



Paris, le 16 janvier 2009

Compte-rendu de l'Assemblée Plénière du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques le 8 janvier 2009 - Place de Fontenoy

Le 8 janvier 2009 à 10 h. 30 s'est tenu l'assemblée plénière du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNPSN).

En introduction, Gérard d'ABOVILLE indique que l'arrêté de nomination des personnalités qualifiées a été signé par les différents ministres concernés. Après que les membres du conseil se soient présentés, il souligne à travers la diversité de ces membres, la représentativité du conseil. Le compte rendu de l'assemblée plénière précédente est ensuite approuvé par les membres.

Antoine PICHON, secrétaire général, présente les travaux du conseil dont le bilan d'activité a été adressé à chacun des membres. Dans le courant de la présentation, M. Bruno VOISARD prend la parole pour exposer sa préoccupation à propos des navires à utilisation collective utilisés en dehors des eaux territoriales, notamment aux Caraïbes.

Prennent ensuite successivement la parole M. François BOUILLE, délégué général de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), Mme Catherine CHABAUD, personnalité qualifiée du CSNPSN, missionnée par le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, Mme Judith JIGUET, directrice de l'eau et de la biodiversité, puis M. Bernard VIBERT, président de l'Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN) (le texte de leurs interventions est en annexe du présent compte rendu).

À l'arrivée du secrétaire d'État aux Transports, Dominique BUSSEREAU, Gérard d'ABOVILLE prend la parole et se félicite de l'impulsion donnée par le ministre et de sa conséquence positive dans la concrétisation des travaux du Conseil supérieur. Il regrette que certaines lourdeurs de procédures administratives aient pu retarder la signature de l'arrêté de renouvellement des membres et indique qu'il proposera des modifications du décret de création du conseil (datant de 1967) afin qu'il puisse continuer ses travaux tant que le nouveau conseil n'est pas officiellement installé.

Le président d'ABOVILLE fait au ministre un résumé du début de l'assemblée et indique notamment que le contexte administratif et technique a été utilement mis à jour, les textes ayant été toilettés. Du point de vue de l'environnement : la Fédération Française des Ports de Plaisance a produit une charte et la Fédération des Industries Nautiques travaille aussi sur les questions environnementales pour l'éco-conception des navires. En ce qui concerne la sécurité, il souligne certaines avancées dans l'utilisation de la VHF, et indique que le bilan de l'expérimentation de diffusion de la météo en boucle sur la VHF est probante et en voie d'extension.

Il souhaite que soit améliorée la formation des agents de contrôle, sur le terrain, aux nouvelles réglementations afin d'en rendre plus cohérente l'application.

Il indique enfin que la charte de la pêche de plaisance en mer est prête à être signée et souhaite que le verrou actuel de la DPMA soit levé.

Monsieur BUSSEREAU répond au président en insistant sur l'utilité du conseil et sur son rôle auprès des pouvoirs publics (le texte de son intervention est en annexe du présent compte rendu).

Gérard d'ABOVILLE propose aux membres du conseil un échange avec le ministre :

- M. Jean KIFFER, président de la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France (FNPPSF), prend la parole à propos de la charte des pêcheurs plaisanciers en mer.

- M. Loïc LAISNÉ, directeur adjoint des pêches, donne des précisions quant au retard pris par l'administration de l'agriculture pour avaliser la charte.

Enfin, Antoine PICHON sollicite les membres du Conseil supérieur afin qu'ils s'inscrivent aux différentes commissions et groupes de travail constitués.

Gérard d'ABOVILLE conclut et lève la séance à 12 h 40.

Le Secrétaire Général,
Antoine PICHON



Annexe

Textes des diverses interventions

*** François BOUILLE, Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP)**

Présentation de ports propres en France et de la certification AFNOR de gestion environnementale des ports de plaisance :

Historique :

1984 : Une opération similaire a été sollicitée en Bretagne mais elle n'a pas abouti.

1995 : Le Languedoc Roussillon crée le SMATLR (Syndicat Mixte d'Aménagement de Territoire du Languedoc Roussillon)
17 ports sont inclus dans la démarche.
La démarche est prolongée pendant 5 ans.

2001 : Une convention est passée entre le Languedoc Roussillon et la Région PACA

2003 : Début des Opérations en PACA

Aujourd'hui : 90 ports en PACA dans la démarche. Plus de 15 millions d'euros d'investissement réalisés pour des infrastructures propres.

Le lancement d'une certification AFNOR de gestion environnementale des ports de plaisance a été au salon nautique de Paris. Les partenaires sont la Région PACA, l'UPACA, l'Agence de l'eau, l'ADEME.

Certification des premiers ports : Beaulieu sur Mer, Cavalaire, Théoule sur Mer, Borme les Mimosas, La Londe, Les Maures et Saint Pierre les Embiez.
Candidatures de la Rague et de Fos Saint Gervais.

La FFPP a récupéré le flambeau et va comme le souhaite la Région PACA développer en France la certification.

Elle a mis à disposition de ses adhérents un cahier des charges et un guide d'autoévaluation.

Face à M. Jean-Louis BORLOO la FFPP s'est engagée à développer avec chacune de ses associations affiliées l'opération ports propres dans chaque région de France. L'engagement de la FFPP a été acté dans une charte pour le développement durable des ports de plaisance qui a été signée au salon nautique 2008 par la FFPP, l'ANEL et le MEEDDAT.

Le référentiel de la certification est calqué sur les exigences de l'opération ports propres. Il comprend :

- **L'étude diagnostic**
 - **Qualité des eaux**
 - **Etat des lieux sur les démarches et les infrastructures existantes**

- **La mise en œuvre des critères opérationnels**
 - **Gestion des déchets et pollutions**
 - **Gestion des équipements sanitaires**
 - **Gestion des pollutions accidentelles**

- **Gestion des ressources en eau et énergie**
- **La formation, l'information et la sensibilisation**
 - **Formation et sensibilisation du personnel portuaire**
 - **Information/sensibilisation des usagers et traitement des remontées d'information**
- **Le pilotage de la démarche**
 - **Réalisation d'un bilan annuel**
 - **Plan d'action sur le moyen terme**

Conclusion :

La FFPP et les ports de plaisance du territoire français rentrent de plein pied avec cette démarche dans une dynamique respectueuse de l'environnement. Les ports de plaisance français entendent être exemplaires en la matière.

La certification Afnor a été faite par les ports de plaisance pour répondre à leurs besoins et aux exigences et objectifs européens. C'est une démarche accessible à tous les ports de plaisance et basée sur une analyse poussée et pragmatique des problématiques environnementales.

L'objectif à moyen terme pour cette certification sera à l'avenir de la développer au niveau européen.



*** Catherine CHABAUD, Personnalité Qualifiée du CSNPSN**

Mission Nautisme et Développement Durable, Mai 2008 - Janvier 2009

Rappel des 4 axes de la mission

- Appel à projets des Ports de plaisance exemplaires officiellement annoncé par le 1er ministre en janvier 2008
- Campagne de responsabilisation Environnement et Sécurité
- Colloque "Les enjeux du développement durable pour la filière nautique"
- Propositions pour un DAFN en lien avec l'impact environnemental des bateaux

Appel à projets des Ports de plaisance exemplaires - Calendrier

- Travail faisant suite aux travaux du CODCAP et à la mission Gauthier
- Plus de 150 acteurs consultés
- Septembre 2008 : AAP annoncé par le Secrétaire d'Etat au Grand Pavois de La Rochelle
- Automne 2008 : Rédaction d'un cahier des charges
- 5 décembre : Lancement officiel au Nautic
- 20 février 2009 : date limite de dépôt des dossiers
- Début avril 2009 : annonce des résultats

Appel à projets des Ports de plaisance exemplaires - Grandes lignes

- Porteurs de projets : collectivités territoriales (littoral maritime métropole et outremer)
- Projets : rénovations, extensions, reconversion, port à sec, mouillages, services...
- Critères : économiques, sociaux, environnementaux, patrimoniaux
- Aides : soutien financier à de l'ingénierie administrative
- Objectif de l'AAP : développer des solutions exemplaires innovantes sous l'angle du développement durable

Campagne de responsabilisation Environnement et Sécurité

- Soutient et fédère les actions existantes
- Acteurs : associations, fédérations, institutions, collectivités locales, organisateurs

d'événements...

- Campagne "ombrelle" sur le thème "J'apprends la mer" ("J'apprends la mer et je la respecte")
- Du printemps à l'automne
- Soutien national : conférence de lancement, outils de communication, campagne...
- Soutien local : encarts dans la presse

Colloque Nautisme et Développement durable

- Acteurs concernés : architectes, chantiers, équipementiers, ports de plaisance (?)
- Thème : "Les enjeux du développement durable pour la filière nautique"
- Esprit : la filière a amorcé sa démarche de DD, comment aller plus loin ? Quels gains en attendre?
- Date : a priori 1er avril 2009
- Lieu : façade Atlantique (en cours)

Propositions pour un DAFN lié à l'impact environnemental des bateaux

- Réflexion menée avec le CSNPSN
- Orientations :
 - o Une assiette élargie, une taxe plus juste et mieux répartie
 - o Critères : a priori longueur et motorisation
 - o Abattements envisagés pour du mieux disant environnemental
 - o Un partenariat entre les plaisanciers et le Conservatoire du Littoral : Convention + siège au CA du CLRL
- Rapport remis courant janvier



*** Judith JIGUET, Directrice de l'Eau et de la Biodiversité du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire**

1. Accompagnement de la mise en place de la gestion

Parmi les 100 projets de sites soumis à consultation par les préfets, 76 ont été transmis à la CE le 31 octobre 2008 (dont 29 SPZ et 47 pSIC), 20 sont en cours d'instruction au niveau central et 4 nécessitent l'élaboration d'une proposition commune (désignation et gestion) avec l'Espagne et le Royaume uni. Les sites ont été désignés sur la base de critères scientifiques, après une consultation locale.

Les différents acteurs locaux intéressés par la vie d'un site sont appelés à participer à sa gestion, à travers le comité de pilotage de chaque site qui seront progressivement mis en place par chacun des préfets maritimes ou de département. Ce comité porte l'élaboration d'un document d'objectifs (DOCOB) approuvé par le représentant de l'Etat. Le DOCOB, sur la base d'un diagnostic des caractéristiques du site (écologiques, économiques, sociales...), définit dans ce cadre concerté les objectifs de développement durable du site et les mesures de gestion appropriées, qui tiennent compte des exigences économiques, sociales et culturelles ainsi que des particularités régionales et locales.

Ainsi, seront analysés de manière concertée les effets des différentes activités humaines telles que la pêche, les activités portuaires, les activités touristiques de baignade et de loisirs en mer, au regard des objectifs de conservation des habitats naturels et des espèces du site ; ces différentes activités humaines ne pourront pas être, a priori, considérées comme incompatibles avec le réseau Natura 2000.

La mise en œuvre du réseau Natura 2000 s'appuie bien souvent sur les pratiques des usagers dont les intérêts en terme de préservation des ressources exploitées convergent souvent avec celles de la biodiversité. Il n'est nullement question de « sanctuaires de la nature » dont l'homme et ses activités seraient exclus. Natura 2000 doit constituer un exemple de nouvelle gouvernance pour des espaces remarquables, garantissant leur développement économique et social, dans le respect de la biodiversité.

Au niveau national, le comité national de concertation (CNC) sur les aires marines protégées constitue depuis mi-2006 le lieu de concertation informel pour la mise en œuvre de Natura 2000 en mer. En effet, le CNC a été mis en place pour contribuer à l'élaboration de la stratégie de création des aires

marines protégées dans les eaux métropolitaines. Cette instance de dialogue (dont la composition est large et associe l'ensemble des partenaires, extracteurs, armateurs, pêcheurs, conchyliculteurs, nautisme, comité national olympique...etc) et d'échange a été associée à la mise en œuvre de cette stratégie pour la constitution du réseau Natura 2000 en mer. Sous son égide, un certain nombre de travaux méthodologiques ont été engagés, destinés à faciliter le travail des comités de pilotage dans l'élaboration des documents d'objectifs des sites Natura 2000 en mer, notamment l'élaboration d'un référentiel technico-économique des activités de pêche, aquaculture, de loisirs de mer et sportives. Ce référentiel est élaboré par l'agence des aires marines protégées, en lien avec l'Ifremer et le MNHN, à destination des comités de pilotages. Il vise à analyser les dispositifs administratifs, réglementaires et financiers existants, à appuyer le diagnostic des activités au regard des enjeux de conservation, à établir un catalogue de propositions de mesures, à donner des éléments de méthode pour élaborer les mesures de gestion et évaluer leur coût.

Un rapport d'étape sera discuté le 13 janvier par le comité de pilotage restreint auquel participent Pascal Vautier du comité national des sports olympiques et Antoine Pichon du conseil supérieur de la navigation de plaisance, puis par le groupe de travail « gestion » du CNC le 23 janvier.

Au niveau communautaire des groupes de travail se mettent également en place auxquels la France se doit de contribuer : ainsi un groupe travaille à la réalisation d'un guide concernant la gestion intégrée des sites Natura 2000 dans les estuaires et les zones côtières en associant avec des représentants des ports, ce qui montre bien le souci de la Commission européenne de rendre conciliable la préservation de la biodiversité et la poursuite et le développement des activités économiques.

2. Extension du régime d'évaluation des incidences Natura 2000

La France recourt à trois catégories d'outils pour la gestion des sites Natura 2000 : des outils de nature réglementaire portés par les régimes existants d'encadrement des activités humaines, des outils de nature contractuelle, dont certains ont été développés spécifiquement pour le réseau Natura 2000 (contrats et chartes Natura 2000) et enfin le régime de l'évaluation des incidences (obligation communautaire) qui permet de s'interroger a priori sur les conséquences d'une intervention humaine sur les sites Natura 2000, de manière à prévenir toute atteinte significative, sans pour autant recourir à une interdiction générale et absolue applicable de manière indifférenciée à tous les sites Natura 2000 et à tous les acteurs locaux.

La France a fait le choix d'une utilisation équilibrée de ces trois catégories d'outils : loin de privilégier la seule voie réglementaire portant encadrement et interdiction, elle a été l'un des seuls Etats membres à développer et à faire le pari d'une gestion contractuelle des sites Natura 2000, dans un esprit de concertation, au plus proche des acteurs et des enjeux locaux, dans le respect des procédures et outils propres à chaque activité professionnelle.

L'évaluation d'incidences est une obligation communautaire. Le choix a été fait par la loi du 1er août 2008 de soumettre à évaluation d'incidences les programmes, activités, manifestations inscrites sur des listes positives définies soit au niveau national, soit au niveau local. Un travail partenarial est en cours depuis mi octobre avec chacun des membres du comité national de suivi Natura 2000 pour définir les listes et les processus notamment d'établissement des listes locales. Ce travail reste néanmoins encore à mener pour la navigation de manière plus explicite : pour l'instant ont été abordés globalement les activités sportives. Les discussions conduites dans le cadre du référentiel technico économiques donnent une bonne base pour définir les besoins d'évaluation d'incidence, tout en sachant que l'encadrement de l'activité de plaisance elle-même (déplacements individuels et mouillage des bateaux) se heurte aux mêmes difficultés que celles rencontrées avec les pêcheurs. A noter l'étude lancée par le DIREN délégué de façade maritime de Méditerranée pour l'élaboration d'une stratégie sur les mouillages en Méditerranée. Ce travail sera conduit en 2009 par le pôle Littoral du CETE Méditerranée, avec une co-maîtrise d'ouvrage de la Préfecture maritime et de la DIREN/DFM.

Le réel (ou du moins prioritaire) besoin d'évaluation d'incidences concerne le développement des ports de plaisance. la création de ports n'est pas a priori incompatible avec Natura 2000 et c'est bien la prise en compte à l'amont de la conception du projet qui peut permettre la conciliation des enjeux de conservation de la biodiversité et de développement économique.

Le travail se poursuit donc avec les partenaires socio-économiques sur l'évaluation d'incidences. Des documents de travail ont été communiqués, la prochaine réunion des partenaires aura lieu début février. Le calendrier de travail vise à établir un premier décret pour début 2009 relatif aux activités déjà encadrées portant sur la liste nationale de projets soumis à évaluation d'incidence et au processus d'élaboration des listes locales par les préfets, et un deuxième décret pour la fin du premier

semestre 2009 fixant la liste indicative des activités pouvant être mobilisées par les préfets pour être encadrées par un régime d'autorisation propre « Natura 2000 ».

La mise en place du régime d'évaluation d'incidences sera accompagné de guides méthodologiques pour aider les opérateurs à anticiper et réaliser ces évaluations. A titre d'exemple, sont en cours un guide méthodologique sur les évaluations d'incidence des extractions de matériaux en mer, guide méthodologique sur les évaluations d'incidence pour les activités de dragages, guide méthodologique sur les études d'impact pour les projets d'éoliennes. Des guides méthodologiques sur les évaluations d'incidences sont également envisagés pour les activités sportives, ainsi que pour la conchyliculture.



*** Bernard Vibert, Président de l'Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN)**

- Les informations tirées des compte-rendus d'intervention en mer élaborés par l'administration, comme les rapports de la SNSM, ne permettent pas de déterminer les causes précises des difficultés éprouvées par les plaisanciers. Ainsi, une enquête a été lancée auprès des plaisanciers secourus pour connaître les causes de leur demande d'assistance. Cette enquête est anonyme et le taux de réponse élevé permettra de considérer les conclusions comme significatives. Le dépouillement en est assuré par le CSNPSN. Le groupe de travail s'est réuni à l'occasion du salon nautique le lundi 8 décembre sur le stand du CSNPSN pour examiner les premiers résultats. Ils confirment que ce sont des avaries, principalement de moteur, qui expliquent plus de la moitié des demandes d'assistance. Une analyse plus fine de ces avaries et des moyens de les prévenir sera effectuée par le GT début 2009. Elle permettra de déboucher sur des recommandations précises aux plaisanciers et aux professionnels de la plaisance pour améliorer la prévention des pannes les plus fréquentes. Celles-ci pourraient souvent être évitées grâce à une sensibilisation des chefs de bord et la mise en oeuvre de quelques gestes de vérification simples.

- Lors de l'assemblée plénière de novembre 2007, le directeur des Affaires Maritimes s'était fait le porte-parole du secrétaire d'Etat chargé des transports et de la mer, Dominique BUSSEREAU, pour demander au CSNPSN de s'investir dans des journées de la sécurité destinées à des plaisanciers.

*Un protocole a été préparé par le GT, il est disponible sur le site Internet du CSNPSN. Il permet à une association de préparer une journée de sécurité en prenant l'ensemble des dispositions nécessaires. Ce document a été rédigé à partir de l'expérience acquise par la SNSM et l'UNAN, notamment.

*En matière de plongée sous-marine une réunion spécifique a été organisée au CSNPSN avec la FFESSM, AXA, Jeunesse et Sports et la DAM. Elle a fait apparaître que les enseignements tirés des analyses des accidents de plongée (par AXA et la FFESSM) étaient insuffisamment exploités par les administrations (DAM et MJSM).

- Moyens d'alerte. Le GT a fait clairement apparaître que la VHF et les balises type 406MHz sont des moyens sûrs et efficaces pour diffuser une alerte. Leur efficacité est renforcée parce que ces moyens permettent de lever le doute rapidement en cas de fausse alerte, sans mobiliser de moyens considérables. Ce qui n'est pas le cas des signaux pyrotechniques, qui sont à l'origine de nombreuses fausses alertes qui nécessitent la mise en oeuvre de moyens importants.

- La VHF a retenu particulièrement l'attention du GT avec les conclusions suivantes :

*une grande majorité des postes émetteurs récepteurs ne sont pas déclarés, donc détenus de façon illégale.

*La formation au CRR est inutilement complexe et mal adaptée aux modes normaux d'utilisation de la VHF.

*un groupe de travail est créé au plus haut niveau de l'ANFR afin d'examiner les demandes du CSNPSN reprises par la DAM : suppression de la licence dans les eaux françaises, remplacement du CRR dans les eaux françaises par un examen passé sous la responsabilité des fédérations de plaisanciers, la SNSM ou d'autres organismes, allègement notable de la réglementation des VHF portatives, dont l'usage s'est généralisé. Ces VHF portatives sont souvent détenues par des équipiers et ne peuvent être rattachées à un navire. Leur fiabilité est excellente pour les modèles étanches, leur prix très abordable et leur efficacité suffisante à proximité des côtes. Les dernières réunions du 13 novembre et du 13 janvier 2009 ont fait progresser le sujet sur l'ensemble des points abordés.



*** Discours de Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique BUSSEREAU**

Monsieur le Président, cher Gérard d'ABOVILLE,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques,

Il est particulièrement important d'installer aujourd'hui le conseil à l'heure où la crise commence à atteindre le secteur du nautisme, heureusement pas dans les proportions annoncées par les mauvaises augures.

Je tiens tout d'abord à féliciter les nouveaux membres pour leur nomination. Ils contribueront par leurs qualifications, à la qualité du travail du conseil supérieur.

Ensuite, je tiens à remercier les anciens membres du Conseil qui ont cédé leur place, pour les tâches effectuées ces dernières années.

Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques est un des acteurs essentiels sur tous les sujets plaisance.

1) S'agissant de la réforme de la réglementation sécurité

Un important travail de refonte des textes sur la sécurité des navires a été mené en 2008 avec l'appui du Conseil supérieur. Le texte, consacré aux navires de plaisance traditionnels, dont je sais qu'ils vous sont chers, Monsieur le Président, paraîtra au Journal officiel dans les prochaines semaines.

L'armement de sécurité

Nous avons apporté de la souplesse et contribué à augmenter la responsabilité du chef de bord. Je crois qu'il s'agit en mer de la bonne méthode pour diminuer les risques d'accident et le nombre des interventions de sauvetage, parfois pour rien.

Nous avons également marqué ces réformes du sceau de la simplification avec par exemple la création de la catégorie de navigation limitée à 2 milles d'un abri, pour laquelle un matériel allégé est suffisant.

La sécurité des navires de plaisance à utilisation collective a été également revue. La place prise par ces navires dans le tourisme nautique est, vous le savez, extrêmement importante.

Depuis plusieurs années également, une forte demande existait pour la création d'une réglementation spécifique applicable à la grande plaisance, c'est à dire aux navires de plus de 24 mètres.

Là aussi il fallait simplifier et rendre plus lisible la réglementation avec pour objectif la mise sous pavillon RIF de ces bateaux. Je me réjouis que plusieurs dossiers de navires de plus de 24 mètres aient d'ores et déjà été déposés et soient en cours d'examen par la commission centrale de sécurité.

La sécurité des navires destinés à la compétition, les navires expérimentaux et les navires du patrimoine n'a pas été oubliée.

Nous avons mis en place une réglementation qui je crois est réaliste, équilibrée et autorise des souplesses sans faire de concession à la sécurité.

2) Le Conseil doit également participer au suivi des textes, à l'évaluation de leurs applications.

Sur le développement de la VHF votre soutien est essentiel.

Je sais que ce dossier est en bonne voie et que le groupe de travail du Conseil avec la Direction des Affaires Maritimes et l'Agence Nationale des Fréquences a abouti, le 13 novembre dernier, à des propositions qui se traduiront par des dispositions concrètes qui seront prises au cours de l'année 2009.

Le Conseil a été également associé à la réflexion sur les marques extérieures d'identité des navires de plaisance. Un nouveau décret est en préparation qui actualisera les règles de marquage des navires.

Sur la réforme du permis plaisance

Comme vous le savez les 6 titres différents qui existaient précédemment, sans réelles passerelles entre les titres valables en mer et ceux valables en eaux intérieures, ont été remplacés par un titre unique, la complémentarité des titres maritimes et fluviaux étant assurée par une formation pratique commune.

Plus de 800 établissements de formation ont été agréés et environ 1500 autorisations d'enseigner ont été délivrées. Le remplacement de l'épreuve pratique, trop courte et peu probante, par une formation pratique de 3 heures minimum avec validation progressive des acquis de l'élève par un formateur agréé est un succès.

Enfin, la mise en place d'un système informatique gérant le candidat depuis son inscription dans un établissement agréé jusqu'à l'expédition du titre, a permis de réduire le temps de délivrance du permis qui était bien souvent trop long, dépassant plusieurs mois dans le système précédent. Actuellement, après validation par les services cette durée a été réduite à moins de 10 jours.

La quasi totalité des problèmes rencontrés au début sont aujourd'hui résorbés. D'ailleurs, j'ai demandé qu'un bilan de cette réforme soit établi dans le courant de l'année 2009 après une année de mise en œuvre.

3) Un mot pour finir sur le Ministère que vous épauliez et qui bouge.

L'administration de la plaisance a évolué pour être plus efficace :

Depuis 2005, les compétences de la Direction des affaires maritimes ont été élargies à la navigation dans les eaux intérieures. Ce qui permet utilement de rapprocher la plaisance en eaux intérieures et la plaisance en mer.

Depuis la réforme de l'administration centrale de juillet dernier, la DAM est compétente aussi pour les ports de plaisance.

Sur les problématiques portuaires, les attentes sont fortes s'agissant de la résorption du déficit du nombre d'anneaux et de la mise aux normes environnementales de haute qualité.

La charte entre le MEEDDAT, la Fédération Française des Ports de Plaisance et l'Association Nationale des Elus du Littoral signée au NAUTIC de Paris le 5 décembre dernier par Jean-Louis BORLOO confirme cette nouvelle dynamique qui va dans le bon sens.

A côté du Conseil, Catherine CHABAUD missionnée par le ministre d'État, a permis le lancement de l'appel à projet « ports exemplaires » en cours.

Je sais que le Conseil participe activement aux autres axes de la mission : réforme du droit de francisation, campagne de communication « environnement-sécurité », colloque sur l'éco-conception.

Les tâches qui vous attendent, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, sont vastes. Je suis preneur d'ailleurs de recevoir vos suggestions sur les priorités et sur les attentes des usagers.

Je sais que je peux compter sur la force de proposition du Conseil qui fait partie de ces instances « participatives » utiles car capables de faire une synthèse de tous les acteurs d'une filière et surtout apporter le point de vue des usagers de la plaisance.

Et comme nous sommes en début d'année, j'en profite pour vous souhaiter à tous une très bonne année 2009, pour vous, pour vos familles, pour vos proches et pour toute la plaisance française.

