

CONSEIL SUPÉRIEUR



de la NAVIGATION de PLAISANCE
et des SPORTS NAUTIQUES

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

** * **

*le 4 novembre 2003
à
l'Etat-Major de la Marine*



SOMMAIRE

Ouverture de l'Assemblée	p 3
Présentation des travaux de la Commission "Plaisance et Environnement" par Guy DAHER	p 5
Présentation des travaux de la Commission "Sécurité" par Gérard de VERICOURT	p 8
Présentation des travaux de la Commission " Recherche et Développement " par Jean-Marie VIDAL	p 10
Présentation des travaux de la Commission "Eaux Intérieures" par Yves BORBEAU	p 12
Présentation des travaux de la Commission "Pêche de Plaisance" par Jean KIFFER et Marcel ORDAN	p 15
Présentation des travaux des groupes de travail par Jacques THOMAS	p 17
Axes de travail par Gérard d'ABOVILLE	p 20
Budget de l'institution	p 22
Prix du Conseil supérieur	p 23
Annexes :	
- déplacements	p 24
- programme prévisionnel des manifestations sur le stand	p 25
- présentation du projet "Guide de l'organisateur d'activités nautiques pour les personnes en situation de handicap"	p 26



OUVERTURE DE L'ASSEMBLEE



L'Amiral DE SALLENS, représentant l'Amiral Chef d'Etat-Major de la Marine, souhaite la bienvenue à l'ensemble des membres du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, participant à l'Assemblée Plénière. Il nous a fait l'honneur de rester pendant la totalité des travaux.

Le Président d'ABOVILLE remercie l'Amiral DE SALLENS d'accueillir pour la 1^{ère} fois le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques dans un cadre si prestigieux et chargé d'histoire, et rappelle que le ministère de la Défense est représenté, au sein de l'institution par l'Administrateur en Chef des Affaires Maritimes Bruno CELERIE.

Il déclare la séance ouverte et propose de soumettre à l'approbation des participants le procès verbal de la dernière assemblée réunie le 5 novembre 2002 dans les locaux du ministère des Sports.

Ce procès verbal est adopté à l'unanimité.



Gérard d'ABOVILLE précise que les travaux des commissions permanentes seront présentés par Robert THIBAUT et les présidents de ces commissions. Jacques THOMAS présentera l'activité des groupes de travail. Nous entendrons ensuite Maître FRANC-VALLUET qui présentera l'essentiel du guide "Accession des personnes handicapées aux activités nautiques" élaboré par un groupe de travail à l'attention des présidents d'associations dont le but est de permettre l'accessibilité des personnes en situation de handicap aux activités nautiques.

D'autres sujets seront abordés, comme les suites données à notre proposition de modification du décret de 1987, sur la composition du Conseil supérieur, le budget 2003 et les perspectives 2004, et bien entendu, les questions diverses auxquelles nous essaierons d'apporter les réponses appropriées.

Le Président donne la parole à Robert THIBAUT qui organise la présentation et les travaux des commissions permanentes.

Robert THIBAUT rappelle que le Conseil supérieur a actuellement 5 commissions permanentes actives et 2 sous-commissions :

- la Commission "PLAISANCE ET ENVIRONNEMENT", présidée par Guy DAHER,
- la Commission "SECURITE", présidée par Gérard de VERICOURT,
- la sous-commission Sécurité/Plaisance, co-présidée par Guy DAHER et Gérard de VERICOURT,
- la Commission "RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT", présidée par Jean-Marie VIDAL,
- la Commission "EAUX INTERIEURES", co-présidée par Thierry LESIEUR et Yves BORBEAU,
- la Commission "PECHE DE PLAISANCE", co-présidée par Jean KIFFER et Marcel ORDAN
- et sa sous-commission Charter Pêche.

Robert THIBAUT passera la parole successivement à chacun des présidents, et commence par la commission Plaisance et Environnement qui s'est réunie 2 fois cette année, plus une réunion restreinte sur le sujet "bacs à eaux noires". Il donne la parole à Guy DAHER.



Présentation des travaux de la Commission "Plaisance et Environnement" par Guy DAHER



Rappel : Le Conseil Supérieur, depuis la publication en 1992 d'"Objectif rejet zéro" rédigé sous la direction de Gérard PETIPAS, n'a cessé de se préoccuper des rapports des acteurs de la plaisance avec l'environnement.

En 2002 nous rappelions que le questionnaire lancé par le Conseil en partenariat avec la Fédération Française des Ports de Plaisance avait permis de constater un progrès certain et un partage des objectifs.

Les opérations "Port propre" lancées çà et là pouvaient nous laisser espérer une prise de conscience, tardive certes, mais nouvelle de tous les acteurs. Sans porter atteinte aux libertés nous demandions une application plus stricte des règlements dans les ports et une forte relance des campagnes de sensibilisation auprès de tous les usagers.

Le 18 mars 2003 à l'initiative du Conseil Supérieur et du Directeur du Parc National de Port Cros, se tenait une réunion de la Commission à Porquerolles avec en invité d'honneur Alain BOMBARD.

Cette réunion, sur un site qui rassemble tous les problèmes pour lesquels nous essayons de proposer des solutions, a été fructueuse pour plusieurs raisons :

- tous les acteurs étaient présents :
- Administrations
- Chambre de Commerce
- Mairie
- Usagers plaisanciers ou pêcheurs
- et bien sûr les membres de la commission

La présence du Président et d'Alain BOMBARD avait assuré une bonne couverture de cette réunion dans la presse locale.

Ont été proposées et adoptées deux motions :

1. "bateaux propres" à l'attention de la FIN :

La Commission Plaisance et Environnement du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, réunie le 18 mars 2003 à Porquerolles, considérant que :

- les bateaux de plaisance construits en France depuis le décret du 4 juillet 1996, sont conçus pour être équipables de cuves à eaux noires et grises,
- si les rejets des eaux usées par les bateaux de plaisance ne posent pas de problème en général, ils peuvent cependant être très préoccupants sur certaines zones du littoral fréquentées massivement à certaines périodes de l'année
- treize zones de mouillages propres ont déjà été instaurées sur le littoral français (continent et Corse) par arrêtés préfectoraux, zones dans lesquelles ne sont autorisés à mouiller pendant la saison estivale que les bateaux équipés de cuves à eaux noires et grises,
- de nombreux ports se sont dotés ou se doteront dans un avenir proche de stations de pompage, lesquelles, lorsqu'elles existent, sont fort peu sollicitées, trop peu de bateaux étant équipés,

charge le Président du Conseil supérieur, Gérard d'ABOVILLE et le Président de la commission Plaisance et Environnement, Guy DAHER, de transmettre à la Fédération des Industries Nautiques, la motion suivante :

MOTION :

La commission Plaisance et Environnement du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques félicite les constructeurs de bateaux qui, sans attendre une réglementation contraignante, équipent systématiquement les unités qu'ils produisent de bacs de rétention ou d'installation de traitement des eaux noires et grises, et demande à la Fédération des Industries Nautiques de proposer à tous les constructeurs de bateaux de plaisance d'équiper au plus vite tous les bateaux neufs de telles installations, selon un calendrier déterminé en commençant par les unités les plus importantes, et à promouvoir un label et un signe d'identification "bateau propre" réservé aux unités ainsi équipées.

2. "ports propres" à l'attention de la Fédération Française des Ports de Plaisance :

La Commission Plaisance et Environnement du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, réunie le 18 mars 2003 à Porquerolles,

Considérant que :

- les bateaux de plaisance construits en France depuis le décret du 4 juillet 1996, sont conçus pour être équipables de cuves à eaux noires et grises,
- si les rejets des eaux usées par les bateaux de plaisance ne posent pas de problème en général, ils peuvent cependant être très préoccupants sur certaines zones du littoral fréquentées massivement à certaines périodes de l'année
- treize zones de mouillages propres ont déjà été instaurées sur le littoral français (continent et Corse) par arrêtés préfectoraux, zones dans lesquelles ne sont autorisés à mouiller pendant la saison estivale que les bateaux équipés de cuves à eaux noires et grises,
- de nombreux ports se sont dotés ou se doteront dans un avenir proche de stations de pompage, lesquelles, lorsqu'elles existent, sont fort peu sollicitées, trop peu de bateaux étant équipés,

charge le Président du Conseil supérieur, Gérard d'ABOVILLE, et le Président de la commission Plaisance et Environnement, Guy DAHER, de transmettre à la Fédération Française des Ports de Plaisance la motion suivante :

MOTION :

La commission Plaisance et Environnement du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques félicite les ports de plaisance qui, sans attendre la généralisation des installations à bord des bateaux de plaisance, se sont équipés de stations de pompage des eaux noires et grises, et demande à la Fédération Française des Ports de Plaisance, d'inciter les autres ports à s'équiper de telles installations.

Les réflexions 2003 et 2004 devraient être orientées vers la recherche d'une réponse à la demande de lieux d'accueil pour la plaisance. Il ne s'agit pas uniquement de gérer l'espace disponible après en avoir constaté les limites mais bien d'essayer de l'organiser et de les développer pour répondre à une demande forte de rêve dans une économie qu'il faut soutenir.



Robert THIBAUT remercie Guy DAHER, et passe à la commission "Sécurité". Elle s'est réunie 3 fois cette année, et Gérard de VERICOURT présente les travaux abordés.



Présentation des travaux de la Commission "Sécurité" par Gérard de VERICOURT



PRESENTATION DES TRAVAUX DE L'ANNEE 2003

Depuis le début de l'année, la commission Sécurité a tenu trois séances de travail. Des membres de la commission ont participé à des groupes de travail ou sous commissions, réunis à la demande sur les thèmes Météo et Qualité, VNM et Environnement.

Un déplacement en région parisienne a conduit une délégation de la commission chez un fournisseur d'informations météorologiques pour une visite instructive. Il s'agissait de Météo Consult, qu'il en soit remercié .

Rappel des travaux de la commission et de ses participations

Au début de l'année 2003, les travaux de la commission se répartissaient en deux lots les travaux déjà en cours, soit

- VNM (2002)
- VHF (en cours d'achèvement)
- Radeaux de sauvetage
- N° d'appel simplifié pour les CROSS (2001)
- Météo et Qualité (2002)

Les travaux nouveaux, à entreprendre à la demande d'organismes extérieurs ou du Conseil, sont :

- Remorquage – sauvetage de voiliers de plaisance et grands catamarans de course (2003)
- Signalisation des plongeurs sous marins (2003)
- Revue des matériels réglementaires de la D224 (2003)
- Revue des propositions du rapport Leclair-Vidal (2003)
- Bateaux du patrimoine et Sécurité (2003)

Etat d'avancement

Le sujet des radeaux de sauvetage est suivi par la commission Sécurité au rythme lent des travaux de normalisation internationale (groupe WG 15).

Sans trop s'avancer, on peut dire que la norme à venir comprendra 3 parties pour répondre mieux aux besoins différenciés des types de navigation cherche à se démarquer de la norme SOLAS et à minimiser les coûts verra des améliorations techniques sur les capacités (de 4 à 10 personnes), la stabilité et l'accessibilité admettra les sacs annexes (grab bag) qui allègent l'équipement de base. L'approbation par ISO est attendue dans les mois qui viennent.

Le numéro d'appel simplifié vers les CROSS a fait cet été l'objet d'expérimentations parallèles en Atlantique et Méditerranée ; les tous premiers résultats sont positifs et restent à synthétiser

Gérard d'ABOVILLE prend la parole pour faire état de la mauvaise interprétation qui a parfois été faite de la "campagne sur le numéro unique C.R.O.S.S." Nombre de plaisanciers ayant compris que dans leur navigation côtière, un portable suffisait pour être en sécurité, en lieu et place de la V.H.F.

Le rapport Leclair-Vidal (catégories de navigation, dispositions réglementaires et de sécurité) a fait l'objet d'une étude très fouillée par les membres de l'UNAN, association de navigateurs présente dans la commission de Sécurité. Une sous-commission a été récemment désignée pour revoir et prendre en compte ces travaux au nom du Conseil Supérieur.

Les derniers thèmes ("revue du matériel embarqué de la D224" et "bateaux du patrimoine et Sécurité") n'ont pas été abordés par faute de temps ; ils le seront après plus ample précision sur l'évolution de la D224 . Il en est de même des travaux cités au paragraphe précédent.

Orientation pour 2004

Poursuite des travaux restant en cours,

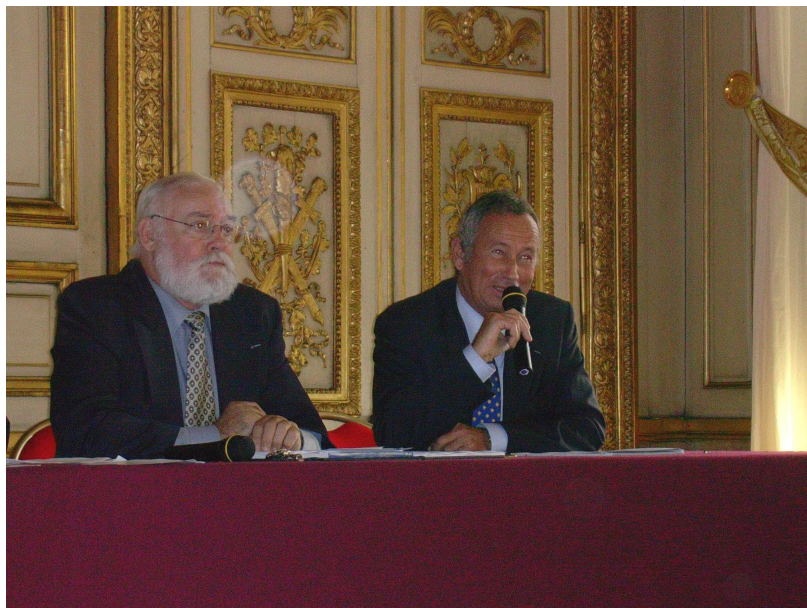
Participation à la préparation de nouveaux textes réglementaires si la D224 devait être refondue.



Robert THIBAUT remercie Gérard DE VERICOURT. La commission "Recherche et Développement" de Jean-Marie VIDAL s'est réunie 4 fois, et il donne la parole à son président dynamique.



Présentation des travaux de la Commission " Recherche et Développement " par Jean-Marie VIDAL



La Commission R/D a comme **objectif majeur** de travailler à **développer la pratique de la Plaisance et des activités nautiques** tout en recherchant à **améliorer la qualité de cette même pratique**.

Pour cela, dans une approche globale et transversale, elle analyse, apprécie et tache d'agir sur les facteurs négatifs, freins, obstacles concernant le monde du nautisme ou au contraire elle encourage et s'efforce d'accompagner tout ce qui peut être constructif, positif et favorable à un développement harmonieux et mature de ce secteur d'activités aussi riche en retombées économiques que porteur de valeurs éducatives, sociales, sportives... La Commission, persuadée de l'intérêt de voir travailler et réfléchir ensemble tous les acteurs de la filière, a pris comme **principe de base d'être le point de rencontre** où chacun peut venir exposer problèmes, idées, suggestions, demandes.

Au cours de l'année elle a ainsi, à l'occasion de ses quatre réunions des 13 décembre, 27 mars, 25 juin et 23 octobre, vu participer au total près de quarante personnes à des séances régulièrement trop courtes. Fait nouveau dont le Conseil Supérieur se félicite particulièrement, la venue pour la première fois de représentants des collectivités territoriales. La Commission a pu constater que la prise en compte du phénomène "Nautisme" à l'échelle du territoire devient réelle et doit être supportée et aidée.

La Commission a pu entendre les actions engagées en Seine Maritime, Calvados, Manche, Loire Atlantique, Haute-Corse ou encore en Languedoc Roussillon, Pays de Loire, Poitou-Charentes, Bretagne. Ont dialogué et travaillé autour de la même table les professionnels (FIN, FFPP, l'Afit), l'administration (DTMPL), la formation (l'INB), les associations sportives (FFV, FFESM, FNPPSV, FFVL (vol libre), les associations de plaisanciers, la Fondation Nicolas Hulot, les Stations Nautiques de France, et donc aussi en plus de l'ANEL des Conseils Généraux et Comités Départementaux du Tourisme, des Conseils Régionaux et Comités Régionaux du Tourisme... Que toutes ces personnes, organismes et institutions soient remerciés de leur contribution à la cause nautique.

Les sujets abordés ont été, sans hiérarchiser leur importance les suivants :

- le problème récurrent des ports de plaisance et le manque de places : d'où le suivi du dossier GDP ou comment optimiser l'utilisation des places existantes et passer d'un port contractuellement plein à un port physiquement plein.
- les activités sportives, facteur de développement des pratiques nautiques, avec par deux fois un rappel sur cette véritable épée de Damoclès que peut représenter la mise en responsabilités de l'organisateur. Est évoqué l'intérêt de la rédaction d'un guide conseil.
- l'aspect particulier de la taxe sur l'assurance, un risque de plus d'inciter les plaisanciers à choisir un pavillon étranger ! à faire travailler dans l'ensemble "pavé fiscal",
- par la FFESM, les problèmes particuliers rencontrés dans le domaine de la plongée : évolution des modes de pratique (le zapping) avec en liaison le manque de formateurs, trop souvent le non respect de la signalétique "plongeurs à l'eau", demande de rapports d'expérience d'immersion de récifs ou d'épaves artificiels.
- pour une meilleure connaissance du plaisancier, prise de connaissance de l'excellente enquête de l'UNAN.
- la Fête du nautisme, les Salons Nautiques,
- les actions engagées sur le terrain par les collectivités, soit en direct, soit après leur mise en place, par des structures spécialisées : plate forme nautique des Pays de Loire, le Crépiton en Languedoc Roussillon.

Enfin et pour bien marquer les limites de nos capacités deux sujets importants restent en suspens :

- l'inventaire des aménagements, structures et équipements sportifs nautiques, tel qu'évoqué il y a un an, n'a pas démarré ; Il est vrai qu'il s'agit d'un domaine vaste, plus difficile à cerner qu'un simple inventaire quantitatif et qualitatif de stades, terrains de sport, piscines.
- le problème de l'acculturation du pratiquant, d'une certaine perte de l'esprit "marine et tradition".



Robert THIBAULT remercie Jean-Marie VIDAL. Les travaux de la commission "Eaux Intérieures", qui s'est également réunie 3 fois, sont présentés par Yves BORBEAU.



Présentation des travaux de la Commission "Eaux Intérieures" par Yves BORBEAU



La Commission "Eaux Intérieures" a porté principalement sa réflexion sur les problèmes liés aux stationnements. Les difficultés qui se profilent sont inhérentes au développement de la plaisance plus accéléré que celui des capacités d'accueil. Elles sont :

- techniques :
 - nombre de places en faible augmentation et sans possibilité d'expansion dans de nombreux cas, notamment en zones urbaines,
 - augmentation des effectifs des flottes de location,
 - implantation des flottes de location sur les sites également recherchés par d'autres usagers (pêcheurs pour leurs barques, bateaux-promenades, clubs sportifs, plaisanciers privés, ...),
- commerciales : les contrats entre les villes et les noliseurs favorisent l'action commerciale au détriment des postes gratuits pour le passage et des emplacements d'hivernage,
- relationnelles : individualisme forcé des plaisanciers donc dispersion au long des rives et refus du stationnement "à couple".

De plus, les amarrages sauvages s'opposent aux propriétaires riverains privés (ou considérés comme telles...) et aux interdictions de planter des piquets dans les bermes des halages ou de s'attacher aux arbres qui les frangent. Si le contre-halage tolérerait ces pratiques, il est souvent inabordable envahi d'arbres impénétrables surplombant d'ailleurs les plans d'eau, non sans danger pour les navigants.

A noter qu'il y a des conflits d'usage résiduels avec les pêcheurs.

Dans cette quête des informations pour révéler ces problèmes, des observations ont été apportées, mettant en garde la commission sur une éventuelle crise des places de stationnement en milieu urbain dans un avenir proche. Le même type de remarques est fait par les plaisanciers à partir de leurs constats en milieu rural.

Forte de ces constats, la commission a recherché d'autres informations :

- auprès des propriétaires riverains qui réagissent de plus en plus à ce qu'ils considèrent comme une occupation illégale des rives. Ils persistent à les considérer comme étant privées malgré les efforts des autorités territoriales pour rendre ces bordures à l'usage publics,
- auprès de la gendarmerie, de plus en plus souvent saisie de plaintes de violation de territoires privés avec des dégradations parfois importantes et des pollutions inacceptables. Deux cas d'espèce se présentent :
 - constant dans le flagrant délit,
 - plainte enregistrée après coup.
 - Dans les deux cas, la gendarmerie privilégie le dialogue, peu soucieuse d'engager des procédures sans grand effet car elle n'engagent que des textes flous. Le Procureur poursuit rarement, peut-être pour les même motifs.

Pour essayer de mieux comprendre, le Conseil supérieur a constitué au profit de la commission un dossier important et aussi complet que possible remis aux membres afin qu'ils rentrent bien dans le sujet. Puis un spécialiste a été appelé pour débattre avec eux. Il s'agit d'un juriste distingué, Secrétaire Général de la Fédération des Sociétés Savantes et membre d'in Conservatoire des rives fluviales. Il fut invité à présenter le sujet puis à dialoguer avec le groupe de travail. Au terme d'un entretien fort intéressant et très documenté, deux faits se dégagent :

- les associations de propriétaires riverains se développent et vont jusqu'au procès pour défendre ce qu'elles estiment être leur droit contre les initiatives de remettre les rivages fluviaux à la disposition du public,
- à plusieurs reprises, l'Etat a été débouté dans ses actions, les textes en vigueur ne permettant pas de conforter sa position.

Le dernier point de nos préoccupations concerne les relations humaines qui révèlent des conflits ou des incidents.

- riverains/plaisanciers }
- riverains/communes } pour l'ensemble des motifs
- plaisanciers/plaisanciers } ci-dessus évoqués
- plaisanciers/communes }

La pratique du stationnement "à couple", traditionnelle en plaisance maritime, n'est pas dans les coutumes du plaisancier fluvial qui le supporte plus qu'il ne l'autorise ou le provoque.

Une information juridique à ne pas prendre à la légère. L'autorisation donnée par le riverain ou le bateau voisin de s'accoter engage la responsabilité de l'auteur de cette offre. C'est une forme de contrat, et, en cas d'incident ou d'accident, le bénéficiaire peut se retourner contre son hôte pour demander réparation. Cet aspect légal, plus connu, n'inciterait pas à la convivialité !

En conclusion, nous envisageons de rencontrer, au cours de l'année à venir, des associations et fédérations de propriétaires riverains, et de pêcheurs à la ligne .



Robert THIBAULT remercie M. BORBEAU. Concernant les travaux de cette commission, Thierry LESIEUR propose de travailler sur : "l'uniformisation des horaires d'ouvertures des canaux de France pendant les week-ends et jours fériés, dans un souci de développement du tourisme fluvial locatif et privé". La première réunion sur ce thème aura lieu sur notre stand au salon nautique. Le travail de la commission sera de préparer un dossier concis qui pourra être remis au ministre en charge des voies navigables. Vous trouverez en annexe du compte-rendu le calendrier prévisionnel des réunions des commissions sur le stand du Conseil supérieur pendant le salon nautique. Et pour terminer avec les commissions, Robert THIBAULT demande à Jean KIFFER et Marcel ORDAN de résumer l'activité de leur commission "Pêche de Plaisance", et de la sous-commission.



Présentation des travaux de la Commission "Pêche de Plaisance" par Jean KIFFER et Marcel ORDAN



La Commission Pêche Plaisance a étudié et proposé plusieurs thèmes au cours de cette année. Il faut, tout d'abord, noter deux éléments majeurs de l'année 2003 qui ont considérablement modifié le paysage de la pêche plaisance :

- Un rapprochement entre la Fédération Française des Pêcheurs en Mer et la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers de France au sein de la Confédération Nationale de la Pêche Plaisance et de la Pêche en Mer.
- Un contact permanent entre le Conseil National des Pêches Professionnelles et les 2 Fédérations représentant la Pêche Sportive et de Loisirs.

En ce qui concerne les dossiers :

A. Le décret Pêche Loisirs a été proposé par la Commission avec deux modifications :

- 1) Un leurre quel que soit son nombre d'hameçons équivaut à un hameçon.
Exemple : un leurre type "Rafala", 6 points, 6 hameçons, pour certains, équivaldra à un hameçon. En effet, on n'a jamais vu deux poissons pris au même hameçon.
- 2) Le mot TREMAIL devant être annulé pour laisser le libre choix dans l'utilisation du terme "filet droit" ou "trémail".
En attente d'une signature.

B. Le statut des bateaux charters, pratiquant le pêche sportive et de loisirs qui rencontre de nombreuses difficultés auprès des Ministères concernés. Pourtant il est créatif d'emplois et favorise le tourisme. De plus, il rentre en droite ligne dans les reconversions proposées par la Commission Européenne, faisant suite à la modification du Plan Pêche de la Communauté.

- Chronologiquement, nous avons tout d'abord présenté un document complet à l'Administration qui est resté sans réponse.
- Sur intervention du Conseil Supérieur, l'Administration a pris connaissance du dossier au cours d'une séance de travail de la Commission.

- Une réunion importante se tiendra le vendredi 12 décembre au Salon Nautique sur le stand du Conseil Supérieur. Nous souhaitons, enfin, que des solutions soient apportées pour que ce dossier, que nous traitons maintenant depuis 2 ans, aboutisse à un avis favorable.

C. Un courrier, en forme de motion, adressé au Ministre de la Pêche et signé par le Conseil Supérieur, le Comité National Des Pêches, les deux Fédérations FFPM et FNPPSF et dont le texte porte sur la protection de la ressource, le braconnage et le commerce illicite. Ce courrier alerte sur la diminution des moyens matériels et humains de l'Administration.

Les conclusions de cette lettre demandent à Monsieur le Ministre en charge de la Pêche de préparer, à l'attention des Préfets littoraux de France, une circulaire spécifique "anti-braconnage en mer", en détaillant les voies et les moyens d'une action et d'une coordination renforcée de l'Etat dans ce domaine.

Aux Fédérations de Pêche Sportive et de Loisirs en Mer, aux organisations professionnelles maritimes d'employer tous les moyens juridiques (constitution de parties civiles devant les tribunaux) et de publicité (plaquettes, articles de presse), susceptibles d'aider l'Etat à soulager la pression du braconnage et l'influence des ventes occultes de produits de la pêche en France.

A ce jour, nous n'avons aucune réponse de notre Ministre mais il semble que celle-ci nous parviendra avant le Salon Nautique.

D. Protection des espèces menacées ou en voie de disparition.

La coordination regroupant les deux Fédérations a édité une règle de mesures permettant aux plaisanciers de respecter les tailles minimales. Elle propose aussi une large diffusion de celle-ci, accompagnée d'une lettre d'information ou sera répertorié l'ensemble des poissons sous tailles.

Elle souhaite :

- Que soient effectués des arrêts biologiques, en particulier pendant les périodes de fraie de certaines espèces.
- Que des zones de réserves plus nombreuses soient créées en coordination avec la Pêche Professionnelle.

➤ Au cours de l'année 2004, nous proposerons à la Commission d'étudier les dossiers suivants :

1) Le rapport DE VORSINE datant du 22 mai 1991

La Commission a conscience que ce rapport est devenu obsolète, les relations entre la Pêche Professionnelle, les Fédérations et l'Administration ayant évolué de manière favorable depuis cette date, c'est donc vers un nouveau rapport que la Commission se dirige, en essayant de conserver en partie la trame de l'ancien rapport.

2) D'autres sujets sont inscrits pour études lors des prochaines réunions

Concernant la protection de la ressource nous, souhaitons aborder les sujets suivants :

- o Mise en place d'arrêts biologiques et protection des frayères naturelles
- o Meilleure gestion de la bande côtière avec mises en place de protection contre le chalutage dans les zones interdites, de zones de réserves en coordination avec la Pêche Professionnelle et le respect d'une véritable charte pour un pêche durable incluant tous les acteurs de la bande littorale.
 - la vire ligne
 - les oursins en Méditerranée
 - projet d'alevinage



Présentation des travaux des groupes de travail par Jacques THOMAS



Gérard d'ABOVILLE remercie les présidents de commission pour le travail réalisé, et la présentation qu'ils viennent d'en faire, et donne la parole à Jacques THOMAS, qui va présenter l'activité des groupes de travail.

Le groupe de travail "EXPERTS MARITIMES DE PLAISANCE"

Depuis 1998, nous vous rendons compte des progrès difficiles de ce groupe de travail. Il s'agit, à la demande des professionnels d'essayer d'encadrer une profession totalement inorganisée. Après bien des aléas, depuis le début 2000, nous nous sommes orienté vers l'écriture d'une norme, avec l'AFNOR, financée pour les 2/3 par les organisations d'experts. Pour le 1/3 restant, le Secrétariat à l'Industrie, la Fédération des Industries Nautiques, et la Direction du transport maritime des ports et du littoral ont été sollicitées. Malgré l'intérêt qu'elle porte à ce travail de normalisation, la DTMPL n'a pas souhaité participer au financement de cette action. Le budget a finalement été bouclé de la façon suivante : 1/3 du solde assumé par le secrétariat à l'industrie, 2/3 par la F.I.N que nous remercions. Cet effort fait par la F.I.N. est conditionné par le fait qu'au delà de l'écriture d'une norme, les partenaires s'engagent à poursuivre la démarche jusqu'à la "CERTIFICATION".

Depuis la semaine dernière, le 28 octobre, j'ai "remis les clés du groupe de travail" à nos correspondants de l'AFNOR qui ont engagé le processus de normalisation. A la demande de la Fédération des Industries Nautiques, et de l'AFNOR, le Conseil supérieur assurera la présidence de la commission de normalisation. Ce processus devrait prendre environ 12 mois, compte tenu des méthodes de l'AFNOR. Viendra ensuite la "CERTIFICATION". A l'issue de ces travaux, la profession d'Expert Maritime Plaisance sera enfin organisée et encadrée.

Le groupe de travail "METEOROLOGIE"

C'est encore à la demande des professionnels concernés que nous avons créé ce groupe de travail. Il s'agit de définir les professions de Producteurs de météo, Diffuseurs de météo, de mettre en exergue les critères fondamentaux correspondant à chacun de ces métiers, et d'essayer de bâtir un "label", afin que les utilisateurs de ces différents services connaissent la "fiabilité" des prévisions qui leur sont fournies. Une première réunion a eu lieu sur notre

stand lors du dernier salon nautique à l'issue de laquelle les professionnels concernés devaient nous faire part de leur critères d'appréciation du métier.

Après réception de ces documents, nous organisons la prochaine réunion au cours du salon 2003. Nous espérons aboutir à la création d'un "LABEL" reconnu par l'ensemble des usagers, utilisateurs, et la société météorologique de France.

Le groupe de travail "Accessibilité aux activités nautique pour les personnes en situation de handicap"

Avant de laisser Maître FRANC-VALLUET vous présenter le document, je rappelle qu'à la demande de plusieurs présidents d'associations, nous avons décidé de nous lancer dans l'écriture d'un guide qui devait baliser le chemin, pour les présidents d'associations afin d'éviter le dépôt de bilan ou la cessation de paiement dès le 2^{ème} ou 3^{ème} exercice. Le groupe de travail constitué alors, sous la présidence de Bruno VOISARD comprenait des juristes, des psychiatres, des présidents d'associations, des représentants du ministère de l'Economie, des finances et du budget, de la Fédération Française Handivoile, de l'Association Française des Myopathies, de l'association des Paralysés de France, des Centres de rééducation fonctionnelle de Kerpape et de Pen-Bron. A la suite de plusieurs réunions, la production de ce groupe a été centralisée par Maître FRANC-VALLUET .

Au printemps, nous avons lancé une enquête sur ce sujet, auprès d'associations et de particuliers, dont le taux de retour a été extrêmement décevant, en effet nous n'avons reçu qu'une trentaine de réponses pour plus de huit cent questionnaires expédiés.

Malgré tout les réponses ont mis en valeur le manque d'équipement permettant l'accès aux pontons dans la majorité des ports, mais surtout l'extrême difficulté de recrutement de personnels qualifiés (skippers et équipages) pour s'occuper de façon satisfaisante de ces populations, enfin les personnes en situation de handicap, mais relativement autonomes préfèrent de beaucoup naviguer avec et dans les mêmes conditions que le reste des plaisanciers.



Maître FRANC-VALLUET présente le "guide de l'organisateur d'activités nautique pour les personnes en situation de handicap", dont vous trouverez en annexe l'introduction et le sommaire détaillé.





Gérard d'ABOVILLE remercie Maître FRANC-VALLUET de cet exposé et précise que le document finalisé sera transmis aux membres du Conseil Supérieur dès que possible, l'objectif étant d'en diffuser la première version sur le salon nautique, particulièrement le jour de la remise du Prix du Conseil supérieur.

A ce propos, le Président informe les membres du Conseil que nous accueillerons Madame Marie-Thérèse BOISSEAU, Secrétaire d'Etat aux Personnes Handicapées, sur notre stand, de 12 h 30 à 13 h 30, le 9 décembre 2003, pour la remise du "Prix du Conseil Supérieur" dont le thème était cette année : "Récompenser une association dont le but était de favoriser l'accès aux activités nautiques pour des personnes en situation de handicap, aussi bien physique que mental, moteur, ou social".



Axes de travail par Gérard d'ABOVILLE



Pour l'année à venir, le Président d'ABOVILLE propose quelques axes de travail :

Matériel de sécurité embarqué :

En 1998, nous avons transmis, après adoption en assemblée plénière, un rapport de la commission de sécurité intitulé "matériel de sécurité à embarquer sur les navires de plaisance". En cinq ans, ce dossier n'a pas évolué. C'est pourquoi nombre de plaisanciers, las d'attendre une réforme de la réglementation française, en conformité avec l'esprit de la directive européenne, se sont tournés vers des pavillons étrangers. Au fil des ans nous avons assisté à une "fuite" d'abord timide, puis maintenant organisée vers des pavillons Luxembourg, Ile de man, Angleterre, Belgique, Madère, etc.. Une société française dont le cœur de métier était d'aider les constructeurs amateurs a pris en charge l'immatriculation de bateaux neufs ou anciens sous pavillon belge en toute légalité cela s'entend. Ce sont ainsi plus de trois cents bateaux de propriétaires français qui sont passés sous pavillon belge depuis le début de l'année.

Il ne s'agit pas pour les propriétaires d'échapper à une quelconque obligation fiscale puisqu'ils s'acquittent du "droit de passeport", sensiblement équivalent au D.A.F.N (droit annuel de francisation des navires), mais d'échapper à une réglementation qu'ils estiment tatillonne ou obsolète, et pour les constructeurs amateurs, à un refus de la Commission Nationale de Sécurité des Navires de Plaisance, de se réunir au motif qu'il n'y a pas assez d'unité à étudier....

D'autre part la réglementation belge, par exemple, leur permet d'embarquer le matériel de sécurité qu'ils jugent utile, non pas en fonction de leur bateau, en fonction des catégories de navigations (qui devraient d'ailleurs être supprimées depuis 1998), mais en fonction du lieu, de la période et de la navigation qu'ils effectuent. Pourquoi être tenu d'embarquer un radeau de survie classe IV 6 places sur un bateau déclaré en 3^{ème} catégorie, lorsque l'on navigue à deux, dans le golfe du Morbihan ou en baie de Douarnenez ?

C'est pourquoi le Président d'ABOVILLE demande au groupe de travail, créé à cet effet, de faire des propositions aux administrations compétentes afin d'alléger la réglementation actuelle tout en veillant à la sécurité des plaisanciers et dans l'esprit et le respect de la directive européenne. Bien sûr, comme pour les autres commissions et groupe de travail, la participation constructive des représentants de l'administration compétente est vivement souhaitée. L'objectif fixé à ce groupe de travail est de produire, sous le contrôle de la commission de sécurité, des propositions réalistes pour le printemps prochain. Naturellement les travaux de ce groupe devront être validés par la commission "Sécurité".

Commission Juridique : Maître FRANC-VALLUET propose de réactiver la commission juridique qui sera sollicitée par les membres des autres commissions, autant que de besoin.

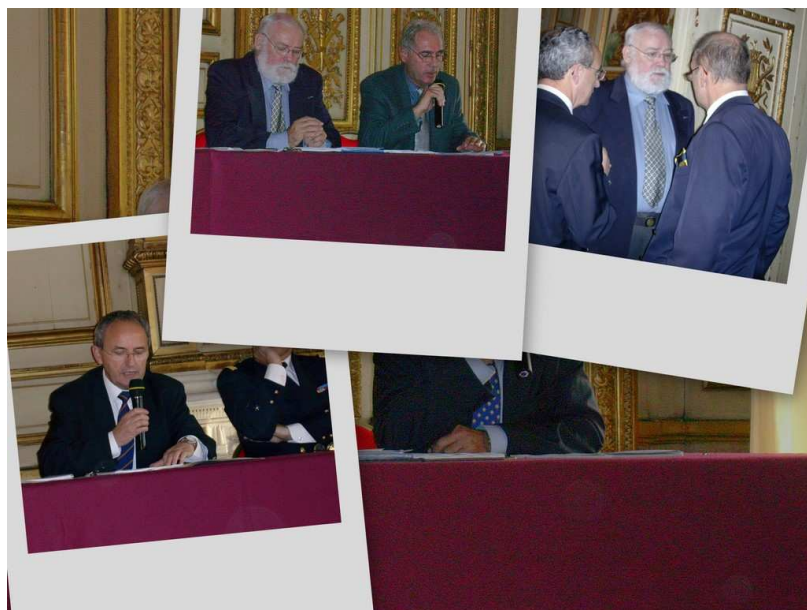


Gérard d'ABOVILLE rappelle que lors de l'assemblée plénière du Conseil supérieur, le 18 octobre 2001, nous avons adopté une motion concernant la nomination possible d'un président d'honneur parmi les anciens présidents. Il nous a paru opportun, puisque cette mesure impliquait une modification du décret de composition du Conseil supérieur, d'en profiter pour modifier la représentativité au sein de l'institution ; en particulier en y faisant entrer au titre des administrations, un représentant de Voies Navigables de France et un représentant du Comité Interfédéral des Sports Nautiques ; et au titre des associations, une association de plaisanciers en eaux intérieures, et une association nationale représentative des plaisanciers. La proposition de décret a été présentée aux conseillers techniques du ministre des Sports, du secrétaire d'Etat aux Transports, du secrétaire d'Etat à l'Industrie, et du secrétaire d'Etat au Tourisme. Compte-tenu des modifications demandées, par deux des conseillers techniques, ce texte a été modifié et transmis pour suite à donner au cabinet de M. BUSSEREAU et au Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral, au mois de septembre 2003.

Jean-Claude PARAVY, Sous-Directeur du Littoral et des Activités Nautique à la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral, fait savoir qu'après une réécriture de nos propositions, il a fait transmettre le texte aux 4 départements ministériels intéressés. La signature du décret modificatif devrait intervenir dans les mois à venir.



Budget de l'institution



Jacques THOMAS présente ensuite le budget. Initialement prévu à 18 750 €, il a été ramené à 16 875 € pour cause de restriction budgétaire. Malgré ces difficultés, nous terminerons l'année sans dépassement.

	2003	2002	2001	2000
montant budget	16 875 €	18 750 €	17 595 €	16 832 €
consommation	Euros / %	Euros / %	Euros / %	Euros / %
missions, déplacements	6 300 / 37,3	8 500 / 47,6	8 393 / 47,7	8 408 / 49,9
représentation	5 650 / 33,5	7 600 / 40,5	7 196 / 40,8	6 790 / 40,3
abonnements, matériel, divers	4 300 / 25,5	2 230 / 11,9	2 006 / 11,4	1 634 / 9,7

Comme vous le savez, ce budget ne comprend heureusement pas la location de nos locaux, ni la rémunération de l'équipage permanent, ni l'aménagement du stand que nous occupons chaque année au salon nautique international de Paris. Ces charges sont assumées par le Ministère de l'Equipeement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer. D'autre part, le Salon Nautique international de Paris met gratuitement à notre disposition un emplacement, c'est pourquoi nous tenons à remercier chaleureusement son Président Tibor SILLINGER, ainsi que la société REED EXHIBITIONS.

Gérard d'ABOVILLE prend ensuite la parole pour expliquer que la lecture de ce bilan est très significative, en effet, la diminution de moyens que nous subissons, sur un budget déjà très maigre, nous oblige à faire des choix drastiques : pour l'instant, comme on le voit, nous réduisons sur nos frais de déplacement, de missions, de représentation tout en préservant nos achats de matériels, abonnements, et divers, qui sont des dépenses difficilement compressibles. Bientôt, à force de diminution de budget, le Conseil n'existera plus, il n'y aura plus les moyens minimums pour fonctionner.

Comme chaque année, en début de séance, Corinne vous a remis un "Agenda" du Conseil dont vous saurez faire le meilleur usage.

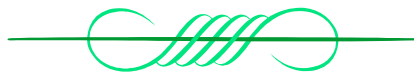
Prix du Conseil supérieur



En ce qui concerne le Prix du Conseil supérieur destiné 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 2003 : "récompenser une association dont le but était de favoriser l'accès aux activités nautiques pour des personnes en situation de handicap, aussi bien physique que mental, moteur, ou social".

La réunion du Jury du Prix du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques devrait se tenir le 19 novembre après-midi et le Prix de 5000 € sera remis officiellement sur le stand (1.F.41) du Conseil supérieur au Salon Nautique International de Paris le mardi 9 décembre à 12 h 30. Vous y êtes bien évidemment tous conviés, et serez les bienvenus. Cette date et cet horaire nous sont dictés par l'agenda de Madame BOISSEAU.

Nous en profitons pour remercier 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 réalisées par de petites associations.



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





ANNEXE

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

participation au salon nautique 2002

janvier : GA, Nantes, réunion sur l'activité de location de bateaux de plaisance par les professionnels

février : JT, Kerpape, Quimper, Châteaulin, Aber Wrac'h, Nantes : réunion Voile & Handicap, conseil d'administration du comité des canaux bretons, réunion du conseil d'administration du centre de formation maritime du pays des Abers, conférence de presse du salon de Nantes, table ronde sur les métiers de la plaisance professionnelle, regroupement des conseillers nautiques régionaux

mars : GA, RT, Porquerolles : réunion de la commission Plaisance et Environnement

JT, Cherbourg : baptême "Lady Barbaretta" et réunion sur la grande plaisance

GA, Port-Dielette : 30^{ème} congrès de la FNPPSF

avril : GA, Arzon : réunion à l'UNAN

mai : JT, Saint Valery en Caux : forum des métiers et journée Sécurité

JT, Caen : journée de formation des magistrats du ressort du Tribunal de Caen

JT, RT, Granville : démonstration d'une installation de carénage

juin : JT, Chalon sur Saône : manche française du championnat du monde F2000 motonautique

JT, La Rochelle : assemblée générale et conseil d'administration de l'ICNN

GA, Lorient : colloque de l'Institut Français de la Mer

septembre : JT, Cannes : festival international de la plaisance

octobre/novembre : JT, Le Havre : départ de la Transat Jacques Vabre

GA, Lorient : IFM

GA, le CROUESTY : Salon "Mille sabords".





ANNEXE

PROGRAMME PREVISIONNEL
des manifestations sur le stand (1.F.41/49)
du Conseil supérieur pendant le salon nautique

- vendredi 5 décembre : de 18 h à 22 h : Nuit Nautique
- lundi 8.12 : 10 h30, commission Eaux Intérieures
- *mardi 9.12 : 12 h 30, Prix du Conseil supérieur*
- mercredi 10.12 : 10 h 30, groupe de travail Météo
- mercredi 10.12 : 14 h 30, commission Plaisance et Environnement
- jeudi 11.12 : 10 h 30, sous-commission Sécurité/Plaisance
- vendredi 12.12 : 10 h 30, sous-commission Charters Pêche
- vendredi 12.12. : 14 h 30 (en salle 123) Forum : Le Pavillon Français, pourquoi faire ?





ANNEXE

PRESENTATION DU PROJET "GUIDE DE L'ORGANISATEUR D'ACTIVITES NAUTIQUES POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP"



LE GUIDE DE L'ORGANISATEUR D'ACTIVITES NAUTIQUES POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

***Rapport présenté par François P. FRANC-VALLUET
du Cabinet d'Avocats Franc-Valluet
le 4 novembre 2003
à l'assemblée plénière du Conseil supérieur de la navigation de plaisance
et des sports nautiques***

Reproduction libre en citant la source

INTRODUCTION

L'idée d'entreprendre ce guide est venue tout naturellement à son auteur à la suite d'expériences dont le Cabinet d'avocats qu'il dirige a eu à connaître et à traiter, soit en amont, soit en aval des fortunes diverses auxquelles ces expériences ont abouti. Sa réalisation n'a été possible qu'avec l'aide du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, son Président Gérard d'ABOVILLE, son Secrétaire Général Jacques THOMAS, et tous les membres du Groupe de Travail "Accès aux activités nautiques pour les personnes en situation de handicap" créé ad hoc et chargé de réfléchir sur la question.

Ont également participé aux travaux de ce groupe : Jean Frédéric LERY, médecin psychiatre, Bruno VOISARD, P.D.G. de Nautitech Marine, Eliane DUPONT-ZACOT, médecin, Jean-Marie VIDAL, personnalité qualifiée du Conseil Supérieur, Bernard GABEN, du centre de rééducation fonctionnel de Kerpape, Sylvie MERCIER et Janick CHATELIER-LEBLANC de la Direction Générale des Douanes, Vincent MAZURE de Nautisme en Finistère, Jean-Yves LE ROUX de la Fédération Française handisport, Françoise JERUSALEM et Cyrille-Robert BROUX de la Direction du Tourisme, Jean-Yves CHAUVE, médecin spécialisé, Christian MOUTET, médecin directeur du centre de rééducation de Pen-Bron, Christian LE MASSON, de l'association "Horizon pour tous", Robert-Jean LOISEAU de l'association Astrolabe-Aventure. Nous voudrions porter une mention particulière à Messieurs COLONNA-D'ISTRIA et Ludovic REY-ROBERT, ainsi qu'à la Fédération Française Handisport qui a permis de financer une partie d'un travail de recherche statistique à hauteur de 1.500 €.

Pour en revenir aux expériences qui ont suscité notre réflexion, leur schéma était le suivant : des passionnés de voile ou de motonautisme, confrontés par ailleurs avec des situations de handicap pour eux-mêmes ou leurs proches, voire simplement touchés émotionnellement par les rencontres fortuites que la vie en société ménage, voulaient consacrer une partie de leur temps et/ou de leur argent à des œuvres pour la promotion desquelles ils s'estimaient sans doute spontanément et immédiatement investis.

Les projets qui en résultaient privilégiaient en conséquence l'intuition généreuse au détriment de la réflexion économique, laquelle n'aurait pourtant pas dû être reléguée au second plan comme elle l'était trop souvent.

Toutefois, ces concepteurs avaient tendance à vouloir compenser ce déficit de réalisme par des incantations chamaniques envers les structures de l'économie sociale qu'ils utilisaient en la circonstance après les avoir parées de toutes les vertus.

Pourtant, inexorablement, au fur et à mesure que leurs projets prenaient corps, ces concepteurs charitables découvraient malgré eux que l'exigence capitaliste n'était ni un caprice du management, ni une fanfaronnade d'actionnaires, mais un des paramètres essentiels de l'exploitation.

De surcroît, portés inconsidérément par leur enthousiasme créateur, ils s'illusionnaient de promesses de subventions d'investissement publiques qu'ils s'entêtaient à confondre avec des subventions de fonctionnement, qui eussent été plus nécessaires, mais qui - étant au mieux ponctuelles et non récurrentes - leur restaient en fait inaccessibles.

Dès lors, les ambitions redevenues modestes, à défaut d'un renoncement total qui eut été plus sage, se réduisaient à l'acquisition d'une seule unité hauturière plus ou moins artisanalement aménagée à l'usage de personnes à mobilité réduite.

Plus prosaïquement, cela revenait à grever les coûts d'exploitation d'un navire de plaisance déjà structurellement déficitaire dans ces tailles, des surcoûts inévitables liés à la meilleure neutralisation possible des contraintes qui découlaient de cette utilisation spécifique en faveur des personnes à mobilité réduite, délaissant d'ailleurs ce faisant la plupart des autres situations de handicap.

Pour tous ces conquérants sur les fatalités, une issue commune : des expériences avortées plus ou moins volontairement, des déceptions, parfois des rancœurs, dans la plupart des cas, des naufrages financiers avec ou sans renflouement, et la ferme conviction que leur propre qualification n'était pas en cause, et que la ruine de leur rêve n'était que la conséquence des faiseurs d'entourloupes, pour l'essentiel, l'Administration avec un grand "A", Fisc, Douanes et Affaires Maritimes en tête !

Pure injustice ! Ce n'étaient là que des jugements faciles et à l'emporte-pièce sous la proie de l'échec et du dépit à l'encontre de services publics qui s'efforcent d'appliquer au mieux des lois parfois - il est vrai - difficiles à comprendre et donc à expliquer et à appliquer.

Pure injustice en effet, car il s'agit aussi d'un partenariat incontournable et agréable plus souvent qu'on ne le croit quand on sait s'y prendre. La fréquentation de l'Administration s'apprend, et même si le montage d'un dossier peut s'apparenter à une course d'obstacles, la reconnaissance préalable de ces obstacles est toujours utile et souvent indispensable. Les lois organisent la Cité, mais la Cité n'est pas simple, alors, les lois sont simplement compliquées : c'est le prix à payer pour vivre dans notre Etat de Droit. Réformer celui-ci n'est pas du cadre de notre sujet.

En définitive, le présent guide voudrait rendre hommage à ces capitaines malchanceux et faire en sorte que leur expérience ne soit pas inutile pour tous ceux qui, inévitablement après eux, voudront recommencer cette grande aventure humaine et humaniste qui consiste à consacrer une partie de sa vie aux autres.

Appliquée à la chose maritime, cette vocation est digne et mérite d'être encouragée. D'ailleurs, elle est loin de ne connaître que des échecs, bien au contraire, des associations solides, parfois plus spirituellement que financièrement, mais en tout cas bien organisées et motivées comme il convient, montrent à chaque instant que permettre les pratiques du nautisme aux personnes en situation de handicap est raisonnablement possible en l'état actuel de l'environnement notamment juridique en fonction duquel elles doivent agir.

De prime abord, quand on sait les difficultés de la vie ordinaire pour la plupart des personnes en situation de handicap, on peut s'étonner que certains aient voulu aller plus loin et oeuvrer pour permettre à de telles personnes de pratiquer une activité nautique, c'est à dire dans un milieu au sein duquel la présence humaine relève du défi permanent, autrement dit, oeuvrer pour un défi encore plus grand.

Des esprits chagrins viendront alors soutenir : "Faut-il proposer le superflu quand le nécessaire manque ?". On leur répondra que le superflu permet l'accomplissement de l'humain quand le nécessaire le cantonne à une survie pure et simple, que de ce point de vue

le superflu est complètement nécessaire, et on s'en reviendra vite fait vers un constat réconfortant : il existe à ce jour des associations dont l'objet est de faciliter les pratiques du nautisme à des personnes en situation de handicap, tandis que d'autres s'y essaient.

Ce sont surtout à ces dernières que s'adresse le présent guide.

A cet égard celui qui veut se consacrer à une action au bénéfice des personnes en situation de handicap doit savoir de quoi il parle : préalablement à tout engagement, il va donc lui falloir appréhender ce qu'est une situation de handicap.

La formule "situation de handicap" est apparue dans le cours des travaux sur la classification internationale des handicaps entrepris sous l'égide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Elle a pour objectif d'intégrer les conséquences d'un environnement dans l'appréciation des capacités d'autonomie d'une personne "handicapée".

Pour dire simple et résumer de nombreux travaux, traditionnellement en France, on prenait en compte la personne même du handicapé en ce qu'il présentait par rapport à un individu dit normal - ou dans la norme, ou "normé" - des déficiences qui conduisaient à son inaptitude que l'on devait combattre par un travail de réadaptation visant à lui permettre la meilleure réintégration possible dans la Cité.

Encore plus simplement, c'était au handicapé à minimiser son handicap afin de s'adapter à l'environnement avec l'aide de son appareillage, de sa famille, des Pouvoirs publics et des institutions dédiées à cette fin.

A défaut d'être réintégré, il était exclu et placé en institution.

Il s'agissait là d'une modélisation très médicale du phénomène. Elle n'a pas encore totalement disparu et emporte pour conséquence qu'un type de déficience induit un type de prise en charge par tel ou tel ministère. Comme le faisait observer en substance le Groupe de la Mutualité dans son commentaire annexé en suite de l'Avis du Conseil Economique et Social du 13 novembre 2000 consacré, un passage complet à l'interministériel devrait permettre un traitement efficace du problème.

C'est donc là le premier obstacle que va rencontrer et devoir surmonter le bénévole voulant s'impliquer dans un tel dossier, à savoir localiser les administrations compétentes, et être capable de travailler de façon coordonnée avec elles. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point.

A l'opposé de cette conception fondée sur le handicap et le handicapé, il en existe une autre, plus récente, d'origine anglo-saxonne qui privilégie l'adaptabilité de l'environnement aux humains qui l'utilisent. Dans ce modèle, et là aussi en schématisant, on considère que le handicap n'existe que parce l'environnement n'a pas été travaillé de façon adéquate pour permettre à un individu donné de s'y mouvoir comme il devrait pouvoir le faire, quelle que soit par ailleurs sa déficience. Poussé à l'extrême, ce raisonnement conduit à ne devoir prendre en compte que les insuffisances d'adaptation du milieu social.

Pour noble que soit cette attitude, elle méconnaît les réalités de la nature, et se trouve en fait limitée à ne pouvoir agir que sur un environnement artificiel et socialisé. On dira par exemple que tel paraplégique se trouve dans une situation de handicap dès lors qu'il

ne peut traverser normalement une rue, soit qu'un passage en bateau n'y ait pas été ménagé, soit qu'un automobiliste incivil ait obstrué le passage en y faisant stationner son véhicule, l'effet étant le même. Selon cette conception en effet, la personne déficiente sera en situation de handicap non pas du fait de sa propre déficience, mais du fait de l'environnement. On perçoit d'emblée le caractère extrême de la définition.

La réalité - comme souvent - est sans doute entre ces deux modèles : elle procède de l'interaction permanente entre l'existence d'une déficience individuelle et la réponse socialisée qui cherche à la compenser au moyen d'une réponse environnementale adaptée. La situation de handicap résulte alors du déficit de compensation qui altère les capacités de communication ou de mobilité de tel ou tel individu.

Prenons un exemple : un chantier français a eu à se pencher il y a quelques années sur un aménagement de plan de pont d'un voilier catamaran où il était envisagé que les équipiers devraient pouvoir se mouvoir « normalement » aux manœuvres bien qu'amputés de leurs deux jambes.

En somme, dans ce cas, grâce à l'aménagement, la déficience restait, mais le handicap devait disparaître !

En l'occurrence, les plans théorisèrent une circulation basée sur des chariots accueillant les bustes et courants sur rails tout le long des deux lisses, proues à poupes. Le surcoût induit fit avorter la réalisation définitive, sans doute parce que c'était une opération seulement nationale et que le marché français était trop resserré pour que l'opération fut rentable, mais dans d'autres conditions économiques, rien n'empêcherait un tel bateau de voir le jour.

D'une façon générale, si l'on traitait les problèmes économiques à l'échelle européenne, voire transatlantique, sans doute les issues ne seraient-elles pas les mêmes !

Dans ces conditions, voir comment on peut permettre à une personne en situation de handicap d'accéder aux activités nautiques revient à examiner comment une personne affectée d'une déficience motrice, sensorielle ou intellectuelle peut non seulement gérer la situation de handicap ordinaire qui en découle au regard de l'environnement, mais encore minorer, voire surpasser le handicap supplémentaire induit par la pratique du nautisme, qui alourdit objectivement la contrainte environnementale.

Dans cette dernière phrase se trouvent ainsi justifiées toutes les actions de ceux qui oeuvrent en faveur de cette action : faire de la situation de handicap un double challenge puisque la victoire remportée en pratiquant le nautisme deviendra aussi une victoire supplémentaire dans la vie quotidienne. J'ai cru voir certaine fois dans les regards d'enfants autistes que seule la mer parvenait à communiquer facilement avec eux.

Le présent travail s'adresse en fin de compte à tous ceux qui veulent créer et/ou gérer des structures d'appui afin de permettre aux personnes en situation de handicap d'accéder aux activités nautiques.

Il s'agit de leur suggérer un parcours d'étapes réflexives afin de les aider à poursuivre dans cette voie en toute connaissance de cause ou au contraire de leur permettre de comprendre pourquoi ils ne devraient pas aller plus loin.

SOMMAIRE DU PARCOURS

ETAPE n° 1 ==> AYEZ EN TETE UN VERITABLE PROJET LIE AUX ACTIVITES NAUTIQUES POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Ayez un objectif : sachez ce que vous voulez faire
- Ayez une motivation : sachez pourquoi vous voulez le faire
- Ayez une conception : personnalisez votre projet

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 2 ==> SACHEZ EVALUER CE QU'EST UNE SITUATION DE HANDICAP AU REGARD DES ACTIVITES NAUTIQUES

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Apprenez à connaître précisément les notions de handicap, handicapés, situation de handicap
- Cherchez à apprécier l'aggravation du fait du milieu nautique de la situation de handicap ordinaire

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 3 ==> SACHEZ MESURER LE RENFORCEMENT DES CONTRAINTES JURIDIQUES ORDINAIREMENT LIEES AU CARACTERE NAUTIQUE DES ACTIVITES ENVISAGEES DU FAIT DE LA SITUATION DE HANDICAP

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Connaissez au moins la réglementation de base applicable aux activités nautiques
- Sachez extrapoler la réglementation applicable aux personnes en situation de handicap accédant à de telles activités

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

<u>ETAPE n° 4 ==></u> DEFINISSEZ LE TYPE D'ACTIVITES NAUTIQUES QUE VOUS SOUHAITEZ PROPOSER
--

Ce qui signifie l'essentiel :

- Repassez en revue les différents types d'activités nautiques pouvant être offerts aux personnes en situation de handicap
- Choisissez un type et réfléchissez aux conséquences de votre choix

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

<u>ETAPE n° 5 ==></u> ETUDIEZ LA FAISABILITE DU PROJET
--

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Analyser la faisabilité économique : l'étude du besoin
- Analyser la faisabilité technique : l'ingénierie à déployer
- Analyser la faisabilité psychique : la solitude de l'animateur

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

<u>ETAPE n° 6 ==></u> CHOISISSEZ LES MODALITES DE VOTRE GESTION

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Sachez comparer gestion associative et gestion commerciale
- Sachez comparer activité désintéressée et activité lucrative

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires

- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

<u>ETAPE n° 7 ==></u> CHOISISSEZ LES STATUTS DES TRAVAILLEURS DE L'ENTREPRISE

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Sachez comparer entrepreneur individuel et mandataire social
- Sachez comparer travail bénévole et travail salarié

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

<u>ETAPE n° 8 ==></u> ETUDIEZ LA RENTABILITE DE L'EXPLOITATION
--

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Calculez les paramètres d'exploitation
- Mettez en place la gestion prévisionnelle

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

<u>ETAPE n° 9 ==></u> DEFINISSEZ LES BESOINS FINANCIERS ABSOLUMENT NECESSAIRES
--

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Définissez le besoin en fonds d'investissement
- Définissez le besoin en fonds de roulement

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 10 ==> IDENTIFIEZ LES RESSOURCES FINANCIERES MOBILISABLES

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Passez en revue et sans complaisance vos moyens de financement
- Évaluez précisément les coûts d'acquisition de ces moyens de financement

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 11 ==> APPRENEZ A GERER VOS RESSOURCES HUMAINES

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- a. Évaluez avec soin vos besoins en ressources humaines
- b. Identifiez les ressources humaines disponibles

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 12 ==> CHOISISSEZ LA STRUCTURE JURIDIQUE APPROPRIÉE

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- a. Évaluez le mode associatif
- b. Retenez éventuellement d'autres modes juridiques

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 13 ==> PREVOYEZ LA GESTION QUOTIDIENNE

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Prenez en compte les impératifs de marketing

- Prenez en compte les impératifs administratifs
- Prenez en compte les impératifs financiers
- Prenez en compte les impératifs techniques
- Prenez en compte les impératifs de responsabilité et les assurances
- Prenez en compte les impondérables

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 14 ==> PREVOYEZ LES CONSEQUENCES D'UN DEVELOPPEMENT TROP RAPIDE

Ce qui signifie pour l'essentiel :

- Apprenez entre autres les risques induits par un fonds de roulement négatif
- Sachez que le dépôt de bilan, ça n'arrive pas qu'aux autres

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

ETAPE n° 15 ==> PREVOYEZ LES CONSEQUENCES D'UN DEVELOPPEMENT INSUFFISANT ET SACHEZ ENVISAGER L'ARRET DE L'ACTIVITE

Ce qui signifie l'essentiel :

- Sachez anticiper
- Prévoyez dès le début un retour possible à la case départ

Et pour en savoir plus :

- Des explications complémentaires
- Des ouvrages à feuilleter
- Quelques adresses utiles

QUELQUES IDEES A CREUSER EN GUISE DE CONCLUSION

1° Les Conseils portuaires et/ou comités locaux des usagers permanents des ports ne devraient-ils pas comprendre des handicapés (représentés par leurs associations) ?

2° Parrainage : un bateau (ou un plaisancier) ne pourrait-il pas parrainer un handicapé au moyen d'un don dédié à une association agréée sport ou handicapé ?

3° Don d'une journée en mer : chaque plaisancier ne pourrait-il pas inviter un handicapé une fois par saison pour une sortie en mer sur son bateau ou, à défaut ?

4° Un plaisancier ne pourrait-il pas faire don d'une journée au service d'une association comme accompagnateur ?

5° Ne pourrait-on pas envisager des enseignements " construction et/ou urbanisme" centrés sur le traitement des questions de handicap en construction et urbanisme ?