

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique – novembre 2016 – n°5

Sommaire	Editorial	p.1
	La première conférence annuelle du nautisme et de la plaisance	p.2
	Des quotas pour la pêche de loisir ?	p.3
	Pannes moteur, les carburants en question.	p 3-4

Editorial

La première conférence annuelle du Nautisme et de la Plaisance, à laquelle la FNPA était invitée, a eu lieu à Paris le 12 octobre 2016. Ce rendez-vous, initié opportunément et organisé par la Confédération du Nautisme et de la Plaisance a rassemblé 300 élus et personnalités du monde économique.

S'il a bien été démontré que le nautisme est un axe stratégique de développement du territoire, non seulement pour l'économie directe créée, mais aussi pour la création d'autres activités attirées par ce dynamisme, on peut se demander s'il existe une volonté politique de l'Etat de laisser le nautisme et la plaisance prendre sa place sur la mer. Le dernier document « une Stratégie Nationale Mer et Littoral » est quasi muet sur ce point.

La pêche de loisir est toujours d'actualité. Il est évident que la protection du bar est aujourd'hui impérative pour tous les acteurs du littoral Atlantique. La pêche doit être totalement interdite pour tous, professionnels et pêcheurs de loisir, pendant la période de reproduction, de décembre à avril. Il est en effet intolérable que certains fassent des efforts alors que, dans le même temps, d'autres pêchent au pélagique sur les frayères ! Au niveau des quotas abordés plus loin, leur instauration éventuelle implique un débat associant tous les partenaires.

En matière de sécurité, les plaisanciers sont très préoccupés par la multiplication des pannes moteurs qui ne proviennent pas forcément d'un manque d'entretien comme le disent certains mais de la qualité des carburants peu en adéquation avec les exigences des nouveaux moteurs performants et de leurs usages. Un article aborde ce problème.

Des nouvelles recueillies au Grand Pavois nous permettent d'espérer que des solutions raisonnables soient enfin recherchées pour pérenniser la mission de la SNSM en y faisant participer l'ensemble des usagers de la mer. Par ailleurs, le décret d'application de la loi sur l'économie bleue sur la mise en place d'une filière de déconstruction des bateaux abandonnés ou trop vétustes est prévu courant 2017.

La première conférence annuelle du Nautisme et de la Plaisance s'est tenue le 12 octobre 2016 à Paris.

Organisée par la Confédération du Nautisme et de la Plaisance, ce rendez-vous avait pour but de faire connaître les apports du nautisme et de la plaisance au développement économique des territoires littoraux ou eaux intérieures.

Environ 300 personnes assistaient à cette journée avec des élus comme Arnaud Leroy, député connu pour sa loi sur l'économie bleue, Didier Mandelli, sénateur actif sur les mêmes sujets, Didier Cordoniou, vice-président du conseil régional d'Occitanie -Pyrénées-Méditerranée, et François Goulard, président du conseil départemental du Morbihan, et des élus de l'ANEL (association des élus du littoral). Thierry Coquil directeur de la direction des Affaires Maritimes et Xavier Nicolas, en charge de la mission plaisance étaient aussi présents toute la journée.

Il n'y a pas eu de présentation formalisée du poids économique du nautisme et de la plaisance sauf un rappel "au fil de l'eau" de quelques chiffres, 9 millions de pratiquants réguliers et occasionnels, 50 000 salariés, 400 ports de plaisance... La conférence n'a pas donc donné d'éléments sur une comparaison avec d'autres usagers de la mer, par exemple pêche professionnelle, ports de commerce...

Très vite, les élus, lors de la deuxième intervention, ont, en montrant l'exemple de deux territoires littoraux, expliqué que le nautisme était un axe stratégique de développement majeur, non seulement pour l'économie directe créée mais surtout par la création d'autres activités attirées par ce dynamisme. François Goulard (Morbihan) a parlé des investissements portuaires "hyper rentables", en particulier par l'impact sur le tourisme.

Deux conditions pour en faire profiter le territoire :

- Que les élus s'approprient le sujet, ce qui semble être le cas selon l'ANEL
- Que l'administration ne bloque pas toutes les décisions, engendrant retards et surcoûts.

Mais existe-t-il une volonté politique de l'Etat de laisser le nautisme et la plaisance prendre leur place sur la mer ? Le dernier document Stratégie Nationale Mer et Littoral est quasi-muet sur ce point.

Ce frein, par des règlements administratifs, est resté une des constantes des interventions suivantes. Il est une des causes du retard au développement de l'essor de notre activité et un facteur de sur-enrichissement des équipements (nouveaux ports, extensions, dragage,)

Les exemples cités ont été nombreux dans la salle et ont aussi montré le rôle retardateur de certains recours abusifs par des associations "écologistes" créées pour l'occasion.

Une opposition existe-t-elle entre économie de la plaisance et écologie ? Le consensus est que la plaisance respecte la mer mais qu'elle doit jouer la transparence et mieux communiquer sur le sujet. "Les ports ne sont pas des aquariums" mais il faut montrer qu'ils respectent la biodiversité et appliquer les bonnes pratiques environnementales ; à nous tous d'avoir un comportement exemplaire.

Les ports ont montré leur place dans le développement du littoral et des eaux intérieures. Combien de ports ou zones littorales seraient morts aujourd'hui s'il n'y avait pas eu l'arrivée de la plaisance ?

L'échange s'est terminé sur les nouveaux "plaisanciers" car le nautisme et ses usages changent.

Le président Lyon Caen, dans sa conclusion et tout au long de la journée, a reconnu l'engagement des élus sur la cause du nautisme et de la plaisance, appelé à l'implication du gouvernement en particulier en créant un cadre interministériel de concertation et de décision. La mise en place d'une quantification fiable de l'économie du nautisme aidera à définir un consensus entre les différents acteurs. A ce sujet, le site nauticlub.fr lancé par la fédération des Industries Nautiques invite tous les acteurs à s'impliquer dans la définition d'un plan de développement de la filière nautique (clôture le 11 décembre 2016)

Il est vraisemblable qu'une nouvelle conférence du nautisme et de la plaisance ait lieu en 2017

La FNPA salue cette initiative de la CNP de mieux faire connaître le poids de la plaisance. Nous connaissons l'importance majeure du nautisme dans le développement du tourisme sur notre façade atlantique. Les ports et mouillages sont souvent le centre touristique de nombreuses communes littorales.

Malheureusement les intervenants à la convention, les élus et les professionnels n'ont pas souligné que cette richesse vient de la passion du plaisancier et de sa contribution financière. Les ports et mouillages sont par exemple entièrement financés par leurs utilisateurs sans surcoût donc pour les contribuables.

Ils n'ont pas non plus demandé que les plaisanciers soient associés plus directement à la gestion de leur port ou mouillage. La loi prévoit une consultation ou une information des usagers sur certains sujets mais sans leur donner de pouvoir de décision. Dans une commune, vous pouvez voter pour changer d'équipe municipale ; ce n'est pas le cas dans un port. La démocratie participative n'existe-t-elle pas sur la mer ?

Des quotas pour la pêche de loisir du bar?

Nous assistons en ce moment à une campagne visant à promouvoir l'instauration pour la plaisance de quotas mensuels, voire annuels.

Le quota journalier, en vigueur à l'heure actuelle en zones Bretagne et Manche, défini par Bruxelles, n'est certes pas vraiment satisfaisant mais il présente toutefois l'avantage d'être simple à appliquer et à contrôler.

Des quotas mensuels ou annuels impliquent inévitablement la mise en place de carnets de prélèvement avec, pour corollaire, la création d'une structure destinée à les distribuer, les gérer, les exploiter, établir des statistiques.... et qu'il faudra bien rémunérer d'une manière ou d'une autre. La saisie sur un serveur informatique via un ordinateur ou un smartphone n'est pas non plus satisfaisante puisque de nombreux pêcheurs n'ont pas accès à ces outils en pêche. De plus, nous savons bien que dans de nombreux cas, la déclaration à posteriori, au retour au domicile, ne se fera pas ou sera fautive. Il en résultera des statistiques d'une fiabilité aussi discutable que celle de l'IFREMER que nous contestons aujourd'hui.

Pour être éventuellement vérifiable par les autorités, l'enregistrement devrait se faire au fur et à mesure, à bord, sur un carnet papier, (avec les mains mouillées après avoir éviscéré le poisson !) Le carnet séjournant dans le bateau en permanence, je vous laisse l'imaginer au bout d'un an... générant des demandes de duplicata qui permettront, au passage, de remettre "le compteur à zéro" ! Pas simple non plus le carnet pour les chasseurs sous-marins et les pêcheurs du bord !

En avril 2010, la plaisance, dans le cadre des Grenelle de l'environnement et de la mer s'était engagée dans une démarche volontaire au-delà des règlements européens, en particulier pour limiter la taille du bar à 42 cm. Les professionnels n'ont pas suivi. Evitons une erreur similaire avec des éventuels quotas tant que la pêche du bar ne sera pas interdite pour tous et sans aucune dérogation pendant la période de reproduction.

Pannes moteur : les carburants en question

Une recrudescence de pannes moteur en mer constatée par les services de secours a permis à certains d'accuser un peu rapidement les plaisanciers de négligence dans l'entretien des moteurs.

Or, que ce soit avec le gas-oil ou l'essence, des pannes de moteur dues au vieillissement du carburant dans les réservoirs sont de plus en plus fréquents, tant au port, avec des désagréments comme la vidange et la mise au rebut de 400 litres par exemple et le rinçage du réservoir, qu'en mer où une panne moteur peut devenir très problématique et même dramatique.

Il faut bien l'admettre, nos nouveaux moteurs performants essence ou diesel ont du mal à ingurgiter ce que les anciens moteurs acceptaient et l'introduction d'un pourcentage de biocarburant n'arrange pas les choses pour la bonne conservation du carburant en atmosphère marin.

Certains professionnels estiment la stabilité de l'essence mise à notre disposition dans les ports à 3 mois et le gasoil à 6 mois, ce qui est peu pour la plaisance, compte tenu soit d'usages souvent très intermittents avec de longues périodes d'inutilisation, soit de très faibles consommations annuelles comme celles des voiliers dont, pour la plupart, la consommation annuelle se résume à un à deux pleins de réservoir.

Il est grand temps que ce problème soit étudié avec les Pouvoirs publics, les Pétroliers, les Ports, les Professionnels motoristes et les Plaisanciers, ce que le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance savait faire.

En attendant, nous avons consulté des professionnels motoristes qui s'accordent pour donner les recommandations suivantes :

- Privilégier l'essence SP98 à l'indice d'octane plus élevé au SP95 et qu'elle soit, si possible, exempte de bioéthanol.
- Le réservoir en hiver doit être presque vide car l'essence ne va pas se conserver.
- Pour les hors-bords, lorsque l'on prévoit une période d'inutilisation, arrêter le moteur en coupant préalablement l'alimentation, afin de vider le carburateur dans lequel l'essence peut se dénaturer.
- Pour le gasoil, privilégier celui avec des additifs incorporés de type premium ou excelsium.
- Le réservoir pourra être rempli pour l'hiver afin de limiter la condensation de l'eau car les nouveaux bio diesels sont beaucoup plus hydrophiles, ce qui favorise le développement bactérien (apparitions de boues dans le réservoir). Il existe des additifs biocides ou dispersants d'eau. Consultez votre notice et votre concessionnaire et surtout, faites tourner votre moteur périodiquement en hiver.
- Demandez à votre port que les pompes soient approvisionnées de ces carburants recommandés, un peu plus onéreux de quelques centimes par litre. Ce changement de carburant peut, par contre, nécessiter un nettoyage des cuves de la station.

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, Larmor Baden, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, Ars en Ré, St Martin en Ré, La Couarde, 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, Royan, Meschers-sur-Gironde, Mortagne sur Gironde, Le Verdon, Port Médoc, Andernos, Cap Ferret, Le Teich, Lanton, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Arcachon, La Teste, Cazaux, Cap Breton, Anglet, Hendaye.

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, Pierre Le Clerc, Jean Piveteau, Jean-Claude Faveris, Colette Talmon,

Réalisation : FNPA
Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny