



Rappel : 1^{res} Assises Nationales des Pêches de Loisir en Mer et de la Plaisance- 14-15 Nov.2013- St Nazaire

<i>Sommaire</i>	<i>Editorial</i>	<i>page 1</i>
	<i>Gros temps annoncé sur les redevances portuaires</i>	<i>page 2</i>
	<i>Tarifification portuaire, tarification des navires</i>	<i>page 2</i>
	<i>Le PAMM et le SRDAM</i>	<i>pages 2 et 3</i>
	<i>Projet de loi-cadre biodiversité</i>	<i>page 4</i>

Editorial

Après 6 mois de fonctionnement de la nouvelle équipe, il m'a semblé impérieux de faire un bilan d'étape sur les sujets d'actualités que sont la pêche embarquée de loisir, la sécurité et la gestion portuaire.

Pêche embarquée de loisir: Le bilan fait en janvier 2013 a permis d'arbitrer les décisions suivantes ; la Charte était à proroger de deux ans sur les mêmes objectifs à savoir :

- lutte contre le braconnage –nous demandons qu'elle soit renforcée- et marquage des prises
- respect des périodes de reproduction et des tailles minima. Le passage de la taille minimale du bar à 42 cm nous paraît excessif et est à nos yeux l'équivalent d'un quota.

- déclaration de pêche préalable et gratuite. Tenue volontaire d'un carnet de pêche

Cette prorogation a pu être actée sur ces bases auprès de nos partenaires. Donc, pas de permis pêche, pas de mesures nouvelles. Un point sera fait dans un an et un bilan global dans deux ans.

Sécurité : le bilan des accidents en mer apparaît très comparable aux dernières années.

- pannes moteur en légère hausse à 61 %
- interventions des secours à 66% entre zéro et deux milles d'un abri
- décès, le nombre reste constant et pour la plupart par chute à la mer.

Nos associations doivent inlassablement rappeler les mesures préventives suivantes :

- préparer les sorties en fonction de la météo
- état correct du bateau et du moteur
- port des brassières et harnais surtout la nuit et par mauvais temps.

Nous persistons à demander de repousser l'obligation du BIB de 6 à 10 milles d'un abri, compte tenu de l'évolution des matériels (VHF ASN, ...) et des chiffres de sinistres.

Sécurité des futurs parcs éoliens :

- possibilité de navigation
- hauteur sous les pales de 22m du niveau des plus hautes eaux
- amarrage possible en cas d'urgence, de renverse de courant...etc

Gestion portuaire et usagers.

Nous insistons sur le respect des procédures dans les CLUPP et conseils portuaires, pour les consultations obligatoires préalables (budget, tarifs, règlement, investissement, ..)

Nous avons demandé qu'il soit fait obligation d'avoir un ou plusieurs administrateurs plaisanciers dans les organismes de gestion. C'est déjà le cas dans certains ports (Port Camargue, La Rochelle,..).Les budgets doivent être transparents et consultables par tout usager.

La pénurie relative de places à l'année a conduit certains gestionnaires de port interprétant à leur avantage le code des ports à imaginer des contrats imposant sous peine de malus des sorties pouvant aller jusqu'à 30 jours dont 15 consécutifs pour les plus grosses unités.

Nous soutenons avec force que dans un même port, des unités de même taille en contrat annuel doivent avoir la même redevance quel que soit l'usage du bateau (nous excluons les bateaux « ventouses » qui ne sortent jamais). De telles mesures de malus nous semblent discriminatoires. Nous incitons les usagers qui en seraient victimes à porter ce problème devant la juridiction compétente. L'UNAN France pourrait sous certaines conditions se joindre à la procédure.

Nous sommes par contre favorables à étudier toutes mesures incitatives qui faciliteraient la libération de places en période estivale.

Bonnes navigations estivales et bien cordialement

Alain Garcia

Gros temps annoncé sur les redevances portuaires

La loi de finances rectificative votée en toute discrétion par nos élus députés et sénateurs fin 2012 prévoit une augmentation significative de la taxe foncière payée par les ports. Ce nouveau mode de calcul est applicable en Janvier 2014. Nos gestionnaires de port ont dans leur grande majorité évités d'alerter les conseils portuaires ou les usagers. Actuellement nous ne disposons d'aucun chiffrage global ou détaillé pour évaluer l'impact sur les redevances portuaires que nous payons. Certains évoquent 20 % ou plus d'impact sur nos redevances annuelles, d'autres sont plus rassurants.

Cette situation est intolérable car les pouvoirs publics auraient du consulter les usagers qui seront finalement les payeurs via leurs associations nationales, en particulier l'UNAN. Elle est inacceptable si elle cache la volonté de taxer une fois de plus le plaisancier. Dans l'immédiat, vous devez sollicitez directement votre gestionnaire de port pour avoir une information légitime sur les chiffreages prévus, remonter les informations à votre UNAN/D et sensibiliser vos élus locaux et nationaux sur l'effet dévastateur d'une hausse des taxes sur une activité économique déjà en crise. Est-ce très politique d'augmenter une taxe locale à quelques mois d'élections municipales ?

Même si nous sommes toujours en attente des modalités, le tarif prévu de cette taxe qui profite exclusivement aux collectivités locales, commune en tête, peut être majoré ou minoré jusqu'à 40% ce qui peut changer l'impact final.

Le président Alain Garcia est en contact avec le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques qui travaille activement sur le sujet en coordination avec la Fédération Française des Ports de Plaisance.

Agissons ensemble, nous saurons nous faire entendre.

Voir dossier thématique du site unan.fr : les ports <http://www.unan.fr/dossiers-thematiques.html#article32>

Tarification Portuaire, tarification des navires

Certains ports de plaisance continuent de facturer les places à la « longueur de la coque » ou « longueur de signalement » qui figure dans l'acte de francisation.

D'autres ports entreprennent des campagnes de mesures différentes de la longueur de navire. Ces campagnes de mesure sont actuellement sources de nombreux litiges.

L'UNAN a adopté les dispositions suivantes étudiées par sa commission interne « gestion des ports ».

Le Code des Ports Maritimes (Article 5214-2) prévoit que la redevance est perçue en fonction de

- la durée du stationnement
- La longueur du navire
- La largeur du navire

Il apparaîtrait opportun que d'un port à l'autre le même navire entre dans la même catégorie tarifaire. Cela ne veut pas dire même redevance qui est fonction de l'historique de chaque port, du niveau et de l'ancienneté des investissements entre autres paramètres.

En ce sens la grille longueur- largeur annexée à la circulaire 76 110 du Ministère de l'Equipement nous paraît satisfaisante et tout à fait claire.

Certains ports ont adopté une tarification à la surface.

En fait, beaucoup de ports utilisent la grille longueur- largeur.

Pour la détermination des tailles et en particulier de la longueur, l'UNAN a effectué sous la conduite de Georges Assaiante un travail très documenté et très exhaustif que nous adoptons :

La longueur est celle portée sur les documents officiels et au premier rang desquels l'acte de francisation. Ceci est conforté par la norme EN ISO 8666. Il nous paraît logique que l'adjonction d'appareils fixes, delphinières, plage arrière, bout dehors fixe, moteur hors-bord ou Z drive, etc...qui modifie de façon durable la longueur du navire soit prise en compte.

La détermination d'une longueur sur un navire à flot nous paraît tout à fait aléatoire et ni le propriétaire ni le gestionnaire du port n'ont compétence pour cela. Le plus simple et le plus pertinent est d'ajouter à la longueur officielle de l'acte de francisation la longueur des accessoires et appareils fixes.

La détermination de cette longueur réelle devra être faite de façon amiable et contradictoire entre le propriétaire du navire et le gestionnaire du port.

En cas de désaccord, une expertise par organisme agréé tranchera le problème ; elle devra être au frais de la partie demanderesse.

Nous demandons que l'application éventuelle des nouvelles tailles remesurées ne soit pas une augmentation déguisée. Le total des redevances devra rester le même donc les augmentations devront être compensées par des baisses.

Les gestionnaires de port doivent donc garantir une parfaite transparence de cette évolution en informant régulièrement et complètement les usagers et les conseils portuaires.

Le Plan d'Action du Milieu Marin (PAMM)

Le PAMM vise le bon état écologique de la mer. Il donne des lignes d'action et est une construction dont les résultats doivent être partagés par tous les usagers de la mer.

Le cadrage est national : la stratégie nationale est élaborée par le tout nouveau Conseil National de la Mer et des littoraux, le Secrétariat Général de la Mer qui dépend du Premier Ministre et le MEDDE Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

La mise en œuvre se fait au sein de chaque Conseil Maritime de Façade.

Travaux 2013 :

- 1- finaliser et compléter les objectifs opérationnels
- 2- programme de surveillance ; programme national
- 3- programme des mesures, ensemble des actions

L'inventaire des meures pertinentes sera effectué sous la responsabilité de la Direction de l'Eau et de la Biodiversité (DEB).

1^{er} trimestre 2014 consultation des Instances Publiques et du Public

Le 15 juillet 2014, adoption du PDS, Programme de Surveillance par arrêté signé par les préfets coordinateurs Préfet maritime et Préfet de Région concernée.

En juin 2013 des documents seront remis et des ateliers organisés pour préparer les Assises Nationales de la Mer qui auront lieu courant novembre à Nice.

Bien entendu, les UNAN Départementales ou Régionales participent à ces travaux menés par les différentes DIRM

Les Schémas Régionaux de Développement de l'Aquaculture Marine (SRDAM)

Ces SRDAM sont en cours d'élaboration par les cinq Conseils Maritimes de Façade (CMF) sous la houlette des Directions Interrégionales de la Mer (DIRM).

Le décret n°2011-888 du 26 juillet 2011 relatif aux SRDAM précise notamment :

- 1-Les SRDAM adoptés sont pris en compte lors de l'élaboration d'un document stratégique de façade ou de bassin.
- 2-Ils prennent en compte les impacts environnementaux et les bénéfices socio-économiques que l'activité est susceptible d'engendrer.
- 3-Ils recensent de façon exhaustive les sites d'aquacultures existants ainsi que ceux propices au développement des différentes productions d'aquaculture marine durable en indiquant les voies d'accès aux sites ainsi que les surfaces terrestres nécessaires à leur exploitation.
- 4-Ils doivent tenir compte, le cas échéant, des études et analyses et de tout élément pertinent obtenu à l'occasion de la concertation organisée de façon préalable à l'adoption ou à la révision des SRDAM.

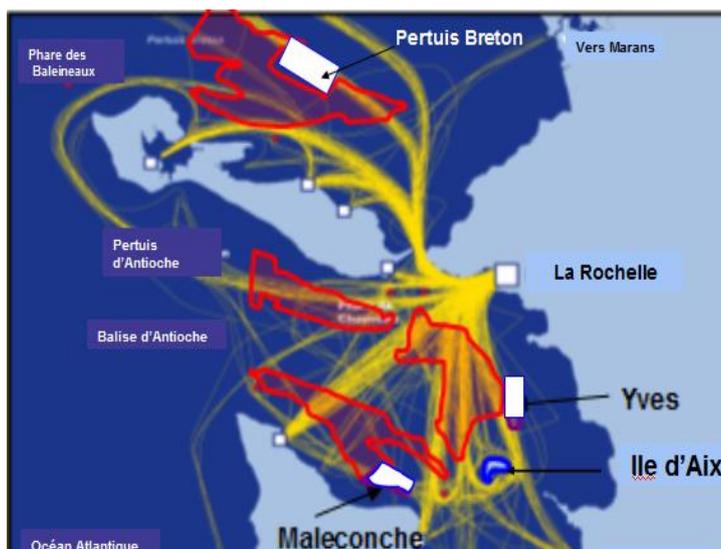
Enfin, il est dit « une activité autre que l'aquaculture marine peut être autorisée sur les sites identifiés dans un SRDAM à condition que les demandeurs démontrent de façon préalable la compatibilité du projet avec le développement durable de l'aquaculture marine » ce qui montre le poids d'un SRDAM !

Le CMF Sud Atlantique a mené à marche forcée son SRDAM fin 2012 avec en final une consultation du public sur le site internet de la DIRM Bordeaux du 26 novembre au 26 décembre et le préfet de région a signé l'arrêté validant le SRDAM le 26 décembre 2012. Les plaisanciers charentais se retrouvent avec un schéma pouvant interdire toute navigation et toute sortie des 7 ports de plaisance des Pertuis et aucun des points 2-3-4 n'a été respecté. Ils sont amenés à effectuer un recours en annulation auprès du Tribunal Administratif de Poitiers.

L'UNAN incite les UNAN Régionales des quatre autres CMF ainsi prévenues à participer aux travaux des CMF et aux consultations électroniques du public qui suivront et à se rapprocher de l'UNAN-CM qui était pourtant membre de la Commission Permanente du CMF SA.

Elles pourront aussi s'appuyer sur une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil diffusée le 12 mars 2013 référence 2013/0074(COD) sur les SRDAM, qui précise « il est nécessaire que les Etats membres veillent au minimum à dresser une carte complète qui indique les différentes utilisations de l'espace marin... »

La carte des pertuis ci après illustre l'aberration du SRDAM Poitou-Charentes



l'UNAN-CM a reporté sur la carte des pertuis :
- en jaune les flux de navigation élaborés par le LIENSS (Laboratoire Littoral, environnement, sociétés) de l'Université de La Rochelle,
- trait rouge les limites des zones A, B, C et D du SRDAM Poitou Charente désignées comme propices à l'aquaculture
- en blanc encadré bleu : filières existantes ou en projet

Projet de loi-cadre biodiversité

Face au recul inquiétant de la diversité du monde vivant au plan mondial, une stratégie mondiale 2011-2020 a été adoptée et constitue le cadre des engagements internationaux en faveur de la biodiversité. La Stratégie nationale biodiversité 2011-2020 fixe les orientations et de nouvelles mesures concrètes doivent être mises en œuvre en 2013 avec une loi-cadre sur la biodiversité.

La feuille de route pour la transition écologique adoptée les 14 et 15 septembre 2011 prévoit qu'afin de contribuer à la définition de nouveaux outils qui pourront être repris dans le cadre de la future loi biodiversité, des débats locaux seront organisés au niveau régional.

Ceux-ci auront lieu en juin 2013 auxquels seront associés des acteurs locaux comme les UNAN-Départementales, afin de prendre en compte d'autres enjeux comme les enjeux maritimes.

Lors de ces rencontres régionales six grands thèmes seront abordés

- 1- grandes orientations
- 2- gouvernance, le comité national de la biodiversité
- 3- création de l'Agence française de la biodiversité
- 4- accès aux ressources génétiques
- 5- outils de la préservation de la biodiversité
- 6- paysage

Les documents sont consultables sur le site internet des DREAL.

Edition du Code des Bonnes pratiques par l'UNAN Golfe du Lion

Un exemple de coopération réussie en faveur de la sécurité de navigation avec l'édition par l'UNAN Golfe du Lion, avec le concours de la Région Languedoc Roussillon, du Code des bonnes pratiques qui sera remis à tous les plaisanciers de la Région.

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

Créée le 8 juin 2002 et régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, l'UNAN réunit les navigateurs de plaisance au travers de leurs associations 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 membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, Administrateur de la SNSM, Membre du Conseil Supérieur de la Météorologie (section Marine), membre 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 : UNAN-Digue du Lazaret- 17000 La Rochelle

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 : Philippe Grand ; 2^{eme}VP : Bernard Vibert, 3^{eme} Georges Assaïante,

Sec.Gen Jean-Claude Faveris ; Sec Gen Adj Jean Piveteau ; Trésorier : Jean-Pierre Corgnat ; Tres Adj : Patrick Claudel

Président fondateur honoraire : Louis Herry

UNAN D : UNAN 17 - UNAN 22-35 - UNAN 29 - UNAN 33 - UNAN 44 - UNAN 56 - UNAN 40-64 - UNAN 85 UNAN Cote d'Emeraude- UNAN cote d'Opale - UNAN Golfe du Lion - UNAN Med - UNAN Corse - Fédération des Kayaks de mer - CCIF

Membres associés : ACOMM - GIC