

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique – mars 2017 – n°7

Sommaire

Editorial, par Alain Garcia, Président	p.1
Pour une modification de la loi permettant aux plaisanciers de participer à la gestion de leur port.	p.1
Les Parcs Naturels Marins et leurs enjeux économiques et sociaux.	p.2
La révision des radeaux de survie de plaisance	p.3
Carnet : l'association Légisplaisance organise sa 2eme journée nationale	p.4

Editorial

Humeur...

En ville, on entend souvent dire que "la Ville est endettée, c'est le Port (de plaisance) qui coûte cher !", ou encore "le Port nous coûte cher !", ce qui laisse penser aux habitants qu'ils paient pour les plaisanciers !

Amis plaisanciers, proclamez haut et fort en toute occasion à vos amis, vos voisins, partout, que ces réflexions ne sont pas fondées.

Bien au contraire, et il ne faut pas hésiter à le rappeler vigoureusement, la majeure partie du financement des ports de plaisance est prise en charge par leurs usagers plaisanciers à travers les redevances qu'ils versent aux gestionnaires des ports. Et il faut savoir qu'ils n'ont aucun droit de décision sur les budgets des ports, ni sur le calcul des redevances qui leur sont facturées, ni sur l'utilisation qui en est faite.

Cette situation anormale, pour ne pas dire choquante, devrait être corrigée, pourquoi pas par une modification de la loi.

Vous lirez dans les pages ci-après un article explicitant cette problématique.

Vous y trouverez également une réflexion relative aux Parcs Naturels Marins, présents au nombre de trois sur notre façade Atlantique, à leur impact sur le littoral et ses habitants et aux enjeux économiques et sociaux qu'ils induisent.

Enfin, nous reviendrons sur un sujet préoccupant en matière de sécurité, évoqué ces derniers temps à plusieurs reprises dans des magazines spécialisés, celui des radeaux de survie et de leur maintenance. Alors que le printemps arrive, avec les navigations qui l'accompagnent, il nous paraît important d'aborder ce thème.

Bonne lecture !

Pour une modification de la loi permettant aux plaisanciers de participer à la gestion de leurs ports

En votant la loi NOTRe, qui a organisé la possibilité de transférer la "propriété" des ports de plaisance départementaux à d'autres collectivités locales (communes, régions, groupements communaux), le législateur a quelque peu chamboulé les habitudes en modifiant les rapports locaux régissant la gestion de ces ports.

Mais n'est-il pas étonnant que la loi n'ait rien prévu afin que les principaux usagers de ces ports, plaisanciers ou pêcheurs non professionnels, principaux contributeurs à leur financement, soient associés à leur gestion ?

En effet, par les redevances qu'ils versent aux gestionnaires de ports, les usagers plaisanciers :

- financent les amortissements des investissements, faits par la Ville, la Commune ou le Département, lors de la construction du port et lors de la rénovation des équipements, y compris les dépenses de dragage !
- financent les coûts d'entretien, de gestion, et de personnel du port.

Il faut également souligner que ces financements ne profitent pas qu'aux seuls plaisanciers, car le port peut rapporter beaucoup, aussi bien en termes financiers qu'en notoriété, en particulier pour l'industrie du tourisme.

Ainsi :

- La collectivité "propriétaire" perçoit des plaisanciers une redevance annuelle dite "domaniale".
- Les collectivités locales (communes, départements...) perçoivent annuellement une taxe foncière conséquente et même une taxe de séjour en escale, payées par les plaisanciers.
- Le port est également une source d'emplois directs importante (un emploi pour 10 bateaux)
- Il est également pôle d'attraction prisé de la population et des touristes. Il suffit de voir la quantité de commerces qui s'y installe et la foule qui y déambule, contribuant ainsi à la notoriété de la ville et à son tourisme.

D'ailleurs un certain nombre de villes réagissent actuellement contre la loi NOTRe qui les dépossède parfois de la gestion de cet outil stratégique au profit de Syndicats Mixtes à la gouvernance complexe et où les plaisanciers, usagers et financeurs intégraux ne sont pas représentés.

Il est évident que, sans les bateaux de plaisance, ces ports n'auraient pas de raison d'être. Malgré cela, la loi, de façon malencontreuse, a totalement oublié d'inclure dans ses réflexions la prise en compte des usagers plaisanciers, sollicités lorsqu'il s'agit de payer, mais auxquels on ne donne pas voix au chapitre quand se discutent les problématiques de gestion du port, qu'il s'agisse des budgets d'entretien ou des projets d'investissement. Ils ont pourtant à subir, en tant qu'usagers, les conséquences des choix techniques et financiers qui sont faits, et qu'ils devront financer !

La loi a certes prévu la représentation des plaisanciers dans les conseils portuaires, dont sont membres de droit les plaisanciers élus par leurs pairs au sein du CLUPP (Comité Local des Usagers du Port de Plaisance) et mandatés à cet effet, mais cette instance n'est que consultative et n'a pas vocation à intervenir avec voix délibérative dans la gestion du port.

Dans des ports de plaisance en gestion directe, certains maires, conscients de la légitimité pour les plaisanciers de participer aux décisions prises, ont, à leur propre initiative, attribué des postes d'administrateur à des représentants élus des plaisanciers. Qu'ils en soient loués, car c'est loin d'être le cas général...

Aussi nous demandons que le législateur corrige son oubli en modifiant le Code des transports, de façon à ce que les plaisanciers élus et membres du Conseil Portuaire, puissent participer avec voix délibérative à la gouvernance de leur port de plaisance.

La Confédération du Nautisme et de la Plaisance, qui réunit des plaisanciers, des professionnels et des gestionnaires de ports est la mieux placée pour porter un projet en ce sens et le proposer à nos élus. En attendant, nos associations de plaisanciers doivent intervenir auprès de leurs élus afin d'être représentées dans la gouvernance de leur port ou mouillage.

Les Parcs Naturels Marins et leurs enjeux économiques et sociaux.

La Façade Atlantique est à présent pourvue de 3 Parcs Naturels Marins (PNM).

Le plus ancien, le PNM de la mer d'Iroise, très ouvert, le deuxième, le PNM du Bassin d'Arcachon, bassin presque fermé, déjà plus complexe, et le plus récent, le PNM EGMP (Estuaire de la Gironde-Mer des Pertuis) dans une mer estuarienne semi ouverte, à la gouvernance très complexe puisque ce PNM s'étend sur trois départements et deux régions.

Un PNM est un projet de territoire en mer. Il permet d'orienter l'ensemble des acteurs suivant un Plan de Gestion élaboré et mis en œuvre par une sorte de conseil d'administration appelé « Conseil de Gestion » où tous les acteurs sont représentés et les grands enjeux pris en compte

Suivant l'article L334-4 du Code de l'Environnement, le Conseil de Gestion élabore et met en œuvre le Plan de gestion dans un délai de 3 ans après sa date de création. Ce Plan est ensuite avalisé par le conseil d'administration de la nouvelle Agence de la Biodiversité.

Suivant l'article L334-5, le Plan de Gestion détermine les mesures de protection, de connaissance, de mise en valeur et de développement durable des usages. Il est révisable tous les 15 ans.

En préalable à sa création, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable met en place une "Mission d'études" qui examine pendant deux ans, avec tous les acteurs concernés, la faisabilité du PNM et détermine un certain nombre d' "orientations de gestion".

A titre d'illustration, voici les 6 orientations de gestion du PNM EGMP :

- 1) Améliorer et partager la connaissance scientifique et empirique des milieux marins, des espèces et des usages.
- 2) Préserver et restaurer les milieux et les fonctionnalités écologiques dans un équilibre durable entre biodiversité et activités socio-économiques.
- 3) Renforcer le lien « mer et terre » par le partenariat des acteurs concernés afin de préserver la qualité et la quantité des eaux.
- 4) Promouvoir et développer des activités de pêche professionnelle (côtière et estuarienne), aquacoles et conchylicoles dans le respect des écosystèmes marins.
- 5) Promouvoir et développer les activités maritimes portuaires et industrielles ainsi que les activités de loisirs dans le respect des écosystèmes marins.
- 6) Diffuser, auprès du plus grand nombre, la passion de la mer et impliquer chacun dans la préservation du milieu maritime et littoral.

On voit donc que l'ambition de ces orientations est énorme et concernera tous les acteurs et les habitants du littoral...

Pour ce faire, le Conseil de gestion comprend 70 membres provenant de six collèges : 11 représentants de l'Etat et des établissements publics, 16 représentants des collectivités territoriales, 22 représentants des organisations représentatives des professionnels (6 pêche, 5 conchyliculture, 11 ports et usages industriels...), 6 représentants des usagers de loisirs (2 pour les plaisanciers 2 pour la pêche à pied et embarquée, 1 pour le comité régional olympique et sportif, 1 pour les activités subaquatiques), 7 représentants des associations de protection de l'environnement, 8 personnalités qualifiées.

Le Président, obligatoirement issu du collège Collectivités Territoriales, est élu souverainement par le Conseil de gestion et chacun des 5 vice-présidents est élu par le collège dont il est issu et qu'il représente.

On peut donc observer la complexité de la gouvernance...qui traduit bien la complexité des enjeux.

Les PNM sont mis en place dans des zones remarquables sujettes à des enjeux environnementaux importants ou à des enjeux économiques et sociaux pouvant générer des conflits d'intérêt.

Ainsi, un bon nombre d'activités peuvent **cohabiter**, avec des règles de navigation simples et bien connues comme le RIPAM, le Règlement International de Prévention des Abordages en Mer. C'est le cas pour les bateaux de pêche, les navires de commerce ou de croisières, la plaisance et les sports nautiques

Quelques autres comme l'aquaculture et la conchyliculture, avec les bouchots, les tables, les cages et les filières **excluent** malheureusement tous les autres usagers des zones qu'ils occupent souvent pour des dizaines d'années et qui représentent un danger pour tous. Ces implantations ont aussi un impact sur la courantologie.

On peut aussi remarquer que la Plaisance est relativement peu représentée malgré son poids économique considérable, tant pour l'industrie que pour les services et le tourisme.

La révision des radeaux de survie de plaisance

Voile Magazine, dans son numéro de mars 2017, consacre deux articles aux radeaux de survie et relate une opération de percutage de BIB effectuée par le forum associatif le Bar du Port à Cap d'Agde, en vue d'apprécier

le fonctionnement des radeaux et pour juger de la qualité du produit. Ces radeaux de survie sont obligatoires au-delà de 6 milles d'un abri. Le canot imposé est différent entre 6 et 60 milles et au-delà de 60 milles.

Cet article, que tout plaisancier devrait lire, montre l'importance d'une révision minutieuse de ce matériel relativement délicat (pliage soigné, contrôle de l'étanchéité des vannes de gonflage), ce qui explique que la révision obligatoire tous les trois ans soit fort coûteuse, allant de 400 à 500 euros.

Si le percutage de tous les radeaux a été réussi, deux radeaux ont failli, l'un à la suite d'un mauvais pliage et un autre à la suite de la défaillance d'un clapet anti-retour d'une valve de surpression, si bien que le radeau s'est dégonflé aussi vite qu'il s'était déployé...Même si ces défaillances sont probablement rares, elles confirment l'impression des usagers de signer des chèques en blanc sans en avoir la couleur comme le dit si bien Voiles magazine.

Certains d'entre nous ont participé aux réunions du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques en 2014 lors de la révision de la division 240 sur l'équipement obligatoire des plaisanciers. Si l'Administration des Affaires Maritimes a été à l'écoute de nos préoccupations sur plusieurs points, elle n'a cependant pas suivi nos demandes sur le radeau de survie. Pourtant, autant, le radeau peut sembler utile à une grande distance des côtes, autant son obligation pour aller de Groix à Belle-Île, de l'Herbaudière à l'île d'Yeu, ou faire le tour de l'île de Ré nous semble peu convaincant !

Malheureusement, l'Administration n'a pas de statistiques sur l'accidentologie, en particulier sur l'utilisation du radeau de survie. Donc la règle de précaution a prévalu en alourdissant, une fois de plus, la liste « obligatoire ».

Une grande majorité de plaisanciers "cabotent" le long des côtes métropolitaines et pour la plupart par beau temps. A notre avis, le BIB ne s'impose pas dans les eaux territoriales métropolitaines, sauf exceptions à étudier au cas par cas, surtout depuis que la VHF a été rendue obligatoire. Une annexe que beaucoup de navires possèdent déjà et de mise en œuvre aisée et sûre, pourrait être une alternative viable.

Carnet :

Le 2 juin 2017 à La Rochelle, l'association Légisplaisance organise sa 2^{ème} journée nationale, dédiée cette année aux fins des concessions portuaires qui arrivent à échéance et aux bateaux hors d'usage.

La première journée qui avait eu lieu le 3 juin 2016 à Nantes sur la plaisance collaborative avait été un succès. Nul doute qu'il en sera de même pour la journée du 2 juin 2017.

Inscription et modalités pratiques sur le site internet de Légisplaisance.

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, F Bertout, Jean Piveteau, Jean-Claude Faveris.

Réalisation : FNPA

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny