

# LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

Éditorial	p.1
Aires marines protégées	p.2
Un débat sur la mer	p.3
Plaisanciers et gestion des ports et mouillages	p.3
Météo	p.4

## Editorial

Le choix de sujets dans le Vent de l'Atlantique est un exercice difficile entre les préoccupations nationales et les préoccupations locales. Dans ce numéro, nous avons fait le choix d'aborder principalement deux sujets de fond :

**Les aires marines protégées** qui sont souvent nos destinations préférées de navigation qu'il nous faut à la fois protéger et laisser accessible. Pour cela, il faut être présent localement dans leurs organismes de gestion et demander à étudier l'impact de la plaisance de façon objective. Le rôle des nos associations locales ou départementales est donc primordial et l'Office Français de la Biodiversité (OFB) s'est engagée à nous aider dans une démarche responsable et constructive.

**La gestion des ports** revient une fois de plus dans nos bulletins mais l'enjeu du futur est important. Les plaisanciers se sentent parfois oubliés dans les choix effectués par certains gestionnaires multiports. Nos conseils portuaires locaux ont du mal à peser sur les grands enjeux et au-delà d'une modification du code des transports, il nous faut obtenir zone par zone la planification environnementale et économique sur plusieurs années pour y apporter notre contribution. Est-ce vraiment le cas aujourd'hui ? L'attractivité des ports est aussi liée à l'attractivité des plans d'eau environnants, ce que les gestionnaires de port ont tendance à ne pas prendre en compte.

La sécurité en mer est une autre préoccupation majeure. Un article est consacré dans ce numéro à la météo. Malheureusement le SNOSAN reste en panne technique mais nous gardons l'espoir de sa renaissance. Nous espérons poursuivre le travail statistique sur les avaries de propulsion, les accidents des « petits » bateaux à moteurs et obtenir des dérogations sur l'emport du BIB pour quelques points du littoral un peu éloignés d'un « abri »...

A signaler l'important travail fait en commun depuis plusieurs mois avec l'UNAN, Union Nationale des Associations de Navigateurs, auprès des instances nationales. Nos préoccupations sont de plus en plus convergentes.

**L'appel du large demeure important chez les navigateurs-plaisanciers et repose aussi sur une part de rêve générée par les mouillages forains dans des sites exceptionnels qu'il nous paraît impératif de pérenniser sur le littoral national...**

**Que 2024 continue d'apporter aux plaisanciers-navigateurs ce bonheur de naviguer !**

## Aires marines protégées

### Généralités :

Une Aire Marine Protégée (**AMP**) est un espace délimité en mer au sein duquel un objectif de protection des habitats et des espèces associées a été défini, objectif pour lequel un certain nombre de mesures de gestion sont mises en œuvre: suivi scientifique, programme d'actions, chartes de bonne conduite, protection du Domaine Public Maritime (**DPM**), réglementations, information du public mais aussi surveillance.

Constituent notamment des AMP, au sens de l'article L.334-1 du code de l'environnement,

- Les parcs naturels marins (**PNM**),
- Les sites Natura 2000 ayant une partie maritime,
- Les parties maritimes du domaine relevant du Conservatoire de l'espace littoral,
- Les zones de conservation halieutique,
- Les parties maritimes des parcs nationaux, naturels régionaux, réserves naturelles ou de chasse et de faune sauvage,

La réglementation qui s'applique est également spécifique à chaque type d'AMP, par exemple :

- Réserve naturelle : Le décret de création d'une réserve prévoit généralement la réglementation des activités. Les espaces classés en réserve naturelle ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou dans leur aspect, sauf autorisation spéciale du préfet.
- Natura 2000 : Au sein d'un site Natura 2000, ou à proximité, les projets d'activités font l'objet d'études d'impact et d'évaluations d'incidences Natura 2000 qui concluront sur la compatibilité de l'implantation du projet vis-à-vis des habitats et espèces de la zone Natura 2000 concernées.
- PNM : Un parc naturel marin n'interdit a priori aucun usage, mais vise à promouvoir l'excellence environnementale et le développement durable des projets, respectant le milieu marin. Les activités pouvant avoir un effet notable sur l'environnement marin peuvent être soumises à l'avis conforme du conseil de gestion.

Enfin, cette liste d'AMP est complétée par l'arrêté ministériel du 3 juin 2011, issue principalement des conventions internationales.

Le réseau d'AMP est également visé par la Stratégie Nationale pour les Aires Protégées 2030 (**SNAP**). Cette nouvelle stratégie, adoptée en 2021, porte l'ambition d'améliorer la qualité de la gestion des espaces protégés, et d'atteindre l'objectif de couvrir au minimum 30% du territoire national et des espaces maritimes sous souveraineté ou juridiction française par des aires protégées, dont un tiers par des Zones de Protection Forte (**ZPF**) soit 30 %.

Les ZPF sont destinées à renforcer la préservation d'habitats et d'espèces, et à contribuer à l'atteinte du bon état écologique des eaux marines. Elles sont à mettre en place prioritairement au sein des AMP existantes, sur les secteurs à biodiversité marine remarquable, identifiés par les stratégies de façades maritimes (premier volet des quatre Documents Stratégiques de Façade Maritime) et dont la préservation est compromise.

### La position de la FNPAM

Ces ZPF sont souvent les zones où nous aimons mouiller ou naviguer. Elles pourraient être interdites ou limitées comme en méditerranée (Corse, Porquerolles, calanques de Marseille, ...) sans réelle concertation avec les associations locales d'usagers. Ce type de « projets » pourrait concerner à terme tout le littoral français. La conséquence en serait de réduire les zones où le mouillage forain est aujourd'hui autorisé au profit soit d'une interdiction totale d'accès soit de zones de bouées payantes (au prétexte, par exemple, que les ancres des bateaux de loisir dégraderaient les posidonies, dont la survie serait menacée).

En réalité, peu d'études spécifiques ont été réalisées à ce jour pour mesurer scientifiquement le véritable impact de la plaisance dans les ZPF. Il existe des sociétés spécialisées dans ce type d'études et la FNPAM a obtenu, avec l'aide de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance que l'Office Français de la Biodiversité (OFB) nous aide à faire réaliser, sur des fonds européens existants, ce genre d'étude, en préalable à la délimitation réglementée de toute ZPF.

**Ces études ne pourront être réalisées que si les associations locales de plaisanciers y participent en proposant des solutions et la FNPAM s'est engagée à relayer les demandes à l'OFB.**

Par ailleurs, dans tous les Conseils Maritimes de Façades (qui sont des instances de consultations de toutes les parties prenantes dans l'usage et la conservation de la mer et du littoral), notre fédération s'attache à faire admettre que toute restriction d'usage, totale ou partielle, devra avoir été justifiée sur la base de ces études.

**Pour plus d'information (liste non exhaustive) :**

- <https://www.fnpam.net/conseil-maritime-façade>
- <https://www.dirm.sud-atlantique.developpement-durable.gouv.fr/les-aires-marines-protégees-apms-r5.html>
- <https://www.ofb.gouv.fr/le-milieu-marin>

## **Un débat sur la mer : pourquoi, comment et quand ?**

L'Etat français, associé à l'entité Réseau Transport d'Électricité (le Maître d'Ouvrage), a demandé que soit organisé un débat public sur sa stratégie de planification de l'espace maritime en France métropolitaine (en un mot la bande des 200 milles nautiques autour du littoral).

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a donc lancé ce débat à partir de fin novembre 2023 et il sera ouvert au public jusqu'à fin avril 2024. Elle remettra, à la fin du mois de juin 2024, son rapport de synthèse sur tous les avis recueillis, et le Maître d'Ouvrage aura 3 mois pour y répondre et présenter la version finale de sa stratégie.

La question posée peut se résumer comme suit : **Comment partager, protéger et développer le potentiel de l'espace marin français ?**

Les enjeux du débat (<https://experience-la-mer-en-debat.cndp.fr>) et la façon d'y participer (<https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>) sont clairement expliqués sur les sites internet créés à cet effet. Que l'on soit un individuel ou une personne morale (association, syndicat professionnel ou entreprise), il y a deux moyens pour exprimer son avis sur ce que propose l'état :

- Être présent physiquement dans tous les événements organisés par la CNDP sur les quatre façades maritimes et y donner son point de vue (le programme est largement diffusé sur toutes les régions littorales)
- Apporter une contribution écrite sur le volet idoine du site internet cité plus haut.

**La Fédération Nationale des Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée dans le débat.** Chaque navigateur plaisancier, chaque association ou fédération regroupant les pratiquants de loisirs nautiques se doit de contribuer à ce débat.

La FNPAM compte y participer non seulement par l'intermédiaire de ses représentants dans les instances de consultation des acteurs du milieu marin (Parcs Naturels Marins, Conseils Maritimes de Façade, Comité Nautisme et Plaisance etc.) mais aussi en préparant ce que l'on appelle un « **Cahier d'acteur** », destiné à exprimer auprès de la CNDP la position de ses membres sur les sujets qui les concernent, à savoir :

1. Le partage de l'espace marin doit prendre en compte la pratique de la navigation de plaisance, que ce soit dans les espaces naturels protégés ou dans les zones de développement d'une quelconque activité économique (pêche, ports, dragages, parcs naturels, aquaculture ou champ d'éoliennes),
2. L'impact de cette pratique doit être mesuré de manière équitable par des organismes indépendants, en préalable à toute décision de mise en œuvre d'une activité économique ou de mesures de protection d'une zone maritime.

## **Plaisanciers et gestion des ports et mouillages**

La fin d'année voit arriver l'augmentation habituelle de nos tarifs qui ne sont pas toujours compris des plaisanciers. Heureusement pour nos gestionnaires, beaucoup « d'usagers » ne s'intéressent pas pour l'instant au fonctionnement économique et administratif de leur port ou zone de mouillage et subissent sans vraiment réagir les augmentations comme ils le font pour leurs impôts locaux. Pourtant, ici ou là, les conseils portuaires ou de mouillage deviennent houleux !!

Depuis sa création, en grande partie motivée par la politique des ports, la FNPAM ausculte la politique financière des ports de plaisance de la côte atlantique et les constats sont convergents.

Nous assistons à des décisions d'investissement de grande ampleur qui, dans ces périodes d'argent cher, vont impacter plus fortement les tarifs. Dans un communiqué de presse récent, nous lisons même « mur d'investissement à venir ».

De nombreuses études faites par les associations de ports de plaisance montrent une réelle inquiétude sur leur avenir avec des listes d'attente qui s'amenuisent !!! Les gestionnaires de port parlent assidument du propriétaire plaisancier de 65 ans qui gardera sa place jusqu'à la fin de sa vie... Et après, la plaisance disparaîtra-t-elle ?

Les modes de possession commencent à changer. Le propriétaire commence à basculer vers le leasing, la location, la copropriété... Mais restera-t-il fidèle à son port, à son littoral, à la plaisance même ?

La plaisance a créé un véritable secteur économique. On pense tout d'abord aux constructeurs qui sont aux premières places mondiales mais les secteurs de service ne sont pas à négliger

-Les professionnels du nautisme depuis les loueurs, chantiers d'entretien, shipchangers, coureurs pro, écoles... Donc beaucoup de métiers qui n'existaient que très peu il y a soixante ans et qui suivent le développement du nautisme

-Les ports de plaisance dont la fédération regroupe 473 installations portuaires sur le littoral (près de 250 000 places pour une taille moyenne de 484 places par port) et qui deviennent le moteur d'un tourisme côtier. Les ports de

plaisance français génèrent un impact économique direct, indirect et induit estimé à 8 milliards d'euros, selon le site de la fédération française des ports de plaisance.

Depuis quelques années, et plus précisément, depuis la loi NOTRe de 2015 nous assistons à la « prise en mains » des ports de plaisance souvent par les départements ou les régions et plus rarement par des communautés de communes. Cette concentration devrait permettre une amélioration des compétences par la mutualisation des moyens.

Elle a cependant deux effets qui, de notre point de vue, peuvent être pénalisants pour les plaisanciers

- Les élus reconnaissent le poids important des ports de plaisance dans le développement touristique et économique. Ils favorisent donc simultanément l'intégration des ports dans les villes. Mais comment faire le juste équilibre entre les objectifs portuaires et les besoins du territoire ? Par exemple, faut-il favoriser la déambulation du touriste sur le port ou le réserver aux besoins des usagers, notamment en y implantant des stockages à terre ? De plus, le domaine portuaire a un budget en grande partie pris en charge par les usagers donc les plaisanciers ; Qui doit payer l'aménagement de la promenade touristique, le plaisancier ou la collectivité locale ?
- Les conseils portuaires sont des organismes locaux de consultation. Or les grands programmes pluriannuels d'investissements se décident à présent souvent au niveau de plusieurs ports gérés par une entité commune. Comment les usagers locaux peuvent-ils participer à ce niveau supérieur ?

## Météo

La commission Marine de conseil Supérieur de la météorologie s'est réunie le mardi 19 décembre 2023 de 9h à 16h, au siège de Météo France.

La dernière réunion en visioconférence avait eu lieu en juillet 2021. Le nouveau Président, François-Xavier Rubin de Cervens est également Directeur du BEA Mer (Bureau d'Enquêtes sur les événements de mer), c'est dire qu'il connaît bien la mer et l'importance de la météo. Cette journée de travail en commun a été très intéressante.

Les échanges, riches, avec des présentations de Météo-France, de la Direction Gale des Affaires Maritimes, Pêche et Aquaculture (DGAMPA), et de la spécialiste météo et autrice Claire de Nomazy, ont d'abord porté sur la Norme S-100 de l'Organisation Hydrographique Nationale (OHI), qui sert également de référence pour les transmissions de données radioélectriques de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Cette nouvelle norme internationale permettra la e-navigation en toute sécurité grâce à la mise à disposition numérique de toutes les informations indispensables à la navigation.

Ensuite, les débats ont porté sur les alertes diffusées par Météo-France, et sur les possibles améliorations du contenu des BMS et de leur diffusion non seulement par VHF, mais à court terme par SMS. Le retour d'expérience sur l'évènement du 18 août 2022 et le thème des vagues scélérates ont été également abordés en vue de perfectionner les outils à la disposition des prévisionnistes de Météo-France. Les débats se poursuivront sur ces sujets lors des prochaines séances afin de permettre à la Commission Marine de fournir des recommandations concrètes et réalisables, suivant le mot du président.

### **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](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

Secrétaire général : 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, François Douchet, Jean-Claude Faveris, Alain Angibaud, Daniel Delidais

Réalisation : **FNPAM**

**Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185**