

## Sommaire

Editorial	p 1
Pêche de loisir des plaisanciers navigateurs	p 2
La sécurité en mer	p 2
Navigation dans la bande des 300m	p 3
La mission de service public des Ports de plaisance en matière d'escale	p 4

## Editorial,

**Favoriser le développement harmonieux d'une plaisance et d'une pêche de loisir en mer durable et écoresponsable**, tel est le grand thème actuellement à l'étude par le Comité du Nautisme et de la Plaisance, co-piloté par la Confédération du Nautisme et de la Plaisance et le Comité France Maritime avec l'appui du Secrétariat Général à la Mer, où ont lieu les réunions de travail.

On peut dire qu' une série d'évènements comme l'interdiction de pêcher le bar dans la zone nord, (qui a enfin été abrogée récemment par l'application d'un quota journalier de 1 bar), les restrictions de navigation et de mouillages de plus en plus nombreuses dans la zone des 300m ou dans des zones remarquables comme le Banc d'Arguin, ou encore l'implantation de champ de cultures marines dans des mouillages superbes ont ému la communauté des plaisanciers navigateurs ou pêcheurs et leurs partenaires professionnels du nautisme et interpellé le Conseil National de la Mer et le Secrétariat Général à la Mer.

La FNPA, membre de la Confédération du Nautisme et de la Plaisance participe activement à ces travaux particulièrement d'actualité et donne dans ce bulletin un éclairage sur les positions qu'elle entend défendre notamment dans les 3 domaines suivants :

- La pêche de loisir, celle pratiquée par les plaisanciers navigateurs, c'est-à-dire une pêche très occasionnelle utilisant un matériel très basique.
- La sécurité qui demeure une préoccupation majeure des plaisanciers. Les administrations sont en train d'élaborer un « observatoire interministériel dédié à la prévention des risques liés à la navigation de plaisance et aux sports nautiques. Ce serait un outil de collecte et d'analyse de données pour renforcer et partager la connaissance ». Hélas, malgré nos demandes répétées, l'ensemble des usagers de la mer, que nos Fédérations et Unions représentent, n'est pas associé à cette élaboration...
- La navigation dans la bande littorale des 300m

L'utilisation des termes durable et écoresponsable montre aussi que des efforts de la part des plaisanciers sont sans doute encore possibles et attendus ...

Dans ce bulletin est également abordée la mission de service public des ports de plaisance en matière d'escale, indispensable pour l'exercice de la navigation de plaisance.

## La pêche de loisir des plaisanciers navigateurs

Les plaisanciers chefs de bord et équipiers, à bord de dérivateurs, de canots motorisés ouverts, de voiliers ou de bateaux à moteur habitables, soit plusieurs centaines de milliers, pratiquent essentiellement la navigation et très accessoirement la pêche, principalement à la traîne. Ils sont bien sûr assujettis au marquage des poissons et aux tailles minimales à respecter comme les autres pêcheurs de loisir...

Cette pêche est vertueuse, car sélective. Le CIEM (Conseil International pour l'Exploration de la Mer) estime à présent que 95% des bars issus de la pêche récréative survivent lorsqu'ils sont relâchés...

Si, momentanément, une disposition complémentaire doit être prise pour préserver une ressource menacée, elle doit être simple à instaurer et à appliquer. Nous soutenons pour cela le quota de prises journalier facile à appliquer par tous et à contrôler. L'application d'un quota mensuel impliquerait une déclaration préalable et un enregistrement électronique des prises sur un site dédié avant débarquement impraticable pour beaucoup.

Ceci n'exclut pas néanmoins la possibilité qui pourrait être accordée à ceux qui le désirent, de l'application d'un quota mensuel, possibilité réclamée par plusieurs Fédérations de pêche qui représentent surtout les pêcheurs passionnés.

Pour la pêche au gros, l'attribution de bagues, comme pour le thon rouge, a la faveur de l'Administration. Celle-ci en affecte un certain nombre aux Fédérations de pêche et quelques bagues sont délivrées par les DIRM à quelques pêcheurs individuels suivant l'ordre d'arrivée des demandes. Mais il existe aussi un tonnage des prises à ne pas dépasser qui détermine, pour ainsi dire, la fin de la période de pêche... Il est fréquent qu'une association qui obtient par exemple 10 bagues, atteigne son poids autorisé avec seulement deux bagues utilisées, ce qui crée beaucoup de frustrations et de tension en son sein... Ce système s'avère donc délicat dans son fonctionnement et peu vertueux. Le 1% du nombre de prises accordé à la pêche récréative paraît aussi bien faible...

## La sécurité en mer

Lors des Assises de la Pêche et de la Plaisance d'octobre 2017 à La Baule, auxquelles participait la FNPA, les Fédérations de plaisanciers ont demandé officiellement la mise en place d'un observatoire des accidents. Elles demandaient la définition d'une méthodologie adaptée à la navigation, à la pêche récréative en mer et à la plongée. Elles désiraient participer à l'analyse des données des CROSS, enrichies par les intervenants en mer (SNSM, SDIS...)

Des assurances ont été données par les Autorités, en particulier lors des Assises et à l'occasion de la mise en route opérationnelle du SNOSAN (Système National d'Observation de la Sécurité dans les Activités Nautiques) lancé par les Affaires Maritimes.

Il associe le Ministère de la Transition écologique et solidaire (Direction des Affaires Maritimes) avec les CROSS, le Ministère de l'intérieur avec les SDIS, le Ministère des Sports, l'Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques (ENVSAN), la SNSM mais... pas les représentants des usagers qui sont pourtant directement concernés !!!

Des échos laissent entendre en outre que les travaux du SNOSAN seraient à l'usage exclusif des Administrations...

Nous avons entendu parler indirectement d'un projet Prédi-Sauvetage monté à notre connaissance sans concertation avec nos organismes.

La référence affichée à ETALAB, mission qui coordonne la politique d'ouverture et de partage des données publiques (open data) et qui recherche la concertation avec la société civile, nous étonne beaucoup ...

Des premières analyses et préconisations auraient été formulées à la lumière des premiers travaux de SNOSAN. Quel va être notre rôle ?

Ainsi, sur un sujet aussi important que la sécurité de millions d'usagers, nous pouvons dire aux plaisanciers, à nos partenaires du nautisme, aux Elus de la Nation que les principaux intéressés ne sont pas, pour l'instant, conviés aux travaux d'élaboration des Administrations !

Notre seul espoir est que le groupe de travail du Comité Nautisme et Plaisance permette de mieux impliquer les plaisanciers à ces travaux sur la sécurité en mer qui les concerne particulièrement...

La FNPA, comme d'autres Unions de plaisanciers, a toujours demandé notamment qu'il soit procédé, avec la collaboration des plaisanciers à une analyse des accidents afin de pouvoir dégager des enseignements profitables à tous. (Cf le Vent de l'Atlantique n°4 de juillet 2016, consultable sur le site [www.fnpatlantique.com](http://www.fnpatlantique.com) )

## **Navigation dans la bande littorale des 300m**

Le Préfet Maritime de l'Atlantique a pris un arrêté le 28 juin 2018 réglementant les différentes activités nautiques qui se multiplient et se diversifient le long du littoral Atlantique.

Il y est rappelé, pour ce littoral soumis aux marées, que « la bande littorale des 300mètres s'entend à compter de la limite des eaux à l'instant considéré, limite évoluant selon la marée, sur l'ensemble du littoral naturel ou artificiel (digues, jetées...) ainsi qu'autour des îles, îlots, roches ou bancs de sable émergés »

Pour les navires à voiles et navires à moteur, le mouillage, le stationnement et la circulation sont interdits dans les zones de baignades et les zones réservées aux engins de plage définies par le maire lorsque le balisage de celles-ci est en place.

Lorsqu'un plan de balisage existe et prévoit des chenaux ou des zones qui leurs sont réservés, les navires à voile ou à moteur ne peuvent naviguer qu'à l'intérieur de ces chenaux ou de ces zones réservées à une vitesse limitée à 5 nœuds. En l'absence de plan de balisage ou lorsque celui-ci ne prévoit aucun chenal ou zone qui leur est réservé, les navires à voiles et les navires à moteur sont autorisés à évoluer dans la bande des 300 mètres à une vitesse limitée à 5 nœuds.

Les zones de baignades dont le balisage est facilement identifiable par les plaisanciers, ont généralement des emprises très raisonnables. Il n'en est pas de même pour les vastes zones de plus en plus nombreuses réservées officiellement aux engins de plage souvent bien protégées des vents et de la houle du large, exemptes de hauts fonds rocheux. Ces zones restreignent d'autant l'évolution et le mouillage des navires de plaisance sur notre littoral. Or on peut observer que ces zones réservées sont vides de pratiquants de 19h à 10h du matin en juillet et en août, ainsi que tout le reste de l'année, périodes où les navires de plaisance pourraient être tolérés à certaines conditions...

En effet, il semblerait aussi que souvent ces arrêtés municipaux sont pris sous la pression des riverains soucieux d'éloigner les navires de plaisance auxquels ils reprochent les nuisances sonores, qui se propagent facilement sur l'eau, et le rejet potentiel d'eaux noires.

Les nuisances sonores sont parfois bien réelles et les plaisanciers eux-mêmes ont l'occasion de les éprouver lorsqu'un navire voisin au mouillage fait tourner toute la nuit son groupe électrogène ou lorsque des conversations de cockpit de voisins s'éternisent une partie de la nuit, Mais elles peuvent être interdites dans les zones en question et faire l'objet d'une sensibilisation des plaisanciers dans les codes de bonnes pratiques.

Pour les eaux noires, des dispositions peuvent être prises pour n'autoriser dans ces zones que les navires habitables pourvus de réservoirs d'eaux noires, ce qui est le cas des navires récents, ou de navires pourvus de WC chimiques.

Voilà quelques exemples de dispositions à étudier avec nos partenaires pour favoriser un développement durable et écoresponsable de la plaisance...

## La mission de service public des ports de plaisance en matière d'escale.

La fermeture simultanée fin juin début juillet de 4 ports de plaisance contigus Vendéens pour cause de manifestations nautiques, soit sur 70 milles de littoral, a fortement perturbé le transit nord sud et sud nord Atlantique de la plaisance côtière en début de saison. Qu'on en juge :

- Port Bourgenay fermé aux escales du 15 au 30 juin
- Port Olona du 23 juin au 1<sup>er</sup> juillet
- Port Joinville(Yeu) du 30 juin au 1<sup>er</sup> juillet
- Port de Saint Gilles Croix de Vie du 1<sup>er</sup> au 3 juillet

Le fait n'est pas nouveau mais s'amplifie de façon inquiétante. Naguère dans des cas semblables les escales étaient simplement déconseillées, alors que maintenant elles sont carrément interdites ou le port déclaré fermé!

Les Ports ont une mission de service public à assurer en matière d'abri mais aussi en matière d'escales et le Code des ports prévoit d'ailleurs une certaine proportion de postes d'amarrage à réserver aux escales.

Avant de décider d'une fermeture pour manifestation nautique, un port devrait au moins s'assurer que les ports voisins demeurent opérationnels...

Les Autorités Administratives ont aussi un rôle important à exercer pour faire respecter les missions de service public qui commencent à être oubliées...

---

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

La FNPA rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 46 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, Andernos, Cap Ferret, Le Teich, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Lanton, Taussat, 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](mailto:fnpatlantique@gmail.com) **Site internet:** [www.fnpatlantique.com](http://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, Alain Angibaud

**Réalisation :** FNPA

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