



*Compte-rendu de l'Assemblée
Plénière
du Conseil supérieur
de la navigation de plaisance
et des sports nautiques*

* * *

*le 5 novembre 2002
au
ministère des Sports*



SOMMAIRE

Ouverture de l'Assemblée	p 3
Travaux des Commissions	p 4
- Eaux Intérieures	p 4
- Sécurité	p 4
- Plaisance et Environnement	p 4
- Recherche et Développement	p 5
- Pêche de Plaisance	p 5
Travaux des Groupes de Travail	p 6
- Expert Maritime de Plaisance	p 6
- Voile et Handicap	p 6
- Matériel de Sécurité	p 7
- VHF et nouveaux moyens de communication	p 7
- L'élimination des moyens pyrotechniques de sécurité périmés	p 7
Interventions Diverses	p 9
- Georges TOURRET, Directeur du BEA-Mer	p 9
- Guy DAHER, Président de la Commission Plaisance et Environnement	p 10
- Jean-François LAMOUR, Ministre des Sports	p 10
- Jacques THOMAS, Secrétaire Général	p 10
Axes de Travail	p 12
Bilan Financier	p 14
Le Prix du Conseil supérieur	p 15
Déplacements et Représentation Extérieure	p 16
Annexe 1 : Relevé des propositions du Conseil supérieur concernant :	p 17
- les catégories et le matériel de sécurité	p 18
- la VHF	p 22
- l'élimination des moyens pyrotechniques de sécurité périmés	p 25
Annexe 2, Groupe de Travail Voile et Handicap	p 29
Annexe 3, Communication de Georges TOURRET, Directeur du BEA-Mer	p 31
Annexe 4, Intervention de Guy DAHER, Président de la Commission Plaisance et Environnement	p 41



OUVERTURE DE L'ASSEMBLEE

Le Président Gérard d'ABOVILLE ouvre l'assemblée et souhaite ensuite la bienvenue aux nouveaux membres du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques. Il s'agit de Jeanne-Marie ROUX-FOUILLET, Chargée de Mission à la Sous-Direction des politiques touristiques du secrétariat d'Etat au tourisme, Jean KIFFER, Président de la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France, André-Yves LEGROUX, Directeur-adjoint des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture du ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche et des Affaires rurales.

Le Président déclare l'assemblée ouverte et propose l'approbation du procès-verbal de l'assemblée plénière du 18 octobre 2001.



Gérard d'ABOVILLE précise que selon l'ordre du jour, seront présentés les travaux des commissions et des groupes de travail, réalisés depuis la dernière assemblée, et soumis à approbation deux rapports et trois propositions, et enfin des axes de réflexions pour l'année à venir. Nous examinerons le budget du Conseil supérieur, et bien sûr les questions diverses qui seront soulevées.

Il passera la parole successivement à Robert THIBAUT pour le point sur les travaux des commissions, et à Jacques THOMAS pour la présentation des travaux des groupes de travail.

Travaux des Commissions

Robert THIBAUT présente les travaux réalisés par :

la Commission Eaux Intérieures : sous la co-présidence d'Yves BORBEAU et Thierry LESIEUR

- Le 28 mars 2002, la commission Eaux Intérieures s'est réunie à Nogent sur Marne sur l'invitation du Maire. Suite à cette réunion exceptionnelle, co-présidée par le Maire et par le Président du Conseil supérieur, une enquête va être réalisée par deux étudiants en magistère d'Economie et Tourisme, en collaboration avec la communauté d'agglomération et une entreprise qui crée des événements, afin de rédiger un rapport sur la faisabilité de la mise en place d'un salon du bateau d'occasion en eaux intérieures. Cette manifestation serait accompagnée d'actions ludiques et culturelles.
- La commission a traité aussi des rejets, et plus particulièrement des eaux noires et grises : il a été mis en place une sous-commission qui a permis de réunir différents acteurs de la voie d'eau : Voies Navigables de France (VNF), Locaboat. VNF réalise une étude diagnostic afin de définir les types de déchets rencontrés et les volumes approximatifs pour chacun d'eux ; elle recense les installations existantes et leur efficacité. Locaboat réalise actuellement une étude expérimentale d'un système d'assainissement autonomes sur les bateaux en location (mini-station d'épuration). La commission Eaux Intérieures remettra ses conclusions à la commission Plaisance et Environnement qui suivra l'expérience.

la Commission Sécurité a travaillé sur les sujets suivants : sous la présidence de Gérard de VERICOURT

- Les accidents et la nuisance créés par l'activité des Véhicules Nautiques à Moteur (VNM). Une sous-commission Sécurité-Environnement va bientôt se réunir afin d'approfondir les différentes nuisances ressenties par l'entourage sur les espaces d'activité des VNM,
- La commission a ouvert un dossier sur la nécessité de mettre en place un numéro de secours à 3 chiffres : une sous-commission va être mise en place : Gérard d'ABOVILLE vous en parlera,
- La commission a traité des suites qui pouvaient être données au rapport de Jean-Marie VIDAL et de Jean-Charles LECLAIR : "*Matériel de sécurité des navires de plaisance*" : Jacques THOMAS abordera ce thème,
- Invitée par Météo Consult, la commission se réunit à titre exceptionnel dans ses locaux, le 12 novembre prochain, afin de recevoir des informations précises sur sa mission auprès des plaisanciers,
- constitution d'une sous-commission afin d'élaborer un label de qualité pour les bulletins météorologiques destinés aux plaisanciers, à la demande des diffuseurs.

la Commission Plaisance et Environnement : sous la présidence de Guy DAHER

Cette commission débat régulièrement des problèmes de récupération des eaux noires et des eaux grises. A cet effet, le président Guy DAHER et la commission souhaiteraient travailler avec la Fédération des Industries Nautiques, afin de proposer rapidement des réponses concrètes aux 3 questions suivantes :

1. en 2001, combien a-t-il été vendu de bateaux français devant naviguer en France, équipés d'un système de rétention ou de traitement des effluents (eaux noires, eaux grises) ?
2. quel est le taux d'équipement qui en résulte ? (rapport bateau vendu / bateau équipé).

3. en complément (pour répondre à un souhait du représentant de la FIN qui affirmait que les constructeurs ne seraient pas contre une évolution des textes applicables allant jusqu'à l'obligation sous réserve qu'elle s'applique aussi aux bateaux "étrangers" vendus en France) quel est le taux de pénétration des bateaux étrangers dans le segment des bateaux voile / moteur équipables ?
- La commission a suivi le lancement des missions et objectifs du voilier "Fleur de Lampaul" dans le programme SOS Planète Eau de la Fondation Nicolas Hulot,
 - Le Conseil supérieur a réalisé avec la commission une enquête sur les équipements sanitaires et antipollutions des ports de plaisance : Guy DAHER va vous en parler.

la Commission Recherche et Développement : sous la présidence de Jean-Marie VIDAL

La dernière réunion s'est délocalisée à La Rochelle pendant le Grand Pavois :

1. le point sur la question portuaire :

- position et mesure de l'Association des Ports de Plaisance Bretons
- aperçu des résultats de l'enquête de la Fédération des Industries Nautiques
- la Gestion Dynamique des Postes : stade d'avancement

2. les filières d'entrée à la pratique :

- évolution des activités initiation et formations : moteur, plongée, voile, canoë kayak...

3. le respect de l'environnement, condition sine qua non du maintien de la pratique plaisance nautique

Pour la Commission Pêche de Plaisance : sous la co-présidence de Marcel ORDAN et Jean KIFFER

1. information sur le suivi concernant les modifications à apporter au décret pêche loisirs proposées par la commission,
2. - protection des espèces marines en voie de disparition ;
 - compte-tenu des difficultés que rencontre la pêche professionnelle, après les propositions de Bruxelles tendant à réduire leurs flottes, comment soutenir les professionnels qui prélèvent raisonnablement et se démarquer de ceux qui exercent une pression trop importante,
 - quelle évolution pour la pêche plaisancière et sportive après les propositions de Bruxelles,
3. campagnes d'information sur la pêche des oursins et sur la pêche plaisancière dans le département du Var,
4. déclarations de captures,
5. charters pêche sportive et de loisir, réponse des administrations aux questions préparées par la commission et présentées par le Conseil supérieur,

Gérard d'ABOVILLE fait état de la réponse d'Alain GILLE et du courrier qui lui a été adressé le 29 octobre dernier.

Il informe que, à l'instigation du Conseil supérieur, les instances dirigeantes de la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France et de la Fédération Française des Pêcheurs en Mer, ont amorcé un rapprochement afin d'aboutir, nous l'espérons, à l'existence d'une confédération et félicite les deux présidents présents.



Travaux des Groupes de Travail

Gérard d'ABOVILLE passe ensuite la parole à Jacques THOMAS pour faire le point sur l'état d'avancement des groupes de travail.

* * *

Le groupe de travail Expert Maritime Plaisance : Depuis plusieurs années nous vous rendons compte des travaux de ce groupe. En bref, il y a un an, après plusieurs mois de travaux, le groupe avait proposé à la DTMPL la mise en place d'un texte réglementant la profession. Cette proposition avait été refusée, à juste titre, au motif que l'Europe n'accepterait pas qu'un Etat membre organise, par voie réglementaire, une profession qui ne l'était pas jusqu'alors.

Ce groupe s'est alors tourné vers l'écriture d'une norme avec l'AFNOR. Ceci impliquait un coût d'environ 17 000 €. Les différents groupements d'experts se déclarent prêts à en assumer 60 %, soit environ 10 200 €. Il a été demandé à la Fédération des Industries Nautiques, au secrétariat d'Etat à l'Industrie et à la DTMPL de prendre en charge les 40 % restant, soit ~ 2 300 € chacun.

Gérard d'ABOVILLE précise que si les deux premiers organismes sollicités ont répondu favorablement avant l'été 2002. La DTMPL vient de nous faire savoir que malgré tout l'intérêt qu'elle portait à nos travaux, il lui était impossible de mettre cette somme à disposition au titre de l'année 2002. Peut être cette somme pourra-t-elle être réservée à ce travail au titre de 2003. C'est en tout cas ce que nous demanderons très prochainement à M. Alain GILLE, par courrier.

* * *

Jacques THOMAS évoque ensuite le groupe de travail Voile et Handicap, celui-ci, à la demande des participants, est intitulé "groupe de travail sur l'accès aux activités nautiques pour les personnes en situation de handicap". Il a été lancé à la demande de Maître FRANC-VALLUET et de plusieurs présidents d'associations dont le but était de permettre l'accès aux activités nautiques pour les personnes en situation de handicap.

Il s'est fixé pour objectif de rédiger un guide à l'attention des présidents et responsables d'associations désirant faire naviguer des personnes en situation de handicap, aussi bien physique, que mental, psychologique ou social. Nombre d'associations qui s'étaient positionnées sur ce créneau, se sont retrouvées en situation de dépôt de bilan. Très souvent présidées par des personnes elles-mêmes handicapées, elles possédaient des bateaux adaptés au handicap de celles-ci, réduisant ainsi très fortement, très sensiblement la demande.

Ce guide devra aborder tous les domaines juridiques, fiscaux, réglementaires, médicaux, ... Vous trouverez en annexe du compte-rendu une note à ce sujet.

Pour réaliser ce travail, nous allons procéder à une enquête qui permettra de faire l'état de la situation actuelle et de recenser les difficultés rencontrées et les solutions apportées par chaque association au cas par cas. Nous sommes actuellement en recherche du financement de ce travail, environ 30 000 €, auprès de grandes fondations telles Axa Atout

Cœur, Caisse d'Epargne, Fondation EDF, Association Française des Myopathies, Association des Paralysés de France, ...

L'année 2003 étant l'année européenne pour le handicap, nous espérons pouvoir présenter ce guide pour le salon nautique international de Paris de décembre 2003.

* * *

Matériel de sécurité : Lors de l'assemblée plénière du 30 septembre 1998, le Conseil supérieur a adopté et validé un rapport sur le "Matériel de sécurité des navires de plaisance" qui a été transmis aux autorités compétentes. Nous souhaiterions voir aboutir les propositions que nous avons faites et qui sont rappelées dans le document joint (cf document en annexe).

A propos du dossier concernant le matériel de sécurité des navires de plaisance, il faut rappeler que nous n'avons rien réécrit depuis 1998 et le document joint ne fait que reprendre les propositions du rapport Vidal/Leclair. Le Bureau de la Plaisance nous a fait remarquer qu'il y avait confusion dans le paragraphe 1 du document : c'est bien l'arrêté du 23 novembre 1987 qui dans ses annexes comporte la division 224 et non le décret 84.10.

La Fédération des Industries Nautiques dans son Livre Blanc, a émis un certain nombre de propositions qui allaient dans le sens de celles présentées par le rapport précité, c'est pourquoi nous en avons repris de larges extraits dans notre document.

Depuis l'assemblée plénière du 30 septembre 1998, le rapport Vidal/Leclair a été transmis à l'administration compétente, sans résultat. L'objet de la présentation actuelle est de rappeler ce rapport, et la nécessité de se pencher sur ce volet de la sécurité de la plaisance assez rapidement. (→ déjà approuvé).

* * *

V.H.F. et nouveaux moyens de communications : A la demande du Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, lors de notre dernière assemblée plénière du 18 octobre 2001, nous avons été chargés de réfléchir à l'avenir de la VHF (cf proposition jointe).

Gérard d'ABOVILLE aborde sa visite à Monsieur Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer, et souligne que le Ministre s'est engagé à faire évoluer rapidement et favorablement ce dossier.

Proposées au vote de l'assemblée, ces propositions sont adoptées à l'unanimité.

* * *

L'élimination des moyens pyrotechniques périmés (et durée de vie) : A la demande du Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, lors de la même assemblée plénière, nous avons lancé un groupe de travail chargé de réfléchir à l'élimination de ces engins de sécurité. L'idée qui semble se faire jour serait de prolonger la durée de vie des moyens pyrotechniques existants, et d'inclure dans un léger surcoût le prix de destruction des engins à venir. Quant aux engins périmés actuellement en stock, il serait souhaitable que les

ministères de l'Équipement, de l'Industrie, de l'Environnement, assument financièrement leur destruction (cf proposition jointe).

Gérard d'ABOVILLE fait état de la réponse d'Alain GILLE, du 18 octobre, dans laquelle le directeur dit "qu'il s'agit d'un dossier délicat car il faut tenir compte d'un certain nombre de dispositions réglementaires importantes et contraignantes et que soient associés d'autres ministères tel celui de l'Ecologie et du Développement Durable". Il précise que chaque année, uniquement pour la plaisance, 3 millions d'engins atteignent la date de péremption. Certains plaisanciers s'en débarrassent dans des décharges qui quelquefois explosent (cf. décharge de Caudan dans le Morbihan).

Proposé au vote de l'assemblée, ce dossier a été approuvé à l'unanimité.



Interventions Diverses

Gérard d'ABOVILLE donne maintenant la parole à Georges TOURRET, que l'on ne présente plus, et qui va parler des activités du BEA-Mer sur le volet plaisance, intervention que vous trouverez en annexe.

Gérard d'ABOVILLE répond à Georges TOURRET :

Comme vous le disiez en terminant ton exposé, "chacun lit les analyses du BEAmer en fonction de ses propres tropismes", je n'échapperais pas à la règle. Certes le bilan d'activités des CROSS fait état pour l'année 2001 de 79 personnes décédées, mais pour ce qui est de la navigation de plaisance proprement dite, il convient de préciser :

- voiliers : 12
- moteur : 14
- planche à voile : 1
- VNM : 5

C'est bien sûr 32 accidents mortels déplorables, mais, compte-tenu de l'intensité de la pratique, si on compare la plaisance à certaines autres activités de plein air, c'est relativement peu. Ce qui est préoccupant, ce sont :

- les 5037 interventions
- les 3088 bateaux assistés
- les 597 véliplanchistes secourus
- alors le permis ?

Comme vous venez de l'évoquer, certaines publicités qui proposent l'obtention d'un permis en deux jours nous montre les limites d'un tel exercice, qui pourra toujours se résumer à du bachotage et à des connaissances vite acquises et vite oubliées.

D'autre part, l'enquête faite par le Conseil supérieur pendant plusieurs années consécutives sur les causes et les circonstances entourant les demandes d'assistance, nous a bien montré que la population détentrice d'un permis était proportionnellement aussi assistée que celle non soumise au permis. Alors ?

Vous soulignez à juste titre qu'il y a là essentiellement une question de comportement, c'est en effet notre point de vue et un sujet de débat régulier au sein de certaines commissions du Conseil supérieur : Sécurité, Recherche et Développement, ... Que faire pour améliorer le comportement des plaisanciers et les responsabiliser ? Bien sûr les revues nautiques ont un rôle essentiel à jouer, malheureusement les lecteurs de ces revues ne sont qu'un petit nombre parmi la masse des plaisanciers, un petit nombre dans lesquels on retrouve d'ailleurs les plus avertis. Comment toucher les autres ? Nous pensons que les instances les plus adaptées sont les associations de plaisanciers telle qu'elles se développent sur le littoral.

Ces associations regroupent géographiquement des plaisanciers amateurs de voile comme de moteur, elles organisent des sorties encadrées, des séances d'initiation à la sécurité, elles diffusent des messages d'éducation à l'environnement à la mer, au respect des autres utilisateurs du domaine maritime, elles organisent des cours pendant la morte saison, elles contribuent souvent au financement de la station locale de la SNSM, en bref, elles ont une véritable action sur le comportement, nous souhaitons qu'un maximum de plaisanciers adhèrent à ces associations et que ces dernières s'unissent pour former une grande fédération

nationale des plaisanciers, un souhait qui est d'ailleurs en train de se concrétiser avec la réunion des plaisanciers du bassin de La Rochelle et ceux du Morbihan.



Gérard d'ABOVILLE passe ensuite la parole à Guy DAHER pour la présentation du rapport réalisé par Pierre DECLERCQ, étudiant en DESS Droit des Zones Côtières, sur les résultats de l'enquête sur les équipements sanitaires et anti-pollutions des ports de plaisance.

Vous trouverez l'intervention de Guy DAHER en annexe 4.

Le Président remercie et félicite Pierre DECLERCQ et demande à l'assemblée de se prononcer sur l'adoption de ce rapport. Il est adopté à l'unanimité. Il remercie ensuite Guy DAHER pour sa présence, à ses côtés, lors de la Juris'cup, et sa participation au colloque des ports de plaisance, au Sénat, auquel il nous représentera dans trois jours.



Gérard d'ABOVILLE donne la parole à Monsieur Jean-François LAMOUR, Ministre des Sports, qui nous reçoit dans ses locaux.

Le Ministre des Sports souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et se félicite de les recevoir pour la première fois, dans les locaux de son ministère. Il fait ensuite part de son inquiétude quant à la "vétusté" des installations littorales des centres de formation et clubs nautiques. Il propose qu'une commission ou un groupe de travail du Conseil supérieur, se penche sur cette question afin de faire un état des lieux aussi exhaustif que possible de la situation de ces organismes. Il demande de l'excuser pour son arrivée tardive, et propose que les travaux engagés avant son arrivée, se poursuivent.

Gérard d'ABOVILLE remercie Monsieur le Ministre Jean-François LAMOUR et l'assure qu'il a pris note de la proposition de travail à laquelle le Conseil supérieur donnera suite.



Gérard d'ABOVILLE passe la parole à Jacques THOMAS qui présente le rapport de Sandra AUFAUVRE, sur l'Impact des haltes et des ports fluviaux sur le développement local.

Jacques THOMAS précise qu'à l'origine, cette stagiaire souhaitait faire un mémoire sur l'impact d'un port maritime sur la collectivité. Nous l'avons orienté vers le domaine fluvial qui correspondait mieux à nos attentes. Le travail de M^{elle} AUFAUVRE a consisté à faire un état des lieux sur les plans réglementaire, économique, environnemental, etc.

Ce travail, outre une présentation du Conseil supérieur, s'est articulé autour de 5 thèmes :

- le réseau fluvial français et la réglementation en vigueur sur la voie d'eau,
- la mise en place d'un projet et les logiques d'aménagement d'une halte ou d'un port fluvial,
- comment transformer une halte ou un port en véritable pôle touristique,
- redynamiser les zones rurales par le tourisme fluvial et le patrimoine culturel,
- les enjeux financiers.

Ce mémoire propose donc une vue d'ensemble et une meilleure connaissance du domaine.

Le Président remercie Jacques THOMAS, félicite Sandra AUFAUVRE, et demande à l'assemblée de se prononcer sur l'adoption de ce rapport.

Il est adopté à l'unanimité.



Axes de Travail

Gérard d'ABOVILLE propose ensuite quelques axes de travail pour l'année à venir. En particulier, il demande à la commission Sécurité de travailler sur les radeaux de survie selon les directions suivantes :

Les radeaux de survie sont une des préoccupations du conseil. En effet, actuellement la réglementation oblige impérativement à posséder un radeau de survie de 6 places extrêmement lourd, difficile à manier, qui correspond au mieux à un tiers des besoins de la population des plaisanciers. C'est pourquoi nous souhaiterions faire évoluer cette réglementation vers l'autorisation d'un radeau 4 places mieux adapté aux besoins et plus facile de manutention à l'instar des anglais pour lesquels ce matériel est déjà homologué depuis longtemps. D'autre part, pour le matériel déjà existant, il serait souhaitable d'harmoniser les échéances de révision, pour info, un radeau de survie est réputé valable 12 années et le changement de bouteille de gonflage intervient tous les 5 ans ; c'est-à-dire que le dernier remplacement de la bouteille est fait pour 2 années au maximum. De même, le radeau en lui-même, eu égard au fait qu'il passe entre 8 et 10 mois par an, au sec, dans un garage, ne pourrait-il pas avoir une durée de vie plus importante ?

Concernant la fiscalité, Gérard d'ABOVILLE propose de travailler sur les axes suivants :

- suppression du "jaugeage" et remplacement par le "métrage", comme tous nos voisins européens,
- étude du droit annuel de navigation et sa pertinence, notamment pour les bateaux de moins de 10 m,
- fiscalité sur le leasing (crédit-bail),
- fiscalité relative aux français de l'étranger.

En effet, nos voisins européens, en particulier les Italiens, proposent déjà une TVA sur le leasing à 10 %, et la suppression du droit annuel de navigation, si nous voulons conserver le peu de poids qui nous reste sur la Méditerranée, il nous faudra proposer des mesures aussi attractives. Quant à la fiscalité des français à l'étranger, il nous paraît important de faire des propositions à la direction générale des douanes et droits indirects, la perception de ces droits étant actuellement laissée à l'appréciation des douaniers locaux.

Voici également quelques thèmes proposés par certaines commissions permanentes pour l'année 2003 :

Commission eaux intérieures :

- suivi des événements européens (association Eurofluvia),
- trouver des réponses aux difficultés de stationnement en navigation intérieure, hors halte et port,

Commission sécurité :

- création d'une sous-commission composée des partenaires publics et privés publiant des bulletins météorologiques, afin d'élaborer un label de qualité : j'invite les membres du Conseil supérieur à s'inscrire dans les différentes sous-commissions ou groupes de travail,

- saisi par l'Amiral GAZZANO, Président de la SNSM, la commission va faire la lumière sur la réglementation actuelle concernant les normes de points de remorquage installés sur les bateaux de plaisance et, au besoin, proposer des améliorations,
- problème de repérage des gens en plongée.

Commission environnement :

- la sous-commission sécurité-environnement va analyser concrètement les "nuisances" ressenties par les riverains lors d'évolutions des VNM et fera des propositions si nécessaires.

Commission pêche de plaisance :

- la pêche braconnière reste un sujet de préoccupation sur lequel la commission devrait pouvoir faire des propositions en vue de son éradication.



Bilan Financier

Jacques THOMAS aborde ensuite le problème budgétaire. Le budget 2002 sensiblement égal au budget 2001 a été dépensé en totalité. Bien que restreint ce budget nous a permis d'assumer l'ensemble de nos tâches, conformément au tableau suivant.

Pour l'exercice 2002 notre budget était de 18 750 euros. Ce budget a été consommé de la façon suivante :

	2002	2001	2000
montant budget	18 750 €	17 595 €	16 832 €
consommation	Euros / %	Euros / %	Euros / %
missions, déplacements	8 500 / 47,6	8 393 / 47,7	8 408 / 49,9
représentation	7 600 / 40,5	7 196 / 40,8	6 790 / 40,3
abonnements, matériel	2 230 / 11,9	2 006 / 11,4	1 634 / 9,7

Ce budget ne comporte pas les rémunérations de l'équipage permanent, ni le montant de la location des locaux, de plus le ministère de l'Équipement met à notre disposition un peu plus de 15 245 € pour l'aménagement de notre stand au Salon Nautique International de Paris. Il est bien évident que si le Salon Nautique International de Paris faisait payer notre emplacement, il nous serait impossible d'y être présent. C'est pourquoi nous tenons à remercier son Président, Tibor SILLINGER, ainsi que la société Reed-Exhibitions. En début d'assemblée, Corinne vous a distribué, comme à l'accoutumée, notre agenda du Salon, dont vous saurez faire le meilleur usage.



Le Prix du Conseil supérieur

En ce qui concerne le Prix du Conseil supérieur destiné, je vous rappelle, à récompenser annuellement une personne physique ou une association, auteur d'un projet ou d'une réalisation intéressant la navigation de plaisance, le thème, qui varie chaque année, est pour 2002 la "DECOUVERTE DES ACTIVITES NAUTIQUES", *toute initiative aidant à découvrir, à susciter l'envie, à faciliter l'accès à la bonne pratique des activités nautiques.*

La réunion du Jury du Prix du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, sous la présidence de Monsieur Jean-François DENIAU, devrait se tenir le 27 novembre après-midi et le Prix de 5000 € sera remis officiellement sur le stand du Conseil supérieur au Salon Nautique International de Paris le mardi 10 décembre à 11 h 30. Vous y êtes bien évidemment tous conviés, et serez les bienvenus.

Cette date a été prise en fonction des disponibilités de Madame Annette ROUX. Nous remercions d'ailleurs chaleureusement la Fédération des Industries Nautiques pour le soutien constant qu'elle nous apporte dans cette manifestation qui récompense des actions de formation souvent réalisée par de petites associations.



Déplacements et Représentation Extérieure

Les déplacements de l'équipage permanent et les missions de représentation sont détaillées ci-dessous :

participation au salon nautique 2001

février : JT, Pen-Bron, Lorient, Kerpape : sur le thème Voile et Handicap

mars : GA, JT, La Rochelle : assemblée générale de l'associations des plaisanciers des ports de La Rochelle

RT, Nantes : salon Embarque à Nantes, salon des pêches

JT, réunion DRAM Rennes : UNAN, CINGO ; journées de l'éducation maritimes, ENV, NEF

GA, Quiberon : conseil d'administration de l'école nationale de voile, assemblée générale de la SNSM

avril : JT, Saint Valery en Caux : préparation des journées Mer & Sécurité

JT, Vannes : réunion à l'association des paralysés de France, assemblée générale de l'UNAN

mai : RT, Saint Malo : Fête du Nautisme, réunion FNH sur le "Fleur de Lampaul"

JT, Châteauneuf du Faou, Perros-Guirrec, Quiberon, Vannes, Le Crouesty : Fête du Nautisme, voile et handicap, réunion à l'association des paralysés de France, conseil d'administration de la FNPPSF

juin : JT, Saint Valery en Caux : journées Mer & Sécurité

JT, Vannes, La Trinité, Nantes : réunion à l'UNAN, société de matériel, association de plaisanciers

septembre : RT, JT, Cherbourg : arrivée de la course du Figaro, présentation nouveau bateau Beneteau

GA, RT, Marseille : Juris'cup

JT, Cannes : festival international de la plaisance

GA, RT, La Rochelle : le Grand Pavois

JT, Saint Malo : réunion sur les formations grande plaisance

octobre : RT, Hyères : réunion du conservatoire du littoral aux Salins d'Hyères

RT, Toulouse : colloque 20 ans de Météorologie

novembre : GA, JT, Le Crouesty : inauguration du salon Mille Sabords

JT, Saint Malo : mention capitaine de yacht, conseil d'administration du centre de formation du pays des abers, départ de la course la Route du Rhum



Gérard d'ABOVILLE remercie les membres du Conseil supérieur, et les invite à se rendre au cocktail pour un verre de l'amitié.



ANNEXE 1

Relevé des propositions du Conseil supérieur concernant :

- les catégories et le matériel de sécurité
- la VHF
- l'élimination des moyens pyrotechniques de sécurité périmés

MATERIEL DE SECURITE DES NAVIRES DE PLAISANCE

(cf. Rapport de la Commission Sécurité adopté en Assemblée Plénière le 30 septembre 1998)

1. Rappel de la Division 224

Jusqu'à présent la navigation de plaisance était régie par le décret n° 84-810 du 31 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution (JO du 1^{er} septembre 1984 p. 2778 ; modifié par décrets n° 87-789 du 28 septembre 1987 (JO du 29 septembre 1987) et n° 96-859 du 26 septembre 1996 (JO du 03 octobre 1996).

L'arrêté du 23 novembre 1987 dont la division 224 est une annexe, réglementait strictement les normes de construction et d'utilisation des navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres.

La division 224 définissait :

- a- les 5 catégories de navigation,
- b- ce que l'on appelle un abri,
- c- les différents types de navire,
- d- les normes de fabrication précises des navires en fonction de leur taille,
- e- armement des navires en fonction de leur catégorie.

Ce décret, par sa précision et par l'engagement qu'il impliquait des services de l'Etat dans le contrôle de qualité ainsi que la certification que l'Etat délivrait sous forme de catégorie de navigation d'une part mais aussi par la liste précise du matériel d'armement qu'exigeait cette division 224 en fonction de la catégorie de navigation affectée au bateau, rendait l'Etat en partie responsable des problèmes qui pouvaient se produire sur ces navires.

2. Rappel de la Directive européenne

Les bateaux d'une longueur inférieure à 25 mètres étaient soumis aux dispositions des divisions 224 ou 225 de l'arrêté du 23 novembre 1987. Ils devaient donc être approuvés par les commissions de sécurité avant leur immatriculation. Outre la France, l'Espagne et l'Italie possédaient également des textes contraignants relatifs à la sécurité. D'autres pays européens disposaient d'une réglementation facultative, tandis que certains n'avaient aucune règle dans ce domaine. Cette disparité posait des problèmes lors des échanges intra-communautaires. Il était donc devenu nécessaire, avec l'apparition du marché unique, d'harmoniser ces réglementations afin qu'elles ne constituent plus une entrave à la libre circulation des marchandises.

C'est l'objectif de la directive du 16 juin 1994, rendue applicable en France par le décret du 4 juillet 1996. Désormais, les bateaux de plaisance d'une longueur de 2,5 mètres à 24 mètres, neufs ou importés d'un état tiers à la communauté, ainsi que les pièces d'équipement y seront soumis. Cependant, l'article premier de la directive comporte un certain nombre d'exclusions qui relèveront de l'ancienne réglementation de la même façon que tous les produits ne relevant pas du champ d'application du nouveau texte.

Cette directive "nouvelle approche" détermine les exigences essentielles que les navires et pièces d'équipement doivent remplir. Les fabricants pourront atteindre ces objectifs en utilisant les normes harmonisées mises en place par le comité européen de normalisation,

mais ces normes n'existent pas encore dans tous les domaines couverts par la directive ; tant qu'elles ne seront pas toutes parues, le constructeur devra utiliser ses propres calculs pour concevoir un produit conforme aux exigences essentielles.

Il en est de même pour l'organisme notifié introduit dans le nouveau système. Organisme compétent désigné par un état membre, il devra, dans certains cas, évaluer cette conformité selon les procédures établies par la directive. Mais en l'absence de normes, les différents organismes notifiés et les constructeurs n'utiliseront pas obligatoirement les mêmes références, ce qui peut entraîner des divergences d'interprétation.

Outre le choix des références à utiliser, le constructeur disposera d'un certain nombre de libertés. La directive est fortement inspirée de la conception libéraliste anglo-saxonne et va dans le sens d'une plus grande responsabilisation du constructeur. De ce fait, pour une grande partie de la production, le constructeur sera seul juge de la conformité de son produit aux exigences essentielles. En effet, pour tous les navires d'une longueur comprise entre 2,5 et 12 mètres, l'organisme notifié n'interviendra pas dans l'évaluation ou limitera ses contrôles à de simples essais de flottabilité et de stabilité. Les navires de plus de 12 mètres conçus uniquement pour une navigation en eaux protégées ne subissent pas non plus de contrôles. L'absence de tout contrôle sur ces navires constitue une évolution par rapport à la réglementation française qui peut inciter les constructeurs à plus de rigueur mais peut aussi conduire à s'interroger sur la fiabilité et la sécurité de certains produits.

La qualité de ces navires et la sécurité de leur utilisation dans des conditions normales est donc entièrement entre les mains des constructeurs. La contre partie est nécessairement la mise en œuvre de la responsabilité du fabricant; celui-ci devra faire face non seulement aux obligations classiques du "constructeur-vendeur" mais aussi aux nouvelles obligations imposées par la directive. Ainsi le fabricant devra assumer la garantie des vices cachés, l'obligation de délivrance et l'obligation de renseignement. Cette dernière sera accrue par l'application de nouveaux critères plus difficiles à appréhender pour l'utilisateur telles que, par exemple, les catégories de conception. Le constructeur vendeur sera alors l'intermédiaire permettant au profane de comprendre les conditions dans lesquelles son acquisition peut être utilisée en toute sécurité. Le constructeur devra, en outre, procéder au marquage "CE", effectuer les choix qui s'imposent lors de la conception et lors des procédures de contrôle (choix du module d'évaluation, de l'organisme notifié, des référentiels) et enfin, satisfaire à toutes les obligations mises à sa charge par la directive pour mener à bien l'évaluation de la conformité du navire ou des pièces d'équipement (établir le dossier technique, opérer les modifications prescrites par l'organisme notifié, informer l'organisme notifié, établir la déclaration de conformité).

La Directive européenne crée 4 catégories de conception en lieu et place de nos catégories de navigation. La notion de distance d'un abri laisse la place à une notion d'état de la mer et de force de vent.

Ces catégories sont :

A, "En haute mer". Le bateau devra pouvoir résister en toute sécurité à une mer de plus de 4 m et à un vent supérieur à force 8.

B, "au large". Le bateau devra pouvoir résister en toute sécurité à une mer atteignant 4 m et à un vent jusqu'à force 8.

C, "à proximité des côtes". Le bateau devra pouvoir résister en toute sécurité à une mer atteignant 2 m et à un vent jusqu'à force 6.

D, "En eaux protégées". Le bateau devra pouvoir résister en toute sécurité à une mer atteignant 0,5 m et à un vent jusqu'à force 4.

Ces nouvelles catégories ont pour but d'informer le client sur les possibilités d'utilisation du bateau. Avec la certification CE prévue par la Directive européenne, les chantiers garantiront les possibilités des bateaux. L'Etat n'est plus le responsable de la qualité du produit. Cette responsabilité est transférée aux constructeurs qui, avec l'aide d'organismes de certification, garantiront que leur produit est apte à affronter tels ou tels types de temps.

3. Catégories de navigation/Catégories de conception

La directive 94-25 CE a apporté un changement radical dans toute l'approche et la définition des bateaux de plaisance. Cette directive définit des catégories de conception A,B,C,D, essentiellement basées sur l'état de la mer et la force du vent.

Cependant, en France, les anciennes catégories de navigation 1,2,3,4,5, basées sur la distance d'un abri, sans tenir compte de l'état de la mer, subsistent.

L'arrêté du 19 Juillet 96 établit des équivalences possibles entre catégories de conception et de navigation mais pose de gros problèmes à la fois par sa rédaction, sa légitimité, sa compréhension et son application.

La rédaction est ambiguë, car, d'après son titre, il n'est sensé réglementer uniquement le matériel de sécurité, alors qu'à raison du titre de la colonne de droite du tableau "Catégories de navigation autorisées", il réglemente également la navigation.

D'autre part, l'article 2 du Chapitre Premier de la directive 94-25 dispose :

"Mise sur le marché et mise en service

1. Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour que les produits visés à l'article 1er paragraphe 1 ne puissent être mis sur le marché ou mis en service pour une utilisation conforme à leur destination que s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement.

2. Les dispositions de la présente directive n'empêchent pas les États membres d'adopter, dans le respect du traité, des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux qui sont conformes à la présente directive"

Il en résulte qu'un Etat ne peut empêcher un navire de catégorie A,B,C,ou D de naviguer dans les conditions pour lesquelles il est prévu. Il ne peut que réglementer la navigation "sur certaines eaux" et il est bien évident qu'une catégorie de navigation définit beaucoup plus globalement les zones (distance d'un abri quelles que soient les eaux) que ces "certaines eaux". Ce texte place l'ancienne législation, normalement obsolète (la division 224 et ses 6 catégories de navigation) au dessus de la nouvelle législation (le décret 96-611 du 4 juillet

1996) retranscrivant une directive Européenne, puisque c'est elle qui verrouille *in fine* tout le système. Cela ne paraît ni légitime ni réglementaire.

Les usagers français et l'administration elle-même, sur le terrain, ont bien du mal à comprendre la nouvelle "logique" issue de la directive, puisque les catégories de navigation restent valables.

On imagine comment les plaisanciers étrangers perçoivent les subtilités byzantines qui tentent de rapprocher deux catégorisations d'esprit différent.

Le tableau d'équivalence de l'arrêté est trop brutal pour convenir à la finesse d'appréciation nécessaire.

Nous proposons un alignement ferme et définitif sur la directive, et l'abrogation des catégories de navigation dans les meilleurs délais.

Cet abandon des catégories de navigation devrait permettre de remanier largement la réglementation relative au matériel de sécurité exigé à bord des navires.

Un rapport du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (rapport JM Vidal et JCh Leclair) avait posé des bases de réflexion. La FIN a également fait des propositions.

Il semblerait préférable de définir les fonctions des équipements exigés de manière large, laissant au plaisancier le choix et la responsabilité d'un matériel correspondant. Une telle disposition favorisera l'évolution du matériel : certains équipements actuellement exigés sont soit obsolètes (BLU), ou dépassés ; d'autres ne correspondent pas à de nouvelles normes (extincteurs).

L'arrivée des catégories de conception devrait également permettre de moduler les exigences en fonction de l'état de la mer et la force du vent.

CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

concernant les communications de sécurité et de détresse dans le domaine de la plaisance

1. La VHF "ancienne génération"

1.1. Présentation

Employée depuis des dizaines d'années, il s'agit d'un système simple qui permet à tout un chacun d'envoyer un message "en l'air". Un canal est réservé à la sécurité. Ce message peut être reçu par un autre navire ou par une station à terre.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2000, ces VHF constituaient également un moyen pratique pour un plaisancier désireux de se raccorder au réseau téléphonique. Ce service n'existe plus depuis l'abandon par France Telecom de la gestion des fréquences. Il aurait d'ailleurs été rendu obsolète par la généralisation des téléphones portables.

1.2. Avantages

- émetteur-récepteur peu onéreux (à partir de 125 €),
- existence d'appareils portables et miniaturisés,
- simplicité d'usage,
- possibilité pour une station équipée d'un appareil radio-goniométrique de repérer la direction du signal (avec plusieurs stations réceptrices, on aura même une position de l'émetteur).

1.3. Inconvénients

- l'émetteur n'est pas sûr d'être entendu,
- l'opérateur doit avoir passé un certificat de radiotéléphoniste restreint dont le nombre de sessions d'examen est réputé insuffisant,
- une taxe aujourd'hui très contestée, est perçue annuellement.

2. le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer ou SMDSM

2.1. Présentation

Le SMDSM est un système mondial, permanent, coordonné et automatisé ; il permet à tout navire équipé du matériel approprié d'établir en permanence des radiocommunications avec la terre quelle que soit sa position, en sachant qu'un message de détresse sera orienté vers les services de recherche et de sauvetage les mieux adaptés. Les appareils possèdent des procédures d'envoi simplifiées pour les appels de détresse. Intégrées dans ce système, il existe des VHF "nouvelle génération", ce sont les VHF équipées ASN (Appel Sélectif Numérique).

2.2. Avantages

On peut réaliser avec une VHF équipée de l'ASN les mêmes opérations qu'avec une VHF "ancienne génération" ; en outre, l'ASN permet de transmettre très rapidement un message qui comporte automatiquement l'identification de la station et dans lequel on peut insérer (manuellement ou automatiquement) d'autres informations : position du navire, nature de la détresse, ... Aujourd'hui, les navires assurent la veille automatique en VHF-ASN et les stations côtières en assurent également la couverture dans une bande d'au moins 20 milles.

2.3. Inconvénients des VHF-ASN pour les plaisanciers

- un coût élevé (autour de 800 Euros),
- pas d'appareil portable,
- obligation d'une licence professionnelle (CRO, stage de deux jours complets) inadaptée aux besoins des plaisanciers.

2.4. Evolution prévisible dans un avenir proche

L'extension progressive du SMDSM à tous les navires de commerce et de pêche va entraîner une raréfaction (sinon une disparition) des stations qui continueront à veiller le canal 16 (en mer et à terre), d'ores et déjà, chez certains de nos voisins européens (Hollande, Allemagne, Norvège, ...), la veille permanente sur le canal 16 n'est plus assurée, même si la division 219 stipule que jusqu'au 1^{er} février 2005 tout navire à la mer reste à l'écoute du canal 16, il ne s'agit pas d'une obligation formelle mais d'une incitation ("lorsque cela est possible") et on peut penser qu'après le 1.02.2005, cette veille, déjà aléatoire, ne sera plus assurée.

3. Le téléphone portable (Global System Mobile - GSM)

3.1. Avantages

Presque tous les plaisanciers sont équipés.

3.2. Inconvénients

Le système GSM (téléphone portable) ne peut en aucun cas être considéré comme un moyen de communication concourant à la sécurité en mer équivalent à la VHF, pour les raisons suivantes :

- ce système ne peut mettre en relation qu'un poste mobile appelant avec un poste appelé contrairement à la VHF qui "arrose" tous les postes récepteurs en veille, c'est-à-dire notamment tous les navires sur zone,
- une alerte donnée au moyen du téléphone portable sera souvent un appel sur le 112 qui ne sera pas forcément orienté vers les services les plus aptes à prodiguer des secours en mer,
- il est quasiment impossible de localiser très rapidement le poste mobile émetteur, alors que la goniométrie sur un émetteur VHF donne sa position instantanément. Nombreux sont les exemples d'alerte données par un téléphone portable et qui ont entraîné des recherches longues et coûteuses car la position du navire en détresse était incertaine,
- les autorisations d'émission données aux opérateurs GSM ne couvrent en aucun cas la zone maritime. Si pour l'instant on constate des débordements de l'ordre de 2 à 3 nautiques, il n'est pas impossible que les nouvelles générations d'antenne relais affinent les aires d'émission afin de ne couvrir que les zones autorisées. Une telle modification pourrait se produire du jour au lendemain, sans préavis.

4. Nos conclusions

4.1. La VHF

Il ne nous paraît ni efficace ni crédible d'opposer la VHF "ancienne génération" (avec canal 16 dévolu à la détresse et à la sécurité) et la VHF-ASN. Nous suggérons de tenir compte à la fois de la situation actuelle, avec les nombreux appareils aujourd'hui en service et de la situation future. C'est pourquoi il nous paraît opportun de :

- **supprimer la taxe annuelle aussi bien pour la VHF "ancienne génération" que pour la VHF-ASN, avec éventuellement une taxe payée une fois pour toutes à l'achat, ou remplacée par une licence payée par l'utilisateur une fois et valable à vie (comme la CB),**
- **mettre au point un certificat restreint VHF-ASN pratique, adapté à la plaisance,**
- **permettre à certaines institutions, telles que fédérations, clubs de voile ou associations, de dispenser l'enseignement relatif à l'usage de la VHF, aussi bien pour la VHF "ancienne génération" que pour la VHF-ASN,**
- **permettre aux détenteurs de l'actuel certificat de radiotéléphoniste restreint, de recevoir un complément de formation simplifié leur donnant accès gratuitement au certificat restreint VHF-ASN.**

4.2. Le téléphone portable

Il faut bien reconnaître que de nombreux plaisanciers pratiquant la bande côtière, ne sont pas équipés VHF et ne le seront pas quelque soit l'effort entrepris pour la rendre plus accessible. Si l'on rentre dans une logique qui consiste à s'adapter à cette réalité, il faut envisager de :

- **revoir les autorisations d'émission données aux opérateurs GSM pour –au contraire de la situation actuelle- les inciter à couvrir la bande maritime côtière,**
- **diffuser un numéro unique "secours en mer" (genre 112 mais différent) aboutissant automatiquement à une plate-forme gérée par des professionnels du secours en mer (CROSS) capables d'interpréter la nature de la détresse, de questionner l'appelant pour déterminer au mieux sa position, de faire suivre le message vers le CROSS ad hoc. Ce dernier pourrait d'ailleurs juger de l'opportunité qu'il y aurait à relayer sur VHF un message adapté aux navires sur zone.**

Composition du groupe de travail

Les membres permanents ou occasionnels de ce groupe de travail ont été :

- Gérard d'ABOVILLE, président du CSNPSN
- Jacques THOMAS, secrétaire général du CSNPSN
- Amiral Gérard GAZZANO, président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM)
- Gérard de VERICOURT, SNSM, président de la commission permanente "Sécurité"
- François PISOT, société Geolink
- Patrick HAGLUND, Association des Plaisanciers des Ports de La Rochelle (APLR)
- Robert LE GUEN, Agence Nationale des Fréquences (ANFR)
- Guy de CHAULIAC, secrétaire général adjoint, Secrétariat Général de la Mer
- Philippe GABRIEL, chargé de mission, Secrétariat Général de la Mer

CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Elimination des moyens pyrotechniques de sécurité périmés

Les objectifs du groupe de travail constitué à la demande de Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, sont les suivants :

- réfléchir à la destruction des moyens pyrotechniques de sécurité périmés,
- faire rapidement des propositions en ce sens.

Les responsabilités encourues par chaque acteur de la filière, du constructeur au destructeur en passant par le revendeur et le ou les transporteurs, sont rappelées ci-dessous :

En sus des directives relatives au respect de la réglementation de transport ADR, les opérations d'élimination devront être réalisées dans le respect de la réglementation de protection de l'environnement dont les textes principaux vous sont fournis en pièce jointe.

De plus, en ce qui concerne le stock en place, en attente de destruction, les sociétés chargées d'élimination devront :

- employer des spécialistes "pyrotechniques" aptes à réaliser les opérations de tri et de conditionnement,
- utiliser des emballages agréés au transport (INERIS,...),
- employer des chauffeurs et véhicules agréés transport matières dangereuses,
- confirmer aux donneurs d'ordres leur régularité vis à vis de la réglementation pour ces traitements spécifiques, notamment pour l'agrément des études de sécurité par la DDTEFP (inspection du travail) et la DRIRE (stockage et étude de dangers);
- assurer la traçabilité complète des produits traités (certification qualité),
- ...

De plus, il est à noter que lorsque l'élimination d'un produit est prévue dès la réalisation du contrat de fourniture, la responsabilité du fabricant reste entière durant toute la vie de ce produit (élimination comprise). A contrario, lorsque les opérations d'élimination d'un stock (cas des produits actuellement en attente) sont réalisées par un contrat spécifique, en cas d'accident la responsabilité peut être partagée entre le donneur d'ordres (capitainerie, revendeurs, ...) et la société mandatée. Un mandant devant systématiquement évaluer son mandataire, il faut que les différents donneurs d'ordres connaissent la réglementation applicable.

Pour ce qui concerne le transport des matières dangereuses, la réglementation en vigueur est rappelée ci-dessous :

Les engins pyrotechniques utilisés pour la navigation de plaisance sont considérés, pour leur transport par voie routière, comme des marchandises dangereuses et, de ce fait, sont soumis aux prescriptions de l'arrêté du 1^{er} juin 2001 et de ses annexes constituées par la réglementation européenne ADR. Dans cette réglementation, ils relèvent de la classe 1 (matières et objets explosibles) et, plus particulièrement, normalement des divisions de risque et groupes de compatibilité 1.3G, 1.4G ou 1.4S, sous différents numéros ONU qu'il peut y avoir lieu de préciser.

Compte-tenu de ce classement, l'instruction d'emballage P135 leur est généralement applicable et ce dans tous les cas, quelle que soit la quantité transportée. Chaque emballage, tel que défini dans cette instruction, doit être conforme à un modèle type homologué, après réussite à des épreuves mécaniques, par un organisme agréé par le ministre chargé des transports (bureau de vérifications techniques, laboratoire national d'essais) ou équivalent au sein de l'Union européenne et de l'AELE. L'emballage utilisé doit porter, gravé dans la masse, un marquage réglementaire attestant de cette conformité. Une étiquette de danger réglementaire et le numéro ONU des produits doivent, en outre, être systématiquement apposés sur chaque colis.

Le transport des engins pyrotechniques nécessite, sauf pour ceux qui seraient classés sous 1.4S, l'usage de véhicules spécialement équipés et homologués à ce titre par la DRIRE locale, dans la mesure où le chargement a une masse nette de matière explosible supérieure à 20 kg pour les objets classés sous 1.3G ou 333 kg pour ceux classés sous 1.4G (un système de pondération existe en cas de chargement mixte).

Lorsque ces limites sont dépassées, d'autres dispositions réglementaires s'appliquent, notamment en ce qui concerne la signalisation et la circulation du véhicule, la formation du chauffeur, les consignes de sécurité, ... Par contre, même en deçà des limites en question, les précautions à respecter pour le chargement, y compris les interdictions de chargement en commun avec d'autres marchandises dangereuses, demeurent, de même que la présence obligatoire d'un extincteur.

Le Ministère de l'Environnement contacté, n'est pas en mesure de fournir le recensement des sites agréés pour la destruction des engins pyrotechniques périmés.

Les propositions du groupe de travail s'orientent actuellement vers les solutions suivantes :

- *Pour l'avenir :*

- 1. prolongation de la durée de vie de 3 à 5 ou 6 ans,**
- 2. augmentation faible du prix de vente incluant les coûts de destruction,**
- 3. obligation pour les revendeurs de récupérer les matériels périmés,**
- 4. passation de marché localement, par les revendeurs, avec des sociétés agréées pour la destruction.**

Ce système, proche de celui mis en place pour la destruction des piles, ne pourra fonctionner que si le prix de destruction est réellement inclus dans le prix de vente et si les revendeurs ont l'obligation de reprendre les engins périmés.

- *Pour l'élimination du stock périmé actuel :*

Il serait proposé que les ministères de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Industrie en assument financièrement la charge sur une période transitoire de deux à trois années.

D'autre part, il est proposé que les associations, clubs et organismes littoraux, en accord les autorités locales (CROSS, Préfectures, Codis, SNSM, ...), puissent organiser des séances de tirs d'engins, en toute sécurité, au bénéfice des plaisanciers. Ces séances devront permettre au plus grand nombre de percuter des engins.

Compte-tenu des méthodes de stockage actuel, très divers, il est impossible de quantifier le stock. Le tableau montre le nombre de moyens pyrotechniques actuellement en cours de validité :

Estimation du nombre d'engins pyrotechniques
en cours de validité (plaisance uniquement)

NOMBRE GLOBAL DE BATEAUX 770 000	CAT	%	Nbre Bat	Fusées et feux			TOTAL
				parach	à main	fumig	
	1	11%	84 700	338 800	508 200	169 400	1 016 400
	2	11%	84 700	338 800	508 200	169 400	1 016 400
	3	17%	130 900	523 600	785 400	261 800	1 570 800
	4	20%	154 000	462 000	462 000	0	924 000
	5	40%	308 000	0	924 000	0	924 000
	6	1%	7 700	0	0	0	0
	Total		770 000	1 663 200	3 187 800	600 600	5 451 600
dans les RADEAUX DE SURVIE			454 300	908 600	2 725 800		3 634 400
TOTAL GENERAL				2 571 800	5 913 600	600 600	9 086 000

Tableau répertoriant la réglementation actuellement applicable :

Prévention de la pollution de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements à la consommation d'eau ainsi qu'aux rejets de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.
Prévention de la pollution de l'air	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arrêté du 20 juin 1975 modifié relatif à l'équipement et à l'exploitation des installations thermiques en vue de réduire la pollution atmosphérique et d'économiser l'énergie. ▪ Décret du 25 octobre 1991 relatif à la qualité de l'air. ▪ Arrêté du 2 février 1998 (cité ci-dessus).
Gestion des déchets	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Décret du 19 juillet 1977 et arrêté du 04 janvier 1985 relatifs au contrôle des déchets générateurs de nuisances. ▪ Décret 79-981 du 21 novembre 1979 portant réglementation de la récupération des huiles usagées. ▪ Décret 94-609 du 13 juillet 1994 portant application de la loi 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux et relatif, notamment aux déchets d'emballage dont les détenteurs ne sont pas les ménages.
Prévention des risques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arrêté du 31 mars 1980 portant réglementation des installations électriques des installations classées susceptibles de présenter des risques d'explosion. ▪ Arrêté du 28 janvier 1993 relatif à la protection de certaines installations classées contre les effets de la foudre.
Prévention des nuisances	<p>Odeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Loi du 02 août 1961 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs. <p>Bruit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arrêté du 20 août 1985 relatif aux bruits aériens émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement. <p>Vibrations :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement.
Textes spécifiques	<p>Décret 79-846 du 28 septembre 1979 relatif à la protection des travailleurs contre les risques particuliers auxquels ils sont soumis dans les établissements pyrotechniques.</p> <p>Arrêté du 26 septembre 1980 fixant les règles de détermination des distances d'isolement relatives aux installations pyrotechniques.</p>
Réglementation européenne	<p>Directive 94/67/CE du 16/12/1994, concernant l'incinération de déchets dangereux.</p>



ANNEXE 2

GROUPE DE TRAVAIL VOILE ET HANDICAP

Nombre d'associations qui s'étaient lancées sur ce créneau, se sont retrouvées en dépôt de bilan très rapidement. Très souvent présidée par une personne elle-même handicapée, elle possédait un (ou des) bateau(x) adaptés au handicap du président, ce qui réduisait très fortement la demande. Le groupe de travail s'est donc assigné comme but de faire le point sur le nombre d'associations de ce type, sur la demande émanant des intéressés, d'élargir son questionnement aux personnes handicapées "sociales", puis d'écrire un guide à l'attention des présidents de ces associations, guide servant à baliser le chemin, à noter les passages obligés administratifs, financiers, réglementaires, médicaux, ... par lesquels doit passer la réflexion avant la création d'une telle association.

Ce groupe de travail est constitué de représentants des administrations (finances, tourisme, mer, sports), de médecins psychiatres, de présidents d'association, de responsables d'activités nautiques de centres de rééducation fonctionnelle, de constructeurs.....

Il est rapidement apparu à ce groupe la nécessité de rédiger un guide à l'attention des présidents d'associations souhaitant permettre l'accession à la navigation pour les personnes en situation de handicap. Ce guide devra permettre à ces utilisateurs de se lancer dans leur activité dans les meilleures conditions. Les thèmes abordés seront les suivants : aspects

- financier, connaissance du marché (financement, subvention),
- juridique (responsabilité, faisabilité),
- fiscal (associative ou non),
- environnemental (accessibilité du lieu, du bateau),
- médical (appréciation du handicap, information médicale du responsable et du postulant),
- communication (externe, locale, sponsor, utilisateurs),
- statut du navire (en propriété, en location, livret orange, livret bleu, brevet requis pour le skipper),
- la taille du navire (seuil critique de rentabilité, aménagement possible, inutile ou gênant),
- affiliation à une ou plusieurs fédérations (nécessaire, obligatoire, utile),
- assurance et responsabilité,
- offre d'activité mixte (valide/invalides, tolérance mutuelle, information préalable),
- étude de la demande (les postulants, leurs souhaits, les possibilités offertes),
- la rentabilité ou équilibre financier.

Cette liste n'est pour l'instant ni définitive ni exhaustive.

Afin de mener à bien ce travail, il a été décidé de lancer une enquête auprès des fédérations, associations, clubs, dont tout ou partie de l'activité concerne les personnes en situation de handicap. Cette enquête fera le point sur l'offre, sur la demande, les difficultés de tous ordres, la façon dont elles ont été résolues, ...

Le planning de ce travail sera le suivant :

1. lancement de l'enquête pendant le salon nautique 2002
2. enquête postale et téléphonique durant le 1^{er} trimestre 2003
3. réception et analyse des questionnaires 2^{ème} trimestre 2003
4. écriture des bases du guide pour la mi-septembre 2003
5. travail de mise en forme, corrections, mi-octobre 2003
6. édition du guide définitif par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques mi-novembre
7. présentation officielle du guide lors du salon nautique 2003
8. Diffusion très large du guide

Pour réaliser ce travail, outre le groupe constitué par le Conseil supérieur, nous ferons appel à un bureau d'études, dont le devis sera voisin de 30 000 €. Nous espérons obtenir 50 % de ce financement par le Conseil de l'Union Européenne, les 50 % restant pourraient être partagés entre des Fédérations, Associations, Fondations telles que : la fondation EDF, la fondation des Caisses d'Epargne, l'association française des myopathes, et la fondation Axa Atout Cœur, que nous interrogeons à ce sujet (selon leur accord en attente...).

A cet effet, nous avons créé une "association pour l'accessibilité à la navigation des personnes en situation de handicap", dont le but est d'aider au financement de ce guide et dont la durée de vie sera limitée à la réalisation de son objet.

Si le public visé n'est pas directement constitué de personnes handicapées, celles-ci seront tout naturellement les bénéficiaires du travail effectué. En effet, ce guide devrait faciliter la tâche des présidents d'associations qui pourront alors se consacrer à leur objectif : faire naviguer des personnes en situation de handicap.

Ce projet est donc mené par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, le président du groupe de travail M. Bruno VOISARD, est le PDG d'une société de constructions, et le groupe de travail sera le groupe de pilotage pour la réalisation du projet.

Jacques THOMAS, Secrétaire Général du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques et trésorier de l'association idoine, est le contact unique pour la réalisation du projet.



ANNEXE 3

Communication de l'administrateur général(cr) des affaires maritimes
Georges TOURRET
directeur du *BEA-mer*

Un navire de plaisance est un navire comme les autres !

1* RAPPEL DES FAITS

Depuis la nuit des temps, on va en mer pour son plaisir. Comme le dit le joli tambour : *"j'ai trois vaisseaux dessus la mer jolie, l'un chargé d'or l'autre de pierreries et le troisième pour promener ma mie"*. Encore faut-il que la mer soit jolie ! Or elle ne l'est pas toujours, et si on y ajoute les insuffisances du matériel et les imprudence des usagers, ceci fait de la plaisance une activité dangereuse. Cette dangerosité n'est pas uniforme pour au moins deux raisons :

- le vaste domaine des navigations de plaisir n'est pas homogène, il est même au contraire extraordinairement varié avec
 - *des pratiquants d'un âge moyen de 7 à 77 ans (au moins) ;*
 - *des flotteurs très divers utilisant des technologies allant de l'archaïque à l'hyper innovant ;*
 - *des activités se situant entre le traditionnel et l'exceptionnel avec des prolongements vers la recherche de l'exploit ;*
- à l'intérieur de chacune de ces catégories ce qu'on pourrait appeler une biodiversité exceptionnelle :
 - *entre d'un côté ceux qui sont respectueux de l'environnement et du reste des usagers et ceux qui ne désirent que "vivre sans temps mort et jouir sans entraves",`*
 - *entre ceux qui exercent ces activités de façon autonome et ceux qui ont une pratique collective et organisée, sans compter ceux qui sous couvert de loisirs exercent des actes de commerce... ;*
 - *entre ceux qui disposent d'une véritable qualification et ceux qui ne disposent que de rudiments des techniques de la navigation ;*

- *entre ceux qui ont disposé d'une véritable formation dans des organismes (trop peu nombreux) ad hoc et ceux qui se sont formés sur le tas ;*
- *entre d'un côté ceux (rares) qui s'adonnent toute l'année à ces activités et ceux qui (ce sont de très très loin les plus nombreux) qui s'y adonnent par périodes (celles du temps libre) en fin de semaine ou pendant l'été ;*
- *entre ceux d'un côté qui utilisent leur navire principalement pour naviguer et ceux qui n'en servent essentiellement pour y résider de façon plus ou moins ostentatoire.*

Les statistiques sont cruelles ; et votre Conseil supérieur est chaque année rendu destinataire des bilans de chaque saison. Je n'y reviendrai pas, préférant conformément à la mission qui est la mienne insister sur les aspects qualitatifs des événements analysés et sur les recommandations qu'il est possibles d'en tirer.

Les propos qui suivent qui suivent ont forcément un caractère alarmiste. Il ne faut pas oublier qu'ils émanent d'un organisme qui a connaissance de quasiment toutes les interventions des CROSS, qui fait une cinquantaine d'analyses par an de cas critiques avec deux ou trois enquêtes plus approfondies dans le seul secteur de la plaisance. L'immense majorité des sorties en mer des navires de plaisance se déroulent normalement. L'immense majorité des traversées de navires de commerce, et notamment des navires à passagers et des navires pétroliers se déroulent normalement. Personne ne s'étonnera pourtant que l'on réfléchisse sur les circonstances et les causes de la perte totale de l'*ERIKA* ou de l'*ESTONIA* ...

2* LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE & ECONOMIQUE

Le navire de plaisance est un navire comme un autre. Sa sécurité est couverte par une division, la 224, du *Règlement général sur la sécurité des navires*, pour autant qu'il soit sous pavillon français, complété et/ou suppléé en ce qui concerne les éléments constructifs par un ensemble de normes européennes. Ce rappel étant fait, il faut aussi souligner que le littoral français est fréquenté par bien d'autres navires de plaisance que les navires de plaisance sous pavillon français ou de pays appartenant à l'Union européenne, et certaines des réglementations qui leur sont applicables sont bien moins contraignantes que la réglementation française. Certes, il est toujours possible au *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* qui est d'application universelle mais cela ne couvre pas l'ensemble du champ. Pour en revenir à la réglementation nationale, la division 224 est certainement un modèle du genre, mais à tort ou à raison, elle ne couvre pas toutes les formes de navigation de plaisance (et de sports nautiques) et il faut bien reconnaître qu'elle aurait du mal à suivre l'évolution des techniques, ou leur totale absence d'évolution.

La navigation de plaisance a ceci de particulier, qu'aux extrêmes on y recherche d'une part un retour aux sources les plus anciennes (à quand la reconstruction à l'identique de l'arche du père Noé ? Les plans en sont connus — cf. Genèse 6.15, où d'une galère barbaresque avec rameurs recrutés dans le clubs SM) et d'autre part l'exploration des technologies les plus avancées. La plaisance, c'est un conservatoire, c'est aussi un laboratoire. Pour les modestes observateurs des sinistres maritimes que sont les enquêteurs du *BEAMER* cette situation sont souvent déconcertés, mais c'est une situation, qui ne dure pas parce qu'un navire de plaisance est finalement un navire comme un autre et, une fois décryptés les vocabulaires spécifiques de chaque spécialité et trouvé les bons truchements (les experts qualifiés), on peut passer à l'application des grilles d'analyses habituelles du *BEAMER*.

Le contexte réglementaire a aussi de la peine à s'appliquer aux marges de la plaisance (et des sports nautiques), lorsqu'elle sort de son domaine initial celui du plaisir.

Un premier dépassement est celui recherché par les sportifs de haut niveau. L'exploit est bien évidemment au delà du plaisir. Il n'est pas non plus complètement indépendant de sérieuses contingences économiques. L'exploit n'est pas sans coût et son financement ne s'acquiert pas seulement par le recours aux fonds publics. Le sponsoring est-il susceptible d'influer de manière défavorable sur la sécurité ? Le *BEAMER* a quelquefois rencontré des comportements aux limites des jeux du cirque : l'exploit sans filets a pour certains plus de valeur que l'exploit avec filet.

La plaisance flirte également trop souvent avec le commerce proprement dit, et il faut bien dire que l'imagination de certains « professionnels » est « sans rivages » : supports de plongée, traction rémunérée de ski nautique, livraison de pizza en VNM, pêche au gros. Des navires conçus pour une utilisation personnelle sont en réalité employés pour la réalisation d'actes de commerce et il est clair que le vieux principe maritime qui veut qu'à partir du moment où il y a acte de commerce sur un navire, celui-ci et ceux qui l'arment sont sous statuts professionnels est de plus en plus sujet à caution. La situation la plus grave rencontrée par le *BEAMER* est celle d'un dériveur conçu pour des écoles de voile et employé comme transport de passagers.

La plaisance est enfin un énorme secteur économique en lui même. La réglementation applicable, dans la mesure où elle peut être un frein pour le développement de telle ou telle activité, n'est pas forcément la bienvenue.

3* LE MATERIEL NAVAL

Le matériel naval employé en plaisance est particulièrement diversifié, et la palette de diversification est de plus en plus riche.

Le vrai problème du matériel naval est celui du contrôle de sa qualité. Les navires de plaisance sont, là aussi, des navires comme les autres. Ils ont des limites d'emplois, ils demandent à être entretenus, ils vieillissent ... Au-delà de certaines limites, leur ticket n'est plus valable... Pour les navires professionnels les contrôles sont multiples et réguliers. Il y a des services techniques dans les armements (mais pas toujours), il y a des Etats du pavillon vigilants (mais pas toujours), il y a des Etats du port soucieux (mais pas toujours) de la qualité des navires qu'ils reçoivent, il y a des sociétés de classification (heureusement !) ; on peut même rencontrer (bien plus souvent qu'on ne le pense, notamment dans le secteur des navires-citernes) des affréteurs, des chargeurs, des réceptionnaires, des expéditeurs, conscients de leurs responsabilités en matière de sécurité de la navigation et désireux de ne retenir que des navires de qualité.

À la plaisance, rien de tout cela. Sur les vauriens cela n'a guère d'importance, sur les vieux gréements (monuments historiques) c'est déjà plus préoccupant, sur de grands navires de plaisance où les puissances installées sont au moins aussi importantes que sur des chalutiers de grande pêche ou des caboteurs ... c'est encore plus problématique, surtout s'ils sont immatriculés dans un de ces fabuleux patelins où la norme est légère et le contrôle évanescent. Le plus étonnant, c'est qu'avec un tel arrière-fond, on n'ait pas plus de navires de plaisance sous-normes. Sans doute doit-on cela au réel amour que la plupart des propriétaires de navires de plaisance ont pour leurs unités et, pour les plus gros navires, à la bienfaitrice action des sociétés d'assurance. Soyons réalistes, beaucoup de plaisanciers passent plus de

temps à poncer et à peindre qu'à naviguer, et connaissant plus l'odeur de la peinture lasurée que la splendeur de l'azur profond.

Le problème le plus délicat à traiter est celui de la capacité réelle du navire : la capacité d'abord de transporter un nombre de personnes désignées (et désigné par qui ?). Sous la pression des constructeurs on donne à des unités des taux de remplissage sans commune mesure avec leurs possibilités réelles. C'est ainsi que le *BEAMer* a été amené à connaître du cas d'une "barge de plaisance" qu'un organisme certificateur a autorisé pour 18 passagers en catégorie de conception C (c'est à dire équivalente à la 4^e catégorie plaisance de la division 224 et en principe capable de naviguer jusqu'à 20 MN d'un abri). Cette barge non pontée, certes insubmersible, ne dispose que d'un franc bord de 15 cm. Cette unité disposait initialement d'un titre de navigation pour 8 personnes en 6^e catégorie. L'association propriétaire, pour s'affranchir de ce premier permis de navigation pas trop limitatif, a réimporté le navire et s'est fait délivrer le certificat de catégorie de conception C par un organisme certifié. Ce navire avait donc deux immatriculations et deux séries de papiers de bord, ce qui prouve qu'il n'est pas nécessaire d'aller à Saint-Julien & Mantalo ou Ariba y Moustachos pour trouver des bidonnages d'immatriculation. Tout ceci serait sans importance si on n'avait pas retrouvé ce machin chaviré devant l'île Vierge, dont on connaît le caractère irénique des parages, avec douze enfants coincés sous la coque et empêché d'en sortir par les batayoles...

Un troisième problème est constitué par les limites de navigation elles-mêmes. Outre les désordres précités, la question se pose pour les navires appartenant à une catégorie bien déterminée (s'il en ont une, ce qui n'est pas évident pour les navires à caractère sportif ou expérimental) et qui pour des raisons diverses (compétitions sportives, exploit individuel) sont amenés à solliciter (ou ne pas solliciter) un dépassement des limites de navigation. Pour les services d'État chargés de la sécurité des navires et de la navigation ainsi que de l'organisation du sauvetage, que faire ? Le cas s'est posé encore cet été pour un flotteur prototype gréé en planche voile et pour lequel une dérogation quasiment à toutes les dispositions de la division 224 et aux limites de navigation (en principe de 6^e catégorie) en vue de faire une traversée de plus de 500 MN en toute autonomie et avec des éloignements des côtes de plus de 60 MN. Comment porter secours à un tel engin en cas de difficulté (ce qui est arrivé) ? Envoyer deux hélicoptères, dérouter un cargo et un paquebot-transbordeur etc... Le potentiel en moyen de secours est fait pour les situations ordinaires, pas pour les situations extraordinaires. Il faut que de tels exploits soient autoporteurs en matière de sécurité. La sécurité mérite aussi d'être sponsorisée.

Les enquêteurs du *BEAMer* ont aussi rencontré le cas de navires anciens (ou réplique d'ancien) amenés à sortir de leur zone de navigation pour participer à des rassemblements de vieux gréements. Certes on pourrait préférer les voir rallier la zone de concentration sur la plate-forme d'un semi remorque, mais ce n'est pas très marin. On peut comprendre dans ces conditions que les autorités maritimes exigent (lorsqu'elles le peuvent) une navigation en flottille et avec de sérieuses limitations météorologiques. On comprend moins bien que les plaisanciers concernés s'exonèrent de ces mesures de précaution.

4* LES EQUIPAGES

Les navires de plaisance étant des navires comme les autres, la grille d'analyse habituelle du *BEAMer* en ce qui concerne les équipages peut être appliquée :

- **composition ;**

- **qualification ;**
- **aptitude.**

4.1* Composition

Rien ne vient véritablement réglementer la composition des équipages des navires de plaisance. La diversification des situations est extrême et les plaisanciers sont des gens raisonnables (la plupart du temps). Deux situations méritent cependant d'être évoquées :

- **celle des navires du patrimoine et**
- **celle des navigations en solitaire.**

Un navire du patrimoine, le plus souvent un vieux gréement, est lui aussi un navire comme les autres mais il est clair qu'il ne dispose pas, par construction pourrait-on dire, de tous les progrès du matériel naval. Il faut se remettre aussi en termes d'effectifs dans la situation qui prévalait lors de leur neuve. Les espars et les voiles sont bien plus lourdes, le gréement courant bien moins pratique : pas question de les conduire avec des effectifs sous-dimensionnés en nombre de personnes qualifiées et aptes à les conduire.

En ce qui concerne les navigations en solitaire, le dilemme est encore plus grand. Il est clair que le *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* peut difficilement être respecté par un navigateur solitaire. L'expérience prouve que sur bon nombre de navires professionnels, il n'est pas entièrement respecté, sur une bonne part des navires de plaisance armés normalement il ne l'est pas non plus, mais sauf en cas d'accident, ce constat n'est pas évident. Ce qui est sûr, c'est que la navigation en solitaire, dès qu'elle sort des limites de la 3^e catégorie ne permet pas d'exercer une veille vigilante et continue, de nuit comme de jour, sur tout le pourtour de l'horizon. En la matière, certains documents administratifs peuvent surprendre. Tel est le cas d'un accusé de réception d'une déclaration de manifestation nautique concernant des navires conduits en solitaire et en complète autonomie sans navire d'accompagnement : "*la participation à cette traversée (en l'occurrence 500MN au moins comprenant le sectionnement d'un "rail" de navigation commerciale emprunté par au moins 100 gros navires par jour nuit comprise) ne confère aucune priorité particulière, le concurrent demeure astreint aux respects des dispositions du Règlement international pour prévenir les abordages en mer*". Il était évident, dès le dépôt de la demande, que la traversée se ferait en transgression des dispositions de ce règlement, mais que faire ?

Tant que la navigation en solitaire n'était le fait que de quelques personnalités d'exception conduisant leur frêles embarcations au milieu d'immensités salées, ou de courses croisières annoncées, encadrées et accompagnées, on peut passer, mais l'exploit a ceci de particulier que c'est à cause même, de sa médiatisation, qu'il devient exemplaire et suscite des vocations. Il serait raisonnable de mettre de l'ordre dans ce secteur et il faut féliciter les organisateurs de la MINI-TRANSAT, d'avoir imposé des parcours de qualification qui par définition sont accessibles à tout un chacun. L'effet pervers en est cependant que certains concurrents, dont les parcours de qualification sont librement choisis, traversent sans précautions particulières des « rails » de navigation commerciale relativement actifs. Or, nuitamment, de la passerelle d'un pétrolier de moyen tonnage (180m / 40 000 tPL) un voilier de 6,50m même doté des feux réglementaires n'est pratiquement pas visible. La probabilité d'un abordage n'est alors pas nulle, et bien sûr il est arrivé. Il n'y a pas eu de victimes que grâce à un heureux concours de circonstances.

4.2* Qualifications

Pour les navires à propulsion mécanique, en principe la question est réglée. Les plaisanciers concernés doivent détenir suivant les navires qu'ils entendent conduire tel ou tel permis. Le plus élémentaire s'obtient (prospectus publicitaire à l'appui) en moins de deux jours (examen compris)...

Pour les navires à propulsion vélique, tels que définis par la division 224 article 1-05 et notamment son 2^e alinéa, leurs usagers peuvent être exonérés de tout titre de qualification pour autant que le moteur ne dépasse pas une certaine puissance. La lecture quotidienne de compte rendus d'événements de mer émis par les CROSS est édifiante. La densité des sorties SNSM pour assister des voiliers en panne moteur est telle qu'il faut bien en conclure qu'une bonne part des voiliers ne sont utilisés que grâce aux qualités de leur moteur. Ceux qui s'en servent quasi exclusivement au moteur n'en sont pas moins dispensés de tout titre de qualification.

Là où également un titre de qualification serait nécessaire, c'est dans le domaine de la conduite des vieux gréements et autres navires du patrimoine. Ce disant, n'allons pas croire que le *BEA*mer est en proie à une crise d'hyper réglementation. Même s'ils appartiennent à des personnes physiques ou morales, ces navires sont notre patrimoine commun. Sans eux, la mer serait moins belle. Il importe donc de les préserver et il serait certainement judicieux que le mouvement qui a présidé à la renaissance de ces navires l'accompagne, du moins en ce qui concerne ceux qui sont exploités dans le cadre d'associations avec ou sans régime nuc, d'une labellisation des savoir-faire de conduite. C'est bien évidemment un exercice délicat tant ces superbes unités sont différentes les unes des autres, et c'est pourquoi l'État ne saurait bien le faire.

Une qualification particulière paraît devoir être soulignée. C'est celle qui permet à tout un chacun d'utiliser les radio-communications. Nous savons tous qu'en mer la sécurité, c'est d'abord les autres. C'est pour que ce principe de sécurité mutuelle puisse s'exprimer qu'on a inventé les fréquences de détresse et notamment le canal 16 de la VHF. C'est pour cela que l'ensemble des professionnels du sauvetage recommandent (le plus souvent en vain) aux plaisanciers qui le peuvent de se doter d'une VHF et de veiller le canal 16. Certes, ceci n'est pas sans coût, mais croire qu'on peut à moindre frais remplacer la VHF par le GSM actuel, c'est croire en une illusion. Le GSM est un instrument égoïste. Il ne peut être goniométré, mais surtout il ne permet pas de percevoir les détresses de proximité. Encore faudrait-il que les taxes d'usage de la VHF ne soient pas prohibitives.

Ceci pose la question de la qualification éthique des plaisanciers (et aussi d'un certain nombre de gens de mer professionnels). La sécurité en mer n'est pas seulement un bien de consommation à fournir sans limites par la puissance publique. Ce droit à la sécurité a des contreparties et en premier lieu ne pas tenter le diable en négligeant des normes de sécurité qui méritent d'autant plus d'être respectées que la marge d'autocontrôle laissée aux plaisanciers est grande. L'autre contrepartie majeure consiste à se mettre en situation de porter assistance. Il ne faut pas croire qu'on ne puisse pas depuis un navire de plaisance porter assistance. Le *BEA*mer a eu ainsi à connaître d'un cas où des plaisanciers ont pu sauver la vie de quatre naufragés au nord des Sept Îles dans une zone peu fréquentée. Sans VHF ils n'auraient pas pu le faire.

4.3* Aptitudes

Les gens de mer sont soumis à une visite médicale annuelle d'aptitude à l'exercice de leurs fonctions. Leur inaptitude partielle leur ferme certaines fonctions (veille et commandement notamment). L'acuité visuelle est une donnée importante en matière de sécurité. Pour le plaisancier, rien de tout cela. Certes la délivrance d'un permis mer est assujéti à un minimum de normes d'aptitude qui dans leur essence ne sont pas très différentes de celles qui conditionnent la délivrance du permis de conduire les automobiles. Une fois le titre délivré, ces normes d'aptitude se perdent dans les sables... La question n'est pas triviale. Le *BEAMER* a eu à connaître d'un événement de mer grave (1 mort) causé par le titulaire d'un permis hauturier dont l'acuité visuelle (voire la capacité de jugement) était fortement réduite du fait de l'âge. Que faire ? Sans doute est-ce là aussi une question d'éthique.

5* CONTRAINTES NATURELLES

5.1* La météorologie

La météo et les plaisanciers ne vivent pas sur le même tempo... Les plaisanciers ont un calendrier, ils sortent durant leurs temps libres, le week-end, les périodes de congé. Il leur paraît souvent difficile de renoncer à une sortie dont ils devraient peut-être s'abstenir compte tenu des conditions météorologiques mais s'il y renoncent, la prochaine occasion risque de ne présenter que la semaine d'après, voire l'année prochaine. Pour la plupart des plaisanciers la météo passe d'abord, les nécessités de leur calendrier après. Dans la plupart des enquêtes plaisance du *BEAMER*, il y a eu sous-estimation des contraintes naturelles, ou, ce qui revient au même surestimation des capacités du navire ou de son équipage.

La question des contraintes météorologiques n'est cependant pas si simple. En effet, la plupart des professionnels ne consultent que la météo la plus couramment accessible, celle de Météo France. Il s'agit de prévisions issues de modèle de plus en plus performants et dont la méthodologie de mise au point est connue. Cependant la prévision météorologique est à la fois un service public et une prestation marchande ouverte à la concurrence. Il existe d'autres prévisions que celles de Météo France et dans le secteur de la navigation de plaisance il y est largement fait appel pour diverses raisons. Dans un certain nombre de cas dont a eu à connaître le *BEAMER* les informations données d'une part par Météo France et d'autre part par l'une ou l'autre de ses concurrents sont apparus comme n'étant pas convergentes et parfois contradictoires. La différence peut porter sur tel ou tel point de détail (une différence d'un ou deux Beaufort, un zonage un peu différent) ou concerner une appréciation de fond — BMS dans un cas et pas dans l'autre). Le plaisancier est un être humain comme les autres et trop souvent sa tendance est de choisir la prévision la plus conforme à son caractère : prudent ou aventureux. Encore faut-il qu'il ait le choix. Or le plus souvent, les capitaineries des ports de plaisance n'affichent qu'une seule prévision météorologique et dans la plupart des cas ce n'est pas celle de Météo France. Il s'attache d'ailleurs à Météo France une réputation d'excès de prudence. Il est évident qu'il pèse sur ce service public une obligation au moins morale de mettre en garde la population contre les situations à risque et c'est pour cela même qu'il lui est affecté un budget important et qu'il est doté des outils technologiquement les plus développés. Cette obligation morale ne pèse absolument pas de la même manière sur les sociétés concurrentes de Météo France qui affichent même leur différence en indiquant dans leurs prévisions qu'elles ne sauraient être tenues en aucun cas comme responsable des événements qui pourraient indirectement être engendrés par des prévisions inexactes.

Tout ceci a conduit le *BEA*mer à organiser un certain nombre de rencontres avec les sociétés concernées en vue d'apprécier la fiabilité de sources sur lesquelles elles fondaient leurs prévisions. La plupart du temps, les réponses ont été évasives. Dans ces conditions, on ne saurait trop conseiller aux plaisanciers de toujours consulter Météo France aussi.

Tout ceci n'empêche cependant pas que des variations locales connues des pratiques de tel ou tel segment du littoral, existent et d'être prises en compte par des plaisanciers plus expérimentés que d'autres. Le *BEA*mer a eu ainsi à connaître d'un accident survenu sur la côte normande au printemps 2002 où par temps de Nordet spécifique à la zone, les pratiques locaux les plus avertis ajoutent un à deux Beaufort à la prévision météorologique.

Le *BEA*mer souhaite enfin attirer l'attention sur les moyens de repérage pour les plaisanciers et plongeurs se retrouvant à la dérive. Une personne à la mer par gros temps n'est que très difficilement repérable. Tout le monde ne peut pas emporter une balise personnelle, mais se doter de moyens de signalisation tels que :

- **bâton luminescent,**
- **lampe flash,**
- **feux à main étanches.**

5.2* Le trafic marchand et les activités halieutiques

Les plaisanciers français sont des Français comme les autres et leur connaissance de la géographie (surtout la géographie économique) peut être limitée. Le trafic marchand est fort dense dans certaines zones. Autant s'y abstenir de pratique à risques (la navigation en solo notamment). Les activités halieutiques sont moins visiblement réparties et il est clair que partout où on peut pêcher, il y aura des pêcheurs, mais il est clair que mouiller dans une zone qui épisodiquement sert de théâtre d'opérations à toute une flottille de dragueurs à la coquille Saint-Jacques, c'est s'exposer à perdre son mouillage. Mais ceci s'inscrit dans le cadre plus large de l'insertion de la plaisance dans le monde de la mer (cf. § 7* infra). En termes de contraintes extérieures il importe que d'une façon plus générale les plaisanciers aient une meilleure connaissance des particularités des zones où ils se déploient.

6* AVARIES MATERIELLES

Les navires de plaisance sont en matière d'avaries matérielles des navires comme les autres et connaissent leur lots d'avaries. L'entretien des navires de plaisance est aussi variable que le caractère de leurs propriétaires, et sa mise en cause dans la survenance des événements de mer pouvant les concerner a été plutôt rare. Le seul cas dans lequel une enquête « plaisance » a pu formellement mettre en lumière une réelle avarie matérielle est celui de la bôme d'un vieux gréement qui s'est brisée par vent arrière sans signe avant coureur. Il est vrai qu'elle était sur-sollicitée suite à une absence de prise de ris ... Cependant tout le monde a en mémoire de très nombreux cas de rupture de mâts. Le *BEA*mer a eu à en constater un sur un voilier exploité au commerce.

Il semble pourtant nécessaire d'appeler l'attention des équipementiers sur un point particulier celui de l'engagement des hélices voire des safrans par diverses obstructions flottantes (macro déchets, filets dérivants, orins de casier, etc...). Les incidents de ce type ont tendance à se multiplier. Certains sont très graves. Tel est le cas de ce cabine-cruiser croyant être à l'abri des filets dérivants car traversant un sanctuaire marin et dont les deux hélices se sont trouvées en quelques secondes transformées en somptueux et volumineux chignons de polypropylène

bleu. On trouve sur le marché de nombreux dispositifs coupe orins et quelques hélices auto-dégageantes mais la fiabilité de tous ces dispositifs reste encore à confirmer sur le terrain.

La panne moteur est enfin l'avarie matérielle la plus courante si on croit les comptes rendus d'opération des CROSS. De fait, les pannes moteur concernant autant les voiliers que les navires à propulsion mécanique, on peut en tirer la conclusion, certainement hâtive, que c'est sur les navires qui en principe n'en ont pas besoin que les pannes moteurs sont les plus graves. Les moteurs devraient donc faire l'objet de toutes les attentions des propriétaires de navires à voile... Comme quoi la sécurité, moins ça sert, plus c'est nécessaire.

7* DEFICITS DE COMPORTEMENT

La culture propre du *BEAMER* repose sur une absence de tout réprobation. La condamnation, c'est comme la tolérance, il y a des maisons, et même des palais, pour ça. Il ne nous appartient pas de nous substituer à la justice. Qu'on les appelle des erreurs, des facteurs humains ou tout simplement des conneries, les déficits de comportement (terme pudique et encore peu connoté négativement) n'intéressent le *BEAMER* qu'en ce qu'ils sont emblématiques de manières d'être plus collectives et qu'il est possible d'y remédier d'une façon ou d'une autre.

Les plaisanciers sont des marins comme les autres. Pour la plupart de ceux qui sont les victimes et/ou auteurs d'événements de mer, il y a sous estimation des contraintes naturelles et/ou sur estimation de leurs capacités et/ou de celles de leur matériel naval.

Pour le *BEAMER*, le principal déficit de comportement réside dans l'absence de prise en compte du caractère collectif de la sécurité maritime. En mer, l'enfer c'est les autres, mais le paradis aussi. Le paroxysme de ce refus est atteint par les navigations en solitaire.

Disons le tout net, la recherche de l'exploit individuel, surtout quand elle comporte l'utilisation de technologie de pointe est non seulement légitime, elle est nécessaire. Encore faut-il que l'environnement de chacun de ces exploits soit préalablement étudié sous tous ses aspects et surtout son aspect sécurité ! Or non seulement celui ci apparaît quelquefois comme la dernière roue du carrosse voire comme un empêchement de médiatiser en rond.

Que penser lorsque qu'une navigatrice solitaire dit au *BEAMER* : *"comme j'avais été ponctuellement assisté lors de ma traversée dans la dernière partie du trajet, à mon arrivée la couverture médiatique a été mince pour ne pas dire inexistante". ?*

De la même façon, si l'Administration a éprouvé le besoin de mettre un minimum d'encadrement aux manifestations nautiques ce n'est évidemment pas pour gêner leurs participants mais tout simplement pour assurer la coexistence en mer de l'ensemble des usagers concernés et d'organiser au besoin les secours en gérant au mieux le potentiel de sauvetage disponible. Les prescriptions associées aux procédures d'accusés de réception de déclarations de manifestation nautique sont à prendre en considération de façon scrupuleuses. Au regard des cas qu'il a eu à connaître et dans lesquels elles ont été méconnues le *BEAMER* est conduit à recommander aux Préfets maritimes d'user largement des pouvoirs qui leur sont reconnus par la réglementation en vigueur (arrêté de 1995), y compris l'interdiction pure et simple, à l'encontre des organisateurs de manifestation nautique qui ne mettraient pas en place l'ensemble des dispositions de sécurité reconnues comme nécessaire.

Un autre domaine exploré par le *BEA*mer est celui de la pratique d'activités nautiques dans les centres de vacances et de loisirs dont ce n'est pas l'activité exclusive. Le *BEA*mer a eu à connaître d'un cas douloureux (cinq victimes) en la matière. L'enquête conduite en liaison avec les services de l'Inspection générale de la jeunesse et des sports a montré que même si ces activités ne sont pas exercées à titre principal dans de telles structures, elles n'en devaient pas moins l'être sous la responsabilité de personnes dont la qualification doit être sanctionnée par un minimum de brevets adéquats.

8* SYNTHÈSE DEFINITIVEMENT PROVISOIRE

La sécurité de la plaisance n'a pas été depuis sa mise en place la première des préoccupations du *BEA*mer. Nous avons cependant l'impression d'avoir en la matière initié un retour d'expérience. Avant la mise en place du *BEA*mer, il n'y avait pas eu, à l'exception d'une mission conduite par l'AGAM Leclair de travaux en « retour d'expérience » dans le domaine de la plaisance. Il aurait sûrement été utile que le *BEA*mer conduise plus d'enquête sur plus de cas significatifs. Il a semblé cependant que comme dans les autres secteurs de la navigation maritime, l'immense communauté des plaisanciers, pouvait elle aussi, à travers ses organisations représentatives conduire un effort en la matière.

Quelques thèmes majeurs pourraient être dès maintenant dégagés en prolongement des développements ci dessus :

- **la plaisance a besoin d'un sursaut éthique quant à la prise en considération par chacun des risques encourus pour lui même, pour les siens mais aussi pour le système des secours faute de quoi celui-ci n'en pourra mais ;**
- **tout entrant dans la plaisance, même dans les secteurs où elle n'est pas obligatoire, devrait se voir proposer une formation ;**
- **le sponsoring a ses limites, il doit accompagner la réalisation d'exploits collectifs ou individuels mais pas les pervertir au détriment de la sécurité de la navigation ;**
- **la navigation en solo pour les traversées nocturnes au delà des limites de la 3^e catégorie mériterait de faire l'objet d'une réflexion renouvelée et si possible ne pas s'exercer en dehors d'un cadre organisé ;**
- **la recherche de la qualification individuelle devrait être une préoccupation constante de tout le secteur de la plaisance, car ce secteur est maintenant un secteur majeur et il a maintenant autant besoin de « soft » que de « hard » ;**
- **dans le secteur de la plaisance légère, et des sports nautiques, il faut absolument que les pratiquants prennent plus en compte les contraintes météorologique et se dotent de moyens de repérage ;**
- **le retour d'expérience est un comportement à faire plus largement partager par l'ensemble du secteur y compris la presse spécialisée même si cela doit faire peur aux futurs acheteurs des matériels dont la publicité assure le financement des revues en cause.**



A N N E X E 4

Intervention de Guy DAHER,
Grand Prix de Rome, Architecte,
Président de la Commission Plaisance et Environnement

Intervention de Guy DAHER

Le Conseil Supérieur depuis la publication en 1992 d'"Objectif Rejet Zéro" n'a cessé de se préoccuper des rapports des acteurs de la plaisance avec l'environnement.

En partenariat avec la Fédération Française des Ports de Plaisance, le Conseil va publier une enquête relative aux équipements sanitaires et antipollution des Ports de Plaisance.

Nous vous en livrons ici un premier aperçu.

1. Constat : les textes législatifs et les règlements existent : les gestionnaires de ports de plaisance ont des obligations d'équipement pour éviter les rejets polluants dans le milieu naturel, mer, lac ou rivière et ... plage.

Prochainement le Code des ports maritimes imposera à l'ensemble des ports d'être capables de collecter tous les déchets et substances polluantes.

De nouveaux investissements sont donc à prévoir par les ports de plaisance.

Il était intéressant de connaître précisément le degré d'équipement de nos ports. A cet effet la Commission Plaisance et Environnement du CSNPSN a décidé la mise en oeuvre d'une enquête avec le soutien efficace de la FFPP (Eric Rahyr).

C'est donc une **oeuvre commune** dont les **conclusions** seront présentées au **Salon Nautique en Décembre 2002**.

2. l'enquête : objectif : effectuer un état des lieux des équipements des ports français au regard de la réglementation relative aux équipements sanitaires et autres pollutions.

Forme : questionnaire : une seule page (maximum de réponses dans un délai assez court).

Adressé à qui : aux 180 affiliés de la FFPP (motivés).

Réponses reçues : 135 (remarquable)

3. les questions et les réponses :

- la taille des ports : 45 % < 500 places, 55 % > 500 places (de 10 à 3 600 anneaux)
- moyenne des places visiteurs 14 %

Equipements sanitaires : rappel Règlement Sanitaire Départemental (RSD) :

- WC, urinoir, douche lavabo : 1 par 25 postes (4/100 places)

- bac à vaisselle : 1 par 50 postes

- (abattement au-delà de 400 postes et de 1000 postes)

- distance à parcourir 200 m

Pour 100 places : moyen 2,32 - **aucune réponse n'est conforme mais les petits ports sont mieux équipés que les grands.**

Fréquence des nettoyages : très variables : 30 % 1 fois par jour, 30 % 2 fois par jour. La majorité des petits ports ayant un rythme inférieur. A noter **un port de plus de 1000 places : 2 fois par semaine en saison ! A vos bottes ...** A 93 % les sanitaires utilisent un réseau communal. Distance 200 m : exclue du questionnaire car difficile à interpréter (on n'allait pas remplacer le Préfet en charge de l'application du RSD). Horaires d'ouvertures : réponse reçue mais difficile à analyser : solution intéressante : accès par code ou carte.

Déchets solides :

La répartition quai / ponton est difficile à faire.

Rappel RSD 1 récipient de 75 litres distant de 35 m sur quai et appontements.

Sur les 122 ports (qui ont répondu à cette question) 82 ---> 0 sur les pontons.

Sur les 114 ports (" " " " " ") 3 ---> 0 sur les quais

Fréquence de ramassage : **plus la taille du port augmente, plus la fréquence de ramassage baisse.**

Moins de 10 % des ports ramassent 2 fois par jour.

40 % des ports ont un tri sélectif. 10 % ont annoncé qu'ils allaient s'y engager.

Déchets spéciaux huile - gasoil : 59 ports n'ont aucun équipement, 22 envisagent de s'équiper

Batterie : 72 ports n'ont rien, 25 envisagent de s'équiper

Piles : 97 ports n'ont rien, 24 envisagent de s'équiper

Fusée périmées : 98 ports n'ont rien, 21 envisagent de s'équiper

Liquides polluants : 119 ports n'ont pas de station de pompage (sur 135 ...) EU/Eaux noires mais 34 envisagent d'en acquérir ...

question : ces stations sont-elles utilisées ?

réponse : Port de Porquerolles : quelques fois par an ...et l'abattement de 15 % sur le droit d'amarrage n'a pu être appliqué qu'à un tout petit nombre de bateaux ...

Huiles et hydrocarbures : 117 n'ont rien mais 46 envisagent de s'équiper

Fond de cale : 122 rien, 44 vont s'équiper

Eaux des aires : 93 rien, 35 vont s'équiper

Huile : 36 rien, 13 envisagent de s'équiper

Acides, peinture, solvant : 110 rien, 30 envisagent de s'équiper

Premiers commentaires

1. merci à ceux qui ont répondu
bravo à la FFPP pour cette mobilisation
merci à ceux qui ont "traité" les réponses

2. **il reste un long chemin à faire**, mais la dynamique se met en marche. Elle va trouver ses relais (Conseils Généraux, Conseils Régionaux "ports propres"). Les gestionnaires des ports les plus dynamiques en seront les premiers à en tirer un bon parti.

3. **le plaisancier lui, reste à la traîne** ...avec son bateau non équipé, ses **rejets "toutes matières, tout site"**, **facilités** par l'**absence de contrôle** et une **volonté évidente de ne pas appliquer les textes**, les horaires des sanitaires mal calés, la discrétion des rejets sous la ligne de flottaison ...

La France prend sur ce sujet un retard exemplaire, alors que, premier exportateur de bateaux de plaisance, elle devrait jouer un **rôle pilote**. La FIN le sait bien, ses membres le reconnaissent mais rien ne bouge depuis la directive européenne de 94 : "Prévention des rejets" qu'il est bon de rappeler :

"Les bateaux doivent être construits de manière à empêcher tout rejet accidentel de polluants (huile - carburant etc ...) dans l'eau. Les bateaux équipés de toilettes doivent être munis :

a) soit de réservoir

b) soit d'installation pouvant recevoir des réservoirs à titre temporaire dans des zones, ou pour des utilisations pour lesquelles le rejet de déchets organiques est limité (une norme européenne de 1989 en précise les exigences techniques)."

Sur ce point faute de statistique sur les bateaux neufs vendus en France, on ne connaît pas la proportion de ceux qui sont équipés. Pourtant cette question est simple.

La directive européenne du 27 Novembre 2000 impose aux ports des états membres de s'équiper d'installation avec **obligation d'utilisation pour les plaisanciers** ... très bien, mais à condition que les bateaux soient équipés et que les propriétaires de ceux qui le sont soient fortement sollicités d'en faire usage.

Il faut avoir à l'esprit un fait : le bateau, au port, se transforme en lieu de villégiature, le bateau de location sert l'hiver d'hôtel ou de résidence étudiant...

Alors pour quand une **date-butoir** pour équiper les bateaux neufs d'abord, puis ceux qui le peuvent ensuite ?

Qui ne rêve pas de mouillage forain en eau claire ?

Espérons une application plus stricte des textes concernant la répression des pollutions dans le règlement de police type des ports de plaisance maritime :

exemple : dans le port des Minimes il est "défendu d'utiliser les WC s'évacuant en mer dans le port", mais qui en vérifie l'application ?.

Même règle à Marseille dans un arrêté de 1988, avec quels résultats ?

La tendance officielle serait à la sensibilisation (préventif) et non à la répression (trop tard). Comment en mesurer les effets ? encore ?

Le Conseil Supérieur en s'efforçant de sensibiliser les plaisanciers joue pleinement son rôle. Depuis "Objectif Rejet Zéro" il s'est écoulé 10 ans. Combien de temps faudra-t-il encore pour mesurer les premiers résultats ?

Guy DAHER
CSNPSN