



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

** * **

*le 21 novembre 2007
au ministère de l'Ecologie,
du Développement
et de l'Aménagement Durables*



SOMMAIRE

| | |
|---|------|
| Participants | p 4 |
| Ouverture de l'Assemblée | p 5 |
| 1. Approbation du PV de l'AP du 19 octobre 2006 | p 6 |
| 2. Présentation des travaux des différents groupes de travail – Prospectives | p 6 |
| 2.1. Introduction | p 6 |
| 2.2. Groupe de travail Environnement | p 6 |
| 2.3. Groupe de travail Evaluation de la Division 224 | p 9 |
| 2.3.1. D224 devenue D240 | p 9 |
| 2.3.2. D241 NUC, en attente | p 10 |
| 2.3.3. D 242 "Grands yachts" | p 10 |
| 2.3.4. Division D243 sur les navires de compétition et expérimentaux | p 11 |
| 2.3.5. Division 244 sur les navires de plaisance traditionnelle | p 12 |
| 2.3.6. Projets de décret et d'arrêté sur les marque d'identité | p 13 |
| 2.4. Groupe de travail Politique portuaire | p 14 |
| 2.4.1. Sous-groupe "longueurs" | p 14 |
| 2.4.2. Sous-groupe "cales de mise à l'eau" | p 15 |
| 2.5. Groupe de travail Avis d'experts | p 16 |
| 2.5.1. Arrêté sur le permis de conduire en mer | p 16 |
| 2.5.2. Balisage | p 17 |
| 2.5.3. Arrêté sur les coches nolisés | p 18 |
| 2.6. Groupe de travail Informations nautiques | p 18 |
| 3. Les réflexions en cours au CSNPSN | p 19 |
| 3.1. La destruction des moyens pyrotechniques | p 19 |
| 3.2. Vers une nouvelle doctrine d'emploi des moyens de l'Etat en mer vis à vis des plaisanciers | p 19 |
| 3.3. le soutien de la plaisance professionnelle et du RIF | p 20 |
| 3.4. Les amodiations portuaires | p 20 |
| 3.5. Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres | p 21 |

| | |
|---|------|
| 4. Les travaux à venir : Groupes de travail à maintenir ou à créer | p 21 |
| 4.1. Les groupes de travail à maintenir | p 21 |
| 4.1.1. GT D 224-240 (sécurité des navires de plaisance) | p 21 |
| 4.1.2. GT NUC | p 22 |
| 4.1.3. GT environnement | p 22 |
| 4.1.4. GT politique portuaire | p 22 |
| 4.2. Les groupes de travail à créer ou dont la mission doit être renouvelée | p 22 |
| 4.2.1. GT informations nautiques et GT sécurité de la navigation | p 22 |
| 4.2.2. GT Moyens d'alerte | p 23 |
| 4.2.3. GT "Bateaux en irrégularité ou en déshérence au port ou à terre" | p 23 |
| 4.2.4. GT Toilettage du règlement intérieur | p 24 |
| 5. Organismes Extérieurs | p 25 |
| 6. Bilan Financier du CSNPSN | p 26 |
| 7. Le Prix du Conseil supérieur | p 27 |
| 8. Questions diverses | p 28 |
| 9. Clôture | p 29 |
| Annexes : | |
| - Inscription aux groupes de travail | p 34 |
| - Déplacements de l'équipage permanent | p 35 |



PARTICIPANTS

Participants : Les membres titulaires ou suppléants non mentionnés se sont fait excuser en raison de la grève des transports communs qui a débuté le même jour.

Membres titulaires ou suppléants du CSNPSN

Gérard d'Aboville, Président
Michel Aymeric, DAM
André Azéma, ministère de l'intérieur, DDSC
Pierre Barbleu, FIN
Matthieu Chabanel, MEDAD, DGMT
Ernest Cornacchia, MEDAD DAM
Grégoire Dolto, FIN
Thierry Duchesne, Marine Nationale EMM
Philippe Fourrier, FIN
Pierre-Paul Heckly, YCF
Jean Kerhoas, CNOSF
Jean-Claude Montfort, SNSM
Didier Quentin, député
Dominique Serre, FFV
Bernard Vibert, UNAN
Bruno Voisard, FIN

Personnes mandatées

Georges Assaïante, UNAN
François Bouille, FFPP
Eric Chardin, FFSN
Christophe Merit, DAM

Permanents du CSNPSN : Daniel Gibaud, Corinne Romano, Vianney Sevaistre

Monsieur Dominique BUSSEAU, secrétaire d'Etat chargé des transports, devait conclure l'assemblée. En son absence, connue tardivement – il était retenu au Palais de l'Elysée - il a alors demandé à Monsieur Michel AYMERIC d'être son porte-parole. Le discours du président, préparé à l'attention du ministre, et les propos conclusifs de M. AYMERIC apparaissent dans les pages 29 et suivantes.



OUVERTURE DE L'ASSEMBLEE

Le Président d'ABOVILLE

- souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur présents en dépit des difficultés de transports, et excuse bien évidemment ceux qui ne peuvent être là,
- rappelle la disparition le 24 janvier 2007 de Jean-François DENIAU, personnalité qualifiée du CSNPSN. Il demande le respect d'une minute de silence en mémoire de cet ami disparu.

Gérard d'ABOVILLE présente, pour les membres qui ne l'auraient pas encore rencontré, Vianney SEVAISTRE, le Secrétaire Général : carrière marquée par quinze ans de navigation dont trois tours du monde et trois ans de commandement à la mer, sous-préfet de l'arrondissement d'Epernay, après avoir été conseiller technique chargé des affaires culturelles au cabinet du ministre de l'intérieur et chef du bureau central des cultes du ministère, entre autres choses ! Depuis le mois de mai, Vianney SEVAISTRE a pris les dossiers à bras le corps, et a fait fonctionner le CSNPSN selon l'organisation en place. Ainsi, il a suivi tous les travaux des différents groupes de travail.



1. PV de l'AP du 19 octobre 2006

Gérard d'ABOVILLE déclare la séance ouverte, et propose de soumettre à l'approbation des participants le procès verbal de la dernière assemblée réunie le 19 octobre 2006 dans les locaux de la Place Fontenoy, juste derrière, et qui a été envoyé avec l'invitation.

Ce procès verbal est adopté à l'unanimité.

Il passe ensuite la parole à Vianney SEVAISTRE afin qu'il fasse le point sur les travaux du Conseil supérieur.





TRAVAUX DU CONSEIL SUPERIEUR

2. Présentation des travaux des différents groupes de travail - Prospectives

2.1. Introduction

Vianney SEVAISTRE prend la parole, remercie le président, et fait un rappel de la liste des groupes de travail actifs depuis l'AP du 19 octobre 2006 :

- groupe de travail Environnement,
- groupe de travail Evaluation de la Division 224 qui a fourni un travail sur la Division 224 et sur cinq autres documents,
- groupe de travail Politique portuaire.
- groupe de travail Avis d'expert (décret et arrêté sur le permis de conduire, balisage),
- groupe de travail Informations nautiques,

2.2. Groupe de travail Environnement, mise à jour du rapport de 1992 « Rejet zéro »

Vianney SEVAISTRE passe la parole à Grégoire DOLTO, pour le groupe de travail Environnement et la réponse à la Commande de Madame la Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable. Le groupe de travail s'est réuni à 8 reprises entre décembre 2006 et aujourd'hui. Deux documents ont été envoyés aux membres du CSNPSN :

- une note de synthèse de 15 pages,
- un document de travail de 65 pages

Intervention de Grégoire DOLTO :

* Introduction

Vous avez reçu par e-mail et vous avez devant vous deux documents qui forment un ensemble cohérent :

- *le gros document en couleur est le rapport du groupe de travail, son titre est "Nautisme et environnement"*
- *le petit document reprend les éléments principaux du rapport et est destiné au ministre et aux autres lecteurs.*

Avant d'évoquer le contenu de ces documents et de les soumettre à l'approbation des membres du Conseil, je voudrai rappeler la mission qui nous a été confiée par Mme Nelly OLIN, puis évoquer la méthode de travail utilisée.

* Mission du groupe de travail

Lors de l'assemblée plénière du 19 octobre 2006, Mme Nelly OLIN, Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable, demandait au Conseil, je cite :

... 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... L'approche environnementale d'une activité doit être élaborée globalement.** Fin de citation.

La mission est vaste. Le groupe de travail s'est lancé dans l'actualisation du rapport de 1992, en se consacrant prioritairement au nautisme, en effleurant la vie du bateau dans un port. Ainsi, le groupe de travail n'a pas eu le temps d'étudier la totalité de la vie du bateau, notamment la construction ni la déconstruction.

Nous avons donc limité nos ambitions à l'étude de l'utilisation du bateau, entre sa mise à l'eau et sa sortie de l'eau.

* Méthode de travail

Le groupe de travail s'est réuni à huit reprises depuis la dernière assemblée plénière, ce qui est une belle performance pour les bénévoles qui le composent. Ce groupe, dont la liste figure dans les documents de synthèse, était composé de personnalités très variées, et je les remercie de leur assiduité et de leur contribution.

Il s'est appuyé sur un document de base rédigé par Rachel MOREAU, experte en sciences de l'environnement. Ce document a été passé au crible des membres du groupe de travail. A chaque réunion, nous évoquions un thème particulier. Nous en dressions l'état des lieux de la façon la plus objective possible, puis nous tirions des conclusions de façon consensuelle.

Un compte rendu détaillé de chaque réunion a accompagné l'évolution du document de travail. Le but était d'informer tous les membres du groupe de travail de l'avancement des travaux. Cela permettait également de valider les conclusions de la réunion au début de réunion suivante. Cette validation a été fort intéressante, car il est arrivé qu'entre deux réunions nos esprits aient évolué sur un ou quelques points précis. Je tiens à remercier le Secrétaire Général du Conseil Supérieur qui a tenu ici avec efficacité un rôle de secrétaire.

De ces études variées, nous avons établi le document d'environ 15 pages qui regroupe les conclusions du rapport que l'on peut appeler « avis ».

* Avis du groupe de travail

Sur la forme, l'avis du groupe de travail comporte deux parties :

● la première partie comporte deux chapitres. L'un rappelle l'évolution depuis 1992 des chiffres de la plaisance (la flotte, poids économique, capacités d'accueil). L'autre décrit les évolutions juridiques depuis 1992. Cette première partie est destinée davantage au grand public qu'aux experts. Mais qui sait que le droit a tant évolué en 15 ans ?

● la seconde partie reprend l'ensemble des recommandations que nous exprimons à trois catégories différentes de lecteurs qui sont :

- les représentants de l'État, parce que c'est lui qui, à travers les administrations, propose les évolutions législatives et prépare la réglementation qui s'impose à tous ;
- les collectivités territoriales et les entités qui leur sont rattachées, car les collectivités et les ports de plaisance ont partie liées. Ces deux entités dialoguent avec les utilisateurs que sont les plaisanciers et les professionnels, ceux-ci étant les principaux payeurs, s'il fallait le rappeler...
- les professionnels et les plaisanciers qui sont bien entendu à l'origine de pollutions, mais qui sont fortement dépendants de l'environnement, car il n'y aurait plus de plaisance dans un environnement dégradé.

Sur le fond, le groupe de travail dresse deux constats essentiels :

● En 1992, le CSNPSN demandait à l'État de mener des campagnes d'information vers les acteurs du nautisme. sans résultat. L'État n'a pas mené de

campagne d'information spécifique, mais a beaucoup légiféré, principalement sous la pression européenne. Les acteurs associatifs et les ports ont mené à leur niveau ces campagnes d'information. Nous ne souhaitons pas en 1992 davantage de réglementation. Elle s'est cependant renforcée, ce qui fait qu'en 2007, du fait de l'arsenal réglementaire et du comportement des acteurs, la plaisance est plus propre qu'en 1992.

● Le groupe de travail, de manière non prévue initialement, demande de réglementer, ou plutôt d'appliquer, et de manière intelligente, les réglementations existantes qui se sont souvent arrêtées à mi-chemin. C'est bien ainsi qu'il faut entendre les recommandations que nous exprimons.

* En conclusion,

Nous constatons que la plaisance pollue peu et pollue proportionnellement de moins en moins en regard de la puissance des moteurs et du nombre de pratiquants. Nous demandons en fait à tous ceux qui observent nos bateaux et nos activités, avec souvent un a priori négatif, de mettre en place des instruments de mesure pour constater objectivement qu'il est difficile de faire aussi bien que nous dans la maîtrise des atteintes à l'environnement, et nous aider à mieux faire.

Michel AYMERIC remercie le rapporteur pour l'excellent travail. Il rappelle que depuis l'année dernière, le ministère a changé et s'est transformé en MEDAD, ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables. Ces interrogations environnementales sont maintenant au cœur de ce ministère. Le CSNPSN a donc anticipé en se lançant dans ces études. La plaisance se doit d'être une activité exemplaire pour conserver un milieu propre et préservé, mais elle doit également préserver un équilibre économique. Il est nécessaire de travailler sur tous les sujets et notamment sur les ports.

Gérard d'ABOVILLE rappelle qu'en 1992, les préconisations du CSNPSN, adressées aux personnes en charge des domaines de l'éducation ont été intégrées dans la réglementation, le plus souvent via les textes européens. Le CSNPSN était donc précurseur. L'amélioration des réflexes de chacun d'entre nous demeure un objectif. Le combat pour l'environnement est la somme de comportements personnels et de l'équipement des ports comme des bateaux. L'exemplarité de la plaisance lui permet de porter des accusations sur ceux qui polluent.

Philippe FOURRIER tient à préciser que la plaisance et les plaisanciers expriment le besoin fondamental d'évoluer dans un espace non pollué. Il convient de remettre en perspective les réalités de l'origine de ces pollutions. En effet tous les efforts portés sur les moteurs de la plaisance n'ont qu'un effet infinitésimal sur la pollution marine, comparés aux autres sources de pollution qui sont ailleurs et sur lesquelles il faut mettre de la pression !

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail fourni, et soumet à l'approbation des membres du CSNPSN, la note de synthèse qui leur a été envoyée et qui sera remis à M. Dominique BUSSEREAU lorsqu'il viendra conclure l'assemblée plénière. Le document de travail de 65 pages est également soumis à l'approbation de l'assemblée. Ces deux documents seront prochainement accessibles sur le site Internet du CSNPSN.

Ces documents sont approuvés à l'unanimité.

2.3. Groupe de travail Evaluation de la Division 224 et autres divisions techniques

Vianney SEVAISTRE reprend la parole pour présenter les travaux du groupe de travail D224, et demande à Ernest CORNACCHIA d'expliquer pourquoi plusieurs autres divisions ont été soumises à l'avis du CSNPSN.

Ernest CORNACCHIA explique que la réglementation technique a évolué en 2007. Elle reposait sur 3 divisions :

- la D 224 concernait les navires de moins de 24 mètres,
- la D 225 concernait les NUC de moins de 24 mètres,
- la D 222 concerne les navires de charge, mais servait pour approuver les navires de plus de 24 mètres.

En effet, dans un souci de lisibilité, les navires de compétition et les navires traditionnels ont été extraits des domaines de compétence de ces trois textes pour aboutir à un ensemble de cinq textes soumis au CSNPSN. Cela peut paraître important. On a souhaité avoir une série de numéros consécutifs de ces référentiels :

- la D 240 reprend les éléments d'approbation des matériels d'armement pour les navires de moins de 24 mètres. L'évaluation de la D224 a été effectuée par le CSNPSN à la demande du ministère, et a été fondée sur la prise en compte de la responsabilité du chef de bord et des évolutions techniques ;
- la D 241, soumise pour avis, examine les NUC. Elle prend en compte les nouvelles contraintes européennes, la gestion de la sécurité et la lutte contre les pollutions. Elle devrait être mise en œuvre au 01.03.2008. Elle a également pour objectif de limiter les divergences d'interprétation entre les commissions régionales de sécurité, qui apparaissaient sur les voiliers (principalement les charters *voile* utilisés aux Antilles) et sur des navires à moteur ;
- la D 242 traite des navires de plus de 24 mètres. Elle répond à une commande du ministère. C'est une division spécifique, dont le but est d'obtenir l'équivalence avec les normes de la navigation internationale en étant très proche du MCA. Ce texte apporte des éclairages utiles pour les navires de la plaisance professionnelle ;
- la D 243 traite des navires de compétition et expérimentaux. Antérieurement les navires de plus de 24 mètres étaient traités comme des "navires de charge". Le but est de préserver les performances de ces navires en prenant en compte les risques spécifiques, donc en renforçant certains moyens de sécurité notamment radioélectriques.
- la D244 traite des navires traditionnels datant d'avant 1950 ou 1965, pour un usage personnel, ou pour un usage exceptionnel de transport de personnes pendant les rassemblements de voiliers. Ce document tient compte de différents référentiels (MoU de Copenhague et de Londres), des codes ISM, et des dispositions spécifiques seront examinées pour les moins de 24 mètres et les plus de 24 mètres.

2.3.1. D224 devenue D240, Bernard VIBERT

Vianney SEVAISTRE passe la parole à Bernard VIBERT sur les travaux conduits sur la D 224 devenue D 240 "*navires de longueur de coque inférieure à 24 mètres à usage personnel et de formation*". Depuis le Salon Nautique 2006, le groupe de travail s'est réuni au moins à 4 reprises.

Bernard VIBERT rappelle qu'un très bon dialogue a été instauré avec l'administration avec de nombreux allers et retours. Les bateaux anciens et spécifiques ont été pris en compte. La liste des matériels de sécurité a été totalement révisée. Le texte est cohérent avec les dispositions européennes. Presque tous les points sont résolus et les réponses sont très proches des propositions du CSNPSN, M. Bernard VIBERT exprime une

réserve à titre personnel sur la décision de la DAM de dispenser les bateaux équipés de VHF d'embarquer des feux automatiques à main : il conviendrait de maintenir ces signaux pyrotechniques et de faire disparaître les fumigènes.

Gérard d'ABOVILLE souligne l'avantage de réduire le nombre de fusées à parachute.

Jean-Claude MONFORT rappelle l'approbation de la SNSM sur réduction et espère que cela fera baisser le nombre de fausses alertes.

Bernard VIBERT signale le nombre de fausses alertes lié à la mauvaise utilisation de la VHF/ASN et espère qu'il n'y aura pas une hausse du nombre de fausses alertes avec l'augmentation du nombre de VHF/ASN.

Gérard d'ABOVILLE demande à aller plus loin en utilisant la porte ouverte par l'administration. Il propose la création d'un groupe de travail spécifique pour réfléchir sur ce sujet et formuler des propositions à la DAM.

Grégoire DOLTO demande où on en est avec le certificat restreint de radiocommunication (CRR) ?

Gérard d'ABOVILLE propose que la question du CRR soit étudiée dans le groupe de travail spécifique.

André AZEMA rappelle que le traitement de l'alerte à terre fait l'objet de procédures réglementées et que les conditions du déclenchement des secours peuvent être examinées dans le cadre d'une instruction qui peut éventuellement entraîner des suites juridiques. Il demande que le Secrétariat Général de la Mer (chef du SECMAR) soit associé au groupe de travail pour traiter de l'alerte, car la responsabilité des CROSS peut être engagée.

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail fourni, et soumet à l'approbation des membres du CSNPSN, le document D240 qui leur a été envoyé et qui prend en compte les observations formulées par le groupe de travail.

Le travail du GT est approuvé à l'unanimité.

2.3.2. D241 NUC, en attente, Vianney SEVAISTRE

Vianney SEVAISTRE reprend la parole pour présenter les suites données au groupe de travail NUC : plusieurs aspects ont été évoqués l'an dernier, mais le dossier n'a pas avancé. Des discussions sont en cours avec la DAM sur les affaires de brevet et de statut social avant de relancer le travail sur les normes de sécurité des navires. Ces normes font l'objet de la proposition de D241 "*navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 mètres à utilisation collective*" de la part de la DAM. La prochaine réunion se tiendra le 4 décembre, avec Michel AYMERIC, le SNAVPRO et le GEPY.

2.3.3. D 242 "Grands yachts", Denis BURY

Vianney SEVAISTRE reprend les termes de la communication de Denis BURY, qui n'a pas pu participer à l'assemblée plénière, expert auprès du Conseil supérieur et qui s'est chargé de la Division 242, "*navires de plaisance de longueur de coque égale ou supérieure à 24 mètres*" appelés communément Grands Yachts.

Le groupe de travail s'est réuni à deux reprises depuis le salon nautique de 2006. La D242 définira les normes de sécurité des navires de plaisance de plus de 24 mètres. Ce sont en fait les navires susceptibles d'être inscrits au RIF (Registre International Français). Le travail avec la DAM a eu pour objectif de définir des règles de sécurité aussi proches que possibles de celles définies par le MCA britannique. Je tiens à adresser de la part du rapporteur, ses plus vifs remerciements à l'attention de la DAM, car la DAM a validé

la quasi-totalité de ses propositions. Il reste un point difficile qui est celui des normes d'habitabilité de l'équipage. En effet il faut trouver un équilibre entre des normes trop "confortables" qui conduiraient les futurs acquéreurs à aller voir des pavillons de complaisance et des normes trop "inconfortables" qui excluraient de fait la plupart des navires du RIF. Ce travail avec la DAM a été conduit dans le but de faire entrer en vigueur la D242 dès que possible au cours de l'année 2008 et d'être achevée au moment du colloque "RIF et Plaisance Professionnelle" du 22 novembre 2007, qui est reporté, probablement en début d'année.

Ernest CORNACCHIA précise que cette division qui comporte des règles d'habitabilité lorsqu'il y a des équipages professionnels ne s'applique pas qu'au RIF. Cette division s'applique également à la navigation à usage privé.

Gérard d'ABOVILLE rappelle que le RIF remplace le Pavillon Kerguelen, qu'un colloque devait se tenir le 22 novembre et que, compte-tenu des conditions difficiles des transports en commun, il a été décidé de le reporter.

Grégoire DOLTO signale qu'avec la pénurie d'équipages, les navires sont construits avec des normes de confort plus attractives afin d'attirer des marins, et que ce sujet n'est pas en évolution.

Ernest CORNACCHIA rappelle l'obligation de respecter les conventions internationales signées par la France.

Philippe FOURRIER insiste sur le caractère international et concurrentiel du marché de plaisance professionnelle, en citant notamment l'existence d'ICOMIA.

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail fourni et soumet à l'approbation des membres du CSNPSN, le document D242 qui leur a été envoyé et qui prend en compte les observations formulées par le groupe de travail. Les travaux de ce groupe de travail continuent sur la question de l'habitabilité.

Le travail du GT est approuvé à l'unanimité.

2.3.4. Division D243 sur les navires de compétition et expérimentaux, Dominique SERRE

Vianney SEVAISTRE passe la parole à Dominique SERRE qui représente la Fédération Française de Voile, et qui s'est chargé de la Division D243 sur les navires de compétition et expérimentaux.

Le groupe de travail s'est réuni à trois reprises depuis le salon nautique de 2006.

Dominique SERRE rappelle que la D224 ou D 240 ne prend plus en compte les navires de compétition quand ils sont hors compétition ni les navires expérimentaux. Il fallait donc créer une division spécifique : la D243 en la conservant la plus proche possible de la D240.

Le CSNPSN a été sollicité par la DAM et le groupe de travail a donné son avis. Le seul point sur lequel il a fallu trouver un terrain d'accord est celui des radiocommunications. La DAM visait un très haut niveau de sécurité alors que nous visions un niveau de sécurité moins élevé mais jugé suffisant et cohérent avec les capacités d'emport d'un bateau de 6,50 m. Nous avons trouvé ce terrain d'entente.

Christophe MERIT souligne les petits réglages qui restaient à faire, notamment en ce qui concerne les radio-communications, mais que les propositions du CSNPSN sont conformes aux exigences de la DAM.

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail fourni, et soumet à l'approbation des membres du CSNPSN, le document qui leur a été envoyé. Vianney SEVAISTRE souligne que le document final n'est pas encore achevé.

Le travail du GT est approuvé à l'unanimité.

2.3.5. Division 244 sur les navires de plaisance traditionnels, Guy RIBADEAU-DUMAS

Vianney SEVAISTRE lit la communication de Guy RIBADEAU-DUMAS qui est architecte naval afin qu'il présente l'état des travaux en cours sur le projet de D244.

Le groupe de travail s'est réuni à deux reprises depuis le salon nautique de 2006.

La division 244 a pour objectif de faciliter l'approbation de navires de conception ancienne, avant 1950 pour les moins de 24 m et avant 1965 pour les plus de 24 m. Ces navires ne peuvent répondre aux normes modernes fixées maintenant. Ils présentent en revanche des caractéristiques et des conceptions éprouvées par des siècles de mise au point. Cette division s'applique à des navires historiques maintenus en parfait état de navigation et aux reconstructions à l'identique. Elle ne s'applique pas à des navires professionnels prenant des passagers.

L'éventail étant très large entre une barque et un grand voilier à trois mâts, il a été envisagé pour faciliter la lecture de distinguer les règles destinées aux unités de moins de 24 m de celles des plus de 24 m.

La construction et l'architecture historiques doivent recevoir les équipements modernes réglementaires indispensables. La catégorie de navigation doit être adaptée aux capacités de ces navires plutôt que d'autoriser des modifications touchant à l'authenticité. Il convient également de responsabiliser et sensibiliser le chef de bord aux limites de navigation et d'utilisation traditionnelles.

Les règles applicables pour les manifestations nautiques ou rassemblements de navires traditionnels seront également définies.

Cette nouvelle division est encore à l'état d'ébauche. Autour de règles fondamentales, nous devons permettre une analyse rapide de la sécurité de chaque navire soumis à approbation. L'expérience montre que les bateaux participant aux rassemblements de Brest, Douarnenez, Cannes ou Saint-Tropez sont sécurisés par le savoir faire de ceux qui les arment. C'est ce savoir faire que nous voulons transmettre.

Nous possédons un patrimoine maritime très riche. La guerre l'a laissé considérablement amoindri mais les restaurations et reconstructions sont nombreuses pour des unités allant du canoë Canadien à la Frégate de 1 200 tonnes qui emmena La Fayette en Amérique. Ces règles doivent être à l'unisson de celles développées en Europe, notamment en Grande Bretagne, au Portugal et au Danemark. Elles peuvent paraître simples, mais elles sont efficaces et éprouvées.

Gérard d'ABOVILLE rappelle l'importance de ces bateaux d'importance patrimoniale, précise qu'il faut s'adapter aux MoU, mais que les MoU paraissent un peu durs. Qu'il convient de distinguer les bateaux selon leur usage, avec ou sans passagers. Il y a un besoin de clarification dans la rédaction actuelle de la D244. Les notes adressées par Daniel CHARLES ou François VIVIER sont utiles et il convient de s'y reporter pour poursuivre la formalisation de la D244.

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail fourni. Une réunion se tiendra le 28 novembre après-midi pour poursuivre le travail.

2.3.6. Communication sur les projets de décret et d'arrêté sur les marques d'identité des navires, Christophe DEBOVE (ENVSN)

Vianney SEVAISTRE lit la communication de Christophe DEBOVE, qui n'a pas pu rejoindre l'assemblée plénière en raison des grèves des transports en commun, sur la demande d'avis de la DAM sur les projets de décret et d'arrêté sur les marques d'identité des navires. L'avis des membres du groupe de travail D224 a été sollicité par e-mail.

Communication de Christophe DEBOVE : présentation de l'avis du CSNPSN sur les projets de décret et d'arrêté relatifs aux marques extérieures d'identité des navires de plaisance en mer (appelés à succéder au décret n° 64-526 du 5 juin 1964 fixant les marques extérieures d'identité des navires de plaisance et à l'arrêté du 30 novembre 1999 relatifs à l'immatriculation des navires de plaisance dans les eaux maritimes).

Le projet de réforme envisage d'élargir l'inscription des immatriculations à la grande majorité des embarcations.

Motifs retenus pas le groupe de travail :

- depuis plusieurs années, 80 % environ des acquisitions sont des navires à moteur et 20 % environ sont des navires à voile,
- vouloir uniformiser la mesure à tous les types de navires, et notamment à tous les voiliers, semble peu pertinent.

Les axes de réflexion qui fondent l'immatriculation d'un navire devront être réexaminés. Ainsi :

- **Pour l'identification des navires lors d'opérations d'assistance et de sauvetage :** le type de navire (pêche, moteur, voilier, voilier à deux mâts, voilier à coque blanche, numéro porté sur la voile, etc.) est en général suffisant pour réussir une telle opération.
- **Pour l'identification des navires lors des contrôles :** le besoin en qualité d'identité varie selon la vitesse du navire poursuivi et celle du poursuiveur.
- **Pour l'identification des épaves maritimes :** Il conviendrait de savoir si cette situation survient fréquemment et dans quelles circonstances, sachant qu'un navire porte une plaque de constructeur infalsifiable.

Le point de vue du Conseil s'appuie notamment sur les arguments suivants :

- *Projet difficilement applicable pour les voiliers de moins de 7 m ;*
- *L'utilisation des voiliers à des fins de communication (sponsoring et mécénat) s'accommoderait mal de la présence de n° d'immatriculation sur les flancs ;*
- *L'apposition de l'immatriculation sur les flancs du navire à défaut de pouvoir les mettre sur la poupe risque de réveiller la sensibilité d'un grand nombre de plaisanciers eu égard au caractère disgracieux généré par le nouveau dispositif ;*
- *A l'heure où l'on souhaite faire du pavillon français un pavillon attractif, ne serait-il pas pertinent de préserver les signes extérieurs d'esthétisme que les plaisanciers, constructeurs, architectes, designers mais aussi les non-plaisanciers attachent à l'image d'une embarcation ?*

En conclusion, à ce jour le Conseil émet un avis favorable au projet de décret (qui posent le principe de la réforme). Mais, il émet un avis défavorable au projet d'arrêté tel qu'il a été rédigé et propose que son contenu reste dans l'esprit de l'arrêté actuellement en vigueur. Le CSNPSN se met bien entendu à la disposition de l'administration pour revoir l'évolution de cette réforme.

Ernest CORNACCHIA intervient pour expliquer qu'il y a une vide juridique depuis le 1^{er} janvier 2005. Le décret sur les marques extérieures est fondé sur les jauges, exprimées en mètres depuis 2005. Cela implique de modifier ce décret. Un pré projet a donc été adressé au Conseil supérieur. L'absence de marques extérieures pose actuellement un problème d'homonymie. Par ailleurs, le projet ne sera applicable que pour les navires nouvellement immatriculés, à compter de la publication du décret. Les autres navires resteront soumis aux anciennes normes d'immatriculation. La motivation essentielle est la sécurité : pour assister les navires en difficulté et le cas échéant pour identifier un navire en infraction.

Philippe FOURRIER demande un débat sur le sujet. La question du marquage est importante car il y a un problème d'esthétique, un préjudice esthétique apporté aux navires français comparés aux étrangers. Une telle décision ne peut être prise que si elle apporte un intérêt réel avec un effet réel en matière de sécurité. Il convient de rechercher l'homogénéisation avec les autres pays. Il ne faut pas créer de distorsion de concurrence.

André AZEMA rappelle que le SECMAR (sous l'autorité du SGMer) assure la coordination. Il exprime le souhait que le Conseil supérieur soit associé au SECMAR où sont déjà débattues les questions de sécurité, car la force du Conseil supérieur repose dans sa diversité et sa représentativité.

Gérard d'ABOVILLE affirme que le Conseil sera heureux d'être associé aux travaux du SECMAR mais que la consultation du Conseil prend du temps. Il précise que l'évolution de la réglementation doit être fondée sur des exemples vécus. Il demande que soient donnés des cas (funestes ?) où l'homonymie a posé des problèmes.

Ernest CORNACCHIA assure que l'homonymie est un vrai problème pour les CROSS. Sur ce texte, beaucoup de travail reste à faire, notamment la proposition de la FFV d'utiliser les numéros des voiles mérite d'être exploitée. Il précise que la mise en place du décret et de son arrêté d'application ne sont pas des sujets prioritaires, même si c'est un sujet sensible pour les plaisanciers.

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail fourni, et soumet à l'approbation des membres du CSNPSN, le document qui leur a été envoyé.

Le projet de décret est approuvé à l'unanimité.



2.4. Groupe de travail Politique portuaire, Vianney SEVAISTRE

Gérard d'ABOVILLE remercie Vianney SEVAISTRE pour ces informations, et lui demande de présenter brièvement les deux dossiers du groupe de travail Politique Portuaire, relatifs à la longueur des navires, qui sert de calcul pour les tarifs portuaires, et aux cales de mise à l'eau.

2.4.1. Sous-groupe "longueurs", rapporteur Georges ASSAIANTE (UNAN)

Le but est d'avoir une vision cohérente sur les principes de fixation des tarifs portuaires. Le groupe de travail a conduit une analyse à caractère juridique. Son rapport est accessible sur le site du CSNPSN. En voici la conclusion sous forme de deux recommandations : *"Le groupe de travail recommande que toute modification de la clé de la répartition ou du référentiel (par ex : passage de la longueur de coque à la superficie) soit l'objet d'une recherche de consensus entre les parties prenantes et que, dans l'attente, la tarification en cours reste valide.*

Le groupe de travail recommande un étalement dans le temps des réajustements de tarifs consécutifs à toute révision, lorsque les variations sont sensibles pour une partie des usagers."

La conclusion du groupe de travail est approuvée à l'unanimité.

2.4.2. Sous-groupe "cales de mise à l'eau", rapporteurs Alain BAYAERT, puis Daniel GIBAUD

Le groupe de travail a conclu qu'il n'était pas possible de proposer des recommandations exploitables.

Le GT a constaté que le nombre de navires à mettre à l'eau était croissant et que le nombre de cales disponibles était plutôt décroissant, en effet :

- l'accès à certaines cales devient réservé à certains utilisateurs,
- certaines cales sont fermées car l'autorité responsable estime qu'elles deviennent dangereuses,
- d'autres cales deviennent payantes,
- les cales ne disposent pas du parking adapté aux voitures avec remorque

Le groupe de travail a hésité devant plusieurs directions :

- dresser un inventaire des cales existantes sur le littoral national,
- rédiger un document destiné aux gestionnaires de cales afin d'augmenter le nombre de cales.

Après que des membres du groupe de travail ont travaillé avec l'administration, Vianney SEVAISTRE salue à ce propos la présence de Matthieu CHABANEL, adjoint au sous-directeur PVL de la DGMT, il a été décidé de demander à l'administration de faire un bilan dans quelques départements pilotes (quatre) pour dresser la liste des cales et de leur mode d'utilisation en faisant apparaître les difficultés.

A partir de ce bilan, le groupe de travail pourra alors réfléchir sur les deux options envisagées :

- établir un bilan national des cales (mais par qui le faire établir) faisant apparaître les éléments utiles aux utilisateurs
- rédiger un guide à l'attention des élus pour qu'ils puissent exploiter et entretenir leurs cales dans les meilleures conditions, en s'appuyant sur des expériences.

La Direction des Transports Maritimes, Routiers et Fluviaux (DTMRF) a accepté de lancer une enquête dans quatre départements et les résultats du recensement ne devraient pas tarder à être connus (décembre 2007 ou janvier 2008).

Matthieu CHABANEL confirme le lancement depuis la rentrée de septembre de cette étude dans quatre départements (Vendée, Finistère, Var, Manche), qui devrait être terminée pour la fin de l'année, et l'on pourra ainsi se réunir dès le début 2008. Le souci provient de la multiplicité des modes de gestions adoptées par les collectivités locales. Il faudra travailler sur les actions que l'on pourra suggérer, en se souvenant que ces collectivités sont libres de leur administration.

André AZEMA intervient pour signaler que le ministère de l'Intérieur est très intéressé par cette étude, dont les renseignements sont utiles pour conduire les interventions de sécurité qui exploitent ces cales.

Gérard d'ABOVILLE précise qu'il est également utile de savoir si une cale est utilisable pendant une partie des heures de la journée, en fonction de la marée. Il remercie tous les participants à ce groupe pour le travail et pour les modifications apportées.

L'orientation du groupe de travail est approuvée à l'unanimité.



2.5. Groupe de travail Avis d'experts, Vianney SEVAISTRE

Gérard d'ABOVILLE remercie Vianney SEVAISTRE pour ces informations, et lui demande ainsi qu'à Bernard VIBERT de présenter les **trois** dossiers du groupe de travail Avis d'experts .

Vianney SEVAISTRE reprend la parole pour aborder les dossiers du groupe Avis d'Experts.

2.5.1. Arrêté sur le permis de conduire en mer, Vianney SEVAISTRE

La mise au point du décret sur le permis de conduire en mer et sur la formation qui l'accompagne a donné beaucoup de travail. Le décret a été soumis à l'avis du CSNPSN et a confirmé les rôles respectifs du secteur associatif et des formateurs professionnels.

Il restait donc à rédiger l'arrêté de mise en application du décret. Certaines dispositions d'application pouvaient être source de débat difficile, d'autant que du temps a passé entre les débats sur le décret et ses modalités d'application et le projet d'arrêté.

La consultation des membres du groupe de travail a été réalisée par mail. Ce débat par mail a donné lieu à des discussions sur la compréhension du texte du projet d'arrêté. L'avis du CSNPSN a été exprimé et l'arrêté a été publié au JO du 19 octobre. Je reprends les principales conclusions de l'avis du CSNPSN :

1. sur les stages obligatoires des responsables de la formation : les responsables de la formation doivent suivre deux stages de formation des élèves conducteurs, lors du premier comme des élèves, et lors du second comme formateur sous l'autorité du formateur en titre. La DAM a confirmé que ces deux stages peuvent être réalisés au sein de la structure associative. Cela signifie qu'une association peut former ses responsables de formation au sein de sa structure.
2. sur la formation à l'évaluation des formateurs : l'arrêté prévoit que chaque formateur doit suivre une formation à l'évaluation de 20 heures. Cette formation ne peut pas être dispensée au sein de l'association, sauf si l'association a été agréée pour cela. En fait, c'est cette formation à l'évaluation qui préoccupe actuellement un certain nombre d'associations car elle a un coût. Le CSNPSN a demandé à la DAM de dispenser les formateurs des associations de suivre ce stage. La DAM n'a pas suivi notre demande, elle pourra en donner la raison.
3. sur la pertinence des quizz sur les règles de balisage et le règlement pour prévenir les abordages en mer. Le CSNPSN n'a pas été associé au choix des vues car l'invitation à participer à cette réunion est tombée à un moment où le CSNPSN ne disposait pas de son équipe de travail (entre le départ physique de mon prédécesseur et mon arrivée). Les quizz ont été constitués et la DAM nous invite à les visionner, il reste à fixer une date. M. Cornacchia a des propositions à faire, je crois.
4. Sur les éventuelles difficultés de mise en oeuvre : vous êtes invités à faire remonter les difficultés de mise en application de l'arrêté, s'il y en a. En particulier, on m'a signalé que pour certains élèves expérimentés, la durée de la formation pratique (minimum 3 heures) pouvait paraître trop importante, en fait coûteuse. Cela est possible, mais il faudra que les associations concernées le fassent savoir après avoir appliqué les modalités prévues dans l'article 3 de l'arrêté. Ces modalités offrent en effet une certaine souplesse.

Ernest CORNACCHIA prend la parole pour répondre sur les différents points cités :

- pour le stage, l'obligation est prévue pour tous les formateurs et il ne peut y avoir de dérogation. Cette obligation doit être accomplie au cours du 1^{er} agrément, c'est-à-dire que

les formateurs disposent de 5 ans pour accomplir ce stage. Son coût est relativement modique. L'ENVSN pourra le faire à Quiberon et dans d'autres lieux comme par exemple au sein des CREPS. Les agréments seront délivrés par les collectivités locales compétentes, comme c'est la règle en matière de formation des formateurs.

- QCM : l'ensemble a été validé par des formateurs des bateaux écoles (12 personnes). Pendant le salon nautique, une visualisation de ces QCM sera proposée. Pour information, tous les directeurs départementaux ont déjà organisé à l'attention des formateurs agréés un visionnage.

- Pour les 3 heures de formation : il ne partage pas l'avis d'ouverture signalée par Vianney SEVAISTRE. Il faut valider les 2 heures de pratique en mer avec les 18 points du livret, et 1 heure de manière collective.

Dominique SERRE demande ce qu'il en est pour la carte mer (moins de 50 cv). Existe-t-il une passerelle avec les nouveaux permis ?

Ernest CORNACCHIA précise que les prérogatives accordées par les anciens permis sont conservées et qu'il faut donc prévoir le passage du QCM pour les détenteurs de la carte mer. Pour la carte spéciale, la revalidation dépend de la puissance du moteur utilisé, idem pour les épreuves fluviales. Il confirme que des associations, sous réserve qu'elles soient agréées, pourront délivrer cette formation.

Eric CHARDIN intervient au nom de la Fédération Française de Ski Nautique (FFSN) : la proposition du Président de la Fédération apparaît en "questions diverses".

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail et pour les modifications apportées. Il soumet à l'approbation des membres du CSNPSN, le document qui leur a été envoyé.

Le travail du GT est approuvé à l'unanimité.



2.5.2. Balisage, Vianney SEVAISTRE

Comme prévu lors de l'assemblée plénière du 19 octobre 2006, le "*groupe de suivi et de concertation sur la signalisation maritime*" s'est réuni le 17 avril 2007 et s'est prononcé sur la transformation en circulaire, à défaut d'arrêté ministériel, du texte définissant le balisage des concessions individuelles et des zones collectives de concession de cultures marines.

La circulaire a été signée le 14 mai 2007 par le DAM, Michel AYMERIC et par le DPMA (directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture) Damien CAZE.

La réunion a permis de savoir que les phares et balises ne disposaient plus de la capacité de maintenir des signaux sonores (signaux de brume) sur le balisage, mais qu'il pouvait être demandé aux collectivités territoriales d'équiper les bouées ou des bouées placées sous leur responsabilité.

Ce "*groupe de suivi et de concertation sur la signalisation maritime*" est à réunir sous cette appellation ou sous une autre – je pense au groupe de travail Informations nautiques à la demande des membres du Conseil ou à la demande de l'administration.

Ernest CORNACCHIA précise que ce texte n'a pas fait l'objet d'une publication au Journal Officiel ; quant à sa publication au Bulletin Officiel, un souci technique a retardé celle-ci. A sa connaissance, la circulaire n'est parue non plus, dans le BO de l'Agriculture. Ernest CORNACCHIA va relancer les services compétents pour avoir la publication aux BO des ministères concernés.

2.5.3. Arrêté sur les coches nolisés, Vianney SEVAISTRE

Ce point n'a pas été évoqué lors de l'assemblée plénière, faute de temps, et parce qu'il ne soulève aucun problème.

Il s'agissait de mettre à jour un arrêté ancien. Les travaux menés avec la DAM ont permis d'aboutir rapidement au consensus. La consultation a été réalisée par e-mail. L'arrêté a été publié au JO du 9 novembre 2007.



2.6. Groupe de travail Informations nautiques, Bernard VIBERT

Vianney SEVAISTRE passe la parole à Bernard VIBERT qui représente le CSNPSN au CUSH SHOM et au CUSH Météo.

Les CUSH SHOM et Météo se sont réunis selon leurs rythmes respectifs (une ou deux réunions par an).

Intervention de Bernard VIBERT.

M. Bernard VIBERT rappelle l'importance :

- des cartes électroniques. Il soulève la difficulté d'obtenir l'agrément des cartes électroniques du SHOM (ENC) adaptées à la plaisance. Il constate que le risque est élevé de disposer de telles cartes électroniques ENC après que les plaisanciers se seront équipés d'autres systèmes.

- des informations nautiques notamment de la météo. Le contenu des bulletins marine diffusés par les CROSS n'a pas évolué depuis une vingtaine d'années, en restant sur des prévisions à 24 heures ou à peine davantage, tandis que nos voisins diffusent des bulletins à 2, 3, voire 4 jours. Il conviendrait de décaler légèrement les bulletins des CROSS afin que les navigateurs puissent écouter successivement les bulletins de deux zones adjacentes. Il conviendrait enfin de réussir à faire de la diffusion en boucle sur la VHF. Sur les horaires de diffusion, des améliorations de détails peuvent être apportées mais elles n'avancent pas beaucoup. Les Sémaphores diffusent dorénavant les avis aux navigateurs deux fois par jour, c'est un progrès considérable et sur lequel aucune publicité n'a été faite. Des progrès peuvent encore être accomplis, car la surface couverte par ces bulletins correspond à la surface couverte par le sémaphore ; pour connaître l'information dans la zone d'évolution, il faudrait recevoir les bulletins de 2, 3 ou 4 sémaphores, qui sont diffusés aux mêmes heures.

Gérard d'ABOVILLE rappelle que cette mission avait été commencée par M. HERRY, à qui l'on souhaite bon vent pour son tour du monde à la voile qui vient de débiter.

Grégoire DOLTO signale l'existence des fichiers météo que l'on peut télécharger.

Bernard VIBERT explique qu'en mer, très peu de navires sont équipés d'Internet en raison de la complexité et donc du coût des systèmes nécessaires pour la réception. Les plaisanciers peuvent donc charger ces dossiers avant d'appareiller mais ne peuvent pas les mettre à jour en mer.

Ernest CORNACCHIA rappelle que l'expérimentation de diffusion de la météo en boucle sur la VHF sur 2 sites n'a pas pu être réalisée pour des raisons techniques, mais la décision d'expérimentation est maintenue.

Gérard d'ABOVILLE remercie tous les participants à ce groupe pour le travail fourni, et soumet à l'approbation des membres du CSNPSN, le document qui leur a été envoyé.

Le travail du GT est approuvé **à l'unanimité**.



3. Les réflexions en cours au CSNPSN

3.1. La destruction des moyens pyrotechniques, par Vianney SEVAISTRE

Il s'agit de la destruction des fusées à parachute, des feux automatiques à main et des fumigènes périmés. L'an dernier, à la suite des travaux du CSNPSN, le Secrétariat Général de la Mer a créé un groupe de travail. A la demande du SGMer, l'ADEME a conduit une analyse détaillée qui a conduit le SGMer a proposé au MEDAD (Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables) le scénario suivant (deux axes) :

- créer une chaîne industrielle de collecte et de destruction de ces moyens pyrotechniques de la plaisance, de la pêche et de la marine de commerce,
- financer cette filière par l'augmentation du prix de l'anneau dans chaque port de plaisance.

La Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) et l'UNAN ont fait connaître leur opposition sur le mode de financement, comme on peut l'imaginer.

Le CSNPSN a exprimé son désaccord sur le principe de faire payer à une partie des utilisateurs la totalité de la filière et a demandé de lancer une réflexion pour diminuer le volume annuel (c'est également le sens de la réflexion en cours sur la VHF).

Le président du CSNPSN est en train de saisir le SGMer pour dire que l'analyse de l'ADEME n'est plus valide. En effet, une filière française de destruction des moyens pyrotechniques vient de se créer : la société ALPHACHIM assure dans des ports de la Méditerranée et pour le compte de shipchandlers la collecte et la destruction de ces signaux pyro. La société SODETREX près de Troyes, dans l'Aube, assure la destruction.

Ce sont donc des shipchandlers-distributeurs et des directeurs des ports, selon la FFPP, qui organisent et financent la collecte et la destruction de ces moyens pyrotechniques.

Il s'agit maintenant :

- pour les ports, les shipchandlers, les plaisanciers et les autorités maritimes de connaître cette filière en vue de l'utiliser pour la plaisance ; la pêche et le commerce peuvent en faire autant ;
- pour l'administration – le MEDAD - de ne pas lancer la création d'une filière industrielle seulement financée par les utilisateurs d'anneaux dans les ports alors que le volume de ces moyens pyro à détruire devrait diminuer dans les toutes prochaines années.

François BOUILLE rappelle que la FFPP s'est opposée au contenu du rapport du Secrétariat Général de la Mer du mois de juin, car il est inéquitable de faire assurer le financement par 2/5^{ème} des plaisanciers. Il confirme que quelques ports en PACA et quelques shipchandlers utilisent les services de la société Alphachim.

Gérard d'ABOVILLE souligne également que le coût de collecte et de destruction demandé est bien inférieur à ce qui est annoncé dans le rapport du SGMer.

3.2. Vers une nouvelle doctrine d'emploi des moyens de l'Etat en mer vis à vis des plaisanciers, par Vianney SEVAISTRE

Je pars d'un double constat :

- les navires de plaisance se font contrôler en mer par les forces de l'Etat, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'infractions commises (pour mémoire, à terre un gendarme ou un policier dispose du pouvoir d'interpeller un citoyen pour lui demander ses papiers ou vérifier son véhicule dans un certain nombre de cas parfaitement inventoriés),
- les navires de plaisance qui ont fait l'objet d'une assistance de la SNSM, par exemple, quelle qu'en soit la raison, ne font l'objet d'aucun contrôle systématique a posteriori.

L'idée est donc d'examiner les situations qui permettraient d'utiliser les moyens de l'action de l'Etat de façon la plus cohérente avec les besoins exprimés par la plaisance. Par exemple, on peut se faire contrôler successivement par les douanes, les Affaires Maritimes et les gendarmes. Comment éviter cela¹ ?

L'idée est également d'obtenir des sanctions plus rapidement, comme par exemple en mettant en place la procédure des amendes forfaitaires pour les excès de vitesse ou les atteintes simples à l'environnement.

Pour parvenir à mieux travailler, nous avons besoin d'avoir des analyses des interventions conduites en mer et de l'accidentologie.

Des contacts directs ont été établis avec le bureau des douanes compétent, la gendarmerie maritime, la Marine nationale, la DAM bien évidemment, l'inspecteur général des affaires maritimes M. BARADUC et le directeur du cabinet du SG Mer. L'idée qui semble faire consensus est de demander au SGMer de créer un groupe de travail interministériel rassemblant les services cités sous l'autorité d'une personne à désigner, avec la participation du CSNPSN.

3.3. le soutien de la plaisance professionnelle et du RIF, par Vianney SEVAISTRE

Le colloque du 22 novembre "le RIF (Registre International Français) et la plaisance professionnelle" a été organisé pour favoriser ce secteur potentiel riche en création d'emplois. Ce colloque est reporté en janvier ou février en raison des difficultés de déplacement actuelles.

L'objectif est de porter à la connaissance des professionnels de la plaisance professionnelle les possibilités et les contraintes offertes par le RIF.

Lorsque nous avons imaginé ce colloque, nous estimions intéresser au plus 40 personnes. Nous avons plus de 80 réponses positives de France mais aussi de l'étranger et d'outre-mer.

3.4. Les amodiations portuaires, par Vianney SEVAISTRE

Le CSNPSN a lancé une réflexion sur les amodiations portuaires. Dans un certain nombre de ports du Sud-Est des questions se posent sur deux sujets de nature différente :

- la *transmissibilité* de la propriété d'un anneau dans un port de plaisance
- la préparation de la fin d'une concession du domaine public à un gestionnaire de port ou à un entrepreneur dans le domaine public maritime.

Ce sont des sujets juridiques complexes et le CSNPSN a fait appel à un avocat stagiaire, Pierre-Antoine Courdé, pour consulter et proposer des solutions à droit constant ou à droit non constant.

Le but est de réunir, sous l'égide du CSNPSN, à Cannes les personnes concernées avec les représentants des administrations et le préfet afin de trouver les meilleures solutions. Actuellement, nous sommes en attente de la fin de l'étude de PA Courdé et du feu vert du préfet des Alpes Maritimes pour que nous provoquions une réunion localement.

François BOUILLE cite le fait que l'arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Marseille a été pris récemment.

1 M. Vibert fait savoir après la réunion que cette question a reçu une réponse dans un certain nombre d'endroits : le premier service qui contrôle délivre au chef de bord qui le demande un document mentionnant que le navire a été contrôlé tel jour à telle heure par x. Ce document peut alors être présenté lors d'un nouveau contrôle. Le contrôleur décide alors de poursuivre ou d'interrompre son action.



3.5. Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres

Vianney SEVAISTRE annonce que dans quelques jours ou quelques semaines Gérard d'ABOVILLE devrait être nommé "personnalité qualifiée" dans le conseil d'administration du Conservatoire. Cette demande a été exprimée pour que le président du CSNPSN participe au CA de cette instance pour le double motif suivant :

- le DAFN représente 35 millions d'euros sur 150 du budget annuel du CL ; plus de 100 M€ sont fournis par les collectivités territoriales,
- le CA du Conservatoire ne comporte aucun représentant du nautisme ou de la plaisance.

Gérard d'ABOVILLE, salue le Président du Conservatoire, Didier QUENTIN, et rappelle : le principe du DAFN n'est pas remis en cause. Il est possible que le CSNPSN soit sollicité pour réfléchir sur une nouvelle réforme du DAFN. Nous prendrons alors le temps de la préparer afin qu'elle ne soit pas aussi mal ressentie que les deux réformes conduites récemment.

Didier QUENTIN tient à préciser qu'il n'a jamais demandé l'affectation du DAFN (idée d'un fonctionnaire, des Douanes, qu'il n'a pu identifier, ...), et le Conservatoire qui était apprécié, s'est retrouvé impopulaire. Le Conservatoire était à la recherche d'une source de financement par la voie d'une recette affectée, pérenne et durable. C'est le Président de la République qui, à l'occasion du 30^{ème} anniversaire du Conservatoire, a fait cette annonce.

Didier QUENTIN profite également de cette intervention pour évoquer le combat qu'il livre, avec Dominique BUSSEREAU, concernant le nord de l'estuaire de la Gironde, lieu où doit être installé un terminal méthanier. Au Verdon, un port de plaisance, Port Médoc, d'une haute qualité environnementale, une vraie réussite, a été créé récemment et risque de se retrouver à 800 mètres de ce terminal ! Une manifestation est organisée samedi à Bordeaux. Didier QUENTIN attend un soutien du Conseil supérieur.

Gérard d'ABOVILLE remercie M. Didier QUENTIN et lui demande de lui faire savoir comment le Conseil supérieur pourra intervenir.



4. Les travaux à venir : Groupes de travail à maintenir ou à créer

4.1. Les groupes de travail à maintenir

Vianney SEVAISTRE présente les créations (ou la réactivation de groupes de travail) qui ont été demandées et précise que cette liste sera envoyée par mail aux membres, qui pourront ainsi s'inscrire aux nouveaux groupes. Ces derniers sont invités également à renouveler leur inscription dans les groupes qui n'ont pas terminé leurs travaux. Il en sera fait de même pour tous les experts associés aux travaux.

4.1.1. GT D 224-240 (sécurité des navires de plaisance)

Le travail sur les normes de sécurité de la D244 navires traditionnels n'est pas achevé. Le travail sur la D241 sur les NUC n'a pas encore débuté. Il est également utile de conserver ce groupe pour proposer des évolutions à la DAM ou de donner un avis sur les projets que nous soumettra la DAM.

Propositions de rapporteurs :

- D240 : M. Bernard Vibert
- D241 : M. Grégoire Dolto

- D242 : M. Denis Bury
- D243 : M. Dominique Serre
- D244 : M. Guy Ribadeau Dumas

Participants : les actuels (à confirmer) et d'autres (à préciser)

NOTA : ce GT a intégré le GT Grande Plaisance qui a préparé la table ronde "RIF et plaisance professionnelle".

La mission et la désignation des rapporteurs du groupe de travail sont approuvées.

4.1.2. GT NUC

Le GT NUC aborde de multiples sujets, notamment à caractère social, portant actuellement sur les qualifications. Aujourd'hui les difficultés portent sur la concurrence entre les NUC avec équipages disposant de brevet de la marine marchande et des navires armés par du personnel disposant de brevets jeunesse et sport. Ces deux catégories d'activités semblent entrer en concurrence avec une troisième formée par les navires à passagers.

Rapporteur : Jean KERHOAS se propose.

Participants : SNAVPRO, GEPY, Jeunesse et sports, DAM, et d'autres (à proposer)

NOTA : une réunion se tiendra le 4 décembre après-midi dans le bureau de Michel AYMERIC.

La mission et la désignation des rapporteurs du groupe de travail sont approuvées.

4.1.3. GT Environnement

Le GT a rempli une partie de la mission qui lui a été confiée. Il lui reste à traiter des deux sujets que sont les ports (même si le présent rapport en parle) et la filière industrielle nautique. Le principe retenu est que chaque sous-groupe bénéficie de deux rapporteurs :

Ports : Propositions de rapporteur et de co-rapporteur exprimées par la FFPP et l'UNAN.

Filière industrielles : Grégoire Dolto avec le soutien de l'UNAN, Madame Mireille DENECHAUD, pour la filière industrielle

Participants : ANEL pour les ports, UNAN

La mission des deux sous-groupes est approuvée.

La désignation des rapporteurs de chaque sous-groupe interviendra ultérieurement.

4.1.4. GT politique portuaire

Le GT va poursuivre le travail sur les cales de mise à l'eau dès que l'administration aura terminé son enquête dans les quatre départements choisis.

Proposition de rapporteurs : Yannick GUILLEMOT (UNAN, ancien directeur du Port de Nantes Saint Nazaire, et ayant travaillé avec Yves GAUTHIER dans ce port) et Daniel BOURGEOIS (FFPP), proposé par François BOUILLE,

Proposition de participants : FFPP, UNAN, Bloc marine, Almanach du marin breton, ANEL, SME (à préciser).

La mission est confirmée.

La désignation du ou des rapporteurs est à confirmer.



4.2. Les groupes de travail à créer ou dont la mission doit être renouvelée

4.2.1. GT informations nautiques et GT sécurité de la navigation, par Vianney SEVAISTRE

Le GT informations nautiques est un groupe à caractère permanent dont la mission est l'information sous toute ses formes (bulletins météo, avis aux navigateurs, cartes, etc.) permettant de naviguer en sécurité. Le GT inclut le "groupe de suivi et de concertation sur la signalisation maritime".

Indépendamment de cette mission, le CSNPSN pourrait lui confier une nouvelle mission, celle d'améliorer la sécurité de la navigation en tirant des enseignements des accidents de

mer, notamment en analysant les SITREP établis par les CROSS, les rapports établis par le BEA Mer dirigé par M. Schindler ou d'autres documents (je pense aux analyses faites par la SNSM). Cette préoccupation est déjà exprimée par l'UNAN et par la SNSM ; elle est largement partagée par le président du CSNPSN. Cette analyse pourrait également permettre d'orienter la doctrine d'emploi des forces de l'Etat en mer.

Proposition de rapporteur : Bernard VIBERT

Proposition de participants : SNSM, BEA Mer, DAM, DDSC, SGMer/Secmar, ENVSN, Glénans, Douanes, Marine Nationale, FFV (à confirmer)

La mission et la désignation du rapporteur du groupe de travail sont approuvées.

4.2.2. GT Moyens d'alerte, par Vianney SEVAISTRE

La VHF est-elle beaucoup plus efficace dans de nombreuses situations que des feux automatiques à main, des fusées à parachute ou des fumigènes ? Nous constatons que la VHF et d'autres systèmes radioélectriques se sont généralisés ces dernières années, après avoir fait des progrès techniques sans précédent et être devenus accessibles financièrement.

La réglementation est en cours d'évolution. La DAM, à travers la révision de la D224, a validé le principe que les navires équipés de VHF ASN couplés à un GPS sont dispensés de l'emport obligatoire de feux à main ou de fusées à parachute.

Il vous est proposé de poursuivre l'ouverture faite par la DAM en réfléchissant sur l'ensemble des moyens radioélectriques et pyrotechniques d'alerte. Cette réflexion doit prendre en compte les modalités d'utilisation de ces outils, notamment la délivrance des CRR.

En corollaire, le GT pourrait réfléchir sur les moyens d'éliminer ces moyens pyrotechniques, selon différents axes comme par exemple l'augmentation de la durée des vies (au Canada, la durée de vie est de 4 ans au lieu de 3 en France), comme l'utilisation de ces moyens pyro lors de journée de la sécurité à organiser dans les ports de plaisance.

Proposition de rapporteurs : Jean-Marie VIDAL.

Proposition de participants : UNAN, SNSM, ANFR, DAM (d'autres à préciser)

Gérard d'ABOVILLE explique que Jean-Marie VIDAL lui a fait l'amitié d'accepter de succéder à Jean-François DENIAU, et est heureux de pouvoir, très bientôt pouvoir le compter à nouveau parmi les membres du Conseil supérieur.

La mission et la désignation du rapporteur du groupe de travail sont approuvées.

4.2.3. GT "ventouses", par Vianney SEVAISTRE

Des directeurs de port rencontrent des difficultés pour faire dégager un navire "ventouse" qui encombre une place de port et que le propriétaire a abandonné. Inversement un propriétaire de navire peut se sentir injustement sollicité par un directeur de port alors qu'il estime être dans son droit. Le droit applicable est différent si le navire est considéré comme une épave ou non.

Dans quels délais un directeur de port peut-il de sa propre initiative déplacer un navire, quelle est alors sa responsabilité ou celle du propriétaire en cas d'accident ? Qui paie ? Quel est le tribunal compétent. Ces questions ne sont pas simples et les réponses peuvent varier en fonction des conseils.

Un groupe de travail pourrait se pencher sur ces questions et examiner quelles réponses apporter et dans quelles circonstances les réponses peuvent être multiples ou inexistantes.

François BOUILLE n'aime pas le terme "ventouse", il préférerait que le GT s'intitule : bateaux en irrégularité au port et à terre : ceux qui n'ont pas d'assurance, ceux qui ne paient pas, ceux qui n'ont plus de propriétaire, etc.

Philippe FOURRIER précise que très peu de bateaux sont à l'abandon dans les ports (exemple du port de La Rochelle, seulement 5), c'est ce qu'a démontré l'étude réalisée dans le cadre des travaux sur la déconstruction (BPHU). Un état des lieux juridique a été fait, et est très poussé. Il faut savoir que cela existe, et qu'il peut fournir l'étude au Conseil supérieur et à l'administration.

Proposition de rapporteurs :

- Philippe FOURRIER propose Matthieu GIBERT, avocat de la FIN,
- François BOUILLE propose Geneviève REBUFAT pour la FFPP, à valider.

Proposition de participants : UNAN, FFPP, FIN, notaire, huissier (autres à préciser)

Après échange l'intitulé du groupe de travail devient "**GT bateaux en irrégularité ou déshérence au port ou à terre**" ou GT Déshérence.

La mission du groupe de travail est modifiée pour prendre en compte la demande de la FIN.

La désignation des rapporteurs est à confirmer.

4.2.4. GT toiletteage du règlement intérieur du CSNPSN

Le but premier est de savoir si nous devons continuer en groupe de travail ou en commission, comme le prévoit le décret fondateur du CSNPSN.

Le but secondaire est de pouvoir transmettre notre règlement intérieur, comme cela est prévu par le décret au ministre chargé de la mer afin qu'il l'approuve.

Proposition de rapporteurs :

- à réfléchir pour être opérationnel au début de l'année prochaine.

Proposition de participants : à préciser.

Vianney SEVAISTRE précise que cette liste sera envoyée par mail aux membres, qui pourront ainsi s'inscrire aux nouveaux groupes, mais devront également renouveler leur inscription dans ceux qui n'ont pas terminé leurs travaux afin d'avoir une liste de participants à jour. Il en sera fait de même pour tous les experts associés aux travaux.





ORGANISMES EXTERIEURS

5. Organismes Extérieurs

Le Secrétaire Général n'a pas eu le temps de présenter cette partie qui est jointe au compte rendu de l'assemblée plénière à titre d'information. Voici les participations du Conseil supérieur à des organismes extérieurs :

CODCAP : Pour mémoire le CODCAP (Comité pour le Développement des capacités d'Accueil de la Plaisance) est une structure informelle réunissant la FIN, la FFPP, l'ODIT, l'ANEL, le MEDAD via la DGMT, et le CSNPSN. Monsieur Yves GAUTHIER, membre de l'Inspection générale des ponts et chaussées, assiste à toutes les réunions (environ une tous les mois depuis la rentrée de septembre).

Le CODCAP a réalisé un certain nombre d'études, en s'appuyant sur les compétences de l'ODIT. La dernière étude porte sur les financements des ports. Elle sera disponible dans quelques jours. La prochaine étude portera sur le profil du plaisancier.

Le CODCAP a demandé un entretien à Madame LAGARDE, ministre des finances, et à Monsieur Jean-Louis BORLOO, MEDAD, pour que le nombre de places dans les ports puisse être augmenté.

La représentation extérieure du CSNPSN :

Agence des aires marines protégées : le Président

Conseil national du Tourisme : Pierre-Paul HECKLY

Commission nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance : Grégoire DOLTO, Philippe CLAIS, Denis BURY

Comité pour le Développement des capacités d'Accueil de la Plaisance : Le président ou le Secrétaire Général

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

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

Commission des Usagers du SHOM : le président de l'UNAN ou son représentant, FFV (Dominique SERRE, Guy SALLENAVE)

Ecole nationale de Voile : le Président et le Secrétaire Général

Commission de Terminologie de la Mer : le Secrétaire Général du CSMM

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 : Bernard VIBERT, UNAN

Fédération de Voile Aviron : le Secrétaire Général



BILAN FINANCIER DU CONSEIL SUPERIEUR

6. Bilan Financier du CSNPSN

Gérard d'ABOVILLE rappelle les faibles moyens de l'institution et demande à Daniel GIBAUD de présenter les quelques chiffres :

En préambule, Daniel GIBAUD précise que le CSNPSN n'a pas de bilan financier à présenter, en effet, l'ensemble de nos dépenses (telles que la location de nos bureaux ou la rémunération des 4 permanents du Conseil, donné à titre d'exemple) sont prises en charge directement par notre ministère de tutelle (le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, MEDAD). Cependant, si nous n'avons pas de bilan financier à présenter, nous avons comme en 2006, dans le cadre de nos ressources, 3 postes budgétaires qui sont mis sous enveloppe par notre administration de tutelle, avec une dotation à ne pas dépasser. Ces 3 postes sont :

1. une enveloppe dite fongible de 10 000 euros qui supporte pour plus de 60 % nos dépenses en frais de réception et de représentation, les autres 40 % sont des dépenses de téléphone, d'abonnement et d'achat de matériel divers, ...
2. une enveloppe pour nos frais de déplacement de 7 000 euros,
3. enfin, et surtout, une enveloppe Salon nautique de 30 000 euros, qui est consommée pour les 2/3 à la conception et à la mise en place du stand, l'autre tiers étant réservé pour le fonctionnement du stand pendant le salon nautique (invitations, recrutement de 2 hôteses, ou des frais tels que les frais d'électricité, de nettoyage, ...)

En conclusion, et avant de repasser la parole au Président au sujet du salon nautique, Daniel GIBAUD précise que les dépenses 2007 de chacun de ces 3 postes resteront comme en 2006, dans les périmètres qui nous ont été délimités par l'administration centrale.

Ce point est approuvé par Michel AYMERIC.

Gérard d'ABOVILLE reprend la parole, remercie Daniel GIBAUD dont c'est la dernière AP avant son départ en retraite, en profite pour féliciter Corinne ROMANO pour son succès au concours des Secrétaires Administratifs. Il rappelle que les membres du conseil 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. Enfin, il précise que ceux qui souhaitent une invitation de bien vouloir se rapprocher de Daniel GIBAUD à la fin de cette réunion. Gérard d'ABOVILLE remercie à nouveau la Fédération des Industries Nautiques pour sa participation au Prix du Conseil supérieur.



PRIX DU CONSEIL SUPERIEUR

7. Le Prix du Conseil supérieur

Gérard d'ABOVILLE précise que cette année nous avons lancé au début de l'été le prix du CSNPSN sur le même principe que l'an dernier en proposant de récompenser un journal de bord. Nous avons obtenu deux réponses, toutes deux hors sujet. La première était un livre décrivant une navigation. Le second était la photocopie du journal de bord : il était bien tenu, mais ne répondait pas aux critères. Le prix ne pouvait donc pas être délivré sur cette base.

Plutôt que de ne pas délivrer de prix du CSNPSN, nous avons constaté que quelques plaisanciers avaient eu des comportements exemplaires en sauvant en mer d'autres personnes. Faute de temps le président soumet l'idée aux membres de l'assemblée qui l'approuvent.

Faute de temps, voici l'histoire qui n'a pu être racontée mais qui a conduit à retenir les deux personnes citées.

Nous avons identifié deux faits particulièrement intéressants :

Voici le récit de ce sauvetage dans les Côtes d'Armor. Un plaisancier part en fin d'après-midi fin août avec son voilier de 5,5m. Ils sont deux : lui et l'un de ses amis qui n'a presque jamais navigué. Ils partent au moteur. L'équipier va à l'avant gréer le foc. Pendant que l'équipier grée le foc, le barreur tombe à la mer. L'équipier finit par constater qu'il est seul et ne sachant comment agir, fait demi-tour et rentre dans le port de Saint-Cast. Dans le port de Saint-Cast, l'alerte est donnée. D'un côté le CROSS Corsen est mis en alerte via la capitainerie, de l'autre deux amis plaisanciers reprennent la mer et retrouvent l'homme à la mer. La personne sauvée était tellement émue qu'elle n'a pas pris le temps de noter le nom du bateau ni ceux de ses sauveteurs qui ont fait preuve de la plus grande discrétion. Leur acte a fait l'objet d'un article de presse dans Ouest-France. Nous avons demandé au préfet du département de leur faire attribuer la médaille de bronze des actes de courage et de dévouement. Le préfet a accepté et est disposé à ce que ces deux médailles soient remises pendant le Salon Nautique. Je me propose de remettre cette médaille aux deux personnes en les invitant au Salon Nautique et en les gardant toute la journée.

Gérard d'ABOVILLE constate que la SNSM a eu la même démarche au même moment et va récompenser des personnes qui ont participé de près à des actions de sauvetage sans appartenir à la SNSM.





QUESTIONS DIVERSES

8. Questions diverses

Proposition ci-dessous émanant du président de la Fédération Française de Ski Nautique (FFSN), M. Michel BOTTON, président depuis le 11 Février 2007 :

Dans le cadre du nouveau PERMIS PLAISANCE qui prend effet au 1^{er} Janvier 2008, la FFSN propose aux associations et bateaux écoles qui le voudront bien d'inclure dans les 3 heures de conduite un court moment de familiarisation consacré aux manœuvres de sécurité à respecter lors du contournement d'un skieur nautique (ou d'un rider / wakeboarder) lorsqu'il se trouve dans l'eau soit au moment du départ soit après une chute avant d'effectuer un nouveau départ de l'eau.

Nous faisons la proposition que la bouée de "l'HOMME A LA MER" soit utilisée comme matérialisation virtuelle de la tête et du corps d'un skieur nautique afin de familiariser les futurs titulaires du Permis Plaisance sur la façon dont elle doit être contournée à vitesse réduite en prenant les précautions indispensables pour que la corde de traction ne s'enroule pas autour du cou, d'un bras, d'un doigt ou d'une jambe.

Si nécessaire, une corde de traction et un palonnier seront fournis à toutes les associations et bateaux écoles volontaires pour vulgariser ces informations de sécurité.

La FFSN mettra à disposition de tous les candidats un formulaire fédéral qu'ils voudront bien remplir en indiquant leur Nom, Prénom, adresse, code postal, ville, date de naissance et adresse e-mail

Dès réception de ces formulaires, la FFSN leur adressera un livret de bonnes pratiques de la traction des skieurs nautiques.

La FFSN se tient à la disposition des membres du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance pour leur fournir tout renseignement utile.

Je vous remercie d'avoir bien voulu accepter de faire figurer cette proposition au compte rendu de l'Assemblée Plénière du 21 Novembre 2007.





CLOTURE

9. Clôture de l'Assemblée Plénière

Gérard d'ABOVILLE précise aux membres du Conseil supérieur, que Monsieur le Ministre BUSSEREAU, retenu à l'Élysée, vient de se faire excuser, ne pourra donc être présent, et a demandé à son Directeur, Michel AYMERIC, de bien vouloir le représenter. Gérard d'ABOVILLE explique qu'il aurait donc remercié le ministre pour sa présence, et lui aurait lu le discours préparé mais qu'il en adapte le contenu afin d'éviter aux personnes présentes d'entendre deux fois la même chose.

Monsieur le Ministre, cher Dominique,

La plaisance est un domaine que vous connaissez bien, d'abord en tant qu'élu du littoral, dans une région où l'activité des industries nautiques comme la pratique sont particulièrement développées, ensuite parce que ce n'est pas la première fois que vos responsabilités ministérielles s'exercent dans le secteur maritime en général et dans celui de la plaisance en particulier.

Le CSNPSN termine une année particulièrement active, notamment depuis la rentrée de septembre.

Sous la direction de notre nouveau secrétaire général, Vianney Sevaistre, dont je salue une fois de plus la compétence et dont tous les participants à nos réunions ont pu apprécier les capacités d'organisation et le talent pour guider avec douceur mais fermeté les différents groupes de travail, nous avons mené à bien un certain nombre de travaux.

Je citerai tout d'abord la première partie d'un rapport sur l'environnement, répondant à une commande de Madame OLIN qui, il y a un an, nous avait demandé d'actualiser notre rapport de 1992, "Objectif : rejet zéro".

Cette première partie qui traite de l'impact environnemental de la plaisance a fait l'objet d'un travail considérable destiné, d'une part, à connaître l'état des lieux, concernant tant la flotte de plaisance et la pratique, que les évolutions réglementaires et, d'autre part, à faire un certain nombre de propositions afin de réduire encore l'impact sur l'environnement d'une activité déjà exemplaire à bien des égards. Je tiens à remercier en votre présence les membres du groupe de travail et leur rapporteur Grégoire Dolto.

Le conseil a d'autre part été sollicité pour donner son avis, et a proposé un grand nombre d'amendements sur un certain nombre de textes techniques, plus précisément six divisions réglementaires traitant de la sécurité

- * des navires de plaisance,*
- * des navires à utilisation collective,*
- * des navires de grande plaisance,*
- * des navires de compétition et expérimentaux,*
- * des navires traditionnels.*

Je remercie les responsables des groupes de travail, je tiens à souligner la compétence des membres du conseil et des participants extérieurs, bénévoles choisis pour leur expertise dans les sujets traités, souvent complexes et ardues : Messieurs Bernard Vibert, de l'UNAN, Denis Bury, consultant, Dominique Serre de la FFV, Guy Ribadeau-Dumas, architecte naval; ainsi que tous ceux qui ont participé au travail de ces groupes.

Mais la bonne volonté et la compétence sont des vertus qu'il convient d'économiser ou tout au moins d'utiliser à bon escient si l'on veut en profiter longtemps et c'est la raison pour laquelle je voudrai vous faire part de mes réflexions après bien des années de présidence du conseil, réflexions qui sont, je le sais, partagées pas ses membres.

Je rappellerai que la plaisance est une activité qui concerne 4,5 millions de pratiquants, qui représente près de 45 000 emplois directs, et dont les industriels prouvent leurs capacités au plan mondial en réussissant le tour de force d'exporter plus de 60% de leur production, souvent en dehors de la zone euro, malgré le cours élevé de notre monnaie.

Bien entendu, cette activité a besoin d'un encadrement législatif et réglementaire.

Pour autant, méfions nous du mal qui consiste à réglementer pour réglementer jusqu'à en arriver à des contraintes difficilement supportables.

Même si c'est aujourd'hui devenu un mal français, apparemment ce n'est pas nouveau, est-ce un travers propre aux civilisations judéo-chrétiennes ? Je citerai l'évangile selon Saint Luc : "Jésus reprit : Vous aussi, les docteurs de la loi, malheureux êtes-vous, parce que vous chargez les gens de fardeaux impossibles à porter, et vous-mêmes, vous ne touchez même pas ces fardeaux d'un seul doigt".

Si la vocation du conseil l'amène justement à être et le porte parole de ceux qui condamnent cette tendance à l'obésité réglementaire, les bonnes relations personnelles que nous entretenons, fort heureusement, avec les fonctionnaires de la mission plaisance et la bonne volonté de ces derniers nous permettent de désamorcer quelques tensions !

*Il n'en demeure pas moins que, d'une façon générale, la consultation du conseil, seule institution représentative de l'ensemble des acteurs de la plaisance, gagne à être faite le plus en amont possible. **Notre point de vue, que l'on pourrait qualifier de "principe de bonne gouvernance", c'est aussi que toute avancée législative ou réglementaire devrait impérativement être clairement et précisément motivée.***

Certes, dans certains cas, notre corpus réglementaire doit évoluer pour se mettre en conformité avec des directives venues de Bruxelles, mais, même dans ces cas là, nous, français, avons trop souvent tendance à en rajouter, quitte d'ailleurs à se défaire ensuite en disant "c'est pas moi, c'est l'Europe".

Comme le disait récemment devant le Conseil Economique et Social Mr le député Garigues, vice président de la délégation de l'Assemblée Nationale pour l'Union Européenne, lorsqu'un texte européen existe et est transposé dans notre législation, il se suffit en général à lui même et il n'y a alors aucune raison d'en rajouter.

De plus, pour qu'un exposé des motifs soit objectif, il doit être fondé sur des observations mesurées et des conclusions partagées avec les pratiquants, et non pas sur des idées reçues, et des à priori, nombreux dans le domaine qui nous concerne.

Quelques exemples :

La plaisance polluée.

Combien de fois ai-je entendu cette affirmation gratuite. Or, et notre rapport le démontre, s'il reste des efforts à faire, c'est à la marge et pour atteindre une situation de réelle exemplarité.

Une démarche objective consisterait à relever un ensemble d'observations convenablement choisies pour déterminer le niveau de la pollution exclusivement dû à un port de plaisance, par rapport à celle due à d'autres facteurs : station d'épuration saturée, bassin versant drainant des pollutions agricoles ou industrielles.

Pour prendre un cas concret, on nous parle par exemple de pollution des eaux du bassin d'Arcachon et aussitôt voici la plaisance montrée du doigt certaines molécules herbicides et pesticides seraient utilisées dans les peintures antifouling. On mentionne notamment l'irgarol.

Or, que constate-t-on après étude objective (rapport IFREMER)?

- cette substance n'est plus utilisée en plaisance depuis des années, elle l'est encore dans certaines peintures utilisées dans le bâtiment ou en agriculture
- sa concentration dans les eaux du bassin est très inférieure au seuil de toxicité pour les huîtres.

Autre exemple :

La plaisance serait dangereuse,

Comment se fait-il disent certains qu'il n'y ait pas de permis voile ?

Pourquoi pas demandent les autres des visites régulières de sécurité des bateaux ?, j'ai même entendu très sérieusement parler d'alcootest...

Et pourtant, objectivement, si on ne compte que les accidents de plaisance, c'est à dire en évitant de les amalgamer avec les trop nombreux accidents de plage ou de plongée, ceux ci sont très peu nombreux, on déplore au cours d'une saison une trentaine de morts, là où la montagne compte 130 décès et 1600 blessés.

Oui, mais dit-on également, "les plaisanciers ne doivent leur survie qu'à la qualité des secours performants".

C'est vrai, en partie, il y a sûrement trop d'interventions dites "de confort" et on ne saluera jamais assez l'action des sauveteurs, en particulier de la SNSM. Mais une étude objective consisterait à analyser sérieusement les rapports des CROSS pour connaître les causes d'appels et l'efficacité comparée des moyens d'alerte.

Comment envisager sérieusement de prendre telle ou telle mesure concernant la sécurité ou même la formation (c'est à dire le contenu des permis) en l'absence de telles données objectives qu'il ne serait pourtant pas difficile de recueillir?

On pourrait multiplier les exemples...

En revanche, dès lors qu'un faisceau de témoignage, ou mieux, une enquête statistique, démontre que l'on pourrait progresser dans la recherche d'une meilleure sécurité en faisant évoluer la réglementation, pourquoi tarder à le faire ?

C'est le cas par exemple de la VHF, dont l'avantage n'est plus à démontrer et dont l'équipement chez les plaisanciers ferait un bon en avant si quelques mesures simples étaient prises, telles que la suppression d'un CRR obsolète, l'abandon définitif d'une taxe fantôme et le remplacement d'une partie de la dotation pyrotechnique pour les plaisanciers équipés. Cela fait des années qu'on en parle.

Je terminerai par un mot sur l'action de l'Etat en mer, ou plus précisément les contrôles effectués sur les navires de plaisance.

Chacun comprend qu'il y ait, par exemple en début de saison, une série d'opérations "coup de frein", médiatisées car destinées, non pas à réprimer, mais à sensibiliser l'ensemble des plaisanciers, Chacun comprend également que des contrôles soient organisés lorsqu'il y a un motif de suspicion légitime.

Mais ce que l'on ne comprend pas, ce sont les contrôles systématiques, parfois tatillons, de plaisanciers qui n'ont commis aucune infraction.

Nous pensons qu'il y a là une utilisation sinon abusive, tout au moins mal à propos, des moyens de l'Etat en mer.

Autant un plaisancier dont le comportement laisse à désirer mériterait d'être contrôlé, ou, à plus forte raison, le responsable d'une alerte injustifiée pourrait se voir traité avec sévérité, autant les plaisanciers aux comportements irréprochables, c'est à dire la grande majorité d'entre eux, devraient en être épargnés.

Pourquoi les plaisanciers seraient-ils les seuls citoyens à faire l'objet de contrôles systématiques ? Un français, dès lors qu'il embarque sur un bateau, deviendrait-il un dangereux malfaiteur en puissance ?

Je termine, Monsieur la Ministre, cher Dominique, en vous exprimant toute la confiance que le monde de la plaisance a dans votre action, je rappelle que c'est vous qui avez été à l'origine de la décision de réformer la sacro-sainte DIV 224, une réforme que les plaisanciers attendaient depuis si longtemps, pour laquelle notre conseil a fait des propositions déterminantes et qui a annoncé, je l'espère, une nouvelle approche basée sur le bon sens et la responsabilité.

Gérard d'ABOVILLE remercie chaleureusement Michel AYMERIC pour sa présence et pour les rapports très cordiaux et très fructueux que le Conseil supérieur entretient avec sa direction.

Conclusion de M. Michel AYMERIC, directeur des affaires maritimes

Michel AYMERIC assure à l'assemblée que Dominique BUSSEureau est désolé de ne pas être là et qu'il suit tout cela de très près.

Il remercie pour la qualité des travaux et précise que le CSNPSN est un conseil qui travaille. Il précise que les membres ont été nommés en 2005 et sont présents jusqu'en 2008, que les dispositions nécessaires sont prises pour renouveler Gérard d'ABOVILLE dans ses fonctions et pour faire nommer Jean-Marie VIDAL. Il exprime ses remerciements à Gérard d'ABOVILLE pour le travail accompli depuis 1993, en qualité de président du conseil et affirme que le renouvellement de son mandat pour 3 ans supplémentaires est un gage de réussite pour les travaux du conseil.

Michel AYMERIC reprend les principales idées que Dominique BUSSEureau auraient exprimées s'il n'avait pas été retenu à l'Élysée par le Président de la République :

- 1. le ministre est attaché à faire aboutir tous les dossiers évoqués et notamment à faire en sorte que la réforme des permis de conduire plaisance réussisse sans heurt. Un des objectifs est la simplification administrative.*
- 2. La réforme de la division sur les navires de plus de 24 mètres vise à placer la France sur un pied d'égalité dans la compétition internationale. Cela s'inscrit dans la suite logique de la création du RIF par le gouvernement. Le colloque RIF est reporté fin janvier. Des annonces pourront être faites à cette occasion. Merci pour vos travaux.*
- 3. La réglementation française n'est pas excessive. La tendance n'est pas à sur réglementer en matière de plaisance , mais nous sommes dans une période de mise à jour et de toilettage, qui ne devrait pas durer.*
- 4. Environnement : nous sommes entrés dans une ère de développement durable Il y a eu le Grenelle de l'Environnement. Une feuille de route a été fixée par le Président de la République : la plaisance doit être exemplaire à cet égard. Que les autres ne le soient pas n'est pas un argument suffisant, car nous devons limiter l'impact de cette activité sur l'environnement. Je suis sûr que vous êtes prêts à vous engager pour cette plaisance respectueuse de l'environnement.*

Voici les chantiers sur lesquels Dominique BUSSEureau aimerait que le conseil s'engage :

- 1. réfléchir à la façon d'éliminer les bateaux de plaisance hors d'usage en tenant compte des initiatives déjà engagées par la FIN, et aussi de ses aspects économiques : en effet, la filière doit rester viable. Cette réflexion doit également traiter des déchets d'exploitation tels que les fusées périmées, et d'autres sujets.*
- 2. réfléchir sur la campagne de sécurité annuelle des loisirs nautiques. Elle est pilotée par le ministère depuis une dizaine d'années. Il s'agit de responsabiliser les plaisanciers en les informant sur les risques. Cette campagne peut évoluer sur son format ; les messages peuvent évoluer, pour éviter une certaine routine. L'échéance est fin mai - début juin. Il s'agit de donner une dimension nouvelle à cette campagne, un esprit nouveau, par un travail de réflexion pour moderniser et obtenir des meilleures retombées.*
- 3. réfléchir sur la sécurité, en appelant au développement de l'utilisation de la VHF.*

Beaucoup de sujets ont été évoqués, notamment l'harmonisation des pratiques de contrôle en mer - la question vient d'être posée à Michel BARNIER par des pêcheurs qui ne comprennent pas d'être contrôlés successivement par la gendarmerie, les Affaires

Maritimes et les douanes. Les contrôles sont nécessaires, souvent justifiés. Les contrôles préventifs sont effectués de façon correcte et courtoise, et sont harmonisés sous la responsabilité du SG Mer. L'idée est de réfléchir à une meilleure organisation des contrôles tant pour la plaisance et pour la pêche.

L'administration peut vous aider à contribuer à cet objectif commun de sécurité. Merci pour vos travaux tout au long de l'année. Merci pour vos propositions qui font évoluer la réglementation. Bons travaux pour l'année 2008.



Gérard d'ABOVILLE remercie à nouveau tous les membres présents à cette assemblée, malgré les difficultés de transport, et leur donne rendez-vous au salon nautique.

INSCRIPTION AUX GROUPES DE TRAVAIL DU CSNPSN

GT Sécurité D 224-240 (sécurité des navires de plaisance) : évaluation des D24x, grande plaisance.

Le travail sur les normes de sécurité de la D244 navires traditionnels n'est pas achevée ou en cours d'achèvement. Le travail sur la D241 sur les NUC n'a pas encore débuté. Il est également utile de conserver ce groupe pour proposer des évolutions à la DAM ou de donner un avis sur les projets que nous soumettra la DAM.

GT NUC : fiscalité/types d'exploitations, équipages, brevets et qualifications

Le GT NUC aborde de multiples sujets, notamment à caractère social, portant actuellement sur les qualifications.

Aujourd'hui les difficultés portent sur la concurrence entre les NUC avec équipages disposant de brevet de la marine marchande et des navires armés par du personnel disposant de brevets jeunesse et sport. Ces deux catégories d'activités semblent entrer en concurrence avec une troisième formée par les navires à passagers.

GT environnement : ports et filière industrielle

Le GT a rempli une partie de la mission qui lui a été confiée. Il lui reste à traiter des deux sujets que sont les ports (même si le rapport de 2007 en parle) et la filière industrielle nautique. Deux sous-groupes sont créés : « port » et « filière industrielle »

GT politique portuaire : cales de mise à l'eau

Le GT va poursuivre le travail sur les cales de mise à l'eau dès que l'administration aura terminé son enquête dans les quatre départements choisis. L'objectif est l'édition d'un guide national des cales de mise à l'eau et la rédaction d'un document à destination des collectivités territoriales visant à faciliter l'entretien ou la création des cales de mise à l'eau.

GT informations nautiques et GT sécurité de la navigation : analyse de l'accidentologie et propositions

Le GT informations nautiques est un groupe à caractère permanent dont la mission est l'information sous toute ses formes (bulletins météo, avis aux navigateurs, cartes, etc.) permettant de naviguer en sécurité. Il inclut le « groupe de suivi et de concertation sur la signalisation maritime ».

Le CSNPSN lui confie la nouvelle mission d'améliorer la sécurité de la navigation en tirant des enseignements des accidents de mer, notamment en analysant les SITREP établis par les CROSS, les rapports établis par le BEA Mer ou d'autres informations, comme celles que détient la SNSM, en enrichissant la communication vers les navigateurs pour prévenir les incidents ou accidents. Cette analyse pourrait permettre d'orienter la doctrine d'emploi des forces de l'Etat en mer.

GT Moyens d'alerte : VHF, moyens radioélectriques, signaux pyrotechniques, CRR

La VHF est-elle beaucoup plus efficace dans de nombreuses situations que des feux automatiques à main, des fusées à parachute ou des fumigènes ? La VHF et d'autres systèmes radioélectriques se sont généralisés ces dernières années, après avoir fait des progrès techniques sans précédents et être devenus accessibles financièrement. La réglementation est en cours d'évolution. La DAM, à travers la révision de la D224, a validé le principe que les navires équipés de VHF ASN couplés à un GPS sont dispensés de l'emport obligatoire de feux à main ou de fusées à parachute. Il s'agit de poursuivre la réflexion en réfléchissant sur l'ensemble des moyens radioélectriques et pyrotechniques d'alerte. Cette réflexion doit prendre en compte les modalités d'utilisation de ces outils, notamment la délivrance des CRR. Le GT aura également à réfléchir sur les moyens d'éliminer ces moyens pyrotechniques, selon différents axes comme par exemple l'augmentation de la durée des vies (au Canada, la durée de vie est de 4 ans au lieu de 3 en France), sur l'utilisation de ces moyens pyro lors de journée de la sécurité à organiser dans les ports de plaisance.

GT Bateaux en irrégularité ou en déshérence au port ou à terre : analyse de la situation juridique dans les ports et propositions à formuler en conséquence.

Des directeurs de port ou des professionnels des industries nautiques rencontrent des difficultés pour faire dégager un navire qui encombre une place de port ou emplacement à terre en dehors de l'espace portuaire. La nature de la propriété peut varier : abandon ou non. Inversement un propriétaire de navire peut se sentir injustement sollicité par un directeur de port alors qu'il estime être dans son droit. Le droit applicable est différent si le navire est considéré comme une épave ou non. Dans quels délais un directeur de port ou une autre personne peut-il de sa propre initiative déplacer un navire, quelle est alors sa responsabilité ou celle du propriétaire en cas d'accident ? Qui paie ? Quel est le tribunal compétent. Quelles réponses apporter ? Quand il n'y a pas de réponse, que peut-on proposer au législateur ?

GT Toilettage du Règlement Intérieur du CSNPSN : quel est le mode de travail le plus adapté pour le CSNPSN : les groupes de travail, les commissions ?

NOM, Prénom :

Organisme :

Adresse postale :

Adresse mail :

Téléphones :

**Bien entendu cette liste n'est pas limitative, d'autres groupes de travail pourront être créés en cours d'année suivant les besoins.*



ANNEXE

Les déplacements de *l'équipage permanent* sont détaillées ci-dessous :

janvier 2007 : Saintes, réunion d'information sur le rapport "*bateaux à usage d'habitation*"

février : Saint-Malo, réalisation d'un dossier type NUC
Saintes, réunion à la DDE 17 sur une étude confiée à Act Ouest
Lorient, réunion sur la labellisation des cartes électroniques

mars : Saint Malo, suite de la réunion NUC

juin : Brest, journée Ifremer et visite du navire océanique *Pourquoi Pas*
Marseille, réunion sur les amodiations
Marseille, réunion sur le RIF, avec les Douanes, la DAM et le Guichet Unique
Saint-Cyprien, conseil d'administration de la Fédération Française des Ports de Plaisance

juillet : La Trinité sur mer, visite du port labellisé ISO 14001 et réunion du groupe de travail Environnement

août : Dunkerque, entretiens et visite du port

septembre : Marseille, Juriscup
Cannes, Festival international de la Plaisance
La Rochelle, Grand Pavois

octobre : Marseille, Nice, réunions sur les ports de plaisance
Quiberon, réunion à l'Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques
La Rochelle, réunion au port de plaisance, au service juridique de la mairie

novembre : Colloque de la FFPP au Sénat

