

CONGRES DU 25 AU 28 AVRIL 2014 A HAUTE VILLE SUR MER

Présents :

Alain BAYAERT	Président Commission Portuaire (56)	alain.bayaert@orange.fr
Pascal BAUDOIN	Président de l'APP Hennebont (56)	
Pierre-Yves LEFEUVRE	Président APPL Trédrez-Locquemeau (22)	
Loïc TOUZE	Vice Président CPPL Lion/mer et CD (14)	
Guillaume LE GALL	APPPP KERLOUAN (22)	
Jean KIFFER	Président de la FNPPSF (22)	
Jean François OMNES	Président ATPP TREBEURDEN (22)	
Claude TERCINET	CPAG GRANVILLE (50)	

1 Documents règlement aires et législatifs :

- Nous souhaitons la réactualisation des codes concernés pour apporter plus de précision et de clarification sur la **participation pleine et entière des usagers** à la gestion des ports.
- A ce jour, les textes actuels ne prennent en effet , pour une grande partie des ports de plaisance, que l'unique avis du conseil portuaire.

2 Les pouvoirs d'action du CLUP :

- Nous souhaitons une clarification du statut juridique des CLUP, de leur réelle existence et leur fonctionnement pourtant prévus par la circulaire ministérielle de mai 2004.
- Nous demandons la communication des documents (actes de concession, cahier des charges, règlement particulier de police et le plan de la zone portuaire ou de la zone de mouillages organisés).
- Pour le bon fonctionnement du CLUP, il est impératif que le gestionnaire soit tenu de mettre à jour la liste des usagers, conformément à l'article R*622-3 du CPM et de la communiquer aux responsables de ce comité.
- Nous demandons la communication du bilan annuel d'activité, le budget de l'année en cours et le budget prévisionnel qui doivent nous être remis 15 jours avant la tenue de la réunion du conseil portuaire.
- Nous demandons une réelle transparence des budgets.
- Nous demandons une réorganisation fonctionnelle du conseil portuaire prenant en compte l'avis des usagers.

3 Le respect des textes existants et leurs applications :

Le droit de port et le calcul de la redevance (tarifs).

Nous comprenons que chaque port a ses spécificités et que **les tarifs** ne peuvent présenter une homogénéité nationale.

Cependant les critères de calcul des tarifs doivent être appliqués de manière générale :

Premier exemple : Le fait de remesurer les bateaux en incluant toutes les parties amovibles sous prétexte de faciliter un meilleur fonctionnement, voire encombrement, se traduit bien souvent par une augmentation conséquente du montant de la redevance.

Les dimensions de ces bateaux qui figurent sur l'acte de francisation ou titre de navigation sont établies suivant des règles prévues par une réglementation internationale (la norme ISO 8666) retranscrite par décret dans le droit français.

Actuellement certains gestionnaires s'accordent le droit de remesurer les bateaux alors qu'ils n'y sont pas habilités.

Deuxième exemple : Le non respect de l'article R*211-11 du code des ports maritimes. Manifestement nous découvrons des détournements du produit des redevances vers des utilisations extérieures à sa destination, contrairement à ce que prévoit l'article suscité.

4 Les listes d'attentes dans les ports :

Sujet déjà amplement débattu lors de travaux en commission au conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques et une seule formule retenue : une seule liste par port prenant en compte la nature de la demande et la date d'inscription, consultable dans tous les ports et remise annuellement au représentant du CLUP.

5 Les dragages des ports et les clapages en mer :

Sujet récemment présenté par le président de la FFPP, comme s'il s'agissait d'un événement nouveau sur lequel les gestionnaires des ports devaient se pencher.

Nous rappelons à nouveau que ce sujet est pourtant prévu par l'article R* 211-11 et que nous ne comprenons pas pourquoi certains gestionnaires n'ont pas eu le réflexe d'ajouter une ligne budgétaire le prévoyant de manière à être capable de faire face à cette situation le moment venu.

Cette mesure préventive éviterait que les usagers aient la surprise de payer une seconde fois le coût de cette opération répercutée dans le montant de leur redevance.

Que devons-nous penser sur l'utilisation des redevances d'affermage globalisées au niveau départemental normalement prévues pour faire face aux gros travaux ?

Nous tenons à rappeler qu'il existe des documents, appelés « schéma de référence des dragages » dans le Finistère et le Morbihan, réalisés à l'initiative des Préfets et qui ont nécessité des réunions de groupes de travail pendant plus d'une année.

6 Nos actions :

Alerter et sensibiliser les autorités nationales par la transmission de cette synthèse aux autorités concernées et par une diffusion dans notre revue Pêche-Plaisance.

Convaincre les autorités locales, les concessionnaires et les gestionnaires du bien-fondé et de l'intérêt mutuel de nos demandes.

A défaut, la seule solution restante sera de s'adresser à la juridiction compétente.

7 Nos souhaits et nos attentes :

Notre proposition est de passer d'un pouvoir consultatif à une véritable participation aux prises de décisions.

Nous sollicitons le Directeur de la mission plaisance du ministère de l'écologie et du développement durable et le Président du CSNPSN pour la création d'un groupe de travail chargé de la réactualisation des textes existants de manière à prendre en compte les éléments énoncés ci-dessus.

Nous renouvelons notre demande de mise en place de commissions de contrôle départementale des budgets des ports de plaisance, dans lesquelles participeront les représentants départementaux des usagers.

8 Conclusions :

Une remise à jour du guide portuaire sera réalisée très prochainement afin d'éditer un nouveau document, qui sera distribué à l'ensemble des responsables d'associations.

Il pourrait être envisagé dans une seconde phase une diffusion plus large à destination des élus, concessionnaires et autres autorités concernées.

Actuellement des actions en cours devant les tribunaux administratifs sont difficilement supportables financièrement.

Nous demandons à l'occasion de ce congrès, que la FNPPSF anticipe l'augmentation de cotisation votée pour 2015 et mette en place dès 2014 une première ébauche de structure juridique capable de subvenir aux problématiques identifiées.