

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 19 octobre 2006
au Ministère des Transports,
de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer
Place de Fontenoy*



SOMMAIRE

Ouverture de l'Assemblée	p 3
Groupe de travail Environnement	p 8
Travaux du Conseil supérieur	p 10
Questions diverses	p 22
Prix 2006 du Conseil supérieur	p 23
Annexes :	
- déplacements	p 24
- représentation extérieure du CSNPSN	p 25



OUVERTURE DE L'ASSEMBLEE



Le Président Gérard d'ABOVILLE souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur, à Madame la Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable, Nelly OLIN, et à certain nombre de personnalités extérieures invitées.

Il déclare la séance ouverte, en cette salle 201, déjà été utilisée en 1998, Il souligne la qualité des relations que le Conseil supérieur entretient avec la direction en charge de la Mer, et en particulier avec la Mission de la Navigation de Plaisance. Il présente Daniel GIBAUD, le secrétaire général adjoint du Conseil depuis janvier 2006, pour ceux qui n'avaient pas fait sa connaissance lors de la réunion d'étape du 21 juin tenue au Musée de la Marine.

Gérard d'ABOVILLE annonce le déroulement de l'assemblée plénière avec un léger changement dans l'ordre du jour qui sera le suivant :

- après une brève introduction, il passera la paroles à Madame OLIN qui ouvrira la séance plénière puis participera à l'examen des points sur les sujets environnementaux, puis sera contrainte de quitter notre assemblée ;
- les travaux réalisés par le CSNPSN seront ensuite passés en revue.

Avant de débiter, Gérard d'ABOVILLE propose de soumettre à l'approbation des participants le procès verbal de la dernière assemblée plénière qui s'est tenue le 29 novembre 2005 dans les locaux du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Le procès verbal est adopté à l'unanimité.



Gérard d'ABOVILLE signale aux membres que le porte-document qui contient le dossier de l'assemblée plénière a été confectionné avec des voiles récupérées. Ces porte-documents ont été fabriqués par la société Echo Mer dont M. David BEAULIEU est le directeur. Il exprime ses remerciements à M. Beaulieu et ses félicitations pour l'idée et sa réalisation qui s'inscrivent dans la préservation de l'environnement et l'exemplarité de la plaisance dans ce domaine :

- la plaisance est vertueuse, elle est toujours l'un des premiers acteurs pour conserver ou améliorer la qualité de l'environnement ;
- le Conseil supérieur est particulièrement attentif à ce sujet ;
- des marges de progrès existent mais elles sont à rechercher en priorité dans les comportements des personnes plutôt que dans la mise en place de règles nouvelles.

Gérard d'ABOVILLE conclut l'introduction en exprimant ses remerciements à Madame OLIN pour l'honneur qu'elle fait aux membres du Conseil supérieur de participer à cette séance plénière.

Intervention de Madame la Ministre :

*"Monsieur le Président, Cher Gérard d'Aboville ;
Madame Chabaud, Chère Catherine ;
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance ;
Mesdames et Messieurs,*

Je suis très heureuse de participer, pour la première fois, à l'Assemblée plénière du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques. J'ai répondu avec enthousiasme à votre invitation, en particulier parce que je souhaitais échanger avec vous et notamment votre groupe de travail environnement sur des thèmes qui me préoccupent.

Cependant, avant de m'exprimer sur les sujets que le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNPSN) pourrait aborder pour cette année à venir, je souhaiterais vous expliquer pourquoi j'ai à cœur les relations entre environnement aquatique, plaisanciers et pratiquants de sports nautiques. Je sais cette catégorie d'usagers des milieux marins et fluviaux sensible aux défis écologiques actuels. Ils aiment ces milieux, connaissent leur fragilité et sont souvent témoins des dégâts qui leur sont causés.

Le développement durable et la préservation de l'environnement doivent donc être une des premières préoccupations du CSNPSN. La plaisance doit sans cesse garder, en matière d'environnement, son souci d'exemplarité. Je suis consciente des efforts que ces comportements exemplaires demandent aux usagers de la plaisance. C'est à leur grand honneur. Avec cette exemplarité, je compte également sur leur capacité à faire prendre conscience aux autres de l'importance d'un milieu aquatique sain.

Ainsi, l'action du Conseil Supérieur et des plaisanciers pour l'environnement doit porter, non seulement sur la prévention des pollutions, comme c'est déjà le cas, mais aussi sur leur repérage et leur signalisation aux autorités chargées de la lutte, ainsi que sur la diffusion de leurs engagements pour la protection de l'environnement auprès des autres usagers de ces milieux. La Charte de l'environnement proclame que : "Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé" et précise également que "toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement".

C'est pourquoi je compte sur l'exemplarité des plaisanciers et des usagers des sports nautiques, sous l'impulsion du Conseil Supérieur sur les sujets que je viens de lui soumettre, pour sensibiliser les autres usagers de la mer aux enjeux environnementaux qu'ils rencontrent. Je souhaite également apporter ma pierre à cet édifice pour la sensibilisation des usagers de la mer.

Vous le savez, j'ai lancé le 2 octobre une campagne sur la lutte contre le changement climatique et la sauvegarde de la biodiversité, qui rappelle un fait évident : "il n'y a pas de petits gestes quand on est 60 millions à les faire". Ces gestes vous concernent aussi, pour les milieux fluviaux et marins, et c'est pour cela que les efforts des plaisanciers et plus généralement des usagers des loisirs sur ces milieux, sont importants dans leur globalité.

Je souhaiterais profiter de votre invitation pour vous parler des actions menées par mon ministère sur ces milieux. Mon ministère est largement engagé dans la lutte contre la pollution qu'elle soit issue de rejets, de déchets ou autre. La mise en oeuvre de la Directive cadre sur l'eau doit permettre l'atteinte du bon état des milieux aquatiques. La loi sur l'eau et les milieux aquatiques prévoit qu'afin d'assurer la protection de la santé publique et du milieu aquatique, les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de mouillages et d'équipement léger soient munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes. Pour les autres bateaux de plaisance, l'utilisation de réservoirs et de systèmes de traitement pourrait être promue notamment par des opérations comme le label "Bateau Bleu".

Sur le milieu marin plus spécifiquement, la mise en place d'aires marines protégées et de parcs naturels marins en concertation avec les acteurs et usagers de la mer peut apporter beaucoup à une politique d'aménagement et de gestion de l'espace marin. Vous le savez, un certain nombre d'espaces nécessitent cette attention particulière, soit qu'ils soient menacés, soit qu'ils remplissent des fonctions essentielles dans les cycles biologiques comme les frayères de poissons, soit qu'ils soient l'objet d'usages concurrents. Je suis soucieuse que le développement de ce réseau de sites marins protégés se fasse dans la transparence et la concertation avec les usagers.

Aussi, j'ai demandé à mes services d'organiser une concertation nationale avec les représentants des usagers du monde maritime, pour définir avec eux les modalités des stratégies de création et de gestion des aires marines protégées "à la française".

Enfin, le projet de directive sur la protection du milieu marin, qui vise l'atteinte du bon état des espaces marins, devrait également participer à préserver un milieu, qui malgré sa taille, reste fragile.

Abordons maintenant les sujets pour lesquels je souhaite vous passer commande. Une préoccupation récurrente de mon ministère réside dans la lutte contre les pollutions. C'est notamment pour cela que j'étais favorable à l'introduction d'un article sur les "eaux noires" dans le projet de loi sur l'eau. A ce titre, les rejets des bateaux de plaisance doivent être limités et j'encourage l'actualisation de l'étude du CSNPSN de 1992 sur ce sujet et sur la gestion de l'ensemble des déchets à bord. Cette lutte contre la pollution doit également s'opérer sur la totalité de la vie du bateau, y compris lors de sa maintenance. Il importe ainsi que les zones de carénages soient aménagées afin de limiter tout rejet en mer. En effet, même si l'entretien des navires emploie aujourd'hui des produits moins nocifs, notamment grâce à l'adoption de la convention de

l'OMI interdisant l'utilisation des composés organostanniques dans les peintures anti-salissures des navires et au développement de peintures sans biocide, certains produits actuellement utilisés conservent une toxicité et peuvent facilement, à cause de procédés d'entretien générateurs de pollution (ponçage, sablage, peinture de coques), être entraînés par le ruissellement des eaux pluviales et de lavage sur la zone de carénage ou par les marées.

Je souhaiterais également que le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques se penche sur les possibilités de développement des filières d'élimination des bateaux de plaisance et autres engins nautiques de loisir hors d'usage, mais également de leurs équipements tels les cordages, voilures, armement, gréement et autres équipements mécaniques et électroniques. Je sais que de nombreuses initiatives sur ce sujet sont déjà en cours et je les soutiens. Je pense notamment à la récupération des fusées de détresse, dont une opération pilote devait être mise en place pendant le GRAND PAVOIS 2006, ou au projet BPHU (bateau de plaisance hors d'usage) menée par la fédération des industries nautiques. Les déchets d'exploitation des navires de plaisance et autres engins de sports nautiques (macro-déchets, hydrocarbures, fusées de détresse périmées...) doivent être collectés et bien sûr, si possible, recyclés ou traités.

C'est un devoir du plaisancier qui ne doit cependant pas se transformer en parcours du combattant : les ports doivent pouvoir permettre une collecte et un traitement des déchets (liquides ou solides) pratiques pour leurs usagers. Certains ports se sont engagés dans cette démarche jusqu'à obtenir la norme ISO 14001, qui encourage les activités à haut intérêt environnemental. Les impacts environnementaux de la plaisance dans son ensemble, c'est-à-dire du chantier de construction à la fin de vie du bateau, en passant par son utilisation et son stationnement, n'ont été que peu analysés.

Le groupe de travail environnement de votre Conseil souhaite se pencher sur cette étude, ce que je soutiens pleinement. L'approche environnementale d'une activité doit être élaborée globalement. Vous le savez, je suis particulièrement sensible au sujet de la taxe de francisation des navires. En effet, si celle-ci a été affectée au Conservatoire du Littoral, son changement d'assiette n'a pas permis d'atteindre un budget conforme aux engagements pris par le Président de la République et le Gouvernement à l'occasion de l'affectation de la taxe à l'établissement, et qui seul permettra au Conservatoire d'atteindre l'objectif de protection du "tiers naturel" sur notre littoral en 2050, et de remplir le contrat d'objectifs ambitieux pour les années 2006 à 2008 que nous avons signé en juillet dernier. Une réforme de la taxe doit, à mon sens, permettre tout d'abord de retrouver une ressource suffisante pour le Conservatoire du Littoral, mais également de corriger certaines anomalies générées par les modifications intervenues cette année. Pour cela, la contribution du Conseil Supérieur aux réflexions en cours est importante, car elle permet de prendre en compte la diversité des situations existantes.

Telles sont les attentes que j'ai à votre égard.

Je vous remercie à nouveau, Monsieur le Président, de votre accueil, et je serai très heureuse de prolonger cette intervention par un échange avec vous. Je sais pouvoir compter sur vous pour mener à bien notre volonté commune de respect et d'amélioration de la qualité des milieux aquatiques. Je vous remercie."



A la suite de l'intervention de Madame la Ministre, deux membres du Conseil ont souhaité prendre la parole :

Bruno VOISARD, représentant de la FIN et PDG de Nautitech, demande à ce que les pouvoirs publics, avant de légiférer, analysent et tiennent compte des contraintes techniques et financières liées à la protection de l'environnement. En effet, certaines mesures prises trop rapidement peuvent mettre en péril les entreprises du nautisme.

Louis HERRY, vice-président de l'UNAN, appelle l'attention de Madame la Ministre sur le caractère *exclusif* des décisions prises en matière d'environnement à l'encontre des Navigateurs de Plaisance :

- le droit de Francisation va financer le conservatoire du littoral,
- les bateaux vont devoir s'équiper de dispositifs d'assainissement,
- la destruction des fusées de détresse va devoir être financée par les plaisanciers,
- bientôt les bateaux hors d'usage feront l'objet de mesures discriminatoires.

Pendant ce temps d'autres usagers appartenant par exemple à la pêche professionnelle ne sont pas concernés par ces mesures, alors que le niveau de pollution de leur activité apparaît bien supérieur.

Madame la Ministre entend bien ces avis. Elle souhaite poursuivre son action en utilisant toujours "la politique des petits pas" : si chaque plaisancier fait un effort individuel, nous arriverons à un résultat collectif satisfaisant.



Groupe de travail Environnement



Gérard d'ABOVILLE passe la parole à Catherine CHABAUD, pour présenter les travaux du groupe de travail sur l'environnement dont elle est le rapporteur

Catherine CHABAUD dresse un inventaire des sujets traités par le groupe, depuis les chartes environnementales, en passant par les fusées. Elle expose qu'elle souhaiterait le soutien du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques pour participer aux travaux de la Faculté de Brest qui consiste à définir le poids environnemental de la plaisance.

Concernant les chartes, elle signale qu'il existe de nombreuses chartes, toutes ou presque abordent les mêmes sujets. La plus récente est celle qui a été déposée sur les pupitres des participants à la réunion de ce jour, il s'agit de la Charte de Citoyenneté de la Mer de la SNSM

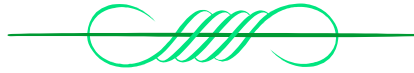
Concernant les fusées, elle informe l'assemblée que Jean-Pierre SAUNIER qui a participé aux travaux du Secrétariat Général à la Mer fera un compte rendu de la situation en cours de réunion.

Concernant les études menées par la faculté de BREST, elle présente un document en visio-projection qui porte sur la méthodologie qui pourrait être utilisée pour travailler sur la bio-construction, les bio-matériaux, avec en fil rouge la mesure du poids environnemental de la plaisance.

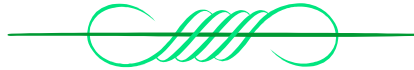
La faculté de BREST utilise un logiciel qui est la transposition d'un outil utilisé par le monde de l'électroménager.

La plus grande difficulté à ce jour est le recensement des données auprès des industriels, qu'ils communiquent difficilement souvent sous-couvert de protection du secret industriel. C'est en ce sens que la faculté de BREST aurait besoin du soutien du Conseil Supérieur, de son objectivité et de sa neutralité pour ne pas inquiéter les industriels.

Catherine CHABAUD signale qu'elle devra se retirer en tant que rapporteur de ce groupe de travail, car sa charge de travail ne lui permet pas d'animer ce groupe. Elle exprime sa volonté de se tenir, en tant que personne qualifiée, à la disposition du groupe.



Madame la Ministre quitte la salle, accompagnée par le Président d'ABOVILLE après que ce dernier l'a remercié et lui a remis un pavillon du Conseil supérieur et un kit d'Echo-mer.



Travaux du Conseil supérieur

Gérard d'ABOVILLE passe ensuite la parole au secrétaire général du Conseil supérieur, Jean-Pierre SAUNIER, pour présenter les travaux des différents groupes de travail dont il a assuré le pilotage. Ces travaux se répartissent en deux groupes :

- ceux qui font suite à une « commande » ministérielle,
- ceux qui relèvent de l'initiative d'un ou des membres du Conseil supérieur.

Commandes de Monsieur le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Dominique PERBEN :

1. Groupe de travail Evaluation de la division 224

Bernard VIBERT présente les travaux réalisés. Le rapport n'est pas achevé, car il reste encore quelques points à travailler.

Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques a été saisi, le 29 novembre 2005 par le Ministre des Transports, Monsieur Dominique PERBEN, pour évaluer et, le cas échéant, proposer des adaptations à la Division 224, qui régit la sécurité des navires de plaisance de moins de 24 mètres.

Ce document a été profondément remanié en 2004 par les arrêtés du 30 novembre 2004 et du 7 mars 2005. Plusieurs objectifs étaient visés par l'arrêté du 30 novembre 2004, notamment :

- Offrir un meilleur niveau de sécurité en adaptant la liste du matériel obligatoire à la réalité des besoins des plaisanciers, selon le type de navigation effectuée et l'éloignement d'un abri,
- Tenter d'harmoniser les textes nationaux avec la réglementation communautaire, et recourir à la normalisation communautaire ou internationale,

Le groupe de travail Evaluation de la Division 224 s'est réuni à 9 reprises, le 28 février 2006, le 26 avril, le 6 juin et les 7 et 8 septembre en séminaire résidentiel à l'École Nationale de Voile de Saint-Pierre de Quiberon, et les 6 et 9 décembre. Ces réunions ont été complétées par la présentation de 2 rapports d'étape à l'ensemble des membres du CSNPSN à l'occasion de ses séances plénières, les 21 juin et le 19 octobre 2006.

Le groupe de travail est arrivé à la conclusion suivante : l'avancée de 2004 ne constitue qu'une étape dans le processus d'évolution de la réglementation nationale. Le rapprochement des doctrines communautaire et nationale n'est pas achevé et des difficultés subsistent.

Les travaux ont permis de dégager les points essentiels suivants :

Les réactions initiales de plaisanciers regrettant l'ancien système, où "*il suffisait, pour être en règle, d'acquiescer sans réfléchir une liste immuable d'objet et de les stocker à bord*" sont restées peu nombreuses et ont rapidement disparu. A ce titre,

on peut estimer que l'objectif de "responsabilisation" de la réforme de 2004 a été atteint.

Les règles nouvelles étaient relativement simples et la notion de "fonction à couvrir" a été vite comprise par les plaisanciers ayant une certaine pratique.

Pour les navigateurs plus occasionnels, l'énoncé des fonctions à couvrir est pédagogique. Les équipementiers et shipchangers ont rapidement rédigé des catalogues ou guides clairs qui ont vulgarisé les nouvelles dispositions.

Les autorités de contrôle ont également joué le jeu : les contrôles aléatoires en l'absence de toute infraction sont moins nombreux. La surveillance des comportements véritablement dangereux (excès de vitesse, circulation dans la bande des 300 mètres, surcharge des bateaux, etc.) a été renforcée.

Le bilan des évolutions des incidents ou accidents enregistrés par la plaisance avant et après le 1^{er} janvier 2005 est significatif. Les deux indicateurs les plus significatifs à cet égard sont en baisse :

- Le nombre d'interventions réalisées par les canots de la SNSM en faveur des navigateurs de plaisance, représentant une part très importante des interventions d'assistance,
- Les statistiques d'opérations des CROSS.

Les 2800 interventions annuelles en faveur de la plaisance comptabilisées par les CROSS et la SNSM peuvent et doivent encore diminuer. Le nombre reste heureusement modeste en regard par exemple des 55.000 sauvetages effectués en montagne. Les avaries, pour les voiliers comme pour les bateaux à moteur, sont fréquentes et la cause d'une part importante des demandes d'assistance. Des actions correctrices sont certainement possibles dans ce domaine. Mais elles semblent relever davantage du comportement individuel des équipages et de leur sensibilisation que d'obligations complémentaires à imposer sur le matériel. Les sauveteurs notent une recrudescence des accidents par engagement d'hélices ou de gouvernails dans des appareils de pêche, trop souvent mal mouillés, mal balisés, parfois même dans des chenaux fréquentés.

Les décès ou disparitions sont très peu nombreux et en diminution ; ils sont rarement liés à la nature de l'armement de sécurité. Ils se décomposent soit d'accidents médicaux, qui auraient pu survenir aussi bien à terre, soit de chavirages, trop fréquents sur des petits bateaux à moteur.

Enfin il convient de noter l'importance des moyens engagés soit sur des fausses alertes soit sur des recherches rendues difficiles la nuit, par insuffisance des moyens de repérage des embarcations en difficulté ou des moyens de communication, VHF notamment.

Toutes ces observations ont guidé le groupe de travail dans ses propositions, notamment pour l'ensemble des normes applicables aux navires de moins de 24 mètres. Voici la synthèse de ces propositions :

➤ Harmonisation des définitions entre la Division 224 et les règles communautaires

Les bateaux entrant dans le champ de la Directive ont été définis et classés en retenant l'approche communautaire, mais en conservant certaines des appellations de la Division 224 qui correspondent à une réalité de la plaisance française :

I. La catégorie des Embarcations Légères de Plaisance est supprimée.

II. Les planches à voile ont été isolées dans une catégorie spécifique à la Division 224 (224-1.03 § 15) comprenant aussi les kite surfs.

III. Les planches de surf et planches à moteur font l'objet d'une catégorie distincte (224-1.03 § 16).

IV. Une catégorie nouvelle a été créée pour les annexes (224-1.03 § 18).

➤ Procédures de conformité

Toutes les dispositions relatives aux procédures de mise en conformité ont été revues dans le sens d'un allègement, mais en assurant un bon niveau de sécurité.

La conformité aux règles reposerait largement :

- Pour les bateaux des catégories A et B sur des attestations délivrées par des organismes notifiés,
- Pour les catégories C et D, sur des attestations sur l'honneur établies par le propriétaire,
- Pour les modifications importantes, sur la responsabilité du professionnel les ayant effectuées. L'administration pourrait préciser (élaboration d'un guide) ce que recouvrent les modifications importantes.

➤ Exigences de sécurité applicables à la conception et à la construction

Il est apparu souhaitable de faire figurer dans la proposition un référentiel plus accessible et plus facile à mettre en œuvre, applicable aux navires hors champ de la Directive 94/25.

Des commentaires détaillés ne sont pas nécessaires sur ce travail réalisé par les experts du Groupe. Il est préférable de se reporter directement au Chapitre 2 du Projet de Division 224.

➤ Refonte des règles d'éloignement

La proposition du CSNPSN consiste donc à passer de 2 à 3 zones de navigation :

- Jusqu'à 2 milles d'un abri,
- De 2 jusqu'à 6 milles d'un abri,
- Au-delà de 6 milles d'un abri,

Aucun matériel de sécurité n'étant exigé de quiconque à l'intérieur de la bande des 300 mètres. A chacune des 3 zones de navigation, correspondrait un armement de sécurité standardisé : à navigation identique, armement identique pour tous les types de flotteurs, en eaux maritimes comme en eaux intérieures. Il s'agit toujours de minima et un chef de bord peut embarquer d'autres matériels en complément.

Le groupe de travail a proposé des packs standardisés pour chacun des types de navigation.

Pack "< 2 milles léger"

Il est destiné en premier lieu aux embarcations légères restant à proximité d'un abri et n'effectuant que des navigations diurnes.

"Pack < 2 milles complet"

Sa composition le destine aux bateaux naviguant à proximité de leur mouillage

habituel ou de leur point de départ pour les embarcations transportées par la terre et mises à l'eau sur cale ou plage, occasionnellement de nuit.

Pack "< 6 milles léger"

Réservé à la navigation exclusivement diurne, et en pratique aux quelques embarcations légères et petits bateaux autorisés à naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri (kayaks et avirons de mer).

Pack "< 6 milles complet"

Il correspond au matériel exigé actuellement pour une navigation à moins de 6 milles d'un abri, à quelques nuances près. Ce "Pack < 6 milles complet" correspond à ce qui avait été retenu en 2004 pour la navigation à moins de 6 milles d'un abri pour les bateaux autres qu'ELP et VNM.

Pack "Plus de 6 milles" :

Il serait identique à ce qu'imposait la Division 224 de 2004, à quelques détails près.

➤ Obligations renforcées pour les bateaux proposés à la location commerciale par des loueurs, utilisés à des fins de formation ou appartenant à des associations

Il est suggéré que la visite spéciale annuelle de sécurité prévue à l'article 224-1.11, trop souvent négligée, soit remise en application et ses conclusions consignées sur le livre de bord des bateaux. Ces points devraient faire l'objet de sondages lors des contrôles de sécurité.

Par ailleurs, il est proposé que les bateaux de 8 mètres ou plus, proposés de façon permanente ou occasionnelle à la location commerciale (excluant la location directe entre particuliers sans intervention d'un professionnel), soient équipés de matériels de navigation et de sécurité supplémentaires.

➤ Modifications des matériels de sécurité par rapport aux dispositions de 2004

Si l'on met à part les changements que représente la création d'une 3^{ème} zone de navigation « jusqu'à 2 milles d'un abri » et la création de packs "allégés", les modifications préconisées par le groupe de travail sont peu nombreuses et apparaissent dans la proposition remise en séance.

Les propositions ne paraîtront pas spectaculaires : aucun bouleversement n'est proposé car il n'y a pas matière à changement majeur. La réforme de la Division 224 annoncée en 2004 avait atteint l'essentiel de ses objectifs et les modifications ponctuelles proposées relèvent autant d'avancées technologiques que d'un besoin de rectification.

Les adeptes de navigation légère et des sports nautiques seront davantage concernés. Dans ce domaine, règles d'éloignement et armement de sécurité sont modifiés, mais sans rupture et dans le sens d'une plus grande simplicité. Les règles devraient rapidement être connues, comprises et mémorisées, ce que facilitera la composition de packs standardisés.

Les vrais changements concerneront davantage les professionnels de la plaisance, les constructeurs amateurs et l'administration.

Pour eux, l'évolution est plus profonde : la cohérence entre les règles de sécurité communautaires (Directive 94/25/CE et les suivantes) et les règles nationales françaises serait enfin réalisée, de façon assez simple pour être applicable. Le parc de plaisance, notamment les voiliers, a en effet une durée de vie longue, presque toujours plus de 40 ans, parfois beaucoup plus. La cohabitation des règles purement nationales pour les

bateaux moins récents et des règles européennes pour l'essentiel de la production depuis 1998 ne peut être évitée. Encore convenait-il qu'elle soit compréhensible et praticable.

Enfin, la proposition du CSNPSN devrait s'inscrire dans le temps : on peut espérer que les règles proposées résistent à son épreuve. Sur le plan technologique, elles ne craignent pas les progrès des matériels et devraient s'y adapter sans modifications ou presque. Sur le plan administratif, la mise en cohérence avec les règles communautaires devrait résoudre la plupart des questions complexes qui se posaient depuis 1998 et n'avaient pas toujours trouvé de solutions satisfaisantes.

Au-delà de ce rapport et de la participation efficace des membres du groupe de travail, il reste maintenant à ce que chacun d'entre eux apporte aux navigateurs de plaisance, simples amateurs de loisirs nautiques ou navigateurs confirmés, l'information pratique sur le texte, ses objectifs et l'esprit qui a présidé à leur genèse.

C'est en effet à force de communication et d'informations adaptées aux besoins de chacun des pratiquants, même occasionnels, que l'on améliorera leur connaissance de la mer, leur compréhension de ses risques et la prévention des incidents ou accidents dans un milieu qui peut être hostile.

Le Président remercie les membres du groupe de travail et le rapporteur pour le travail accompli. Il est noté que ce document ne sera pas présenté publiquement au Salon Nautique en raison de son caractère non définitif.

2. Groupe de travail Référentiel technique des bateaux à usage d'habitation en navigation intérieure

Jean-Marc JOULIE présente les travaux réalisés.

Le groupe s'est réuni dans les locaux de CSNPSN à 7 reprises, entre le 2 mars et le 29 juin 2006. Il s'est attaché à dresser l'état des lieux de la réglementation, en France et en Europe, à identifier les problématiques majeures, et à formuler des propositions à même de répondre aux problématiques identifiées. Le recueil « bateaux logement » existant a été jugé par le groupe suffisamment précis pour servir de base à la rédaction du nouveau référentiel.

Le groupe a donc rédigé un référentiel technique qui s'applique aux unités d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 20 mètres, naviguant en eaux intérieures en zones II, III, IV et R. L'usage de ces unités est exclusivement réservé à la vie privée. Il exclut la réception de public, la pratique d'activités commerciales et l'habitation collective. Le rapporteur a présenté le sommaire du projet de règlement.

Les unités sont réparties en 2 groupes :

- Les motorisées nommées : "Automoteurs à usage privé"
- Les non motorisées nommées : "Bateaux stationnaires ou établissements flottants non motorisés, à usage privé".

Ce rapport étant dans sa forme définitive, le secrétaire général demande s'il y a des questions.

Le représentant de l'ANPEI propose la mise en place d'une incitation fiscale : tout propriétaire de bateau à usage privé respectant ce règlement pourrait bénéficier d'une incitation fiscale en dédommagement des travaux de mise aux normes.

Le Secrétaire Général répond que cette demande est à exprimer auprès du représentant du service des douanes.

Le rapport est soumis au vote des membres du conseil, il est adopté à l'unanimité.

Le Président remercie les membres du groupe de travail, les rapporteurs pour le travail accompli. Le Secrétaire Général demande aux membres de bien vouloir adopter ce rapport, après avoir demandé s'il y avait des questions.

3. Groupe de travail Référentiel technique pour les navires de plus de 24 mètres

Le groupe s'est réuni dans les locaux de CSNPSN à 8 reprises, entre le mars et juin 2006, trois fois en séance plénière, cinq fois en sous groupe "Règles techniques".

Denis BURY présente les travaux réalisés.

- Les navires de grande plaisance sont à traiter par une seule et unique Commission Nationale composée d'Experts de ce domaine. Les modifications ou adaptations adoptées par cette Commission devront être publiées pour servir de complément de référentiel aux chantiers, architectes et armateurs.
- Les règles proposées ne font donc pas de différence entre les utilisations privée ou commerciale.
- L'extension vers 3000 UMS, soit des navires de 80 à 120 mètres de longueur, permet de tenir compte de la réalité du plus grand nombre de ces unités.
- L'emport de 12 passagers en navigation internationale est en total accord avec la signature par la France des Conventions Maritimes internationales. L'augmentation du nombre de personnes à bord, jusqu'à 30, permet de couvrir des utilisations de ces types de navires en navigation nationale, comme les Navires à Utilisation Collective.
- L'utilisation du MCA "LY2", moyennant des interprétations et adaptations aux spécificités françaises, permettrait de faciliter la venue vers le pavillon français, comme le passage des navires construits sous pavillon français vers le pavillon britannique.
- Les navires de grande plaisance de plus de 24 mètres doivent être classés afin d'assurer la conformité de la structure, des installations mécaniques et électriques, à des règlements acceptés mondialement.
- La possibilité d'emport de plus de 12 passagers a conduit, pour les aspects liés aux risques d'incendie, à adopter les critères de la SOLAS relatifs aux navires à passagers transportant moins de 36 passagers. Des interprétations ont été faites sur les caractérisations des types de cloisons incendie.
- Tous les sujets sont traités dans ce texte : les questions techniques de construction, les questions liées aux communications, à la dotation médicale, à l'équipage (qualification, nombre), aux visites de certification, à l'application des codes de sécurité (ISM) et à la sûreté (ISPS)

Le rapporteur présente ensuite le sommaire du projet de règlement proposé.

Le Secrétaire Général demande aux membres de bien vouloir adopter ce rapport, après avoir demandé s'il y avait des questions.

Le titre du document sera changé. Le Directeur des Affaires Maritimes fait part de la nécessité pour l'administration d'étudier à fond ce rapport très technique et très complet, et c'est pourquoi il s'abstient de se prononcer sur son contenu. Gilbert BOUKOBZA, Matthieu CHABANEL, Philippe FERTIER-POTTIER s'abstiennent également pour les mêmes raisons.

Le rapport est adopté. Le Secrétaire Général informe les membres du Conseil que ces trois rapports seront en ligne sur le site internet du Conseil.

Le Président remercie les membres du groupe de travail, félicite le rapporteur, Denis BURY pour le travail accompli.

* * *

Commandes des Membres du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques :

4. Groupe de travail Navires à Utilisation Collective (NUC)

Grégoire DOLTO fait état des travaux en cours en précisant que leur état ne permet pas une présentation susceptible d'être approuvée par le Conseil supérieur.

A la demande des propriétaires et exploitants de Navires à Utilisation Collective, le Conseil Supérieur a mis en place un groupe de travail " NUC ", afin de préparer un rapport traitant d'une manière transversale les aspects administratifs juridiques et fiscaux de ces navires de plaisance professionnelle, L'aspect technique la division 225 étant traité hors groupe de travail CSNPSN par la Mission plaisance de la Direction des Affaires Maritimes.

Le travail consiste à faire un inventaire exhaustif des points concernant les quatre aspects suivants :

- Technique et Réglementaire (c'est le Rôle de la Division 225)
- Fiscal (Livret bleu, orange, etc)
- Social (ENIM ou autre),
- Brevets des équipages (BPPV, Capitaine 200, etc),

Le présent rapport ne prétend pas être définitif, il se veut un "rapport d'étape" sur les aspects techniques et réglementaires. Il prépare la division 225 en cours d'élaboration, même si de nombreux points sont encore à préciser.

Le groupe de travail "Grands Yachts" propose de faire sauter le "Verrou" des 12 passagers, en s'appuyant sur le décret de 84, qui va déjà dans ce sens, et en délivrant des certificats de franc-bord uniquement nationaux. Cela permettrait d'embarquer plus de

12 passagers pour des navigations dans les eaux nationales, car la demande d'un nombre de passagers important correspond à des navigations locales et à moins de 12 milles des côtes. Il faut essayer de faire de même pour les moins de 24 m.

En conclusion le groupe de travail souhaite continuer à réunir les partenaires professionnels et pour achever la première partie (aspects Techniques et Règlementaires) et poursuivre les trois autres.

Le Président remercie les membres du groupe de travail, félicite le rapporteur, Grégoire DOLTO, pour le travail accompli.

5. Groupe de travail Balisage

Louis HERRY présente le résultat des travaux du groupe de travail. Le Groupe s'est réuni le 03 mai 2006.

Le groupe de travail a examiné 2 volets :

- l'optimisation du balisage de navigation proprement dit (*balisage latéral, cardinal, etc. défini par le décret du 07 09 1983*) ;
- le balisage des zones de cultures marines situées sur l'estran et par "petits fonds" (*le balisage des zones de cultures marines de "pleine mer" est réalisé et n'appelle pas de remarques*).

Balisage de navigation

Les demandes des navigateurs de plaisance peuvent être résumées en quatre points :

- répertorier et examiner avec un regard critique les lieux objets de "faits de mer" répétés (*échouement : conditions, lisibilité, etc.*) ;
- vérifier l'adéquation du balisage existant avec les besoins d'aujourd'hui ;
- envisager la déconcentration des décisions de modification du balisage en fonction d'une classification des voies de navigation en voies d'intérêt national, régional, départemental ou local ;
- redéfinir le financement des décisions de modification du balisage et de son entretien.

Balisage des zones de cultures marines de l'estran et des "petits fonds"

Si les concessions de cultures marines de pleine mer sont balisées et répertoriées sur les cartes marines, ce n'est pas le cas des cultures sur l'estran.

La demande du groupe de travail est de généraliser et de rendre obligatoire le système expérimenté dans le Morbihan. Ce système consiste à ouvrir des chenaux traversiers, sans pénaliser les professionnels en terme de surfaces de culture concédées, et à les baliser.

Le GT demande à être suspendu en faisant état des conclusions contenues dans son rapport et des axes de travail qui ont été dégagés.

Monsieur AYMERIC, Directeur des Affaires Maritimes, donne son accord au GT "Balisage" pour poursuivre les travaux en instaurant une réunion annuelle sous l'égide du CSNPSN, instance de concertation, pour faire le point sur les dossiers en cours et prendre connaissance des difficultés particulières de tel ou tel secteur géographique.

Le Président remercie les membres du groupe de travail et félicite le rapporteur, Louis HERRY, pour le travail accompli.

8. Groupe de travail Informations Nautiques

Le Groupe a été constitué à la demande de l'UNAN et s'est réuni les 28 février et 25 avril 2006. Louis HERRY, rapporteur, présente le résultat des travaux du groupe de travail dont les principales conclusions sont les suivantes :

- La coordination de la diffusion des bulletins météo et leur diffusion aux horaires prévus ne sont pas satisfaisantes :
 - en VHF dans les zones de chevauchement entre CROSS, la coordination n'est pas correctement assurée. Lorsqu'un ou des émetteurs ne diffusent pas leur bulletin ou ont du retard dans leurs diffusions, un message informant du retard ou de la non-diffusion mériterait d'être émis.
 - en HF, par exemple, France Inter supprime régulièrement le bulletin du dimanche soir pour diffuser les résultats sportifs.
- Des évolutions sont souhaitées car jugées nécessaires :
 - le contenu et la diffusion des bulletins météo peuvent être complétés par un coefficient de confiance ou de fiabilité.
 - la diffusion en boucle par VHF des "Informations Nautiques de Sécurité" est attendue.
 - les documents électroniques d'aide à la navigation (*cartes et logiciels*) mis sur le marché ne se voient pas attribuer de coefficient de qualité ou de fiabilité. Une certification ou labellisation, ou un autre moyen à déterminer, permettrait d'indiquer aux navigateurs de plaisance le niveau de qualité de ces produits.

Louis HERRY précise que des réunions doivent encore être organisées avec les services du SHOM, Météo France, et les diffuseurs des bulletins météo.

Monsieur AYMERIC fait savoir qu'il a déjà pris contact et donné des instructions à ses services pour que l'on puisse examiner les demandes du groupe, notamment pour tout ce qui concerne l'harmonisation des horaires de diffusion des bulletins des CROSS et les horaires des diffusions en boucle sur VHF des mêmes bulletins.

Le Président remercie les membres du groupe de travail et félicite le rapporteur, Louis HERRY, pour le travail accompli.

9. Groupe de travail Politique Portuaire

Alain BAYAERT décrit la situation des cales de mise à l'eau pour les bateaux transportables, puis Georges ASSAIANTE rappelle les dimensions des bateaux (longueur et largeur) à prendre en compte pour le calcul de la redevance portuaire.

Gérard d'ABOVILLE fait état de la lettre du Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance, Serge PALLARES, qui conteste certains éléments du rapport.

Gérard d'ABOVILLE engage le rapporteur à se rapprocher du représentant de la FFPP, M. BOUILLE, et à étudier la possibilité d'amendements. Si aucun amendement de compromis ne pouvait être trouvé, il conviendra de joindre au rapport les réserves de la FFPP.

Le Président remercie les membres du groupe de travail et félicite le rapporteur, Alain BAYAERT, pour le travail accompli.

Le Président passe la parole au Secrétaire Général, Jean-Pierre SAUNIER, pour évoquer les participations du CSNPSN à des groupes de travail extérieurs au CSNPSN :

10. Fusées de détresse

Le Secrétariat Général de la Mer pilote un groupe de travail pour définir une filière de destruction des engins pyrotechniques périmés, une filière a été identifiée qui consiste :

- à récupérer dans des contenants conformes à la réglementation les fusées à détruire,
- à les acheminer dans le respect de la réglementation (notamment sur les aspects portant sur la qualité du véhicule assurant le transport, les qualifications du conducteur du véhicule) vers un site de destruction.

Le Conseil supérieur a proposé un test grandeur nature de cette filière à l'occasion du Grand Pavois de La Rochelle. Cette proposition a été acceptée par le SG Mer. Un financement a été mis en place via l'ADEME et les Affaires Maritimes.

Un opérateur PYROTECHNICS a été chargé d'organiser la récupération des fusées, ce qui a ainsi permis de récupérer 3 200 fusées.

Cette opération a permis de constater qu'il n'existe pas de site de destruction réglementaire en France et que le site le plus proche est la Suisse. Le coût de la destruction a été estimé à 20 euros par fusée alors que le coût d'une fusée est de 5 euros.

Cette opération a permis de constater que cette filière ne peut pas être retenue. Une autre solution doit donc être examinée.

11. Permis de conduire

Les Affaires Maritimes viennent de saisir le Conseil supérieur pour avis sur le projet de réforme des permis de conduire les navires à moteur.

Le CSNPSN a transmis les documents au membres du CNPSN pour obtenir leur avis les deux projets de décrets. Une synthèse des avis sera faite par le Conseil et le groupe de travail se réunira pour préparer l'avis du CSNPSN.

D'ores et déjà, Gérard d'Aboville exprime le regret du CSNPSN de ne pas avoir été consulté sur le contenu des arrêtés qui définissent les procédures et le contenu des examens.

Gérard d'ABOVILLE remercie Jean-Pierre SAUNIER pour le travail accompli, puis aborde le point suivant :

12. Fonctionnement du CSNPSN

En préambule, le Président précise que d'incontournables dépenses telles que la location des bureaux ou la rémunération des 4 permanents du Conseil sont prises en charge directement par l'administration. En ce qui concerne le budget du Conseil supérieur, il demande à Daniel GIBAUD, Secrétaire Général Adjoint, de donner très rapidement les chiffres essentiels.

Daniel GIBAUD annonce que le budget de fonctionnement s'élève à 15 000 euros pour l'année 2006. Comparé au budget de 2005 (13 700 €), on note une augmentation de 1 800 €, soit 13 % de plus. Mais si on le compare aux années antérieures à 2005, le budget 2006 est toujours en deçà de ces chiffres de 2002 (18 700 €), de 2003 (16 800 €) et de 2004 (17 900 €).

1. Budget : Enveloppes fongibles 2004-2005-2006 (en euros)

	2004	2005	2006
(1) représentation	8 621	5 830	5 430
(2) abonnement, matériels divers	1 897	3 290	3 070
sous-total	10 518	9 120	8 500
(3) frais de déplacements	7 382	4 580	7 000
TOTAL (1+2+3)	17 900 €	13 700 €	15 500 €

nb : dans le cadre de la LOLF, les frais de déplacements n'ont plus été fongibles à partir de 2006.

2. Budget : Salon Nautique 2004-2005-2006

2004 : 20 000 euros

2005 : 20 000 euros

2006 : 30 000 euros

Daniel GIBAUD précise qu'en complément, le Conseil supérieur dispose désormais d'une enveloppe spécifique pour le Salon Nautique de Paris et que celle-ci a pu être négociée avec l'Administration à hauteur de 30 000 €. Le CSNPSN exprime ses remerciements à l'administration pour ces 10 000 € d'augmentation.

Gérard d'ABOVILLE reprend la parole et aborde la participation du CSNPSN à ce Salon. Il rappelle que les membres du Conseil supérieur sont tous cordialement invités à venir sur le stand qui est le leur, et que le Salon Nautique de Paris met gratuitement, à notre disposition un emplacement. C'est pourquoi le Conseil supérieur tient à remercier chaleureusement son Président Tibor SILLINGER, ainsi que la Fédération des Industries Nautiques.

Concernant les déplacements et la représentation extérieure de l'institution, des fiches ont été mises dans les dossiers. Elles sont annexées à ce compte-rendu.



Questions Diverses

13. le Droit Annuel de Francisation et de Navigation par Gérard d'ABOVILLE

Un résumé de la situation est fait. Ce sujet a donné lieu à de nombreux échanges avec notamment Jean KIFFER, Guy DAHER, Bernard VIBERT, Bruno VOISARD, Louis HERRY, Grégoire DOLTO, Jean-Luc VAN DEN HEEDE, Philippe BRAIVE, Philippe FERTIER-POTTIER.

Il apparaît que d'une façon générale si l'aspect exonération des bateaux du patrimoine n'est pas contestable, il est regrettable pour certains (DAHER-VOISARD) que les bateaux surmotorisés ne soient pas davantage taxés. Pour de nombreux participants, il est anormal que le financement du Conservatoire du littoral repose sur les seuls plaisanciers.

14. le Registre International Français (RIF) par Jean-Pierre SAUNIER

Une réunion sur le RIF a été organisée par le Conseil supérieur dans le cadre de ses travaux sur la grande plaisance. Au cours de cette réunion les services de l'Etat ont confirmé que la plaisance professionnelle pouvait s'inscrire.

Les trois premiers navires présentés n'ont pas été pris en compte par l'ENIM. Une démarche a été effectuée auprès du directeur qui a confirmé sa position.

Monsieur AYMERIC a précisé que c'est le directeur des ports (DTMRF) qui décide des procédures et que c'est lui même qui inscrit au programme budgétaire SAM les financements affectés au RIF, l'ENIM organisme de paiement des prestations ne peut pas s'opposer à l'inscription au RIF d'un navire. Une nouvelle réunion sera donc organisée.

15. les Brevets professionnels par Jean-Pierre SAUNIER

Une réunion concernant l'harmonisation des brevets Jeunesse et Sports et Marine Marchande va être organisée avec les skippers professionnels, Jeunesse et Sports et les Affaires Maritimes.

16. Voile-Aviron par Jean-Pierre SAUNIER

Une réunion va être organisée entre Jeunesse et sports, la FFV, la FFA et l'UFOLEP pour analyser la demande d'agrément de la nouvelle fédération de voile aviron.



Prix 2006 du Conseil supérieur par Gérard d'ABOVILLE

Concernant le Prix 2006 du Conseil supérieur, dont cette année le thème était "Votre Journal de Bord" : peu de dossiers sont parvenus au Conseil, ce qui s'explique par la nouveauté du thème et la difficulté à en faire la publicité. Le même thème sera repris pour l'année prochaine.



Il est 13 h 30, Gérard d'ABOVILLE remercie les membres du Conseil supérieur, leur donne rendez-vous au Salon Nautique, et clôt la séance.



Annexe A

Les déplacements de l'équipage permanent et les missions de représentation

participation au salon nautique 2005

mars

GA : conférence maritime de la Préfecture Maritime de la Manche à Boulogne sur Mer

JPS : colloque Ports de Plaisance à Caen

avril

JPS : réunion FFV Mercury Primagaz à La Rochelle

mai

DG : 3èmes Rencontres des ports de plaisance et de l'environnement au Havre

JPS : Réunion du groupe de travail Environnement de la coordination des skippers professionnels à La Rochelle

juin

JPS : réunion du CODCAP à Vannes

GA : réunions sur le réaménagement du port de Concarneau à Concarneau

JPS : conseil d'administration et assemblée générale de l'ICNN à La Rochelle

JPS : réunion sur les moyens pyrotechniques de sécurité à La Rochelle

GA : réunion avec la SNSM à Saint Nazaire

septembre

JPS : délocalisation du groupe de travail "Evaluation de la division 224" à l'Ecole Nationale de Voile à Quiberon

JPS : La Rochelle : Conférence de presse du Grand Pavois

JPS et DG : Grand Pavois de La Rochelle (opération "Récupération des engins pyrotechniques de sécurité périmés")

DG : Cannes : Festival International de la Plaisance

octobre

JPS : rencontres avec la mairie, la CCI, les chantiers, les Affaires Maritimes, à Concarneau et à Quimper, sur la Grande Plaisance



Annexe B

La Représentation Extérieure du Conseil Supérieur

Conseil national du Tourisme : Pierre-Paul HECKLY

Commission nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance : le Secrétaire Général, suppléant : Grégoire DOLTO

Conseil supérieur de la Météorologie : le président de l'UNAN ou son représentant

Commission des Chômages sur les voies navigables : Gilbert VALENTIN, ANPEI, ou son représentant

Commission des Usagers du SHOM : le président de l'UNAN ou son représentant

Ecole nationale de Voile : le Président et le Secrétaire Général

Commission de Terminologie de la Mer : le Secrétaire Général

Conseil d'administration de la SNSM : le Président,

Commission de surveillance des Bateaux à moteur de Paris : 10 commissions locales : le représentant territorialement compétent de l'ANPEI

Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial : le Président

Comité d'Honneur des "Fêtes du Nautisme" : le Président et le Secrétaire Général

Comité Interfédéral des Sports Nautiques : Damien Seguin

Commission des Phares et Balises : Dominique SERRE, FFV, suppléant : Louis HERRY, UNAN

Fédération de Voile Aviron : le Secrétaire Général

