

Sommaire

Editorial	p 1
Le Conseil Supérieur de la Météorologie	p 2
Accidentologie, mise en place du SNOSAN	p 3
Point des travaux du Comité Nautisme et Plaisance sur la pêche de loisir	p 4
Filières de la Maleconche, l'Autorité environnementale se disqualifie	p 4

Editorial,

Vers un nouvel aménagement du territoire maritime, tel est le thème de la journée organisée au Sénat le 5 novembre par la FIN avec le groupe d'études Mer et Littoral du Sénat.

Suivant la directive européenne du 23 juillet 2014, les Etats membres de l'UE doivent « planifier où et quand les activités humaines se déroulent en mer, afin de garantir autant que possible leur efficacité et leur durabilité ». La France a choisi, elle, d'y inclure les activités littorales. Cette planification se traduit par l'élaboration du Document Stratégique de Façade (DSF), abordé dans le Vent de l'Atlantique n°13.

Lors de cette journée à laquelle participait la FNPA, la FIN, en collaboration avec le Secrétariat Général à la Mer, a pu montrer que le poids économique et sociétal du Nautisme et de la Plaisance est sous-estimé et devrait être davantage pris en compte dans les DSF. Ceci a été acté, à l'issue de cette journée à laquelle participaient les Directeurs Interrégionaux à la Mer, architectes des DSF élaborés par les CMF.

Ce poids économique, que des études sont en train d'affiner, est illustré par les chiffres actuels suivants :

- **4 millions de plaisanciers réguliers et 9 millions de pratiquants de sports nautiques !**
- **400 ports de plaisance pour 252 000 places de ports.**
- **5 400 entreprises et 41 000 salariés dans l'industrie et les services nautiques. CA : 4,8 Mds d'euros.**
- **52 989 unités produites représentant un CA de 1,09 Mds d'euros dont 75% vendues à l'export.**

Le lendemain, était organisée par la Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP), la 3ème Conférence annuelle du Nautisme et de la Plaisance, tenue en présence du Vincent Bouvier, Secrétaire Général à la Mer.

Elle avait pour but d'acter auprès de ses membres et de ses partenaires, la place de premier plan de la plaisance parmi les acteurs du Maritime français. Nouvelle venue après les acteurs traditionnels du commerce maritime, de la conchyliculture, de la pêche professionnelle..., la plaisance veut coconstruire son futur avec les Administrations de tutelle. Les défis de la filière sont nombreux : déconstruction, place du port dans son territoire, dragages, aires marines protégées, modifications du droit annuel de francisation, nouvelles pratiques des sports nautiques, ...La CNP qui rassemble industriels, ports, fédérations sportives et usagers est devenue en trois ans un acteur incontournable.

Dans ce bulletin est illustré aussi l'intérêt du SNOSAN présenté officiellement par la Mission Plaisance et Sports Nautiques de la Direction des Affaires Maritimes le 12 novembre à Paris. La FNPA y a participé avec beaucoup d'intérêt et a fait application de cet outil remarquable sur les accidents ayant eu lieu sur l'ensemble des Cross métropolitains, exemple d'application résumé dans ce bulletin.

Enfin le point est fait sur un dossier emblématique de notre façade atlantique : l'Anse de la Maleconche.

Nous souhaitons à nos lecteurs une bonne année 2019 avec de belles navigations et pêches !

Le Conseil Supérieur de la Météorologie

Le Conseil Supérieur de la Météorologie est une instance de dialogue regroupant Météo France et ses clients institutionnels ou privés. Il permet à ces derniers de mieux préciser leurs attentes et à Météo-France de présenter ses réalisations et projets.

La FNPA a rejoint dernièrement la Commission Marine. La dernière réunion de la commission, sous la présidence de Jean-Jacques Morvant, ancien des Cross aux Affaires Maritimes, le 11 décembre, a permis de prendre connaissance, d'approfondir et d'échanger lors d'exposés sur des sujets extrêmement variés comme le SNOSAN, les observations des sémaphores, la détermination des courants marins par l'analyse des AIS, les vagues scélérates, les cyclones, la propulsion à voile dans le transport maritime, ... Cette énumération montre bien que la météo est présente dans le monde réel et la vie économique et que sa précision est primordiale.

Notre Météo « nationale » a une réelle compétence reconnue internationalement, en particulier dans la « météo marine ». Malheureusement, de nombreux acteurs privés que nous connaissons par nos tablettes comme « windguru », « météo consult », et autres fournisseurs de fichiers grib ont été meilleurs en termes de communication ou de facilité d'accès.

Actuellement, il semble que les utilisateurs privilégient la facilité d'accès aux données à la fiabilité de la source météo. Qui sait faire la différence entre les bulletins « expertisés » de météo-France et les prévisions des modèles informatiques de vent donnés par certains sites connus de tous (windguru par exemple). Qui connaît les différences de construction ou de fiabilité entre les fichiers Grib Arôme, NOAA, Arpège, Météo Consult, ... ?

Pour améliorer sa communication via internet, Météo France doit refondre sérieusement son site web, dont la partie marine. Malheureusement le chantier a pris du retard et risque d'être mis en service après l'été 2019.

Accidentologie, mise en place du SNOSAN

La Direction des Affaires Maritimes (DAM) a présenté officiellement, le 12 novembre, le Système National d'Observation de la Sécurité des Activités Nautiques (SNOSAN) à laquelle La FNPA était invitée.

La mise à disposition d'une base de données publiques correspond à une volonté politique déjà ancienne et répond aux demandes répétées de nos organisations (Cf Vent de l'Atlantique n°13, 10, 4).

Les objectifs sont, selon la DAM, de responsabiliser les usagers, d'objectiver les situations en toute transparence et de bâtir des stratégies de sécurité, le défi principal étant de sauver les vies en mer en prévenant les accidents maritimes.

La base de données représente plus de 270 000 accidents depuis 1985 ! Le projet est donc important et complexe et il faut saluer le travail de l'équipe de l'Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques (ENVSAN) avec Christophe Lino et Fabrice Levet qui ont piloté ce chantier avec le concours des CROSS, SNSM, SDIS, gendarmerie, sans oublier la DAM avec Renaud Perin.

En effet, les CROSS ont une mission générale de sécurité des activités maritimes, que nous connaissons au moins partiellement en écoutant le 16 sur notre VHF, certains sauvetages sont assurés en bordure de côte par exemple par les « pompiers ». Les CROSS, une fois alertés, font appel à tous les moyens appropriés : Marine Nationale, Sécurité Civile avec leurs précieux hélicoptères, ... et SNSM (environ 40% des cas). Il faut signaler que la zone des Cross ne couvre pas toute la « mer » en particulier la zone des « 300 m » sous l'autorité des maires, les ports, les estuaires, même si les CROSS peuvent être sollicités.

Les CROSS, pour chaque intervention, rédigent un SITREP (situation report) élément repris dans la base de données. Quand la SNSM intervient, elle rédige elle-même un rapport sur l'accident, ces éléments ne sont pas pour le moment complètement repris mais l'étude est en cours. Il en est de même pour les autres intervenants.

Les données sont accessibles sur le site data.gouv.fr (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/operations-coordonnees-par-les-cross/>), et sur le nouveau site du SNOSAN (<https://www.snosan.fr/>)

Le SNOSAN met même, sur son site, un outil cartographique (<https://carte.snosan.fr/>) qui permet de faire une analyse géographique et d'extraire une base Excel ou csv.

Que retenir dans ce « big data » et de nos premières utilisations du SNOSAN ?

Tout d'abord, il devient possible d'aller au-delà des traditionnelles analyses annuelles faites par les Cross et de les affiner pour la plaisance, car, généralement, les chiffres concernaient aussi les loisirs nautiques (kite-surf, engins de plage, ...) dont l'usage et l'équipement sont très différents de nos embarcations.

Dans les interventions, il convient de distinguer les SAR (search and rescue c'est-à-dire recherche et sauvetage) et les MAS (marine assistance service c'est-à-dire assistance maritime) où le navire se trouve en difficulté à la suite d'un sinistre ou d'une avarie. Ces deux types d'interventions concernent la très grande majorité des interventions des Cross pour la plaisance avec un peu plus de 4500 SITREP pour les CROSS métropolitains pour un million de navires immatriculés en plaisance. Près de 1400 concernent des sauvetages de personnes (SAR), chiffre qui nous a semblé relativement stable sur cette longue période.

Près de 80% des interventions ont lieu à moins de 2 milles de la côte. Nous relevons seulement 10% des accidents entre 2 et 6 milles et 10% au-delà de 6 milles, chiffres qu'il faudrait naturellement mettre en relation avec le nombre de bateaux sur ces zones. Mais deux points sont à signaler : les limites de nos zones de navigation définies pour nos équipements de sécurité sont-elles les bonnes ? L'équipement est-il bien adapté ?

Sur 10 ans, les SITREP recensent un peu moins de 40 décès ou disparus par an au titre de la plaisance dans nos zones métropolitaines. Dans ce total près de 30 % concernent des accidents de baignade ou de plongée. L'homme à la mer représente 25 % et les chavirages 10%. 10% des décès sont imputables à des maladies.

L'assistance maritime (MAS) représente donc la majeure partie des interventions et croît fortement d'année en année, la cause principale étant l'avarie moteur même sur les voiliers.

Les chiffres en notre possession ne permettent pas d'expliquer cette évolution plus forte que la croissance du parc navigant.

Une première explication pourrait venir de l'évolution des moteurs récents, très performants, mais plus sensibles à la qualité des carburants qui se dégradent dans le temps dans les réservoirs (Cf bulletin n°5).

Autre possibilité : la demande d'assistance est devenue très facile avec le téléphone mobile aux dépens de la VHF ou des signaux optiques qui sollicitaient les plaisanciers aux alentours ...

Il est certain aussi que, sur nos plans d'eau, nous entendons des demandes de dépannage façon panne sur autoroute « retour à mon port urgent, l'assurance paiera ».

Il est maintenant temps d'étudier ce phénomène qui désorganise par son importance grandissante l'acte de sauvetage qui est prioritaire.

Au niveau des associations locales, l'outil de Cartographie du SNOSAN est prometteur car il permet d'identifier les lieux à risque ou circonstances accidentogènes sur une portion du littoral. Il faut naturellement conforter les observations chiffrées par des échanges avec les navigateurs locaux et la SNSM.

La FNPA est disponible pour aider les associations sur ces travaux de prévention et de sensibilisation.

An niveau national, le SNOSAN doit être, à notre avis, complété par une commission comprenant des acteurs de la plaisance destinée notamment à faire des analyses détaillées d'accidents afin d'en tirer des enseignements profitables pour tous les plaisanciers et à proposer d'éventuelles évolutions de la réglementation.

Point des travaux du Comité Nautisme et Plaisance sur la pêche de loisir.

Lors de sa réunion de travail du 13 décembre au Secrétariat Général à la Mer, à laquelle participait le Directeur des pêches, deux positions se sont affrontées :

-celle des partisans de l'instauration d'un quota mensuel des prises dont la ressource est menacée. Le leader en est la FNPP soutenue par d'autres fédérations de pêche. Elle concerne une partie des quelques dizaines de milliers de pêcheurs passionnés.

- celle des partisans d'un quota journalier simple à respecter et à contrôler défendue par la FNPA et l'UNAN. Elle semble partagée par la totalité des navigateurs et pêcheurs embarqués très occasionnels, soit plus de 1million de pratiquants(Cf le Vent de l'Atlantique n°13).

Rappelons que l'instauration d'un quota mensuel impliquerait une déclaration préalable de pêche et un enregistrement électronique des prises fastidieux avant débarquement sur un site dédié et impraticable pour beaucoup.

Cela reviendrait en outre à rendre semi-professionnelle une activité qui doit rester de loisir !

Le Directeur des Pêches a pris bonne note de ces positions.

Filières de la Maleconche : l'Autorité Environnementale se disqualifie elle-même.

L'Autorité Environnementale de la Nouvelle Aquitaine, sollicitée par le CRC Comité Régional Conchylicole, porteur du projet d'implantation du vaste champ de filières conchylicoles de 3,400km de long sur environ 1,3 km de large à proximité immédiate des plages d'Oléron a donné son avis ; une étude d'impact n'est pas obligatoire et le Préfet de Région s'est empressé de l'acter par un arrêté préfectoral !

Or, le dossier non technique présenté à l'enquête publique avait mentionné, avec schéma, que le courant de marée historique serait freiné par la masse des équipements immergés (cages, lanternes, flotteurs, câbles, chaines...) au profit de courants latéraux devenus puissants le long du trait de côte...

Le champ de filières de 3 fois la superficie de l'île d'Aix, c'est :

50 km de câbles tendus en surface reliant des centaines de bouées de forte flottabilité

Des centaines de blocs de béton de 2,5 à 4 tonnes

300 tonnes minimum de rejets par jour et non les 3,5 tonnes de déclarées par le CRC et avalisées par l'Autorité environnementale...et des allées et venues incessantes de barges ateliers.

Les lecteurs jugeront d'eux-mêmes...

A rappeler que les jugements successifs du TA de Poitiers avaient annulé les précédents arrêtés préfectoraux pour manque d'étude d'impact...

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PLAISANCIERS DE L'ATLANTIQUE (FNPA)

La FNPA rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 40 ports et mouillages organisés : Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Le Crouesty, Larmor Baden, Arzal, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, Ars en Ré, La Faute sur mer, L'Aiguillon, St Martin en 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, Royan, Meschers-sur-Gironde, Mortagne sur Gironde, Port Médoc, Lanton,, Arcachon, La Teste, Cazaux, Cap Breton, Anglet, Hendaye,

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.fnpatlantique.com

Membres du bureau : Président : Alain Garcia, Vice-présidents : Mireille Denéchaud, Jean-Claude Faveris, Jean Piveteau
Sec.Gén. : François Bertout, adj. Colette Talmon, Trésorier : François Douchet, adj. Jean-Jacques Coudray

Le bulletin : Publication périodique de la FNPA. 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, François Bertout, Daniel Delidais

Réalisation : FNPA

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.