

# LE VENT DE L'ATLANTIQUE

**Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique – juillet 2016 – n°4**

Sommaire	Editorial	p.1
	Enseignements tirés de l'analyse d'un accident récent	p.2
	Vers de nouvelles pratiques de la plaisance ?	p.3
	Le DAFN	p.4

## Editorial

A l'occasion d'une conférence de presse tenue le 8 juin à La Rochelle, le Préfet Maritime de l'Atlantique, a lancé la campagne estivale de sécurité des loisirs nautiques 2016. Dans son communiqué de presse que nous avons diffusé à nos associations adhérentes, trois points fondamentaux ont été mis en exergue :

- 1- "S'informer sur les conditions météorologiques avant de prendre la mer, même en restant à faible distance des côtes". Les bulletins sont depuis plusieurs années très fiables et leur consultation par internet est aisée. En outre leur diffusion périodique fréquente est assurée par les sémaphores sur le canal VHF 63
- 2- "Porter de préférence un vêtement à flottabilité intégrée ou une aide à la flottabilité même à proximité des côtes", recommandation qui nous paraît particulièrement opportune comme l'illustre dans ce bulletin l'analyse d'un accident récent.
- 3- "Disposer de moyens d'alerte comme la VHF et le "196" pour les téléphones portables".

95% des plaisanciers s'adonnent à la sortie journalière et côtière et le "196", qui a remplacé le 1616, représente une avancée considérable en matière de sécurité. En effet, les plaisanciers et leurs passagers assez souvent néophytes en matière de navigation ont des téléphones portables opérationnels à condition d'être informés avant l'appareillage de l'existence et de l'intérêt du "196".

Pour la VHF, son intérêt n'est plus à démontrer. Il existe à présent sur le marché des VHF portables, étanches, flottantes et peu encombrantes, opérationnelles sur toute la façade atlantique en croisière côtière, qu'il est recommandé à tout chef de bord de porter sur lui dès que les conditions se dégradent, en navigation solitaire ou en embarquant dans une annexe. Dans les eaux territoriales, ce qui est le cas de la navigation côtière, le CRR n'est pas obligatoire. Pour l'utilisation d'une VHF portable, la licence, droit à l'utiliser, n'est pas obligatoire de même que l'identifiant ou numéro MMSI (Mobile Maritime Service Identity)

Le préfet maritime a rappelé aussi les moyens d'interventions déployés par les pouvoirs publics, dont nous avons la chance de bénéficier tout au long de nos côtes : les hélicoptères Dragon de la Protection Civile, les hélicoptères Dauphin de la Marine Nationale, les canots de la SNSM et les zodiacs des pompiers dont les interventions sont coordonnées par le CROSS Etel.

Ces dispositions nous permettent de nous adonner aux plaisirs de la navigation et à la pêche avec plus de sérénité. Cependant, il est probable quelques accidents en mer seront malgré tout à déplorer. Nous pensons qu'ils devraient faire l'objet d'une analyse approfondie, comme cela s'est pratiqué dans les années 2005 avec les Affaires Maritimes et les plaisanciers, afin de tirer des enseignements à mettre à profit par la suite.

Pour en souligner l'intérêt, nous relatons dans ce bulletin les enseignements de l'analyse d'un accident récent.

La journée sur la plaisance collaborative organisée par Légiplaisance le 3 juin à la faculté de droit de Nantes a connu une grande participation avec plusieurs interventions de la FNPA. Nous développons ci-après quelques réflexions sur ces nouvelles pratiques de la plaisance.

## Enseignements tirés de l'analyse d'un accident mortel en mer récent

Le samedi 4 juin, tout près de la côte, mer belle, BM à 10h42, coefficient 100, vers 13h, deux plaisanciers en pêche sont brutalement éjectés de leur semi-rigide par une vague scélérate

Bilan pour les statistiques officielles : chute à la mer, un décès, une personne sauvée. Ne portaient pas de gilets de sauvetage.

Ce bilan ne permet pas de tirer des enseignements suffisants que seule, peut faire une analyse.

Les deux plaisanciers sont des pêcheurs chevronnés, amis de longue date, copropriétaires du bateau et pratiquant la zone depuis une vingtaine d'années. Ils sont connus pour leur prudence, mettant un gilet de sauvetage dès que les conditions météo sont médiocres. Ce jour-là, la mer est belle et sans vent mais le fond de l'air est très frais si bien qu'ils ont revêtu pantalons chauds et parka à manches longues. Occupés à pêcher ils ne voient pas arriver soudain deux grosses vagues, la première ne fait que remplir partiellement le bateau et la seconde immédiate, plus forte, les éjecte vigoureusement. L'eau est très froide et il est souhaitable d'y séjourner le moins possible. Ils commencent à nager vers le bateau non loin, mais les parkas et pantalons, vite imbibés d'eau, les empêchent de progresser. Après de nombreux efforts durant plusieurs minutes, l'un parvient à se défaire de sa parka et à nager vers le bateau tandis que l'autre, qui n'y arrive pas, se met sur le dos en attente. Le premier regagne ainsi en quelques minutes l'embarcation et s'y hisse. Il regarde en direction de son compagnon pour le rejoindre et ne le voit plus à la surface de l'eau. Il déclenche aussitôt deux fusées de détresse récupérées dans le coffre, la VHF ayant été aussi éjectée, pour alerter les bateaux alentours et se met à rechercher son collègue, vite rejoint par un bateau rapide de plaisance situé non loin. Les deux membres de ce navire trouvent d'abord entre deux eaux une parka puis une autre avec un corps inanimé. Ils réussissent à le hisser à bord pour tenter de le réanimer. Peu de temps après, arrive, hélitreuillé, un médecin urgentiste, qui poursuit la réanimation mais malheureusement sans succès. L'autopsie ultérieure révélera qu'il n'y avait pas d'eau dans les poumons, et que le décès n'est pas consécutif à une noyade, mais à un arrêt cardiaque.

Enseignements à tirer :

-Le port d'un gilet de sécurité gonflant normalisé enfilé sur la parka n'aurait pas facilité l'enlèvement de celle-ci et donc la tentative de rejoindre à la nage le navire non loin, mais il aurait, au moins, assuré une bonne flottabilité et une bonne visibilité sur l'eau des deux hommes à la mer.

-Il existe à présent sur le marché des vestes chaudes sans manches pourvues d'une aide à flottabilité de 50 Newtons. Nous les avons essayés, depuis, à bord pour apprécier leur bon confort et leur commodité d'usage et dans l'eau où elles assurent une flottabilité très suffisante et permettent de nager efficacement. D'une couleur rouge avec bandes réfléchissantes, le repérage en est facilité. Elles sont munies de poches qui permettent de loger un téléphone portable dans un étui étanche mais pas, hélas, une VHF portable étanche et flottante. L'attache sous cutale n'est pas très pratique à régler, si bien que nous ne l'avons pas fixée lors de nos essais. Ces vestes demandent donc quelques améliorations. Ce ne sont pas des gilets de sécurité, mais, leurs qualités devraient amener plus facilement les plaisanciers à les mettre à minima tant en croisière côtière que lors de l'usage d'une annexe.

-Une veille est à assurer sur l'état de la mer, même par temps calme et particulièrement dans les secteurs à hauts fonds, ce qui est le cas ici. Le conseil du CROSS Etel sur ce point, rappelé dans Le Vent de l'Atlantique n°2 doit être connu de tous les plaisanciers et nous le répétons : « Naviguer, c'est en permanence être attentif à l'état de la mer, en particulier dans les secteurs présentant de hauts fonds ».

-Les deux plaisanciers pêcheurs avaient acquis récemment un semi-rigide bien motorisé parce que ce genre de navire est réputé très stable et insubmersible. L'expérience montre que sa stabilité exceptionnelle a quand même des limites dans certaines circonstances...

- L'intervention rapide du médecin urgentiste, hélitreuillé, montre bien tout l'intérêt de l'hélicoptère pour le sauvetage des personnes.

NB : ce texte a été rédigé en collaboration avec le survivant de cette tragédie qui souhaite que les plaisanciers bénéficient des enseignements tirés.

## Vers de nouvelles pratiques de la plaisance ?

L'hôtellerie et le voiturage sont entrés dans l'ère de l'économie de partage, dans "l'ubérisation", avec l'apparition de nouveaux modèles de mise en relation, rapides, économiques et ciblés. En sera-t-il de même pour la plaisance ?

Il est clair qu'un profond changement de pratique du nautisme est à prévoir. Le plaisancier propriétaire traditionnel, assume des coûts d'entrée et d'entretien importants. Il passe beaucoup de temps à préparer et à entretenir son bateau, à l'adapter à ses besoins et à ses rêves. Il est vieillissant. Ses enfants aiment le bateau mais ils ne veulent plus des contraintes du propriétaire.

Leurs moyens financiers sont liés à l'incertitude de leur avenir professionnel et les retraites, plus aléatoires, interviennent plus tardivement. L'image de liberté que véhiculait la mer est de plus en plus battue en brèche. Le poids d'une réglementation tatillonne qui a, en outre, rendu en France, le chef de bord responsable des personnes embarquées, peut rendre la vie à bord plus difficile, éloignée de la convivialité actuelle reconnue et développer une pratique plus individuelle.

Aux Etats Unis, le nombre de plaisanciers est en hausse pour des immatriculations de navires en baisse. Les associations de type "Boat Club" permettent l'utilisation en commun d'une flotte en "copropriété" et de passer de l'économie ancienne de propriété au nouveau modèle d'usage.

Mais de plus, on assiste à des offres de loisirs concurrentes très variées et de courtes durées, demandant moins d'efforts, de contraintes, d'investissements financiers et humains que la navigation de plaisance qui de plus exige une compétence et une expérience longue de la mer et donc beaucoup de temps.

La Fédération des Industries Nautiques et les Fédérations de ports sont donc très attentives à ces évolutions qui peuvent révolutionner leur modèle économique.

Les usages "ubérisables" tournant autour de la plaisance apparaissent nombreux ; citons la mise à disposition du navire pour naviguer ou pêcher ou pour loger uniquement au port, les places d'équipiers, les écoles de voile, les réservations de places de port, c'est à dire de nombreuses fonctions remplies actuellement par le secteur marchand. Nous retrouvons là le conflit existant entre Uber et les taxis, Airbnb et l'hôtellerie...

Or, un navire de plaisance est administrativement destiné uniquement aux loisirs et aux sports. Rien n'est vraiment prévu pour ces usages partagés au point de vue fiscal, responsabilité, assurance, équipement de sécurité, catégorie du navire ...La seule réglementation nouvelle est celle de navire à utilisation commerciale (NUC) à mi-chemin entre navire à passager et navire de plaisance !!! Tout récemment, les navires destinés à la location ont vu un renforcement de l'équipement de sécurité.

La distinction semble s'opérer entre la plaisance à usage récréatif avec éventuellement des usages collaboratifs non lucratifs, style blablacar, et des applications qui rentrent dans le secteur marchand concurrentiel avec éventuellement concurrence déloyale.

Le droit de la plaisance reste en retard sur ces nouvelles évolutions. Par exemple, la copropriété qui a été la première réponse au partage de l'usage d'un bateau n'est pas reconnue pour les autorisations de mouillage ou les places de ports. La place de port ou de mouillage reste nominative. Certains ports ont adapté des règles parfois en contradiction avec le code des transports. D'autres adoptent des règles pratiques. Par exemple, dans un port du Sud, les bateaux habités régulièrement sont regroupés sur des pontons spécifiques avec pompage de cuves d'eaux noires, des forfaits fluides adaptés.

La FNPA a participé activement aux 9èmes rencontres Port-Nautisme et Littoral organisées par Idéal-Connaissances à La Baule les 10 et 11 mai et à la Journée nationale du droit de la plaisance et du nautisme à Nantes consacrée à la plaisance collaborative organisée le 3 juin par Légisplaisance. Le but était de porter un éclairage précis sur ces laboratoires d'idées nouvelles en conflit avec des pratiques anciennes. Le rapport écrit par le député Pascal Terrasse en février 2016 sur l'économie collaborative propose des évolutions mais tout reste à écrire ...

La FNPA a alerté les Administrations présentes sur le frein que pourraient constituer des règlements tatillons et complexes sur notre activité de plaisir ! L'Etat copie souvent nos obligations sur le code régissant les navires de commerce ou de pêche. Espérons simplement que le droit de la plaisance ne devienne pas aussi volumineux que le droit maritime et dissuasif.

## **Le Droit Annuel de francisation des Navires (DAFN) : une taxe surannée, discriminatoire et pénalisante.**

Les navires de plaisance sont depuis longtemps considérés comme signe extérieur de richesse, au même titre que les avions, la possession de droits de chasse, l'abonnement à un club de golf ou la possession d'une ... voiture.

En outre, certains de ces biens ont supporté des taxes spécifiques. Par exemple, les gouvernements ont créé la vignette automobile en 1956, au bénéfice des "personnes âgées", pour la supprimer en 2000.

Il n'en a pas été de même pour le droit annuel de francisation et de navigation prévu par l'article 223 du code des douanes issu de la loi du 28 décembre 1967.

Il était bien accepté dans les années soixante quand la plaisance était exonérée de TVA et que les Affaires Maritimes assuraient un contrôle annuel de sécurité, mais il apparaît aujourd'hui surannée, discriminatoire et pénalisant.

- Surannée : La plaisance sera-t-elle le dernier sport à avoir sa taxe annuelle ? Cette taxe est coûteuse à percevoir et d'un rendement faible selon la Cour des Comptes. Pourquoi n'a-t-elle pas disparu ?
- Discriminatoire : Ainsi, un bateau de plaisance habitable est comparable en investissement et en entretien à un camping-car qui est une sorte de vaisseau de la route mais qui a la chance de ne pas payer de taxe spéciale !
- Pénalisant : le montant du DAFN atteint souvent pour un jet-ski ou un navire habitable de taille moyenne 300 à 500 euros. !

A un moment où l'on perçoit, au moins en Atlantique, un début de déclin du tourisme nautique et de la pêche de loisir, il serait bon que la Confédération du Nautisme et de la Plaisance alerte nos Elus et l'Administration sur la contre-productivité de cette taxe.

---

### **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](mailto:fnpatlantique@gmail.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, Colette Talmon,

**Réalisation** : FNPA

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