

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée

Editorial	p 1
L'industrie nautique de demain	p 2
Les infrastructures portuaires de demain	p 2
De la gestion départementale des ports de plaisance	p 3
Le SNOSAN à la panne	p 3
Le parc éolien de Guérande	p 4
La réforme du DAFN	p 4

Editorial,

La Confédération du Nautisme et de la Plaisance CNP a organisé au Nautic de Paris une table ronde « Demain quel bateau pour quel port et quel port pour quel bateau » à laquelle a participé la FNPAM.

Quels vont être les futurs usages, comportements, besoins des plaisanciers, l'évolution des technologies, l'évolution des réglementations notamment environnementales qui dicteront les investissements nécessaires souvent lourds pour les industries nautiques et les infrastructures portuaires.

Si l'industrie nautique cherche à connaître les besoins et comportements futurs des plaisanciers elle doit tenir compte aussi des autres marchés internationaux comme le marché américain, car elle demeure un marché de petites séries en comparaison de l'industrie automobile.

Les Ports de plaisance, eux, souhaitent développer de nouvelles activités, de nouveaux services, comme nous l'exposons dans ce bulletin...

Ils considèrent la manne apportée par les plaisanciers historiques comme inépuisable grâce à leur engouement pour la navigation et la pêche de loisir ...

Nous espérons que les Ports sauront prendre en compte les aspirations actuelles et futures des plaisanciers.

La loi « NOTRe » a favorisé le transfert de la « propriété » des ports vers des collectivités locales plus importantes (communautés de communes, départements, région). Les « gestionnaires » sont aussi devenus plus importants et très souvent maintenant gèrent plusieurs ports

Cette évolution se révèle pour l'instant parfois bien décevante.

L'outil statistique d'analyse des accidents SNOSAN, qui nous avait paru très prometteur en matière de sécurité, est toujours à la panne. La FNPAM est intervenue auprès de la Direction des Affaires Maritimes pour rappeler tout l'intérêt de cet outil et de ses développements possibles.

Vous trouverez également dans ce numéro quelques informations sur le parc éolien de Guérande ainsi que sur le DAFN qui a changé de nom et vu certaines de ses procédures légèrement améliorées.

L'industrie nautique de demain

L'industrie nautique connaît une très forte demande internationale sur les unités de moyenne et de grande plaisance.

Sur le marché intérieur, la demande en voiliers de grand voyage est forte avec des attentes de livraison de 2 à 3 ans. Le marché de l'occasion est prospère.

Les plaisanciers français rêvent plus que jamais de grandes croisières vers des rivages lointains, de cabotage le long du littoral national ou de pêche.

Le marché du neuf et de l'occasion voit arriver de nombreux primo-acquérents non plus seulement nouveaux retraités mais aussi en activité. Le télétravail, qui s'est épanoui lors du confinement, leur permet de s'installer sur le littoral, si bien que les « plaisanciers historiques » attachés à leur bateau, à leurs plans d'eau, à leur port d'attache et menacés d'extinction et vilipendés par certains se voient relayés par ces primo acquérents !

L'industrie nautique, lors de cette table ronde, s'est montrée convaincue par le développement de la propulsion électrique qui répondra aux contraintes environnementales d'autant que les aires marines protégées vont se développer. La propulsion électrique séduit aussi les usagers. Le rêve de pouvoir glisser sur l'eau sans bruit et sans odeur nauséabonde, quand Eole faiblit, est proche de se réaliser.

Les constructeurs sont conscients que l'électrification de la propulsion va demander des compétences nouvelles. De toute façon, le professionnalisme des acteurs de l'industrie du nautisme est à renforcer à tout niveau. Les prestations doivent être de qualité pour assurer la sécurité en mer et satisfaire les clients. Les technologies doivent être adaptées en outre aux usages intermittents et extrêmement saisonniers de beaucoup de plaisanciers (2 à 4 mois par an). Il serait en effet judicieux qu'en début de saison les plaisanciers ne soient plus victimes de pannes qui peuvent gâcher une grande partie de leur navigation...

Le projet de création d'un livret nautique numérique participatif recensant l'expérience individuelle du pratiquant nous laisse ... dubitatifs. Quel serait son objectif précis ? Qui serait chargé de son contenu ? Le risque principal est naturellement qu'il devienne un « permis » que la communauté nautique rejette unanimement. Il serait ouvert à tous les membres de la communauté nautique et "collaboratif". Tout ceci demande à être explicité, et il serait souhaitable que ce soit fait en collaboration avec les plaisanciers, qui connaissent le monde marin et ses dangers, les fragilités de l'environnement, les techniques de navigation, et pourraient aider à concrétiser ce qui paraît aujourd'hui un peu nébuleux.

Les infrastructures portuaires de demain

Les gestionnaires de Port de plaisance ont manifesté, à la table ronde, leur désir de ne plus être simplement des parkings à bateaux (sic) et souhaitent multiplier les services notamment avec le développement de la numérisation des ports....

Ils estiment que la clientèle actuelle, souvent constituées de retraités attachés à leurs bateaux est en voie de diminution et sera remplacée par une nouvelle clientèle plus attirée par la location.

Ils considèrent que le port est une interface avec le territoire avoisinant et que cet aspect est à développer (tourisme, loisirs annexes...)

Ils se sont montrés très défavorables à la location de bateau par les plaisanciers pour hébergement ou navigation et extrêmement favorables à la location professionnelle avec réservations de services en tout genre grâce à la numérisation des ports.

Ces positions nous semblent réductrices et suscitent quelques commentaires. Les infrastructures portuaires qui ont été en grande partie financées par les plaisanciers depuis quarante à cinquante ans et

qui sont amorties, assurent souvent une vie sociale importante et exercent déjà une forte attractivité reconnue dans la ville ou le village...

Comme nous l'avons évoqué précédemment, les plaisanciers retraités les plus âgés sont rejoints par des successeurs qui se pressent sur les pontons : jeunes retraités et actifs en télétravail qui se révèlent eux aussi pour l'instant, très attachés à leur bateau...à leurs bassins de navigation, à leur territoire de pêche.

Il est vrai par ailleurs que l'on ignore les bouleversements que pourraient entraîner certaines contraintes administratives ou environnementales en matière de navigation, de mouillage de pêche, et qui auront des répercussions sur l'utilisation des ports. Les marins restent calmes et savent s'adapter. Ils iront naturellement là où les vents et courants les porteront...

De la gestion des ports de plaisance

A l'occasion du renouvellement des concessions des ports de plaisance et à la suite de la loi NOTRe, la FNPAM assiste à la concentration des concédants et des concessionnaires. Par exemple, nous avons de nombreux exemples de ports communaux repris en exploitation par des gestions départementales ou régionales. Suivant une coutume bien nationale, ces attributions se sont souvent faites sans l'avis des plaisanciers pourtant fort concernés en tant qu'usagers et financeurs des ports.

Pour les usagers, l'inconvénient de voir s'éloigner le centre décisionnaire de la gestion du port semblait compensé par les capacités de ces nouveaux gestionnaires en matière financière et de gestion technique.

Les appréciations qui remontent à nos unions départementales ou régionales sont hélas parfois bien inquiétantes et font regretter la gestion communales et ses imperfections...

L'écoute et le dialogue, malgré le maintien des conseils portuaires plus ou moins respectés, sont devenus parfois très faibles, les particularités locales gommées, le service rendu dégradé et l'entretien déficient.

Il est vrai, par ailleurs, que certaines Communes se sont défaites de la gestion de leur port par le fait qu'elles avaient fait l'impasse de provisions en vue de gros travaux de maintenance : désenvasement, réfection de jetée...et qu'il faudra bien pouvoir réaliser...

Le SNOSAN à la panne

La base de données "accidents en mer" du SNOSAN n'est pas disponible depuis un an et le collège des experts ne s'est pas réuni depuis 2020. La FNPAM a demandé sa remise en route avec plusieurs dispositions complémentaires souhaitables.

La FNPAM s'était attachée à analyser les chiffres d'accidents des navires à voile et à moteur immatriculés alors que souvent les bilans de l'Administration incluaient aussi les engins de loisirs nautiques non immatriculés. Nos constats étaient que « notre » plaisance était peu accidentogène et que l'augmentation des demandes de secours venait surtout des demandes de dépannage suite à panne moteur. Pannes évitables ou non ? Appels au secours de « confort » ? Nous avons demandé plusieurs fois que le SNOSAN s'attache à approfondir ce point qui monopolise de plus en plus les organismes de secours en particulier les Cross et la SNSM.

Le SNOSAN devait permettre de faire évoluer rationnellement les obligations de la division 240. Nous demandons, par exemple, depuis plusieurs années que la limite de l'armement côtier soit portée de 6 à 12 milles et les chiffres étudiés nous donnent raison.

Parc éolien du banc de Guérande

Au cours d'un groupe de travail réservé aux usagers non professionnels, la FNPAM a à nouveau posé le problème de l'information à dispenser aux personnes susceptibles de naviguer dans ce parc et de la façon dont les AVURNAV et /ou arrêtés seraient diffusés, notamment aux plaisanciers. Rien de précis ne semble envisagé pour le moment en dehors de la création d'une plateforme dédiée (PING).

Nous avons également appris qu'il serait envisagé d'interdire la traversée du parc aux navires de plaisance non équipés d'un transpondeur AIS. Rien ne justifie cette nouvelle position de l'administration qui a dans, tous les champs d'éoliens en place, toujours autorisé le passage des plaisanciers. Ceci signifie, bien entendu, que le balisage autour et à l'intérieur des champs doit permettre d'y naviguer en toute sécurité.

Réforme du DAFN

On en parlait depuis quelques temps. Les plaisanciers espéraient une suppression pure et simple de la taxe ou au moins une révision drastique de son assiette dans le sens d'une meilleure justice fiscale.

Cette réforme est enfin sortie, et force est de constater qu'elle n'apporte aucune amélioration au fond.

Elle change d'abord le nom de la taxe qui devient la "taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel". Nous qui pensions naviguer sur un bateau, ou un voilier, nous voilà sur un "engin maritime" !

On ne peut pas dire que la poésie y gagne.

Ensuite, les missions fiscales (établissement de l'acte de francisation et calcul des droits), assumées jusqu'à présent par les douanes, sont transférées à la DDTM (affaires maritimes), la perception des droits restant dévolue à la direction générale des finances publiques.

Les règles de calcul des droits ne sont pas modifiées. Notamment le gel de l'abattement pour vétusté, instauré depuis 2019, reste en vigueur, de même que l'obligation, pour les résidents en France de navires de plaisance sous pavillon étranger, de payer cette taxe.

Le seul avantage de cette réforme est une simplification de certaines démarches administratives.

Concrètement, depuis le 1^{er} janvier, le site www.demarches-plaisance.gouv.fr permet d'effectuer en ligne certaines démarches, telles que l'enregistrement des mutations de propriété entre personnes physiques, l'établissement du duplicata du certificat unique d'enregistrement, le changement de nom du navire ou changement d'adresse et le paiement de la taxe à partir de 2022. Reste à vérifier le délai de ces démarches qui, d'après nos informations de terrain, semble bien long

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PLAISANCIERS DE L'ATLANTIQUE ET DE LA MEDITERRANEE (FNPAM)

La FNPAM rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de plus de 50 ports et mouillages organisés :

Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Le Croesty, Larmor Baden, Arzal, la Roche-Bernard, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, La Faute-sur-Mer, L'Aiguillon-sur-Mer, Ars-en-Ré, St Martin-de-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, Meschers-sur-Gironde, Mortagne-sur-Gironde, Port-Médoc, Port-Bloc le Verdon, Ile-aux-Oiseaux, Andernos, Lanton-Taussat-Fontainevieille, Lanton-Cassy, Audenge, le Teich, Gujan-Mestras (ports du Canal, de Larros et de la Mole), la Teste-de-Buch, Cazaux, Arcachon, Cap Breton, Anglet, Hendaye, Bandol.

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.fnpam.net

Membres du bureau : Président : Alain Garcia, Vice-présidents, Jean-Claude Faveris, Jean Piveteau

Sec.Gén. : François Bertout, adj. Daniel Delidais, Trésorier : Jean-Jacques Coudray, adj. François Douchet

Le bulletin : Publication périodique de la FNPAM. 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 Faveris, François Bertout

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.