

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

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

Sommaire

Editorial

Avis de la FNPAM sur le projet d'éoliennes flottantes en Bretagne sud

Ports maritimes et associations d'usagers

Brèves

Editorial,

Les plaisanciers avaient très mal vécu certaines dispositions de l'état d'urgence sanitaire du premier confinement, relatées dans le Vent de l'Atlantique d'août 2020.

Lors du 2ème confinement instauré début novembre, la Préfecture Maritime, compte tenu de la soudaineté de la mesure qui prenait de cours les plaisanciers, a autorisé les propriétaires de bateaux au mouillage à rejoindre leurs embarcations pour les sécuriser et effectuer les travaux nécessaires à l'hivernage.

Certaines préfectures départementales en ont fait rapidement de même pour les ports de plaisance. Pour d'autres départements, nos unions locales, soutenues par la FNPAM ont effectué des demandes de dérogation dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, demandes souvent prises en compte.

Ainsi les opérations d'hivernage des bateaux ont pu être effectuées par les plaisanciers eux-mêmes, ce qui a contribué à ce que ce deuxième confinement soit, en général, bien mieux accepté et vécu par la communauté des plaisanciers.

L'un des premiers projets d'éoliennes flottantes en mer, dont la France est l'une des pionnières, a été soumis ce dernier semestre 2020 au Débat Public. Ce projet qui concerne le sud de la Bretagne, établi suite aux documents de stratégie définis par le Conseil Maritime de Façade NAMO, est vite apparu exemplaire par les enjeux importants et variés qu'il représente pour le nautisme.

Aussi la FNPAM s'est fortement impliquée sur le projet, notamment en rédigeant et diffusant un « Cahier d'Acteur » consultable sur son site fnpam.net et a en outre adressé une lettre circonstanciée au Président de la Commission Particulière du Débat Public, consultable également sur son site. La position de la FNPAM n'est pas une opposition de principe, mais une demande de prise en compte des routes empruntées par les navires de plaisance afin de mieux sécuriser le parc éolien en le positionnant en dehors des voies de navigation les plus empruntées.

Nous abordons également la question de la réglementation relevant du code des transports relative à la participation des usagers des ports maritimes, représentés par leurs associations, aux Conseils Portuaires. Si un grand nombre de ports appliquent la loi et font preuve de transparence, ce n'est pas toujours le cas, et il serait souhaitable que les usagers, principaux financeurs des ports de plaisance, puissent participer plus activement à leur gestion avec voix délibératives.

Nous souhaitons à toutes nos Associations, à leurs Adhérents et à nos Partenaires

une excellente Année 2021, exempte de confinement et riche en navigations

Avis de la FNPAM sur le projet d'éoliennes flottantes de Bretagne sud.

Ce vaste champ d'éoliennes flottantes de 12 milles de long sur 6 milles de large se situe à quelques milles au sud de l'île de Groix et à l'ouest de la presqu'île de Quiberon et de l'île de Belle Ile.

Il s'étend sur environ 1 130 km² dont une partie serait à l'intérieur des 12 milles de la côte

Il constituerait, par temps dégradé, un obstacle dangereux sur les routes de transit Nord - Sud et Sud - Nord pratiquées par les plaisanciers navigateurs et le monde de la course au large avec ses épreuves mythiques.

Il se positionne au cœur d'une région littorale riche de 220 ports et mouillages organisés qui concentre le tiers de la flotte de plaisance française, soit 220 000 navires...

La côte atlantique a su profiter de l'essor de la plaisance et des loisirs nautiques pour améliorer son attractivité touristique et son activité économique, grâce à l'implantation de nouveaux ports de plaisance actifs et de chantiers nautiques dynamiques exportateurs.

A noter que, malgré une très forte urbanisation côtière, nos rivages restent « sauvages » comparés à certains panoramas méditerranéens.

C'est donc un fragile équilibre qu'il faut garder entre l'accès à la mer pour le plus grand nombre et le respect de notre environnement maritime.

A ce jour, contrairement aux pêcheurs et aux navires pourvus d'AIS, la fréquentation de ce site par le nautisme est mal connue. Les implantations prévues seraient clairement sur le passage des navigateurs partant des ports d'Atlantique sud pour rallier directement la mer d'Iroise et la Bretagne nord. Le nombre de plaisanciers diminue certainement lorsque l'on s'éloigne des côtes, en particulier au-delà des 12 milles.

A notre avis, la fréquentation de cette zone par les navires de plaisance aurait dû faire l'objet d'une étude diligentée par le porteur du projet sous la houlette du Conseil Maritime de Façade NAMO qui a examiné le dossier et donné son avis favorable sans prendre cette donnée en compte.

De plus, il paraît étonnant qu'aucune obligation de moyens de secours ne soit à la charge des exploitants.

Les éoliennes vont sûrement gêner les secours par hélicoptère et il faudra équiper les stations de secours proches de navires rapides adaptés avec des équipages disponibles. Qui va les financer ?

Sur un plan plus général, il faut remarquer que, couplées aux autres loisirs nautiques, les activités récréatives sont récentes, diverses et évolutives et sont mal représentées auprès des Pouvoirs Publics, en comparaison des occupants historiques de la mer que sont la pêche professionnelle, la conchyliculture ou les lobbies puissants des EMR.

La FNPAM n'est pas opposée à ce projet mais estime que seule, la zone située au-delà des 12 milles du littoral est acceptable, en l'état actuel des connaissances.

Elle a déposé un "cahier d'Acteur" détaillant ces arguments sur le site du Débat Public et incité ses adhérents à participer au débat sur ce site. Elle a en outre écrit dans ce sens au président de la Commission Particulière du Débat Public.

Cette lettre est disponible, avec l'ensemble du dossier, sur son site fnpam.net

Le nombre de ports de plaisance maritimes est aujourd'hui supérieur à 470 (source Direction des Affaires Maritimes, rapport 2015). Ils offrent plus de 220 000 emplacements aux navires de plaisance (hors emplacements à sec).

Si accueillir et abriter ces bateaux est l'activité majeure des ports, ces derniers jouent également bien d'autres rôles. Ils sont en effet bien souvent des acteurs importants de l'animation locale dans la mesure où ils concentrent des activités techniques et commerciales propres au nautisme mais sont aussi des pôles d'attractivité pour l'ensemble des touristes. En interprétant assez abusivement les textes sur les activités autorisées sur les domaines portuaires, certains ports sont devenus des linéaires impressionnants de bistrot, restaurants, loueurs de vélos, marchands de vêtements, ... destinés principalement au promeneur de passage. Il est donc légitime que les plaisanciers clients des ports s'interrogent sur la place qui leur est réservée au sein de ces différentes activités et sur les moyens pour eux de la faire reconnaître, si nécessaire, et de la tenir.

Ces questionnements trouvent bien entendu des réponses dans les différentes réglementations qui régissent les activités des ports de plaisance maritimes, mais dont l'application peut différer en fonction de l'intérêt et des objectifs que les collectivités gestionnaires du port ont pour cette activité.

De nombreuses associations de plaisanciers se sont constituées au moment de la création des emplacements portuaires dédiés à la plaisance, certes pour améliorer les échanges entre navigateurs-plaisanciers, mais aussi pour mieux les représenter auprès des autorités portuaires, nécessité souvent impérieuse ne serait-ce qu'à cause de l'inflation continue des coûts des emplacements et services.

Les constats faits par nos associations adhérentes situées dans les ports et qui nous sont remontés nous amènent aux réflexions suivantes :

Dès 1983, dans le cadre des lois de décentralisation, l'Etat a transféré aux collectivités locales la gestion d'un très grand nombre de ports, cette compétence portant notamment sur leur aménagement, leur entretien et leur exploitation.

En 2016, la loi NOTRe a ouvert la possibilité de transférer la propriété, l'aménagement et la gestion des ports départementaux aux collectivités territoriales, à leurs groupements ou à la région.

Le législateur a toujours confirmé que les ports de plaisance étaient des entités autonomes chargées de la création, l'aménagement et la gestion de leur domaine portuaire avec des obligations de service public comme par exemple l'égalité des usagers mais aussi l'indépendance du budget par rapport à celui des collectivités territoriales.

Dans la réalité, nous remarquons que malgré les efforts méritoires de transparence de certains ports, les collectivités locales assurent souvent un service minimal d'information et de consultation des usagers et les derniers événements sanitaires n'ont pas amélioré la situation.

Ensuite, dans de nombreux cas, le port de plaisance est devenu pour la collectivité territoriale un acteur majeur de développement économique et touristique avec un budget important disponible en particulier pour les investissements. La tentation est toujours grande de l'intégrer dans une « interface ville-port harmonieuse », intention louable mais qui cherche souvent à faire financer par les usagers du port des investissements terrestres loin de leurs besoins de plaisanciers.

Dans une commune, la démocratie permet de remettre en cause les choix faits par des élections régulières des représentants. Ce n'est pas le cas dans nos ports de plaisance où les gestionnaires ne sont pas soumis au verdict de la démocratie directe d'élection par les usagers. Il convient, à ce stade, de saluer l'effort fait par le ministère de la mer, reconstitué en 2020, avec la nomination de Madame Annick Girardin, pour diffuser une information claire sur le site web du ministère. (<https://www.mer.gouv.fr/>). Beaucoup de textes réglementaires sont mis en ligne, une partie portant sur la gestion des ports de plaisance. Nous sommes heureux de voir que la réglementation est ainsi diffusée, mais il faut néanmoins en souligner l'insuffisance.

Aussi, régulièrement, la FNPAM et ses associations, dans un souci légitime de faire évoluer leurs ports, rappellent que la collectivité gestionnaire d'un port est tenue par la loi de mettre en place un CLUPP, (Comité Local des Usagers Permanents du Port), ce qui n'est pas toujours fait. A cet égard, des associations se heurtent à l'immobilisme de certaines collectivités et regrettent que les autorités préfectorales ne soient pas plus actives pour faire respecter une réglementation pourtant simple.

Ceci est important dans la mesure où le CLUPP par ses représentants élus participe au Conseil Portuaire, lieu où les orientations du port, son budget, sa politique tarifaire peuvent être débattus. Il faut pour cela qu'il soit associé très en amont aux projets du port avant les conseils portuaires qui sont sinon de simples chambres d'enregistrement.

Enfin, il faut souligner que les plaisanciers n'ont qu'une voix consultative au niveau du Conseil Portuaire, ce qui semble complètement anormal dans la mesure où ils sont les principaux financeurs du port.

Il est vrai que certains gestionnaires de ports admettent qu'un plaisancier participe à leur conseil d'administration. Mais cette possibilité trop rarement mise en œuvre est laissée au seul libre arbitre du gestionnaire et ne peut remplacer une participation des usagers du CLUPP avec voix délibérative, organisée par la loi. **C'est ce que demande la FNPAM.**

Brèves :

- **Modification des dénominations des UNAN CM et UNAN 40/64 :** Afin de faire mieux apparaître leurs liens avec la FNPAM, Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée, l'UNAN CM et l'UNAN 40/64 ont modifié ainsi leur dénomination : Union des Associations de **Plaisanciers** de Charente Maritime et Union des Associations de **Plaisanciers** des Landes et Pyrénées Atlantique, qui deviennent UNAP-CM et UNAP 40/64. L'UNAN 33 réfléchit de son côté à l'évolution de son activité.

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 Crouesty, Larmor Baden, Arzal, 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, Daniel Delidais

Réalisation : FNPAM

Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny.