

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique – avril 2016 – n° 2

| | | |
|----------|---|-----|
| Sommaire | Editorial | p.1 |
| | Les plaisanciers français pris en otage par leurs instances nationales | p.2 |
| | Forte réaction des professionnels du nautisme sur l'instauration de l'écotaxe | p.3 |
| | La réglementation française de 2015 est-elle déjà en partie obsolète ? | p.3 |
| | Nomination | p.4 |

Editorial

Le premier numéro du Vent de l'Atlantique a été très bien accueilli tant par nos adhérents que par nos partenaires. Nous ne pouvons que nous en réjouir, persuadés que, dans un monde croulant sous les informations, un bulletin présentant de façon concise et analytique les événements importants se produisant dans notre secteur d'activité, complété par notre revue de presse périodique, est indispensable et permet à chacun d'avoir un niveau d'information satisfaisant.

Notre nouvelle Fédération a démarré de façon très dynamique. Des groupes de travail sont constitués, les contacts ont été pris avec les instances locales, régionales et nationales, vous avez en main le deuxième numéro du "Vent de l'Atlantique". Elle est aujourd'hui LA Fédération représentative des plaisanciers de la façade sud Atlantique, et ne compte pas s'arrêter là.

Concernant la représentativité des plaisanciers navigateurs au sein du CMF Sud Atlantique qui dispose selon les textes d'un représentant appartenant à la Charente Maritime et un autre à un département de l'Aquitaine, celle-ci était assurée par un représentant de l'UNAN-CM (23 associations concernant les ports et mouillages organisés de Charente maritime) et un représentant de l'UNAN 33 (11 associations représentant les ports et mouillages organisés de Gironde) qui s'était concertée avec l'UNAN 40-64 pour sa désignation.

A la suite de l'adhésion de ces trois UNAN Départementales à la FNPA, l'UNAN a pris l'initiative de remettre en cause cette situation auprès des Autorités maritimes.

Nous regrettons cette initiative malheureuse qui nous a conduits à intervenir à notre tour pour faire valoir notre représentativité et la qualité de notre engagement.

Quoi qu'il en soit, voici le numéro 2 de notre "Vent de l'Atlantique", que nous vous laissons découvrir.

N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques et suggestions, elles seront toujours bienvenues.

Amicalement

Alain Garcia

Les plaisanciers français pris en otage par leurs Instances nationales !

La réglementation française impose aux plaisanciers français une grande quantité de matériel de sécurité à embarquer et à renouveler fréquemment (matériel à durée de vie parfois très limitée, comme les fusées périmées au bout de 4 ans, alors qu'elles fonctionnent très bien 10 ans après, ou assujetti à des contrôles périodiques fréquents comme les radeaux dits de sécurité) alors que certains de nos voisins comme les Belges ou les Anglais ont des équipements obligatoires très allégés.

Il se trouvait que les plaisanciers français pouvaient jusque-là adopter le pavillon belge ou autre et bénéficier des équipements obligatoires allégés, quitte à les compléter par des équipements de leur choix adaptés à leur programme et leurs besoins.

Pour lutter contre le « dumping de sécurité » du Pavillon Belge, les députés ont adopté le Mercredi 3 février 2016, en première lecture, la proposition de loi pour l'économie bleue dite loi Leroy et qui entend favoriser le développement des entreprises et de l'emploi maritime, tout en affichant le souci de l'environnement (sic)

Ainsi la section 1 du chapitre 1^{er} du titre IV du livre II de la cinquième partie du Code des transports est complétée par un article L 5241-1-1 ainsi rédigé : « quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que les navires de plaisance dont ces personnes ont la jouissance (sic), sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, à l'ensemble des règles relatives aux titres de la conduite des navires et au matériel d'armement et de sécurité applicables à bord des navires de plaisance battant pavillon français »

Le pourquoi énoncé de ce texte est édifiant : « Aujourd'hui, des navires de plaisance sous pavillon français, qui stationnent en France et qui naviguent dans les eaux territoriales françaises passent sous pavillon étranger, pour se soustraire à la réglementation française relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer (sic). Les règles relatives au matériel d'armement de sécurité des navires de plaisance et les normes de conduite des navires de plaisance sont particulièrement allégées pour certains pavillons étrangers. Cela peut être lié à une culture différente en matière de sécurité, au fait que les pays dont ces navires battent le pavillon ont peu de plaisanciers ou encore au fait que la fréquentation de leurs eaux territoriale est faible »

Malheureux Français qui ont une culture différente en matière de sécurité, au point d'être obligés d'alourdir, d'encombrer leurs esquifs et de brasser un tas de matériels coûteux à acquérir et à entretenir!

Nos députés, nos hauts fonctionnaires, notre Ministre se sont-ils préoccupés de savoir s'il y avait plus ou moins d'accidents dans nos pays voisins aux normes allégées ? Ils semblent ignorer que la Belgique, l'Angleterre dans les pays nordiques comptent de nombreux plaisanciers (et ils écument les mers,..) et que la navigation y est très intense !!!

On est en droit de penser qu'au rythme où vont les choses, notre Administration et nos députés arriveront à casser l'engouement des Français pour la navigation de plaisance et la pêche de loisir tout en prônant l'économie bleue, le développement des entreprises et de l'emploi maritime...

La Confédération du Nautisme et de la Plaisance qui devait assurer une veille sur les projets législatifs n'a rien vu venir et ses réactions se font attendre.

Les choses avancent vite. A l'heure où nous imprimons ces lignes, cette loi a été discutée au Sénat et doit incessamment passer en commission mixte paritaire, à la suite de quoi elle sera définitivement adoptée.

Cette loi est-elle attaquable auprès du Conseil d'Etat ?

En outre, elle va à l'encontre du grand principe de la liberté des biens et des personnes énoncé par l'article 26 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne.

Voilà des pistes à vite explorer pour la Confédération du Nautisme et de la Plaisance ou du moins son collègue plaisance et des actions énergiques à mener, auxquelles nous apporterons notre contribution.

Forte réaction des professionnels du nautisme sur le manque de concertation et la précipitation dans l'application de l' « écotaxe » ainsi que sur l'absence d'étude d'impact préalable

Le 23 mars, un texte instituant une écotaxe sur les bateaux de plaisance neufs a été voté à l'Assemblée Nationale. Rappelons que cette taxe est censée couvrir les coûts de déconstruction des navires (voir "[Le Vent de l'Atlantique](#)" n° 1)

La Confédération du Nautisme et de la Plaisance a fortement réagi sur son application au 1^{er} janvier 2017 alors qu'elle avait souhaité la retarder d'un an, afin de laisser le temps à toutes les parties prenantes sur ce dossier de l'étudier de façon approfondie, d'effectuer l'étude d'impact préalable et proposer des solutions adaptées et pérennes.

Elle a finalement été entendue et le projet issu de la commission mixte paritaire prévoit un report de délai à 2018. Par contre, il ne retient pas une autre demande de la FIN, qui souhaitait poser le principe d'un plafonnement de la taxe à 0,5% du prix de vente des bateaux neufs.

A noter que les représentants des plaisanciers, eux, ont été totalement ignorés. Aucune concertation, aucune consultation, aucune participation à la recherche de solutions à la déconstruction des navires en fin de vie n'ont été menées avec les représentants des plaisanciers qui sont pourtant les premiers concernés...

Pourquoi ne consulte-on pas les usagers ? Où est la démocratie participative ?

La réglementation française prise début 2015 est-elle déjà en partie obsolète ?

A la FNPA, nous faisons nôtre des excellents conseils du CROSS ETEL qui couvre le même territoire que le nôtre, la façade atlantique avec ses spécificités de navigation et de météo.

"Prendre connaissance des prévisions météorologiques à l'appareillage de même que périodiquement doit être un réflexe",

"Se rappeler que la météo marine, ce n'est pas que la force et la direction du vent, c'est surtout aussi l'état de la mer"

"Naviguer, c'est en permanence être attentif à l'état de la mer, en particulier dans les secteurs présentant des hauts fonds"

Effectivement l'état de la mer est une notion fondamentale, si bien, d'ailleurs, que la nouvelle réglementation européenne sur les catégories de conception des navires l'a prise pour base. Or la réglementation de sécurité française en est restée à une notion très restrictive basée sur la distance d'un abri sans tenir compte de l'état de la mer.

Depuis longtemps les plaisanciers réclament que la croisière côtière soit étendue à 12 milles d'un abri, quitte à l'assujettir à un état de la mer. Les prévisions météo sont devenues très fiables et il suffit de voir les plans d'eau vite désertés par les plaisanciers dès que les conditions météorologiques se dégradent pour se convaincre de la pertinence d'une telle proposition ; seuls les compétiteurs ou les plaisanciers qui envisagent d'entreprendre une croisière semi hauturière ou hauturière restent sur l'eau pour s'amariner à tels états de la mer.

Ainsi il serait possible de naviguer de Royan à la Pointe de Penmarch en équipement côtier, ce qui pourrait relancer la navigation côtière en perte de vitesse, selon les statistiques des escales portuaires, alors que nos côtes Atlantiques regorgent de ports pittoresques et accueillants et sont émaillées d'îles idylliques à découvrir.

Nomination :

La célèbre navigatrice Catherine Chabot vient d'être nommée Déléguée à la Plaisance auprès de la ministre Ségolène Royal. **Nous espérons qu'elle saura écouter et défendre les plaisanciers** qui en ont bien besoin après l'étonnante mise en sommeil du CSNP SN, organisme de concertation qui avait fait ses preuves depuis nombreuses années et qui allait, a priori, particulièrement bien dans le sens de "la démocratie participative" de notre Ministre...

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PLAISANCIERS DE L'ATLANTIQUE (FNPA)

La FNPA rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 33 ports et mouillages organisés : Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Larmor Baden, Folleux, Ars en Ré, St Martin en Ré, La Couarde, Loix en Ré, La Flotte en Ré, Rivedoux, La Rochelle, St Denis d'Oléron, Le Douhet, Boyardville, Le Château d'Oléron, Port des Barques, St Nazaire sur Charente, Rochefort, Marennes, Royan, Meschers-sur-Gironde, Mortagne sur Gironde, Le Verdon, Port Médoc, Andernos, Cap Ferret, Le Teich, Lanton, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Arcachon, La Teste, Cazaux, Cap Breton, Anglet, Hendaye.

Siège social : Digue du Lazaret, 17000 la Rochelle. **Courriel** : fnpatlantique@gmail.com

Membres du bureau : Président : Alain Garcia, Vice-présidents : Mireille Denéchaud, Jean-Claude Favéris, Jean Piveteau
Sec.Gén. : François Bertout, adj. Colette.Talmon, Trésorier : François Douchet, adj. Jean-Jacques Coudray

Le bulletin : Publication périodique de la FNPA. Dépôt légal 24 mars 2016 - ISSN 2492-9301

Directeur de la publication : Alain Garcia
Rédacteur en chef : Jean Piveteau
Rédaction des articles : Alain Garcia, Jean Piveteau, Jean-Claude Favéris, François Bertout

Réalisation : FNPA
Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny