication de son secrétaire général. Nous devons souligner l'écoute et le professionnalisme de la préfecture maritime et des administrations.

A nous plaisanciers maintenant de faire preuve de prudence dans ces nouvelles zones de navigation.

Nous commentons quelques enseignements tirés du rapport de la Cour Régionale des Comptes effectué sur la régie du port de plaisance de La Rochelle pourtant bien géré selon les plaisanciers rochelais.

Qu'en serait-il de certains autres ports ? Nous formons le vœu qu'une telle opération ait lieu sur quelques autres ports de taille plus petite et de type de gestion différente...

A la suite, nous nous inquiétons de l'augmentation des tarifs portuaires qui risque de mettre à mal notre activité.

La protection annoncée de 30% de notre littoral va-t-il restreindre notre liberté de navigation ? Nous nous associons volontiers à l'éco-navigation, mais il faut en préciser le contour.

Point sur les mesures de sécurité dans le parc éolien de Guérande

Il faut préciser pour que les choses soient bien claires pour tous, que les règles de traversée du parc éolien du banc de Guérande ont vocation à être dupliquées aux futurs parcs qui couvriront les côtes de la France. Ce point est essentiel pour bien en apprécier les enjeux, car s'il est possible d'éviter celui du banc de Guérande en fonction de son port d'origine, il en sera différemment pour d'autres parcs qui vont constituer une gêne beaucoup plus importante, et se multiplier dans les années à venir.

Vous avez pu suivre l'action de la FNPAM dans les différents Vent de l'Atlantique, notre objectif étant toujours de faire respecter la liberté de navigation avec une recherche de la sécurité dans ces nouvelles zones.

Malheureusement le préfet maritime avait tout d'abord suivi les recommandations de la commission nautique locale dans son arrêté du 14 décembre 2022 obligeant les plaisanciers à avoir un émetteur AIS pour transiter dans cette zone.

Aussi dans le cadre de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance, les plaisanciers décidèrent de s'unir dans une position commune

A la suite du recours gracieux de la FNPAM, de l'UNAN et de la FNPP, le préfet maritime a accordé une dérogation à l'obligation d'émetteur AIS par « beau temps mer belle ».

Nous pourrons traverser le champ d'éoliennes sans émetteur AIS mais avec une veille attentive sur le canal 16, de jour par visibilité supérieure à 5 kms ou par vent inférieur à force 4.

Sinon, l'émetteur AIS sera obligatoire.

L'équipement en semi-hauturier est confirmé et nous insistons sur la nécessité d'avoir une cartographie à jour pour bien connaître la position du parc, de ses limites, de la sous-station, son éclairage nocturne ... Bien lire les articles 3/4/5/6 et 8 de l'arrêté.

Pour plus d'informations, visitez le site FNPAM (<https://www.fnpam.net/actualites>) ou le site du parc éolien dès qu'il sera à jour

(<https://parc-eolien-en-mer-de-saint-nazaire.fr/environnement/navigation-et-securite-maritime/>)

Vous y trouverez l'arrêté du préfet maritime (N° 2023/069) et un descriptif utile et détaillé de la zone établi par EDF Renouvelables avec la collaboration de la FNPAM.

Nous avons rencontré, lors des nombreux échanges qui ont précédé cette révision, des oppositions fortes et parfois virulentes de la part d'autres usagers ou secouristes de la mer qui auraient voulu imposer les émetteurs AIS en toutes circonstances.

Nous en tirons plusieurs leçons

- Les procédures d'adoption de certains arrêtés par le biais de commissions nautiques locales ne sont pas toujours adaptées pour des sujets techniques ou à portée nationale.

- Les conflits d'usages sont exacerbés dans des zones tendues et nous devons saluer le rôle important des représentants de l'Etat qui doivent assurer le respect des procédures et l'harmonisation des réglementations.

- Malgré le poids majeur que nous représentons, tant en nombre de pratiquants qu'en termes économiques, nous sommes trop souvent les grands oubliés dans toutes les décisions prises concernant la navigation dans des zones particulières, telles les champs d'éoliennes ou les zones de protection du littoral.

- Cependant, en montrant un front commun, les plaisanciers que nous représentons ont pu avoir gain de cause. Le collège des usagers de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance uni dans ce « combat » a ensuite profité du soutien fort de l'ensemble de la confédération. Cette réussite est à retenir pour la suite de nos travaux et nous remercions le Président et son Secrétaire général pour leur appui constant et leur présence « sur le terrain ».

- Il est maintenant très important de sensibiliser nos adhérents sur ces nouvelles règles et l'obligation de prudence dans cette zone de dangers.

Examen par la Chambre Régionale des Comptes du port de La Rochelle

La Chambre Régionale de Comptes a effectué un audit sur la gestion du port de plaisance de La Rochelle, l'un des plus grands ports d'Europe avec 5175 postes à flots. Il est exploité par une Régie municipale avec un chiffre d'affaires de 13,5 millions d'euros. Sa gestion est jugée satisfaisante, mais peut être améliorée notamment sur la liste d'attente de place qui a retenu notre attention. La chambre recommande de rédiger et de publier sur le site internet du port « un règlement d'attribution des places plus complet explicitant les pratiques informelles ». Elle a examiné les comptes rendus de la commission d'attribution des places qui se réunit périodiquement et a relevé que les bénéficiaires n'étaient pas toujours ceux figurant au premier rang de leur catégorie d'attente alors même que l'ordre chronologique d'inscription est rappelé dans plusieurs documents comme étant le principal critère. La régie tient compte du souhait des plaisanciers de se voir attribuer une place dans un bassin donné ou différée dans le temps, mais aussi de l'optimisation du plan d'eau où sont donc privilégiés les bateaux dont les dimensions correspondent le mieux à l'emplacement disponible. La Chambre estime cependant « qu'un plaisancier ne saurait se voir refuser indéfiniment un emplacement au motif que la taille de son bateau n'est pas optimisée par rapport à l'emplacement libéré »

Donc sur un grand port de plaisance pourvu de compétences en management et en personnel appréciées par nos collègues usagers, il y avait quand même des points à améliorer. Qu'en serait-il pour des ports bien plus petits gérés par des Maires souvent peu au fait des affaires maritimes et des règles régissant le Domaine Public Maritime et traitant parfois avec légèreté le Conseil portuaire car n'ayant qu'un avis consultatif ?

La gestion des ports est souvent actuellement reprise par les Conseils Départementaux dont les décisions et la gestion devraient être plus professionnelles avec la possibilité d'optimiser notamment les outils techniques et administratifs. Mais ces décideurs se trouvent alors fort éloignés des usagers et on peut craindre un dialogue très amoindri, notamment au niveau des Conseils Portuaires...

Nous formons le vœux qu'un audit comme celui effectué à La Rochelle, ait lieu, à titre d'enseignement, sur quelques ports de taille et de gestion variées.

Augmentation des Tarifs portuaires

Dans le Vent de l'Atlantique de juin 2022, la FNPAM s'inquiétait des hausses à venir des tarifs de port. Depuis, les prix des emplacements et des services ont été fixés par les gestionnaires souvent avec une hausse raisonnable de 4%, mais parfois beaucoup plus. Même si certaines hausses semblent légitimes et sont alors acceptées par les usagers, les rédactions motivant le montant sont souvent rédigées de façon générale « inflation, hausse de l'énergie, ... » alors que la présentation des budgets 2023 est le moment pour expliquer les hausses de charges et les moyens de les contenir. A ce sujet, nous ne pouvons que constater l'augmentation parfois forte et inquiétante des masses salariales de certains ports, qui ne s'explique pas uniquement par l'inflation actuelle.

Certains ports motivent les hausses par comparaison à d'autres ports de la même façade plus chers ou pour « harmoniser » les tarifs des ports gérés par le même gestionnaire. Même si l'argument peut paraître convaincant, nous devons souligner que le code des transports édicte que les budgets des ports sont autonomes et doivent s'équilibrer. Rien ne justifie donc d'aligner vers le haut les tarifs des ports les moins chers. Certains ports ont des charges importantes d'entretien, de modernisation, de fonctionnement, de taxes, ..., d'autres sont plus économes à faire fonctionner ; les tarifs ne sont que la conséquence de ces prix de revient et non de la loi du marché !

La quatrième édition des rencontres interprofessionnelles du programme « éco-naviguer dans une aire marine protégée » avait pour thème « Relais et enjeux de l'éconavigation : le rôle des ports de plaisance et des mouillages organisés ».

La mise en place d'une stratégie environnementale sur l'océan est un long cheminement coordonné par l'Office Français de la Biodiversité OFB avec l'importance du projet européen Life Marha. L'OFB appuie le développement de l'application Nav&co qui est actuellement, sur la côte Atlantique, la meilleure source d'informations sur le sujet. En Méditerranée Donia a beaucoup de supporters. Le respect des fonds dans certains zones protégés est de plus en plus pris en compte. La démarche n'est pas d'interdire mais d'équiper, de mesurer l'efficacité et de faire preuve de pédagogie. La FNPAM appuiera cette démarche mais elle peut se heurter à de nombreuses réactions locales si elle n'est pas construite avec les plaisanciers.

Le carénage a souvent été évoqué mais la base de données des aires équipées ne semble pas à jour et les seuils de rejets ne sont pas uniformes sur tout le territoire. Il apparait que la majeure partie des polluants vient d'autres sources souvent terrestres et mal identifiées (un orateur a parlé de 90% de pollutions extérieures !!). Or, l'évacuation des vases est à la charge financière des ports. Il est bien évident que le plaisancier est prêt à payer ou à limiter ses déchets mais ne peut rien faire pour les autres acteurs !!

Les pompes à eaux noires sont peu utilisées et nous en avons souvent parlé. Les ports de Méditerranée pensent que la solution viendra de pompes mobiles ou très proches du navire.

La sur fréquentation de certains lieux par les navires de plaisance de toute taille, les loisirs nautiques, les vedettes à passager, ... génèrent des « pollutions » que l'on peut atténuer par certains équipements ou comportements mais la tâche est difficile car ces nouveaux pratiquants sont souvent occasionnels. L'action de police est compliquée et mal perçue. Là aussi, les gestionnaires doivent dialoguer avec les usagers et faire preuve de pédagogie. Les associations de plaisanciers sont donc un partenaire indispensable pour relayer et sensibiliser, mais quelquefois oublié !

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 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, Alain Angibaud

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185