



UNION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE NAVIGATEURS

U.N.A.N.

BULLETIN février 2015

N° 18

<i>Sommaire</i>	<i>Editorial</i>	<i>page 1</i>
	<i>La nouvelle D 240 au 1er mai 2015</i>	<i>page 2</i>
	<i>196 : le nouveau numéro d'urgence</i>	<i>page 3</i>
	<i>Météo en boucle</i>	<i>page 3</i>
	<i>La pêche de loisir maritime est-elle en sursis (suite) ?</i>	<i>page 3</i>
	<i>La taxe foncière (TF) 2015 des ports de plaisance</i>	<i>page 4</i>

Editorial

En ce début d'année 2015 le conseil d'administration et le nouveau bureau sont en ordre de marche.

Merci à tous ceux qui ont accepté de s'engager.

Merci à l'équipe sortante qui s'est impliquée depuis deux ans, et en particulier à notre secrétariat général qui a remis en service notre site internet complètement bloqué et assuré un secrétariat efficace.

Nous avons actualisé nos représentants dans divers organismes, CMF, météo, CSNPSP, SNSM, etc..

Nous avons défini nos actions pour les mois à venir

-En matière de sécurité : la nouvelle version de la D 240 est validée et s'applique en mai 2015. Nous envisageons, chacun dans nos régions, d'obtenir auprès des DDTM les statistiques d'interventions en matière d'accidents liés à l'activité de la plaisance. Cela permettrait, si nous obtenions ces chiffres, région par région, d'avoir une vision d'ensemble que l'administration ne peut plus nous fournir.

-En matière d'environnement : nous devons rester vigilants sur l'évolution des antifoulings et être présents dans les commissions permanentes des nouveaux parcs naturels marins, Bassin d'Arcachon, Gironde et Pertuis charentais, entre autres.

-En matière d'accueil et relations portuaires :

Le problème de la taxe foncière concernant les ports de plaisance revient en débat. Ces nouvelles taxes risquent, sur certains ports, d'entraîner de fortes augmentations de la taxe foncière qui se répercuterait sur le calcul de nos redevances. Tous les ports ne seront pas concernés de la même façon et certains verront baisser la taxe foncière. Il convient que les responsables locaux des associations prennent contact avec leurs gestionnaires pour avoir une idée exacte de l'évolution de cette taxe dans chaque port.

Nous avons demandé de faire remonter au bureau toutes irrégularités relevées dans la gestion de certains ports. Les manquements au code des ports maritimes sont nombreux : absence de CLUPP, de conseils portuaires, opacité des budgets, des listes d'attente, etc

Nous avons l'intention de faire remonter tous ces manquements au ministre de tutelle par le biais du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance, dès qu'il sera opérationnel.

Je renouvelle par ailleurs l'engagement pris d'accompagner toute action juridique qui aurait une portée nationale ou jurisprudentielle.

-En matière de pêche de loisir : la menace de quota sur le bar en Manche n'est pas vraiment levée. On parle maintenant de trois bars par jour ! Nul doute que cette idée de quota s'étendra aux autres bassins de pêche ! La menace d'une taxation de l'activité pêche de loisir reste d'actualité. Nous subissons en ce sens une campagne des gestionnaires des aires marines. Notre position très ferme avec les autres fédérations concernées, est de nous en tenir au terme et engagements de la charte pour une pêche écologiquement responsable signée par nos cinq fédérations où la pêche reste gratuite.

Voilà le cadre de nos actions à venir. Bien sûr, nous sommes prêts à réagir selon l'actualité concernant nos activités.

Très cordialement à tous

Le Président Alain GARCIA

La nouvelle D 240 au 1er mai 2015

Des modifications ont été apportées en décembre 2014 aux règles de sécurité aux navires de plaisance, applicables à partir de 2015.

Les points essentiels concernant les bateaux habitables sont les suivants :

1. L'ancienne zone "hauturière" est scindée en zone semi-hauturière, de 6 à 60 milles et zone hauturière au-delà de 60 milles.

Donc quatre zones de navigation dorénavant :

- Moins de 2 milles d'un abri : équipement basique
- De 2 à 6 milles : équipement côtier
- De 6 à 60 milles : équipement semi-hauturier
- Au-delà de 60 milles : équipement hauturier.

L'équipement est donc renforcé quand vous traversez le Golfe de Gascogne en venant de Bretagne Sud ou en Méditerranée entre Grèce et Sicile, Marseille et Baléares, ...

2. La Notion d'abri est précisée: « *endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment, ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire* ».

3. Rôle du chef de bord : une définition plus contraignante apparaît : « *membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées. Le chef de bord s'assure que tous les équipements et matériels de sécurité qui répondent aux dispositions de conformité du navire et à la présente division sont embarqués, en état de validité, adaptés à l'équipage et en bon état.* »

Actuellement le chef de bord, souvent le propriétaire, veille à ce que les moyens nécessaires à la navigation envisagée et au nombre d'équipiers soient à bord et en état de fonctionner. C'est la bonne pratique que nous avons toujours prônée.

Dans le nouveau texte, la responsabilité du chef de bord est élargie de façon formelle à la sécurité des personnes embarquées alors qu'il n'a pas une autorité comparable au commandant de bord d'un navire professionnel. Nos équipages n'ont pas avec leur chef de bord les mêmes relations d'autorité ! Comment un chef de bord de plaisance pourra-t-il contraindre un équipier à accepter la réglementation ? La sécurité reste l'affaire de tous et non d'un seul !

4. Sur les équipements obligatoires, attention plusieurs nouveautés :

- Au-delà de 6 milles, dispositif individuel de repérage lumineux sur les brassières ou portée par chaque personne embarquée. "Un moyen de repérage lumineux individuel, étanche, ayant une autonomie d'au moins 6 heures, de type lampe flash, lampe torche ou cyalume, à condition que ce dispositif soit assujéti à chaque équipement individuel de flottabilité ou porté effectivement par chaque personne à bord"
Les dispositifs lumineux sont donc obligatoires, même si vous ne naviguez pas de nuit. De nombreux pays européens dispensent de cette obligation pour les navigations de jour !
- Dispense de fusées parachutes et de fumigènes pour les navires munis d'une VHF fixe, ce qui nous paraît très positif.
- Une VHF fixe deviendra obligatoire au-delà des 6 milles en 2017. Pour notre part, nous préconisons, si vous devez vous équiper, un équipement avec ASN, gage de sécurité malgré les "faux" appels reçus par les CROSS.

- Création d'une nouvelle catégorie hauturière au-delà de 60 milles d'un abri avec emport d'une balise EPIRB 404 mégahertz **et** d'une VHF portable étanche.

Depuis la disparition de fait du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance sous prétexte d'économies budgétaires, avec son intégration dans l'administration des Affaires Maritimes, il n'existe plus aucune instance de concertation entre Administrations, plaisanciers et industriels ou professionnels de la plaisance. On ne peut que le déplorer ! On peut regretter aussi que la production des statistiques d'accidents ait été supprimée, et donc que la confusion entre les accidents de plage, ceux imputables à la plaisance et ceux résultant d'accidents liés à l'immigration clandestine puisse réapparaître ! L'absence de concertation nous fait craindre dans l'avenir un renforcement des contraintes sécuritaires, alors que le nombre d'accidents et de victimes reste très limité.

Ce nouveau règlement de sécurité est donc plus complexe que le précédent qui laissait plus de responsabilité quant à son choix aux équipages. Il s'écarte des équipements des autres pays européens alors que nous naviguons tous dans les mêmes eaux sur les navires des mêmes chantiers.

Au moment où les conditions économiques pèsent lourdement sur la plaisance, l'administration cherche-t-elle à poursuivre son asphyxie par des mesures sécuritaires ou légalistes dont l'impact est difficilement mesurable ?

196 : le nouveau numéro d'urgence

Depuis le 1er janvier 2015, vous pouvez utiliser le 196 depuis le littoral pour joindre directement et gratuitement depuis un fixe ou un portable un centre de sauvetage en mer 7 jours sur 7 et 24h sur 24. Les CROSS peuvent solliciter la localisation du mobile aux opérateurs téléphoniques. Le 196 ne remplace pas le 112 qui est le numéro d'urgence terrestre européen.

Pour les navigateurs, le 16 par la VHF reste le moyen le plus fiable et le mieux adapté donc à privilégier !

Météo en boucle

Depuis cet été, le bulletin météo "en continu" de Météo France peut être capté en VHF (canaux 63 ou 64) sur l'ensemble de la côte française méditerranéenne. La couverture de la façade Manche se fait attendre, faute de moyens.

Merci de nous faire part de vos expériences, en particulier sur la côte méditerranéenne, par mail (contact@unan.fr)

Espérons que nous profiterons un jour de ce service sur toutes nos côtes comme nos amis italiens qui diffusent depuis de nombreuses années un bulletin en italien et en anglais ! La météo est un réel élément de sécurité ; il est anormal de demander aux plaisanciers d'investir de plus en plus dans leur sécurité par de nouveaux règlements alors que l'administration ne met pas les moyens de son côté.

La pêche de loisir maritime est-elle en sursis en France (suite) ?

Suite à l'action volontariste des plaisanciers au niveau international, le projet de la commission de Bruxelles de quota d'un bar par jour pour les pêcheurs de loisirs en Manche-Mer du Nord n'a pas été adopté par le conseil des ministres concernés.....Mais la commission vient de revenir à la charge en proposant trois bars par jour !!!! Actualités à suivre sur www.unan.fr.

La taxe foncière (TF) 2015 des ports de plaisance

Cet article a été rédigé par Jean Larroque secrétaire général de l'UNAN Golfe du Lion et trésorier adjoint de l'UNAN France.

1 - Pourquoi l'UNAN se préoccupe-t-elle de ce sujet ?

Les navigateurs de plaisance voient au fil des années le montant de leur redevance de port augmenter, sans qu'il soit justifié par une analyse comptable, économique sérieuse, dans le contexte actuel, plutôt morose !

Cette TF représente aux environs de 10% des charges d'exploitation du port, ce qui n'est pas négligeable. Est-ce que les gestionnaires et les dirigeants du port dont la majorité revient aux conseillers municipaux, vont œuvrer pour en limiter le montant ?

Difficile à croire ! En effet, plus de 90% de cette taxe est reversée aux communes et aux départements. Si la TF baisse pour le port, elle fait le bonheur des navigateurs de plaisance, mais elle baisse aussi le revenu des communes !

Il n'y a donc que les associations de navigateurs (regroupées dans l'UNAN), soucieuses de contenir les tarifs des ports, qui peuvent se préoccuper de la formulation et de l'impact de cette nouvelle méthode de calcul de la TF !

2 - Quels textes en vigueur définissent la nouvelle méthode de calcul ?

- La **loi de finance rectificative de 2012 Article 1501 alinéa III** qui fixe les taux de valeur locative (VL) de 110€ pour la Méditerranée, 80€ pour Manche / Atlantique et 55€ pour le fluvial, ainsi que les niveaux de modulation de -40%, -20%, 0%, 20% et 40%.

- Le **décret N° 2014 - 1520 du 16 décembre 2014** qui définit les paramètres et les modalités de calcul pour obtenir la modulation à appliquer.

- Le bulletin officiel des impôts **BOI-IF-TFB-20-10-60-20** qui donne la mise en œuvre.

<http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/9797-PGP.html?identifiant=BOI-IF-TFB-20-10-60-20-20141223>

3 - Quelles sont les nouvelles définitions et les nouveaux critères qui vont différencier nos ports ?

- Les 10 « **Equipements et les services offerts** » : annexe II article 130 O

« Pour la détermination du nombre d'équipements et services mentionnés à l'article 310 N, sont pris en compte les équipements et services présents dans les limites administratives portuaires suivants, chaque alinéa étant retenu pour un :

- 1) L'accessibilité à l'ensemble des bassins à toute heure, aux navires présentant un tirant d'eau maximum supérieur à un mètre ou un tirant d'air maximum supérieur à trois mètres ;
- 2) La mise à disposition d'un site et d'aménagements dont les profondeurs nécessaires à la navigation peuvent être maintenues sans nécessité de recourir à des opérations de dragage pour en garantir l'exploitation ;
- 3) La mise à disposition d'emplacements de stationnement de véhicules terrestres à moteur réservés aux plaisanciers ;
- 4) La présence de commerces ;
- 5) La présence d'équipements de sûreté ;
- 6) L'exécution de prestations de gardiennage ;
- 7) L'exécution de prestation de collecte des eaux usées des navires ;
- 8) La présence d'une station d'avitaillement ;
- 9) La mise à disposition d'une aire de carénage ;
- 10) La présence de moyens de lavage d'une capacité supérieure à 30 tonnes. »

Que dire de ces critères qui servent à définir la VL de la propriété bâtie du port ?

Ici on taxe ce qui se trouve sur la propriété ou aux alentours. Est-ce normal ? Non !

La VL de votre maison dépend-elle de la voiture qui se trouve dans le garage ? Non !

La VL de votre maison dépend-elle de la station-service qui se trouve dans la rue ? Non !

Souvent il y a « double peine » :

- a - le dragage, s'il n'a pas lieu tous les ans, est pénalisé. Mais cette pénalisation risque de faire augmenter la TF de 20 K€ à 80 K€ selon les ports, alors que le dragage peut coûter 80 K€ par an
- b - la station d'avitaillement est pénalisée comme un commerce et comme station !
- c - l'aire de carénage et le moyen de levage

-« **Capacité moyenne d'accueil** » et « **Coefficient de pondération** » : annexe II article 310 P

Capacité moyenne d'accueil d'un poste d'amarrage (en mètres)	Coefficient de pondération
Inférieure ou égale à 8	2
Supérieure à 8 et inférieure ou égale à 10	4
Supérieure à 10 et inférieure ou égale à 14	6
Supérieure à 14 et inférieure ou égale à 18	8
Supérieure à 18	10

« La capacité moyenne d'accueil d'un poste d'amarrage est égale au rapport, exprimé en mètres, entre la somme des longueurs des navires pouvant stationner sur chaque poste d'amarrage et la somme des postes d'amarrage présents au sein du port de plaisance. Ne sont pas inclus les dispositifs permanents d'amarrage par un corps mort ou directement par ancre présents dans la rade d'un port ainsi que les postes qui se situent dans les zones d'échouage. »

Il est à remarquer qu'en France, à notre connaissance les ports qui ont une capacité d'accueil moyenne supérieure à 18 m doivent être très rares, voire qu'il n'y en a pas ! Pour ceux entre 14 m et 18 m, ils doivent se compter sur les doigts de la main. Les coefficients de pondération de 8 ou 10 ne seront que très peu mis en application !

- Le « **Nombre pondéré d'équipements et de services** » : ce nombre est obtenu en multipliant le nombre d'équipement et de services par le coefficient de pondération

- La « **Modulation** » : annexe II article 310 N

Nombre pondéré d'équipements et de services offerts	Modulation
Entre 0 et 20	- 40%
Entre 21 et 40	- 20%
Entre 41 et 60	0%
Entre 61 et 80	+ 20%
Entre 81 et 100	+ 40%

4 – Impact sur la VL :

Il ressort de ce qui précède que la VL du port (80 € ou 110 €) sera multipliée par la « modulation ». Nous pensons que la modulation moyenne des ports de plaisance devrait se situer à -20%. Ci-dessous un tableau qui compare la VL d'un poste d'amarrage appliquée jusqu'à ce jour par rapport à la VL moyenne qui devrait être appliquée en 2015 :

Comparaison de la Valeur Locative moyenne d'un poste d'amarrage entre la période de 1970 à 2014, et 2015

	VL base 1970 Forfaitaire	Coefficient de commercialisation	Modulation	VL base 1970 forfaitaire nette	Modulation moyenne 2015 des ports	VL moyenne base 1970 pour 2015
Atlantique /Manche						
Période 1970 à 2014	500 FF ou 76 €	15%	NA	88 €	NA	88 €
2015 et suivant	80 €	NA	de -40% à +40%	de 48 à 112 €	-20%	64 € (-27%)
Méditerranée						
Période 1970 à 2014	700 FF ou 106 €	15%	NA	123 €	NA	123 €
2015 et suivant	110 €	NA	de -40% à +40%	de 66 à 154 €	-20%	88 € (-28%)

Il en découle que la VL en 2015 devrait en moyenne baisser de l'ordre de 27% !

5 – Nos conclusions :

Les éléments ci-dessus nous amène à penser que la **modulation moyenne des ports sera de -20% !**
Si la base des impôts a été régulièrement mise à jour par les gestionnaires, et si les communes ne changent pas leur taux d'imposition 2014, **le montant de la TF 2015 baissera pour la très grande majorité de nos ports.**

Il faut aussi noter que toutes les variations des critères se font par marches d'escalier autorisant une variation de la VL par bond de 20%, alors que le paramètre ne varie que d'une infime valeur ! Il faudrait « linéariser » tout cela !

Mais il faut rappeler que les « **commissions communales des impôts directs** » ont la décision finale ! Il y a là un potentiel de négociation avec nos élus locaux !

Des informations plus détaillées et complètes sont disponibles sur le site <http://www.unangolfedulion.fr/>

Seul point noir, les ports tel que Port Camargue, Port Vauban, Le Cap d'Agde, qui après avoir gagné le procès sur la TF en Conseil d'Etat, risquent de voir le montant de la TF 2015 augmenter d'un facteur de 2 à 3,5 !

Ce bulletin est réalisé par l'**UNAN**, Union Nationale des Associations de Navigateurs.

Forte de 140 associations et 16000 membres, l'**UNAN** créée le 8 juin 2002 et régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, réunit les navigateurs de plaisance au travers de leurs associations départementales pour former une entité nationale représentative. Celle-ci facilite les relations entre associations, représente et défend les intérêts des navigateurs de plaisance, au travers de leurs associations représentatives, avec les Pouvoirs Publics, les professionnels de la mer ainsi qu'avec les organismes concernés par toutes les questions relatives aux ports, aux zones de mouillage, à la navigation, à la pêche embarquée ou à l'utilisation du domaine maritime.

L'**UNAN** contribue à la sécurité, à la formation des navigateurs et œuvre pour la protection de l'environnement.

L'**UNAN** est, entre autres, membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, Administrateur de la SNSM, du Conseil Supérieur de la Météorologie (section Marine), du Comité des utilisateurs du SHOM,...

Directeur de publication ; Alain Garcia, président

Comité de rédaction : Jean-Claude Faveris, Jean Piveteau, Colette Talmon,

Siège social à Vannes- Capitainerie- Quai Bernard Moitessier- 56000 VANNES

Adresse de correspondance :jc Faveris-UNAN-35 rue de Carnac- 56470 La Trinité sur Mer

Tel : 05 49 33 40 95/ 02 97 55 74 74 / E.mail : contact@unan.fr / Site Internet : www.unan.fr responsable Jean-Claude Faveris

Membres du Bureau : 1^{er} Vice- Président : Jean-Yves Le Cèsne, 2^{eme}VP : Georges Assaïante, 3^{eme}VP : Daniel Bouchereau,

Sec.Gen Jean-Claude Faveris ; Sec Gen Adj Jean Piveteau ; Trésorier : Pierre Montacié; Tres Adj :Jean Larroque

Président fondateur honoraire : Louis Herry

UNAN D : UNAN 17 – UNAN 35-22 – UNAN 29 – UNAN 33 – UNAN 44 – UNAN 56 – UPPM – UNAN 40-64 – UNAN 85 – UNAN Côte d'Opale – UNAN Golfe du Lion – UNAN Provence– UNAN Corse – UNAN Kayaks de mer – CCIF

Membre associé : ACOMM