

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique – juin 2017 – n°8

Sommaire

Editorial, par Alain Garcia, Président	p.1
Alerte ! Alourdissement de la taxe de séjour pour les ports de plaisance	p.1
Annulation des arrêtés préfectoraux autorisant l'implantation de filières conchylicoles le long du littoral oléronais	p.2
La chambre régionale des comptes de Bretagne vient d'examiner la gestion de la Compagnie des Ports du Morbihan (CPM) sur la période 2012-2016.	p.3
Compte rendu de réunion sur les éoliennes avec la Direction des Affaires Maritimes	p.4
Projet d'hydroliennes dans le golfe du Morbihan	p.4
Deuxième journée nationale de l'association Légisplaisance	p.5
Les trois commandements du parfait plaisancier	p.5
Carnet :	p.6

Editorial

L'actualité de la plaisance est très riche, et nous apporte des bonnes et des mauvaises nouvelles !

Mauvaise nouvelle : l'application d'une méthode forfaitaire de calcul de la taxe de séjour pour nos ports, qui pourrait se traduire par une forte augmentation mise à la charge des plaisanciers. Nous vous expliquons ci-après les tenants et aboutissants de ce changement et les conséquences pouvant en résulter pour les plaisanciers.

Bonne nouvelle : l'annulation de l'arrêté préfectoral autorisant l'implantation de filières conchylicoles le long du littoral oléronais. Cette décision nous prouve que le bon sens peut encore l'emporter face aux tentatives d'implantations destructrices de notre littoral. Vous trouverez dans ce numéro une analyse de cette décision et de notre position en la matière.

Par ailleurs, vous lirez dans ce numéro le compte rendu d'une réunion tenue à la Direction des Affaires Maritimes sur l'implantation des éoliennes, ainsi qu'un article relatif au contrôle récemment exercé par la chambre régionale des comptes de Bretagne sur la gestion de la Compagnie des Ports du Morbihan, qui montre que nos associations posent les bonnes questions. Vous trouverez également le bref compte rendu de conférences tenues lors de la deuxième journée de l'association Légisplaisance.

Enfin, nous sommes heureux d'accueillir l'Association HYDROS qui rejoint notre Fédération et nous apportera son expertise et ses compétences.

Alerte ! Alourdissement de la taxe de séjour pour les ports de plaisance.

Créée par la loi, la taxe de séjour est instituée à l'initiative de la collectivité, commune ou EPCI, en charge du tourisme, dans le but de faire supporter aux touristes une part des dépenses d'aménagement du territoire concerné. La taxe de séjour peut être facturée au réel par l'hébergeur au client de passage qui paye alors quelques dizaines de centimes d'euros par nuitée et par passager. Elle peut aussi être forfaitaire si la collectivité a choisi cette formule. Dans ce cas, la taxe de séjour est due par le logeur. Son montant, défini par la loi de finances pour 2015, est alors calculé en fonction de la capacité d'accueil de l'hébergement et de sa période d'ouverture.

Ce mode de calcul procure à la collectivité perceptrice un montant de taxe bien supérieur à la taxe au réel et amène donc ces dernières à le privilégier. S'agissant des ports, plusieurs collectivités territoriales ont sauté le pas et prévu l'application de cette taxe forfaitaire à partir du 1er janvier 2017. C'est là que les choses se compliquent. Jusqu'à présent, un grand nombre de ports percevaient la taxe de séjour au réel, seuls les bateaux en escale en étaient redevables. Le passage au calcul forfaitaire modifie radicalement les choses. C'est maintenant le port qui est redevable de la taxe. Elle est calculée en prenant en compte le nombre de bateaux ayant une place au port et dont le

propriétaire ne paye pas la taxe d'habitation dans la collectivité, le nombre de couchettes sur chacun de ces bateaux, le nombre de jours d'ouverture de l'établissement (du port) dans l'année. Sur le résultat en nombre de "nuitées" ainsi obtenu est appliqué un abattement (10 à 50%) fixé par la collectivité, puis le montant de la taxe (20 à 22 cts d'euro par nuitée)

Dans un cas extrême, le bateau d'un "non résident" de 10 mètres ayant 6 couchettes pourrait ainsi être taxé de 250 à 400 € par an !

Une telle augmentation des charges refacturées par le port n'est pas admissible, et les associations de plaisanciers concernées doivent se mobiliser et, à défaut de pouvoir contester le principe même de la taxe, qui résulte de la loi, négocier pour faire adopter par sa collectivité perceptrice un calcul plus réaliste.

Ainsi peuvent être discutés :

La définition du bateau habitable : Il devrait pouvoir fournir un volume suffisant, une hauteur sous barrot d'au moins 1m80, disposer de couchettes indépendantes, non transformables, d'un contrat de fourniture d'électricité de plus de 15 Ampères pour assurer un minimum de confort.

Le nombre de couchettes : L'article L 2333-41 du code général des collectivités territoriales prévoit que, pour les campings ou hébergements légers, le nombre d'unités d'accueil est fixé à trois par emplacement. Le nombre de couchettes par bateau devrait donc être limité à trois.

La période de fréquentation :

Il est évident que parmi les plaisanciers, seuls ceux résidant sur leur bateau, peuvent y séjourner 365 jours par an. Pour les autres, la fréquentation se fait en grande partie pendant les mois d'été. Il suffit d'ailleurs de constater le nombre de bateaux désarmés dès l'automne pour s'en persuader. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que nous parlons de navigateurs, ce qui implique que le bateau est avant tout un moyen de locomotion appelé à quitter le port pour aller visiter d'autres ports où les visiteurs devront s'acquitter d'une autre taxe de séjour ! Devra-t-on la payer en plusieurs endroits à la fois ?

Enfin, on peut aussi s'interroger sur le fait que le port, contrairement à un camping accueillant des caravanes ou camping-cars, ne peut être fermé l'hiver. On ne comprend pas pourquoi les plaisanciers devraient en pâtir, alors que leur bateau, désarmé, ne peut les accueillir.

En conclusion, les arguments ne manquent pas pour discuter le montant de la taxe applicable au port. Il faut s'en saisir et les utiliser, sachant qu'il sera compliqué de faire modifier la base de la taxe lorsqu'elle aura été fixée. N'hésitez pas à nous faire part de vos difficultés sur le sujet !!

Annulation des arrêtés préfectoraux autorisant l'implantation de filières conchyliques le long du littoral oléronais

Le projet de champ de filières conchyliques de l'Anse de la Maleconche sur la côte nord-est de l'île d'Oléron représente 313 filières conchyliques de 100m chacune, chaque filière en câble d'acier reliant une dizaine de bouées à forte flottabilité sur lesquelles sont suspendues cages et lanternes ; chaque filière est arrimée au sol marin par 3 corps morts en béton de 2,5 tonnes chacun et par un ancrage à l'extrémité de chaque filière. Ce champ, de 313 hectares, fait 3300m de long sur 1800m de large.

L'Anse de la Maleconche, exempte de hauts fonds rocheux et bien protégée de la houle du large est constituée d'une plage de sable fin de 7 km bordée par les pins d'une forêt domaniale, à quelques encablures de Fort Boyard et à quelques milles de l'île d'Île d'Île. Elle constitue l'un des joyaux de notre côte atlantique. Encadrée par les trois ports de plaisance de Boyardville du Douhet et de Saint Denis d'Oléron, c'est une destination merveilleuse pour les navigateurs. Elle est aussi très prisée par la voile légère, les kayaks de mer et les autres sports nautiques et par les familles pour la qualité et la sûreté des baignades.

Au vu de cet énorme projet industriel, découvert par les riverains lors la première enquête publique en 2011, ceux-ci ont créé l'APLIMAP, l'Association pour la Préservation du Littoral de la Maleconche et des Pertuis charentais. L'APLIMAP et la SPPIO (Société de Protection des Paysages de l'île d'Oléron) ont rejoints l'UNAN-CM et les trois municipalités riveraines, Saint George d'Oléron, La Brée les Bains et Saint Denis d'Oléron pour mener la bataille juridique contre les filières autorisées par arrêté préfectoral. Le premier projet de 2011 a été annulé par le Tribunal Administratif de Poitiers en 2014 à cause de l'absence d'étude d'impact.

Un deuxième projet a ensuite été présenté, très voisin du premier, et à nouveau attaqué par les associations. Dans un premier temps, les requérants ont obtenu en référé la suspension des travaux.

Le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie s'est alors pourvu en cassation auprès du Conseil d'Etat, mais a retiré ce pourvoi au vu du mémoire en défense de notre avocat.

Puis, le Tribunal Administratif de Poitiers, dans un jugement rendu au fond le 18 mai 2017, a annulé les arrêtés préfectoraux du 4 mars 2015 et du 23 juillet 2015 autorisant l'implantation de ce champ de filières dans l'Anse de la Maleconche.

Le Tribunal a considéré que ce projet relevait bien de la rubrique 10, g) de l'article R122-2 du Code de l'environnement « zones de mouillage et d'équipements légers », et à ce titre, était soumis à la procédure d'étude d'impact au cas par cas, procédure non respectée par le CRC en l'espèce.

Le Tribunal a précisé également que l'étude d'incidences du dossier ne saurait pallier l'absence d'étude d'impact en ce qu'elle ne comporte pas « une analyse suffisante de l'ensemble des effets du projet, en l'absence notamment d'analyse de l'impact de celui-ci sur le tourisme particulièrement important que connaît l'île d'Oléron ».

Une véritable étude d'impact, que l'énormité du projet en lui-même aurait dû susciter d'office, devient donc incontournable. Elle permettra d'établir l'impact de ces installations sur :

- La courantologie et les risques encourus au niveau du trait de côte.
- Les fonds marins, ce qui impliquera des relevés bathymétriques avant travaux puis périodiquement lors de l'exploitation.
- La production de micro-déchets liés au nettoyage périodique au jet d'eau, sur place à bord des barges à grues hydrauliques, des poches et des lanternes pour débarrasser les coquilles des micro-organismes, algues et boues...
- Sur le tourisme particulièrement important que connaît l'île d'Oléron et donc pour nous les activités nautiques

Il sera ainsi mis en évidence que ces filières sont beaucoup trop près des côtes (à quelques centaines de mètres) et doivent en être beaucoup plus éloignées, comme c'est le cas pour les deux champs de filières déjà réalisés en Charente Maritime. En effet, le champ de filières du pertuis breton est situé à 4 km des plages de Vendée et à 6 km des plages de l'île de Ré et les filières de la baie d'Yves sont à 5 km des plages de Châtelailon.

Et le problème est bien là ! Ce projet de champ de filières est scandaleusement trop près des côtes, à quelques centaines de mètres d'une superbe plage de sable fin très fréquentée par les familles, dans un site en outre particulièrement utilisé depuis des décennies par la plaisance avec les trois ports de plaisance de l'île d'Oléron situés tous à proximité, par la voile légère, les sports nautiques, les kayaks de mer navigant essentiellement dans la bande littorale de deux milles, alors, que des zones plus au large sont déclarées propices par la profession conchylicole.

La chambre régionale des comptes (CRC) de Bretagne vient d'examiner la gestion de la Compagnie des Ports du Morbihan (CPM) sur la période 2012-2016.

La CPM est une des plus importants gestionnaires de ports de plaisance en France avec 142 salariés, 13 ports, 10 000 places pour un chiffre d'affaires de 21 666 000 euros.

La gestion de la CPM est satisfaisante, dit le rapport, mais la lecture des 43 pages de ce document est instructive et plus nuancée même si les sujets abordés sont souvent complexes pour les non-initiés !

Retenons seulement trois points :

Un transfert de dette (sans transfert du patrimoine des ports) de 21,3 M€ qualifié de "singulier" : La CPM a été créée en 2013 sous la forme d'une SPL (Société Publique Locale). L'objectif était de lui demander de gérer les ports de plaisance appartenant au département du Morbihan. Le département n'a pas transféré la propriété des ports à la SPL et le contrat de concession est du type "affermage". Aussi, le rapporteur de la CRC interroge sur la raison du transfert d'une dette de 21,3 M€ à la SPL à sa création et parle même d' "immobilisation singulière". Il est vrai que la création de la SPL a été chaotique et que "le transfert du patrimoine du syndicat mixte (-ancien propriétaire des ports-) aurait pu être mieux organisé".

L'endettement de la SPL est de 24M€ à fin 2015 soit plus que le chiffre d'affaires annuel mais la possibilité supplémentaire d'emprunt de 20 M€ qui a été négociée pour les prochaines années fait prévoir une forte augmentation de l'endettement!

Respect approximatif du code des transports : La CRC fait un rappel du code des transports au département et à la CPM pour le fonctionnement des conseils portuaires. Sans critiquer le contenu de réunions qualifiées de "consensuelles", certains points importants comme le nombre de réunions annuelles, le décompte des quorums, le recueil obligatoire des avis, ...sont à revoir ou à préciser !

Politique de dragage impossible? : Pour la politique de dragage, le constat est inquiétant pour les ports de la CPM en particulier ceux en besoin urgent de dragage : "le président du département a décidé en 2012, sans que cela soit formalisé, que le technique de clapage (c'est à dire le non-rejet en mer dans les zones autorisées)ne serait plus mise en œuvre dans la baie de Quiberon ... " Sur ce sujet important et complexe, la direction de la CPM constate "une adéquation difficile entre d'une part le besoin de rétablissement des profondeurs dans les ports et d'autre part une mise en œuvre opérationnelle..."

En conclusion, la CRC vient de reprendre la plupart des interrogations de l'UPPM posées à la CRC en 2016 et à la CPM depuis sa création. Les réponses sont conformes à nos analyses et nous nous en félicitons. Ce rapport montre que des décisions sont à prendre par le département ou la CPM. Les plaisanciers, contributeurs quasi-exclusifs du budget des ports de plaisance, demandent à y être associés activement.

Compte rendu d'une réunion à la direction des affaires maritimes sur le sujet des éoliennes

Cette réunion s'est tenue le 2 juin à l'initiative de monsieur Xavier Nicolas, Chef de la Mission Navigation de Plaisance et Sports Nautiques à la Direction des Affaires Maritimes, afin de recueillir l'avis des plaisanciers sur les usages et règles de circulation dans les champs d'éoliennes en mer. Etaient présents des représentants des plongeurs de loisir, de la fédération française de voile, de la fédération des pêcheurs de loisir, de l'UNAN et de la FNPA

Lors de réunions préalables, il avait été proposé d'autoriser les navires d'une taille maximale de 25 m à traverser les champs d'éoliennes, toute autre activité étant interdite.

Aujourd'hui il est proposé en outre de laisser aux préfets maritimes une marge d'appréciation pour définir des règles spécifiques selon l'implantation des champs d'éoliennes

Ce qui paraît acté :

- Interdiction de mouiller dans le champ d'éoliennes,
- Obligation de rester à plus de 50 m de chaque éolienne
- Interdiction des engins aérotractés dans le champ d'éoliennes,
- les champs d'éoliennes ne constituent pas un abri au titre de la division 240

Il serait toujours possible de traverser des champs d'éoliennes, la plongée y serait réglementée, la pêche professionnelle serait possible, y compris avec engins dormants.

Nous avons fait unanimement remarquer que la présence de bouées, de casiers, filets et autres obstructions dans les couloirs de passage (moins de 600m) constituerait un véritable danger à la navigation et demandé que l'usage des engins dormants soit interdit

Nous avons par ailleurs vivement protesté contre le fait d'interdire la pêche de loisir et d'autoriser la pêche professionnelle, ce qui paraît discriminatoire.

Lors des périodes d'installation et de démontage des éoliennes, des restrictions de circulation seront édictées en fonction de l'évolution des chantiers.

Enfin, il a été souligné qu'en matière de sécurité et d'assistance, toute intervention aérienne de sauvetage est impossible. Il faudra donc toujours aborder et circuler dans ces champs d'éoliennes avec la plus grande prudence et en fonction des conditions météorologiques"

Hydroliennes dans le Golfe du Morbihan

Depuis quelques mois, un projet d'hydroliennes immergées dans le Golfe du Morbihan est en préparation. Le Golfe est bien connu des navigateurs par ses courants et surtout par sa richesse naturelle qu'il nous faut préserver malgré la pression des activités humaines. Il est concerné par deux sites Natura 2000. Il est aussi un Parc Naturel Régional

créé en octobre 2014 avec l'adoption d'une charte pour un développement durable. Son schéma de mise en valeur de la mer, mis en œuvre en 2006 est actuellement en cours de révision

Les sites d'implantation des hydroliennes seraient au sud de l'Île Longue et au sud de l'Île de Berder, lieux de passage très fréquenté par tous les navigateurs : plaisanciers, professionnels pêcheurs, navires à passagers...

Une enquête de "perception sociale" se terminant le 13 juillet est conduite actuellement par l'université de Bretagne Sud. (Lien <http://www.union-plaisanciers-morbihan.fr/fr/actualite/29387/hydroliennes-immergees-dans-golfe>)

Le questionnaire semble être fait pour que l'interviewé accepte le projet. Or, nous sommes nombreux à penser que l'hydrolien n'est pas encore une méthode de production maîtrisée, ni économiquement, ni techniquement, parmi les différentes possibilités d'énergie renouvelable. Le Golfe est-il le meilleur endroit pour faire de telles expérimentations ?

Plus grave, les lieux d'implantations évoqués sont ultra sensibles. Ils sont placés en Site Classé, face à Gavrinis, Er Lannic et Berder, au sein du PNR du Golfe du Morbihan et en zone Natura 2000.

De plus, comment résoudre, à terre, les problèmes de positionnement des stations de raccordement et de zones techniques et, en mer, la mise en œuvre et à la maintenance des installations ? L'étude ne donne aucun élément concret sur ces aspects importants.

La FNPA, l'UPPM et les associations locales suivent ce dossier de près. Elles souhaitent avoir communication des différentes études en cours techniques, sociologiques, économiques, d'impacts environnementaux et touristiques. Elles veulent participer pleinement au processus de décision qui, dans des cas comparables, a souvent été obscur. Nous voulons préserver le caractère unique et surtout protéger le site fragile du Golfe du Morbihan, joyau de notre littoral.

Deuxième journée nationale de l'association Légisplaisance

Elle s'est tenue le 2 juin à la Rochelle et a abordé deux thèmes: Ports de plaisance et fins de concession et Navires de plaisance en fin de vie et éco construction.

Ports de plaisance et fin des concessions : il ressort de cet atelier que les modalités applicables en fin de concessions, que l'on trouve généralement dans les cahiers des charges peu explicites, résultant eux-mêmes de circulaires anciennes, peuvent conduire, en l'absence d'anticipation, à des situations ubuesques. Afin de l'éviter, les intervenants ont mis en avant deux maîtres mots : anticipation et dialogue.

Anticipation pour préparer la sortie de concession très en amont, plusieurs années avant la date fatidique, afin de définir comment la collectivité concédante souhaite voir évoluer son port dans le futur.

Dialogue et négociation, avec le concessionnaire, les sous-exploitants, les commerçants, les amodiataires, afin de les informer et préparer ainsi l'avenir du port.

Il est aussi clairement apparu que si les intervenants insistent sur la nécessité d'informer les plaisanciers, notamment via le CLUPP, ces derniers ne peuvent s'opposer aux décisions prises, notamment en matière d'évolution des loyers.

Navires de plaisance en fin de vie et éco construction : il s'est agi essentiellement de faire le point sur la déconstruction des navires de plaisance en fin de vie. On savait cette opération complexe à mettre au point et à lancer et avions soulevé quelques questions dans le Vent de l'Atlantique de mars 2016.

Grâce aux efforts conjugués des pouvoirs publics et de la FIN, de grands progrès ont été faits pour faciliter les opérations. Au niveau financier, le DAFN, pour 5% de son montant, sera mis à contribution ainsi qu'une éco participation de 0,5% du prix de vente des bateaux neufs mis sur le marché national dès 2018.

Six cents bateaux, essentiellement les 5- 6 m des années 1960, facilement transportables, ont pu être traités en 2016, mais la filière peine à fonctionner pour les bateaux des années 1970, les 8 -10 m dont le coût de déconstruction est élevé avec des quantités de matériaux non recyclables à traiter et des frais de transport par convoi exceptionnel.

Ne pouvons-nous pas offrir une deuxième vie à nos 8-10 m habitables aux coques robustes ? Nos amis allemands et hollandais, proposent des anciens voiliers qu'ils ont adaptés à un nouvel usage fluvial par une motorisation électrique, la suppression du gréement et la modification du lest.

La France possède un magnifique réseau de voies navigables favorable au développement du tourisme fluvial, avec des pontons déjà bien équipés. A quand, au Nautic de Paris, l'exposition de quelques anciens navires de plaisance fluvialisés pour amorcer l'attrait de ce nouveau loisir ? Voilà une belle alternative au camping-car !

Les trois commandements du parfait plaisancier

- 1- Mon équipage et moi-même protégerai
- 2- De la réglementation me nourrirai
- 3- Mon savoir être développerai

Ces trois commandements et la transmission des savoirs et des connaissances des consignes de sécurité, des notions réglementaires et les fondamentaux de la psychologie à bord sont rappelés à travers une cinquantaine d'illustrations humoristiques et fort plaisantes dans un livre conçu et publié par Légisplaisance.

On y trouve notamment un petit rappel de l'histoire de la plaisance, les attentes du plaisancier d'aujourd'hui et ses principales préoccupations en matière de sécurité, de respect de l'environnement, de maîtrise des coûts d'entretien et de confort, sans oublier que, pour lui, la plaisance est synonyme de liberté, de rencontres.

Y sont décrits également à travers des dessins amusants les principaux avatars rencontrés en navigation

Et enfin, suprême attention, sont abordées les vertus personnelles à développer en tant que chef de bord ou équipier pour rendre particulièrement agréable le séjour à bord.

Ce petit livre ludique mérite de prendre place à bord aux côtés des livres de navigation tant il participera à l'agrément des croisières et au rappel, à tout l'équipage, des règles de vie à bord et en escale.

Bravo à Légisplaisance d'avoir réussi à traiter les bonnes pratiques de façon didactique, humoristique et colorée !

Carnet :

Bienvenue à HYDROS, Association résultant de la fusion de l'Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande (ACOMM), de l'Association des élèves et anciens élèves de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (AENSM) et de HYDRO SUP'MARINE, qui vient d'adhérer à la FNPA.

Félicitations à Elisabeth BORNE nommée Ministre des Transports: Nous avons eu l'occasion en compagnie de Jean-François Fountaine, Président de la FIN et Bertrand MOQUAY, Président de APPA de travailler avec elle lorsqu'elle était Préfète de Région Poitou-Charentes et nous avons beaucoup apprécié son écoute, la pertinence de ses réflexions et sa perception rapide des enjeux. Nous l'assurons de notre soutien et lui souhaitons bon vent !

La 3eme édition des Assises Nationales de la Plaisance et des Pêches de Loisir en Mer se tiendra à La Baule les 26 et 27 octobre 2017. La FNPA s'impliquera aux côtés de ses autres partenaires, en particulier la FNPPSF, la FCSMP et la FFESSM.

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

La FNPA rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 42 ports et mouillages organisés : Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Larmor Baden, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, Ars en Ré, St Martin en Ré, La Couarde, Les Portes en Ré, Loix en Ré, La Flotte en Ré, Rivedoux, La Rochelle, St Denis d'Oléron, Le Douhet, La Cotinière, Boyardville, Le Château d'Oléron, Port des Barques, St Nazaire sur Charente, Rochefort, Marennes, Bonne Anse la Palmyre, 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, Ainsi que l'association nationale HYDROS des Officiers de la Marine Marchande.

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

Membres du bureau : Président : Alain Garcia, Vice-présidents : Mireille Denéchaud, Jean-Claude Faveris, 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-François Berthou, F Bertout, Jean Piveteau, Jean-Claude Faveris.
Réalisation : FNPA
Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny