



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

** * **

*le 19 octobre 2000
au
Yacht Club de France*



SOMMAIRE

Ouverture de l'Assemblée	p 3
Travaux du Conseil supérieur	p 5
Activité extérieure du Conseil supérieur	p 8
Axes de travail	p 9
Création du Prix du Conseil supérieur	p 11
Annexe 1, Intervention de Georges TOURET Directeur du Bureau Enquêtes Accidents	p 12
Annexe 2, Intervention de Guy DAHER Commission Plaisance et Environnement	p 14
Annexe 3, Intervention de Jean-Marie VIDAL Rapport Commission Sécurité	p 16
Annexe 4, Intervention de Jean-François DENIAU Commission Course au Large	p 18
Annexe 5, Intervention de Yannick MICHEL	p 19
Annexe 6, Intervention de Jean-Marie VIDAL Commission Recherche et Développement	p 22
Annexe 7, Intervention de Hervé QUELVEN Commission Pêche de Loisir	p 25
Annexe 8, Intervention de Jacques CHAUVEAU Commission Patrimoine	p 26



OUVERTURE DE L'ASSEMBLEE

Le Président HECKLY souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur rassemblés en assemblée plénière pour la première fois dans les nouveaux locaux du Yacht Club de France. Il souhaite à tous une après-midi riche et fructueuse.

Gérard d'ABOVILLE rappelle qu'une première fois l'assemblée plénière du Conseil supérieur avait eu lieu dans les locaux du Yacht Club de France, rue Chalgrin et remercie le Président HECKLY pour ce nouvel accueil chaleureux. Il rappelle ensuite que c'est la dernière fois que le Conseil se réunit dans cette formation, en effet, la prochaine mandature, avec les nouveaux membres du conseil débutera en mai 2001.

Pour la présente réunion, un certain nombre de membres du conseil ne sont pas présents mais sont représentés, ce sont :

Annette ROUX, qui est représentée par M. Philippe FOURRIER,
Jean-Pierre LE PESTEUR, ministre de l'Industrie, représenté par M. Gilbert BOUKOBZA,
Jean-Bernard ERHARDT, ministre de la Défense, représenté par M. JOURNEL,
Claude GRESSIER, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, représenté par Jean-Claude PARAVY

D'autres sont excusés, ce sont :

Philippe BRAIVE, Conservatoire du Littoral,
Jean-Pierre GODEFROY, maire de Cherbourg,
Yannick BARILLET, Directeur de l'ENV
Bernard BOYER, ministre de l'Agriculture et de la Pêche
et Francis IMBERT, Président de la Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins.

Après s'être assuré que tous avaient reçu l'ordre du jour, Gérard d'ABOVILLE explique que la chronologie en sera modifiée mais que tous les points seront abordés.

* * *

Après l'approbation du P.V. 1999, Georges TOURRET, Directeur du Bureau Enquêtes Accidents-mer interviendra. Déjà, en septembre 1998, il était intervenu à l'assemblée plénière du Conseil supérieur pour présenter son institution.

Le point sera fait ensuite sur l'état d'avancement des travaux des commissions du Conseil. Il s'agit là du cœur même de son activité, il est organisé pour travailler en commissions. A ce sujet, le Président rappelle que les commissions proposent, l'assemblée plénière entérine éventuellement ces

propositions et l'administration dispose enfin. L'un des intérêts du conseil pour l'administration c'est que le conseil n'est pas l'administration, c'est un organisme consultatif, dans lequel, et c'est sa particularité, tous les acteurs du nautisme sont représentés. Cette institution est donc indépendante, elle est placée auprès de 4 départements ministériels :

- département en charge de la Jeunesse et des Sports,
- département en charge du Tourisme,
- département en charge des Voies Navigables,
- et département en charge de la Mer, pour ces deux derniers départements, c'est bien sûr le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement qui les rassemble.

Le Président ajoute que le Conseil supérieur est une institution au service de l'ensemble des acteurs du nautisme qui y trouvent une interface pour les aider à résoudre certains problèmes qu'ils peuvent avoir entre eux, ou vis-à-vis de telle ou telle administration, et au service des administrations qui doivent y trouver un lieu d'échanges et de consultations capable de les éclairer avant certaines décisions.

La position et les missions du Conseil supérieur ont d'ailleurs été parfaitement résumées par Jean-Claude GAYSSOT dans son discours d'installation du présent Conseil, en septembre 1998 : *"si le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques n'est à l'évidence pas l'administration, il lui revient de manière spécifique de faire au gouvernement des propositions traduisant les préoccupations des professionnels et des usagers du nautisme"*.

* * *

Le Président déclare l'assemblée plénière ouverte, et propose d'approuver le procès-verbal de l'assemblée plénière du 7 décembre 1999. Les participants l'approuvent à l'unanimité.

Avant de passer la parole à M. TOURRET, Directeur du Bureau Enquêtes Accidents-mer, le Président rappelle que l'ensemble des participants a eu l'occasion d'entendre parler du BEA-Mer pendant l'affaire tragique de l'Erika. le BEA-Mer s'occupe également de tous les accidents de plaisance. Jacques THOMAS, le Secrétaire Général du Conseil supérieur, fait d'ailleurs partie, *intuitu personae*, de la commission permanente d'enquêtes sur les événements de mer du BEA-Mer. A titre indicatif, le Bureau Enquête Accidents est destinataire de plusieurs centaines d'information par an concernant les accidents plaisance, dont quelques-uns pour leur gravité ou leur caractère exemplaire font l'objet d'une enquête.

La parole est donnée à M. TOURRET.

Intervention de Georges TOURRET, Directeur du BEA-Mer.

A la fin de son allocution (annexe 1), Georges TOURRET incite le Conseil supérieur à s'intéresser à deux points : les VNM et l'organisation de leurs manifestations nautiques ainsi que les matériels de sécurité spécifiques à cette pratique.

Le Président du Conseil propose donc de créer un groupe de travail au sein de la commission Sécurité et interpelle le Secrétaire Général. Jacques THOMAS répond que ceci fait d'ores et déjà partie des préoccupations du Conseil, qu'un groupe de travail va être créé et que, bien entendu, ceux qui souhaiteront en faire partie peuvent s'y inscrire.

* * *

Travaux du Conseil supérieur

Le Président propose alors de faire le point sur l'état d'avancement des travaux des commissions, 5^{ème} point de l'ordre du jour. C'est le secrétaire général du Conseil supérieur qui coordonne le travail des commissions, c'est donc lui qui va les présenter. Certains présidents de commissions interviendront brièvement (Jean-François DENIAU, Guy DAHER, Jean-Marie VIDAL, Jacques CHAUVEAU, Yannick MICHEL).

Jacques THOMAS explique que les différentes commissions permanentes du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques se sont réunies de façon plus ou moins soutenue tout au long de l'année 2000 :

La Commission Plaisance et Environnement s'est réunie 2 fois en formation plénière ; un groupe de travail issu de cette commission s'est lui-même réuni 2 fois : il était chargé de réfléchir à une action ponctuelle au cours de l'été avec pour partenaire la Fédération des Industries Nautiques, la Fondation Nicolas Hulot, et la Fondation pour l'Education à l'Environnement en Europe. Cette action s'est traduite par la distribution d'environ 200.000 sacs poubelles (financés par la Fédération des Industries Nautiques), dans une centaine de ports de plaisance. Cette action a été très bien perçue par l'ensemble des ports de plaisance, certains même ayant redemandé l'attribution de sacs. Les ports de plaisance fluviaux, dont les principaux ou plutôt les plus connus, ont été destinataires de 500 ou 1.000 sacs poubelles, ont participé à l'opération. Le but de cette opération était de distribuer à chaque plaisancier visiteur d'un port de plaisance un sac poubelle au moment où il s'acquittait de la taxe de port. Cette action pourrait être reconduite pour l'année 2001 sous réserve d'un accord des partenaires actuels. La parole est donnée à Guy DAHER qui va présenter plus en détail les travaux de cette commission.

Intervention de Guy DAHER, Président de la commission Plaisance et Environnement, en annexe 2.

* * *

La Commission Sécurité s'est réunie 3 fois sur différents sujets.

Intervention de Jean-Marie VIDAL, Président de la commission Sécurité, en annexe 3.

Le Président d'ABOVILLE remercie personnellement Jean-Marie VIDAL, qui a été pendant plus de 9 ans membre de cette commission et 6 ans à sa tête. Il a eu à traiter un certain nombre de dossiers très importants, notamment la révision de matériel de sécurité embarqués pour être en concordance avec les nouvelles normes européennes, et les enquêtes-accidents plaisance qui ont permis d'être éclairé sur les causes d'accidents. Jean-Marie VIDAL ne quitte pas le Conseil, il y conserve des responsabilités importantes, dont il sera question tout-à-l'heure.

* * *

La Commission Course au Large a donné naissance à un groupe de travail présidé par Jean-François DENIAU, qui nous présente ses travaux. Le Président d'ABOVILLE rappelle qu'à notre assemblée plénière de 1998, il avait été décidé de créer une commission Course au Large présidée par Jean-François DENIAU. Cette commission a fait un excellent travail sur un sujet difficile, il a d'ailleurs été lui-même témoin cet été d'un cafouillage de l'organisation d'une course, panique de l'organisateur qui ne savait plus où se trouvaient ses responsabilités. Il paraît donc urgent de proposer un toilettage de l'arrêté de mai 1995 pour encore mieux marquer les responsabilités respectives des différents intervenants. La parole est donnée à Jean-François DENIAU.

[Intervention de Jean-François DENIAU, Président de la commission Course au Large](#), en annexe 4.

Le Président remercie Jean-François DENIAU, les membres du groupe de travail, et accepte la proposition de Jean-François DENIAU de réunir à nouveau le groupe de travail pour qu'il se prononce sur un document définitif, tenant compte notamment de la jurisprudence "Course de l'Edhec", et de la loi du 10 juillet 2000 portant sur les délits non intentionnels.

* * *

[La Commission Pêche Plaisancière](#) a connu quelques difficultés mais devrait à nouveau fonctionner de façon satisfaisante comme l'expliquera Gérard d'ABOVILLE quand il s'agira du programme de travail du Conseil supérieur.

* * *

[Le groupe de travail sur le fichier immatriculations](#) s'est réuni 4 fois, afin de déterminer les modalités de l'enquête qui devrait permettre une meilleure connaissance du parc de navires de plaisance ainsi que des habitudes des plaisanciers, en particulier en ce qui concerne le nombre moyen de jours de navigation par an. Ce groupe de travail était constitué de la Fédération des Industries Nautiques, de la DTMPL, d'un administrateur de l'INSEE et d'un bureau d'études. Des résultats assez fins devraient être disponibles en fin d'année.

* * *

[Concernant la grande plaisance](#) : après les travaux du groupe de travail sur la professionnalisation des marins de grande plaisance dont les résultats avaient abouti à la création d'une mention "capitaine de yacht" adossée à un brevet STCW 95. La première promotion de ces capitaines de yacht est sortie de l'école de Cherbourg au mois d'avril 2000. Des prochaines sessions devraient donner à cette mention une valeur internationale.

Sous l'égide de la DAMGM, le Conseil supérieur travaille actuellement, avec l'Inspection Générale de l'Enseignement Maritime à la constitution d'une commission de validation des acquis professionnels qui pourrait permettre à certains titulaires de commandement de grande plaisance de bénéficier de mesures transitoires.

Le Président souligne l'urgence de ce dossier, car les professionnels français embarqués ont fait part de leurs inquiétudes au salon de Cannes, et il ne faudrait que les britanniques soient les seuls à proposer une formation reconnue.

Jacques THOMAS précise que l'ensemble des textes relatif à cette formation n'a nécessité que 9 mois pour paraître au journal officiel et que le groupe de travail devrait très prochainement proposer ses conclusions pour la mise en œuvre de la commission d'évaluation (avant le salon nautique).

* * *

[La Commission Fiscale](#) est actuellement sollicitée pour travailler sur certaines formes de fiscalité, en particulier en ce qui concerne la TVA sur le leasing des navires de plaisance. la Fédération des Industries Nautiques est partenaire sur ce dossier.

* * *

Le groupe de travail Experts Maritimes

En 1999, à la demande de la Fédération des Industries Nautiques et des professionnels, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques a lancé une enquête auprès des experts maritimes. 352 experts maritimes ont été recensés, dont 280 ont répondu. Ils appartiennent à 6 groupements (fédération, collège, chambre, union professionnelle, ...). 5 réunions se sont tenues entre 1999 et ce jour, le but était de définir la profession d'un expert maritime de plaisance et de mettre au point une proposition de texte fédérateur de cette profession. Deux intervenants de l'AFNOR ont participé à nos travaux pendant les premières réunions. Actuellement un projet de texte circule entre les différents groupements d'experts. Il a recueilli la signature de 4 des présidents de ces groupements. Une adhésion définitive à cette proposition devrait intervenir au salon nautique de Paris. Ce document pourra sans doute être soumis à l'assemblée plénière, courant 2001.

Le Président d'ABOVILLE attire l'attention sur l'importance des travaux de ce groupe de travail, comme en témoignent certaines publicités, relevées dans la presse spécialisée, d'organismes qui assurent pouvoir former un expert maritime en 8 jours !

* * *

Ports de plaisance : Maître FRILET et la Fédération Française des Ports de Plaisance ont demandé la constitution d'un petit groupe de travail chargé de réfléchir sur les conditions d'exploitation des ports de plaisance.

Intervention de Yannick MICHEL, Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance en annexe 5.

* * *

Activité extérieure du Conseil supérieur

Le Président remercie tous les participants, les membres et les présidents des commissions pour l'excellent travail accompli et repasse la parole au Secrétaire Général afin qu'il présente les activités extérieures auxquelles le Conseil supérieur a participé depuis notre dernière assemblée :

Le Conseil supérieur a été présent dans un certain nombre de manifestations tout au long de l'année 2000 :

- dans les colloques à Rennes (IFM), d'Agen (colloque fluvial européen), de Givet (Euro-Meuse de la plaisance fluviale), de Nantes (journées de l'éducation maritime), de Lorient (agence de coopération européenne de la mer),
- dans les salons nautiques de Marseille, de Nantes, Cannes, La Rochelle, Redon,
- dans différents conseils d'administration dont le Conseil supérieur est membre (ICNN, ENV, association Nautisme en Finistère),
- dans les manifestations Brest et Douarnenez 2000,
- à la réunion Pavillon Bleu d'Europe qui s'est tenue à Vannes,
- aux différentes réunions de la commission de surveillance des navires,
- à plusieurs réunions au Secrétariat Général de la Mer, en particulier pour le lancement de la campagne de sécurité sur les loisirs nautiques ; sur les difficultés rencontrées par les utilisateurs de VHF ; sur l'application de la directive européenne sur la protection de l'environnement et l'installation de caisses à eaux noires.

Le Conseil supérieur est aussi présent dans les instances suivantes :

- Conseil national du Tourisme, Robert THIBAUT
- Commission nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance, Grégoire DOLTO (Philippe CLAIS)
- Conseil supérieur de la Météorologie, Commandant DATCHARRY (SNSM)
- Commission des Chômages sur les voies navigables, Robert THIBAUT
- Commission des Usagers du SHOM, Contre-Amiral BESSON (SNSM)
- Ecole nationale de Voile, Gérard d'ABOVILLE
- Commission de Terminologie de la Mer, Jean-François DENIAU (Jacques THOMAS)
- Conseil d'administration de l'AGEMA, Gérard d'ABOVILLE (Jacques THOMAS)
- Conseil d'administration de la SNSM, Gérard d'ABOVILLE (Jacques THOMAS)
- Commission de surveillance des Bateaux à moteur de Paris, Jacques THOMAS (suppléant Robert THIBAUT)
- Commission Organisation du Salon Nautique, Jacques THOMAS
- Observatoire du Tourisme Fluvial, Robert THIBAUT.

* * *

Axes de travail

Si le Conseil supérieur doit être renouvelé prochainement, le Président d'ABOVILLE insiste pour que les travaux ne soient pas interrompus, c'est pourquoi il propose quelques modifications dans les commissions et groupes de travail :

- création : à l'initiative de Jean-Marie VIDAL d'une commission intitulée Recherche et Développement.

Intervention de Jean-Marie VIDAL, Président de la commission Recherche et Développement en annexe 6.

* * *

Commission Pêche de Plaisance, cette commission existait déjà mais pour diverses raisons n'a pu fonctionner. Placée maintenant sous une co-présidence de la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France et de la Fédération Française des Pêcheurs en Mer, la commission Pêche de Plaisance devrait pouvoir travailler de façon satisfaisante au cours de l'exercice 2001.

Intervention de Hervé QUELVEN, Président de la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France en annexe 7.

* * *

Eaux intérieures : lors du déplacement du Conseil supérieur à Givet pour le colloque Euro-Meuse 2000, organisé par l'Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures, les représentants des plaisanciers en eaux intérieures ont fait part de leur difficultés et ont demandé l'assistance du Conseil supérieur, dans leurs travaux et leurs recherches.

C'est pour cette raison qu'il a été décidé de relancer la Commission Eaux Intérieures. Un domaine dans lequel le Conseil n'avait pas été inactif les années passées puisqu'il avait eu l'occasion d'inviter les élus bretons dans le Lot et Garonne pour leur présenter les réalisations faites dans ce département et qu'il continue à suivre les travaux d'un groupe de réflexion du Comité Régional du Tourisme de Bretagne sur la remise en navigabilité des rivières et canaux bretons.

Les nouvelles activités de la commission pourraient s'orienter autour des points suivants :

- * réflexion sur les conflits d'usage de la voie d'eau, en particulier entre pêcheurs, plaisanciers privés, locataires, professionnels et riverains,
- * travaux avec l'Observatoire du Tourisme Fluvial créé très récemment par l'AFIT (agence française de l'ingénierie touristique) et la direction du Tourisme,
- * réflexion sur la gestion de la voie d'eau en relation avec VNF, en particulier sur la gestion des chômages,
- * réflexion à mener sur la sécurité sur la voie d'eau et son environnement proche, et de façon marginale, le racket aux écluses.

Cette commission pourrait se réunir pour la première fois au salon nautique afin de déterminer le calendrier et la hiérarchisation des points à aborder. Comme pour les autres commissions, toute personne intéressée peut s'inscrire en écrivant au Secrétaire Général.

* * *

Groupe de travail sur les Véhicules Nautiques à Moteur : pour faire suite aux interrogations des membres du Conseil supérieur et à la demande du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Mer, un groupe de travail est créé pour s'interroger sur l'efficacité de la réglementation actuelle, sur son respect et sur les matériels de sécurité adaptés à cette pratique. Ceux qui veulent participer à ces travaux, écrivent au Secrétaire Général.

* * *

Commission Sécurité : Le départ de Jean-Marie VIDAL a conduit à proposer la présidence de cette commission à un représentant mandaté par la SNSM. L'Amiral GAZZANO, Président de la SNSM, propose la candidature de Serge PALLARES, Directeur du port de Saint-Cyprien, et président d'une section locale de la SNSM.

* * *

Commission Patrimoine : Cette commission a suscité une réflexion sur l'adaptation de certains règlements aux bateaux d'intérêt patrimonial, bateaux anciens restaurés ou répliques qui ont du mal à respecter certains règlements actuels. Il se trouve que Jacques CHAUVEAU, Président de cette commission, est également Vice-Président de la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial, et, en accord avec le Conseil, il a été décidé que la Fondation du Patrimoine pouvait être l'organisme le plus à même de traiter cette question. C'est ce qui a été fait, Jacques CHAUVEAU explique plus précisément de quoi il s'agit avec les BIP.

Intervention de Jacques CHAUVEAU, Président de la commission Patrimoine en annexe 8.

* * *

Après l'intervention de Jacques CHAUVEAU, le Président propose donc la dissolution de la commission au profit de la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial, et demande au Secrétaire Général de faire le point sur le budget.

Jacques THOMAS précise que le budget du Conseil supérieur était établi à 126.216 francs au titre de l'exercice 2000, comme d'ailleurs pour l'exercice 1999. La faiblesse relative des moyens s'explique par le fait :

- que le Conseil supérieur est hébergé dans des locaux loués par le ministère de l'Équipement,
- que le mobilier et le matériel informatique sont fournis par ce même ministère,
- et que ce ministère assure la rémunération de l'équipage permanent.

A la fin de l'exercice 2000, le budget aura été intégralement dépensé. Pour l'exercice 2001, les discussions entre la direction des affaires financières et de l'administration générale, laissent prévoir que le budget de fonctionnement sera reconduit en francs courants.

Le Secrétaire Général fait ensuite une information sur la localisation du conseil : contrairement à ce qui avait été annoncé l'année dernière, le conseil restera 3 square Desaix pour au moins les 3 années à venir, mais s'installera au 1^{er} étage.

* * *

Création du Prix du Conseil supérieur

Le Président reprend la parole pour parler de la création du Prix du Conseil supérieur : ce prix destiné à récompenser une personne ou un association ayant une idée ou pris une initiative intéressante dans le domaine de la plaisance, pourrait être l'occasion d'une manifestation au salon nautique avec bien entendu la présence de la presse. Il serait composé d'une somme d'argent à déterminer. Elle ne serait pas bien entendu imputée sur le budget du Conseil supérieur, la Fédération des Industries Nautiques, sollicitée, a donnée son accord pour une dotation de 50.000 francs. Il est envisagé de créer une "association pour le prix du Conseil supérieur". Cette association aurait pour objet de définir le contenu du prix, exactement ce qu'il est chargé de récompenser, et également de nommer un jury. La première réunion de cette association se tiendra dès le prochain salon nautique pour que puisse être réalisée une information à la presse afin de recevoir des dossiers qui permettraient d'attribuer ce prix en 2001.

* * *

Les membres de l'assemblée n'intervenant pas sur l'ensemble de sujets traités, le Président déclare la séance levée et, après avoir félicité les présidents et les membres des commissions pour leur excellent travail, remercié l'équipage permanent du Conseil supérieur, propose à tous de se retrouver pour un cocktail dans la salle voisine.



ANNEXE 1

Intervention de Georges TOURRET

Il y a deux ans, j'avais tenu lors d'une des premières sorties du BEAmer devant les corps constitués de la mer à vous rencontrer pour vous faire part de l'attention que le BEAmer comptait réserver aux événements de mer concernant les activités nautiques liés aux loisirs de nos contemporains. J'avais espéré que cette attention n'aurait pas à se concrétiser. Mon espoir est resté vain. Il y a eu depuis beaucoup d'accident de mer concernant des plaisanciers, des plongeurs, et toutes sorte d'autres personnes allant en mer pour d'autres raisons que des raisons professionnelles. Je ne suis pas en mesure de vous présenter de vraies études statistiques sur l'accidentologie et de l'incidentologie en la matière. Je précise au passage la différence pour le BEAmer entre accident et incident. Nous définissons comme :

- accident très graves : perte de vie humaine en mer et/ou perte totale et/ou abandon du navire ;
- accident grave : dommages corporels et/ou avaries structurelles subies par le navire ;
- accident : autres avaries ;
- incident très grave, grave, "*ordinaire*" situation qui aurait pu conduire à un accident très grave, grave ou "*ordinaire*".

A priori et concernant les unités "*loisirs*" le nombre d'incident, représente pour la simple flotte de plaisance sous pavillon français plusieurs milliers d'événements (2 à 3000). Il y a eu en la matière de grands classiques :

- les pannes d'essence ;
- les pannes de moteur pour les voiliers (y/c quant il y a du vent) ;
- les hélices engagées ;
- les accidents de décompression ;
- etc...

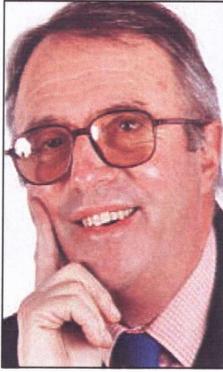
Il va de soi que nous ne sommes pas en mesure au BEAmer de conduire des investigations sur la totalité des événements en question. Nous avons certes entamé une réflexion sur quelques situations récurrentes. Ces réflexions n'ont évidemment pas concerné les pannes d'essence, la sottise étant une catégorie mentale qui ne rentre pas dans le champ de compétence du BEAmer. Elles n'ont pas non plus concerné les pannes de moteur sur voiliers (environ 200 par an) qui pour 80% des cas relève de l'incompétence ce qui nous rapproche de nos préoccupations sans y entrer tout à fait. Nous nous posons donc la question de savoir si les voiliers en cause ne servent pas de navires à moteurs que l'on peut conduire sans permis. Les hélices engagées constituent un problème plus vaste et en croissance car la mer devient de plus en plus encombrée de "*macro déchets*". Nous souhaitons une vraie réflexion sur ce problème d'hélice. Il existe des pistes réelles autour des waters jets, ou des hélices autodégageantes (qui sont en sus moins agressives pour les baigneurs et les personnes ayant chuté à la mer). Cette problématique concerne aussi la pêche.

Pour les accidents (une centaine par an) nous n'avons véritablement prêté attention qu'à ceux qui impliquaient un tiers dans leur causalité, organisateur de séjours, de manifestations nautiques, loueurs, etc) ... Au delà de cas emblématiques (PERROS-GUIREC) nous n'avons pas encore terminé d'enquêter en terme et nous nous en sommes tenus à des études génériques que je peux vous indiquer :

- la plongée par gros temps : elle est à éviter car en cas d'incident le plongeur ne peut être repéré sauf à le doter d'une montgolfière fluo et encore ;
- la conjonction peu favorable des départs d'automne, en Atlantique nord et des tailles réduites (mini transat 40 partants 8 pertes totales pas de victimes mais par hasard) ;
- le caractère peu réaliste des normes européennes en "*catégorie de conception*". Cas du *BRAVE EAU* ;
- le développement de nouveaux types d'engins notamment dans le secteur de VNM, et des conditions d'exercice de ce sport car il y a peu de différence entre la compétition et l'exercice ordinaire ce qui pose la question des équipements spécifiques.

Sur ce point le BEAmer souhaite vous solliciter sur deux sujets :

- les protections individuelles ;
- l'organisation des manifestations.



ANNEXE 2

Intervention de Guy DAHER

Le 7 décembre 1999 je faisais, en 4 pages, un rapport succinct de l'activité de la **Commission Plaisance et Environnement** que j'ai l'honneur d'animer avec nos secrétaires généraux.

Y étaient soulignés :

- . la nécessité **de modifier le comportement des plaisanciers** dont la conduite n'est pas toujours exemplaire
 - . la nécessité pour la plaisance de **participer activement à la mise en valeur et à la protection du littoral** qui est son domaine
 - . que **l'évolution de l'objet bateau et des engins nautiques** tendait à enfermer chaque utilisateur dans un **égoïsme d'usager**. Comment transformer ces **néo-navigants** en **plaisanciers** et leur inculquer quelques **règles de bonne conduite** ?
 - . l'intérêt que l'on pourrait trouver **en redonnant à nos ports la vie que l'on aimerait y trouver** en les insérant mieux dans leur **environnement**, tout leur environnement : physique, urbanistique, socio-économique, écologique.
- Sujets ambitieux qui nécessitaient une forte présence que nous n'avons pas toujours eue

Nos réflexions ont surtout porté sur la pollution en se limitant à deux thèmes :

- **les pollutions dues aux rejets**
- **les pollutions sonores**

Cette année la commission s'est réunie 4 fois en trois mois. Ses membres ont choisi de limiter leur réflexion à la recherche d'un ensemble **d'idées simples** qui pourraient servir de thème à une **campagne d'information-formation** (relayée par les CCI entre autres) dont l'orientation serait la **sensibilisation des acteurs de la plaisance** (plaisanciers, revendeurs, fabricants, gestionnaires de port et médias) à la **lutte contre la pollution de toutes sortes**.

Il est apparu intéressant d'utiliser la possibilité de réaliser **une enquête auprès des ports de plaisance** avec l'**Association des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie**, en partenariat avec la **Fédération Française des Ports de Plaisance** et sous l'égide du **Conseil Supérieur**.

Exemple de recherche : **Quelles sont les ports équipés pour récupérer les eaux usées des bateaux ?**

La Commission a donc décidé d'établir un **questionnaire simple** qui serait présenté aux responsables des ports de plaisance avec, comme objectif, de pouvoir en **diffuser les résultats au Salon Nautique** de Paris au mois de décembre.

Malheureusement, **faute de financement** (coût estimé 140 000 F / recherches négatives pour trouver des fonds européens). **Cette enquête n'a pu se faire sur le terrain** comme j'ai pu le constater en interrogeant quelques gestionnaires de ports en Méditerranée.

Pour l'anecdote, je citerai l'esprit d'une réponse d'une préfecture maritime à une association l'interrogeant sur le contrôle d'une zone de "mouillage propre" suivant le décret n° 96.611 du 4 juillet 96 : "on ne peut pas faire plus". Or, cette zone est portée sur toutes les cartes diffusées par l'Office du Tourisme... mais personne n'est là pour vérifier le respect du décret.

Cette enquête doit se faire (il faudra bien trouver les moyens) car la Commission a proposé lors de sa réunion le 27 juin que soit **réactualisé le rapport remarquable de Gérard PETIPAS "objectif rejet zéro"** présenté le 24 novembre 92.

A cette même date, le groupe restreint a émis à nouveau le vœu que la **Fédération des Industries Nautiques** présente au **Salon Nautique International de Paris**, en exclusivité "**le bateau européen propre**".

Les membres de la Commission Plaisance et Environnement seront attentifs aux suites que le Conseil pourra donner à ces propositions.

Je tiens à remercier tous les membres de la Commission pour leurs conseils :

Chantal Ulbine, Blandine Martin, Nicolas Hulot (FNH), Catherine Mercier (ACFCI - Direction du Développement Local), Alexis Carmery, Daniel Guilbert, Joël Dupuis, René Robin, Philippe Legrand, Yves Borbeau, Grégoire Dolto (FIN), Eric Rahyr (FFPP), Serge Pallares (FFPP), Gérard Petipas, Robert Thibault (CSNPSN), Jacques Thomas (CSNPSN).



ANNEXE 3

Intervention de Jean-Marie VIDAL

Rapport Commission Sécurité

Depuis notre dernière Assemblée, la Commission Sécurité s'est réunie une fois par trimestre, rassemblant suivant les séances de 12 à 15 personnes, représentant au total plus de 20 personnes ayant participé en moyenne à 2 réunions. Les principaux sujets abordés ont été :

- Point sur les réunions Iso.
- Point sur les produits existants en Europe en matière de canots de sauvetage. Point sur les études Afnor.
- Discussion sur l'intérêt et l'opportunité de réduction de poids et de volume des canots de sauvetage. Possibilité de commercialiser un 4 places.
- Etat et recherche des renseignements techniques sur les solutions de substitution à la propulsion hélice nue. Exposé SNSM.
- Intérêt de la rédaction de "Check list de sécurité"
 - visite "pré mise en service annuelle"
 - visite "pré nav."
 - présence, état, mise en service du matériel sécurité.
 - Opportunité d'une signature CSNP.
- La VHF : Examen , redevance, intérêt de la VHF pour la sécurité.
- Exposé sur la longévité des harnais de sécurité.
- Sécurité dans les épreuves sportives.
- Intérêt d'une relance enquête CSNP sur les courses et raisons initiales des accidents en mer.
- Opportunité ou non d'une liste spéciale d'armement de sécurité pour les navires utilisés à des fins commerciales.

- Evaluation de la saison 2000. Impact des actions menées. Résultats CROSS /SNSM. Besoin d'harmonisation.

Nombre d'interventions : en 2000 → 3200 - 64 morts en 1999 → 3250 - 69 morts

La Commission souligne la nécessité d'une sensibilisation, d'une éducation "dédramatisée" à la sécurité.

La nécessité d'actions au bénéfice de la SNSM, acteur majeur des opérations de secours.

D'où la préconisation d'actions à mener à l'occasion du Salon.

1/ le "Coup de Cœur" du CSNP à l'équipement, le bateau,

2/ Conférence sur stand CSNP soulignant l'importance de la SNSM

A l'issue de cette longue période à la tête de la Commission nous avons en chantier (ou mal abouti) sur :

- l'évolution de la liste du matériel de sécurité au regard de l'opportunité des classifications européennes. Le règlement reste très, trop normatif.

L'amélioration des bib jugés lourds, volumineux, onéreux.

+ la durée de vie des matériels. Canots – pyrotechnie

Nous sommes contraints par l'évolution des normes.

Il semblerait que l'on puisse aussi affiner la notion d'observatoire en accidentologie.

Enfin, les accidents 2000 font apparaître un nombre significatif d'accidents à l'issue dramatique en VNM.

La Commission constate aussi l'importance du nombre des contrôles des services de l'Etat quant au respect des listes d'armement, des licences ou permis.

Les accidents constatés relèvent en grande partie beaucoup plus d'un comportement insouciant, imprudent de la part du plaisancier que d'une lacune ou d'un défaut du matériel.

La Commission suggère donc que les contrôles dissuasifs, et coercitifs si nécessaires, se consacrent plus à une vérification de l'attitude comportementale du plaisancier (vitesse, zones réglementées).

Toutes les actions de sensibilisation, formation destinées à aider le consommateur à devenir un peu plus "marin" dans le sens noble de respect de la mer et des autres seront à encourager."



ANNEXE 4

Intervention de Jean-François DENIAU

A ma demande, un groupe de travail avait été créé au sein de la commission Course au Large que je préside. Ce groupe de travail était constitué de Gérard PETIPAS, organisateur de courses et connaissant parfaitement bien ces problèmes ; Jean-Pierre CHAMPION, Président de la Fédération Française de Voile ; Pierre-Paul HECKLY, Président du Yacht Club de France ; Amiral Jean-Louis LE DEUFF du Yacht Club de France, Pascal HEROLD, alors Président de l'UNCL, Guy CHAISE de l'UNCL, Denis CLERIN, Chef du bureau de la plaisance (DTMPL), Jean-Marie VIDAL, Directeur de Port-Camargue, Marc FRILET, Avocat, Philippe FACQUE de Royal Production et de Madame Sylvie VIANT, Directrice de Course.

L'objectif de ce groupe de travail était de proposer quelques modifications importantes ainsi qu'une interprétation différente de l'arrêté du 3 mai 1995 relatif à l'organisation des manifestations nautiques. Ce groupe de travail s'est réuni à plusieurs reprises et a mis en évidence la nécessité de définir un certain nombre de points très particuliers tels que la notion de chef de bord et de ses responsabilités, les responsabilités de l'organisateur, la différenciation entre manifestation locale, compétition côtière et course hauturière, dont découlent, bien évidemment, des obligations de surveillance différentes.

A l'origine, le groupe de travail a beaucoup hésité sur la forme du document final. Devait-on produire une circulaire d'application, un nouvel arrêté ou modifier l'arrêté existant ? Nous avons opté pour une modification de l'arrêté existant.

Un texte a été transmis aux membres du Conseil, il y a une semaine. M. Marc FRILET a fait savoir hier soir, qu'une autre version avait été proposée ; cette version, si elle est conforme au fond au premier document, s'en écarte sur plusieurs points, en ce qui concerne la rédaction. J'attire votre attention sur le fait que le projet de texte envoyé avec le dossier de l'assemblée plénière date de plusieurs mois et qu'il a été depuis revu et amendé par le groupe de travail, en particulier pour tenir compte des remarques faites par Maître FRILET d'une part, et Jean-Pierre CHAMPION d'autre part. S'agissant d'un texte qui peut avoir des conséquences juridiques, il convient donc d'être très précis.

Un nouveau texte vous est donc remis en séance. Malgré l'état achevé de ce nouveau texte, et pour tenir compte d'une jurisprudence qui est actuellement en cours d'élaboration depuis l'intervention de la loi du 10 juillet 2000 sur la responsabilité en cas de faute non intentionnelle et de la décision du tribunal concernant l'accident de la "Course de l'Edhec", je propose de ne pas soumettre ce dernier texte à l'approbation de l'assemblée, un travail de relecture s'impose afin d'intégrer toutes les nouvelles données dans la proposition qui sera transmise à l'administration en charge de ce dossier.



ANNEXE 5

Intervention de Yannick MICHEL

LES DIFFICULTES RENCONTREES PAR LES PORTS DE PLAISANCE

Introduction

Les Ports de Plaisance rencontrent des difficultés dans de nombreux domaines mais d'une façon générale ces difficultés sont toutes d'une nature positive.

Elles sont en effet liés:

- au développement des nombreuses activités qu'ils suscitent,
- à leur propre développement,
- aux besoins d'espaces portuaires de plaisance nouveaux,
- à leur maintenance,
- à l'évolution de la décentralisation,
- à la volonté de normaliser des situations juridiquement complexes.

La FFPP entend faire également des propositions constructives pour chacune d'entre elles.

1. Gestion des activités commerciales et d'animations

L'existence d'activités commerciales dans le périmètre de concession peut remettre en cause les compétences de tutelle: commune ou département ?

L'octroi des droits réels est encore inexistant sur le domaine public maritime géré par les communes: ceci ne permet pas le développement durable d'activités industrielles ou commerciales.

L'effet "paillote" est la résultante d'absence de réponses aux attentes des professionnels et aux manque de courage des décisionnaires politiques.

La participation des usagers à l'activité événementielle sur la concession reste à parfaitement définir.

Propositions FFPP:

L'application des lois de 1994 et 1997 au domaine public maritime communal.

La régularisation amiable, notamment la mise en place concertée des contrats d'amodiations d'occupation de poste d'amarrage ou de terre-pleins là où ils n'ont pas été mis en place à l'origine, situations juridiques difficiles dans le respect des engagements initiaux de l'Etat.

Une étude au cas par cas des mises à disposition des ports de plaisance de l'Etat aux collectivités locales.

Le développement de l'intégration du port aux stratégies de développement et d'animations de la Commune littorale comme dans le concept Station-Voile Nautisme et Tourisme.

Accorder plus d'efficacité au Conseil Portuaire et définir réglementairement l'organisation et le rôle du Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP)

2. Extension et création

La loi Littoral mérite une lecture plus axée sur le volet mise en valeur et développement.

Proposition FFPP:

Le rôle d'arbitrage de l'Etat doit être renforcé.

3. Gestion du personnel

Le personnel des ports de plaisance est un vecteur essentiel de la gestion des ports de plaisance: la remise en question du caractère industriel et commercial de leur activité de l'arrêt récent du TA de Nice dans le dossier du Port Miramar est un coup très dur au développement des ports.

Propositions FFPP:

L'action de l'Etat et notamment de la Direction Générale des Collectivités Territoriales du Ministère de l'Intérieur sur l'application systématique de l'article L. 122.12 du Code du travail.

La prise en compte indifférenciée des personnels des ports de plaisance de statuts publics ou privés dans la convention collective nationale et dans les politiques de formation professionnelle.

4. Gestion comptable et incidence fiscale

L'élaboration du "Guide de gestion des ports de plaisance" en cours avec le Secrétariat Général de la Mer ne reçoit pas le soutien souhaité des Directions compétentes des Impôts et des Services Fiscaux.

Le Plan comptable applicable aux concessions de ports de plaisance n'est pas à jour et inapplicable en l'état.

Propositions FFPP:

Prise en compte du Guide par le Comité Interministériel de la Mer et directives précises données aux services concernés en matière comptable et fiscale.

L'organisation de séminaires sur la gestion comptables des concessions avec la participation des services chargés des contrôles des concessions.

5. Gestion de la Loi Sapin

L'importance des travaux de maintenance et de renouvellement des immobilisations des installations concédées suscitent des interrogations quant à l'application des textes en matière d'ouverture à la concurrence.

Le renouvellement des occupations des installations concédées qu'elles soient de terre-pleins ou de poste d'amarrage est susceptible d'être sujet à contestation d'ordre judiciaire.

En cas de changement de gestionnaire et à fortiori de concessionnaire l'attribution des droits d'occupation antérieurs amodiables n'est pas organisé par les contrats d'origine.

Proposition FFPP :

Sauf déchéance pour inexécution du contrat de concession, mettre en place un moratoire sur les clauses de rachat anticipé jusqu'à l'échéance des concessions.

Conclusion

Dans un tel contexte les fautes que peuvent commettre les gestionnaires de ports de plaisance dans le cadre général de la délégation de service public sont très nombreuses.

Les sanctions juridiques et administratives peuvent être mis en œuvre sous la simple pression d'usagers ou de lobby mal identifiés et dont les motivations ne vont pas dans le sens de l'intérêt général.

La multiplication ou l'amplification médiatique de ces dossiers peuvent avoir un effet désastreux sur le développement souhaité et nécessaire de la filière nautique.

Certaines situations sont le fruit d'une politique de l'Etat, avant la Décentralisation, pas toujours parfaitement maîtrisée.

La FFPP et les gestionnaires de ports de plaisance veulent s'adapter à cette évolution parce qu'il le doivent. Ils demandent plus de clarté et plus de concertation.



ANNEXE 6

Intervention de Jean-Marie VIDAL

Commission Recherche et Développement

Les activités nautiques connaissent depuis trois décennies un développement important en France. De nouvelles pratiques sont apparues (plongée, kayak, surf, jet...) attirant de nouvelles clientèles.

Le potentiel nautique s'avère cependant encore largement sous exploité.

Le but de cette nouvelle commission permanence "recherche et développement" est bien, dans un premier temps, de comprendre le "pourquoi", les raisons de ce décalage entre le désir de découverte et de pratique d'activités nautiques tel que souvent exprimé par le public... et la consommation réelle de ces activités, de ce produit (1,6 millions de personnes souhaiteraient passer leurs vacances sur un bateau – 60% des vacanciers déclaraient vouloir pratiquer).

Dans un deuxième temps, il s'agira d'apporter des éléments de solution, à partir de forums d'idées et de suggestions. Le champ des actions à engager concernera bien évidemment tous les acteurs de la filière nautique, producteurs, prestataires de services, médias, professionnels et associations, privés, politiques et institutionnels.

A partir de constats divers, de collationnement d'études et de statistiques multiples d'affirmations de "vieillesse de la clientèle", de "sortie de la pratique", les besoins de recherche de "nouveaux entrants" devront faire émerger des propositions constructives, dynamiques, ambitieuses, innovantes.

Cette commission ne veut pas s'en tenir dans ses réflexions et travaux, à une approche des activités nautiques trop dépendante d'une réglementation, indispensable certes, mais forcément limitative et plus perçue comme frein que comme une dynamique.

Evolution de la demande

Ces dernières années ont conduit à une forte évolution de la demande et du comportement du consommateur résultant des changements de modes de vie et de pensée de la société. Il est désormais client roi, blasé et sceptique qui y regarde à deux fois avant d'acheter, qui fait le tour du marché avant de se décider pour le moins cher, mais de la meilleure qualité, qui veut tout et tout de suite. Le portrait robot du consommateur n'existe plus et, de ce point de vue, la demande s'est enrichie d'une complexité et d'une variété infinie de situations. A grands traits, on peut noter les caractéristiques de ce consommateur nouveau :

- Le consommateur aime toujours consommer mais en sélectionnant ses choix : fini le gaspillage,
- Il ne néglige aucune composante de l'offre qui sont toutes également importantes pour lui : prix, services, informations....
- Il ne veut plus de promesses et s'attache à la vérité du produit,
- Il aime qu'on s'occupe de lui avant tout : recherche d'une relation personnalisée,
- Il est curieux et inquiet, il cherche à être surpris mais rassuré ; quête de sécurité,
- Il aime bien être et souhaite être en harmonie avec son environnement,
- Il privilégie un rapport qualité/prix élevé.

L'offre doit tirer parti de cette évolution et pour cela se diversifier. De ce fait, le consommateur est maintenant fortement sollicité et pour séduire et capter les clients, il faut aujourd'hui :

- Innover
- Etablir une relation privilégiée et durable
- Garantir les services rendus
- Faire rêver tout en offrant sécurité et confort

Les plaisanciers

Il en va du nautisme comme des produits de consommation en général : le consommateur a adopté de nouveaux comportements, de nouveaux modes de fonctionnement. On dénombre aujourd'hui environ 4 millions de plaisanciers qui sont demandeurs de toujours plus de confort, de plaisir (du sport à la détente), de sécurité et de services de qualité.

Les trois volontés du consommateur de produits nautiques sont là encore la recherche du prix bas, la dénonciation du superflu et le refus de la surpromesse, de l'ostentation et du gaspillage.

D'autre part, la versatilité des clients entraîne une obsolescence rapide des produits proposés.

La tentation existe de vouloir éviter de transformer le plaisancier en vrai pur et dur marin, par peur de le dégoûter par la complexité technique, par un langage difficile, par l'obsession de sécurité aussi. D'où l'idée d'associer à la pratique nautique un caractère résolument ludique.

Cela est en partie vrai, mais ne risque-t-on pas ainsi d'enlever au plaisancier cette culture maritime qui le conduira à respecter son environnement donc à ne pas créer ces situations de rejet trop nombreuses ? Ne lui enlève-t-on pas aussi ce côté passionné de la mer qui le fera rester dans l'activité et diminuera le risque de n'en faire qu'un zapeur touche à tout.

Les points notables de la plaisance

Points positifs

Présence plus forte de la voile dans les médias avec des événements mieux couverts. Développement de la location de bateau (plus de 150 loueurs en France, force promotionnelle des grandes compagnies internationales), de nouvelles clientèles sont drainées vers la plaisance.

Développement de la croisière.

Points négatifs

Pas ou très peu d'action commerciale ou promotionnelle de la filière nautisme dans son ensemble.

Vieillesse de la population pratiquante et faible renouvellement.

Nombreux nouveaux produits touristiques à des prix concurrentiels.

Nombreux nouveaux loisirs ne nécessitant pas d'apprentissage, plus accessibles que la plaisance.

Milieu professionnel atomisé.

Pour s'approcher au mieux des attentes nouvelles des consommateurs et concevoir un développement cohérent du nautisme, on peut imaginer s'appuyer sur un schémas de développement du nautisme, conçu sur le modèle suivant :

- **Analyse de l'environnement et des conditions de pratique**

Offre existante et potentielle, demande existante et potentielle

Cadre administratif et juridique, analyse des formalités et contraintes

Cadre économique de l'offre et de la demande

- **Perspectives – Objectifs**

- **Actions d'accompagnement et aides à la mise en produits**

Aide à la conception des produits.

Aide à la commercialisation des produits, à la promotion, pour favoriser le développement des activités nautiques et leur valorisation.

Mise en place et développement d'évènements phares (journée de la plaisance, fête du nautisme, ...).

Développement des nouvelles technologies d'information et de communication.

Préconisation d'évolutions réglementaires.

Préconisation d'allègements financiers (ex : redevance VHF).

Structuration d'un support institutionnel capable de porter les projets de la filière.

Sensibilisation (et développement) aux actions de formations, pour une culture et un respect de la mer.

Le CSNPSN est sûrement l'outil le mieux placé pour assurer cette mission d'interface entre les divers intervenants professionnels FIN (producteurs – services) et FFPP avec les milieux associatifs, et au regard de l'Administration.



ANNEXE 7

Intervention de Hervé QUELVEN

COMMISSION PECHE DE LOISIR

La pêche en mer amateur est une des disciplines du C.S.N.P.S.N. Pourquoi ? Sa pratique nécessite une parfaite connaissance de la navigation, de la mer et de la faune halieutique. C'est un sport comme un autre, bien que certains ne trouvent pas très sportif de pêcher des poissons et de les manger.

La commission pêche de loisir, co-présidée si vous le voulez bien par les deux fédérations de pêche amateur françaises : la FFPM pour les sportifs et la FNPPSF pour les loisirs halieutiques se doivent de travailler sur les nombreux problèmes touchant la pêche amateur.

Le décret pêche de loisir, récemment modifié, ne donne pas du tout satisfaction aux pêcheurs (libre choix du filet de 50 mètres, lignes de rechange à bord, casiers à crevettes, viviers à bord ou hors bord....).

Il apparaît qu'il faudrait aussi scinder ce décret en deux parties : d'une part la pêche de surface, d'autre part la pêche sous-marine. La pêche à pied elle, est aussi à réglementer plus sérieusement sous peine d'une interdiction totale d'accès à la ressource (excès de pêche, problèmes sanitaires).

Les charters de pêche : une réglementation doit être mise en place.

Navigation au commerce ou à la pêche ? Actuellement c'est le flou le plus complet. Il faut à l'image du brevet de patron de plaisance, définir un statut et un brevet pour ces charters afin que les clients pêcheurs puissent obtenir des garanties de sécurité, de confort et surtout de pêche.

La ressource et l'environnement halieutique sont préoccupants. Nous devons proposer des solutions conjointement avec le monde professionnel des pêcheurs. Il y a trop de filets professionnels dans les trois nautiques. Le pélagique crée des pertes irréversibles dans nos stocks de géniteurs. Les senneurs français et espagnols détruisent petit à petit la ressource de thon rouge aux Baléares.

Il faut que la Commission fasse prendre conscience aux français qu'à ce régime leurs enfants ne mangeront plus de poissons sauvages.

Et puis il faut remettre à jour la position du conseil sur la pêche amateur française, notre dernier rapport date de 1991. Tout a évolué, tant les relations avec les pêcheurs professionnels que les techniques de pêche. Malheureusement la ressource a évolué dans le mauvais sens ! Heureusement les pêcheurs de loisir en sont conscients et veulent par le biais de la commission pêche de loisir, conseiller au mieux nos ministres concernés.



ANNEXE 8

Intervention de Jacques CHAUVEAU

Vous m'avez demandé de présenter les conclusions des travaux entrepris par la commission Patrimoine. Rappelant en préambule l'importance que nous attachons à la richesse et à l'importance trop méconnues du patrimoine maritime français, deux points sont développés :

1. Les bateaux dits historiques ou traditionnels sont parfois dans l'incapacité de se conformer à la lettre aux réglementations sur la sécurité en mer. Ceci est particulièrement vrai quand il s'agit de bateaux classés "monuments historiques", en raison des contraintes imposées dans le respect de l'authenticité.

Cette remarque est valable pour les bateaux de plaisance mais également pour les bateaux de travail, utilisés à la plaisance ou non.

La réglementation en vigueur reconnaît, à l'heure actuelle, deux espèces de bateaux :

- les bateaux de plaisance (douze personnes maximum à bord),
- les bateaux de transport de passagers, avec les contraintes des bateaux en exploitation commerciale.

C'est ainsi qu'est apparue la nécessité de reconnaître une espèce particulière : les bateaux d'intérêt patrimonial, ci-après désignés par le sigle BIP.

Pour permettre d'étudier au cas par cas les moyens d'atteindre au moins le même niveau de sécurité, il est proposé d'établir une liste de ces BIP (liste qui peut bien entendu être évolutive).

Le nombre des bateaux entrant dans la catégorie BIP étant limité par nature, la liste devrait être communiquée à l'administration pour approbation, permettant ainsi l'étude de ces cas particuliers. Le but de ce système est de permettre, moyennant éventuellement des contraintes ou des limitations à préciser, à ces BIP de naviguer pour les faire connaître, pour leur permettre de remplir leur rôle pédagogique et pour recueillir éventuellement les moyens d'assurer leur conservation.

La Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial a accepté de compiler la liste des BIP, tâche qui paraît conforme à sa vocation. Le Conseil supérieur se trouverait ainsi dégagé de l'obligation de réaliser ce travail et d'en faire exploiter les conclusions.

2. Le Memorandum of Understanding dont les travaux ont été initiés par le ministère des Transports allemand, a été étudié, puis adopté au cours de la réunion qui s'est tenue à Wilhelmshaven les 9-10 septembre 2000. La France, ayant participé à plusieurs séances préparatives, n'a pu, en raison d'engagements antérieurs, se faire représenter. On trouvera en annexe une copie du texte approuvé par les autorités compétentes de sept pays européens.

Dans la mesure où ce document pourrait préfigurer une "Directive Européenne", il paraît important de veiller à ce que la France soit tenue informée, voire participe à des réunions à venir que pourrait organiser le EMS (European Maritime Heritage), organisme privé multinational qui semble bénéficier d'une reconnaissance de fait par le MOU ci-joint.

Je demeure à votre entière disposition pour vous apporter toute information ou précision complémentaire sur ces points évoqués ci-dessus, ou sur tous autres dans le domaine patrimonial.