

# LE VENT DE L'ATLANTIQUE

*Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique*

|          |   |      |
|----------|---|------|
| Sommaire | Editorial                                       | p. 1 |
|          | Les enjeux de la loi Notre en matière portuaire | p. 2 |
|          | La déconstruction des navires de plaisance      | p. 3 |
|          | Les antifouling à action physique               | p. 3 |

## **Editorial, par Alain Garcia, Président.**

La Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique FNPA a été créée le 26 janvier 2016 et rassemble à ce jour 41 associations de plaisanciers de ports de plaisance et de mouillages organisés, navigateurs et pêcheurs, usagers et amoureux du bassin de navigation et de pêche de l'Atlantique.

Ce bassin de navigation représente un bien commun à défendre et à faire respecter en matière de qualité d'usages, d'environnement, et à mieux faire connaître avec ses spécificités, ses attraits et ce dans un esprit de convivialité.

La création de la FNPA est consécutive à l'instauration fonctionnelle des Façades Maritimes et des Grandes Régions.

La FNPA a la chance de comprendre, dans ses instances dirigeantes, des personnalités œuvrant depuis de nombreuses années dans la plaisance et impliquées dans la gestion de plans d'eau, de Parcs Naturels Marins, de ports de plaisance et de mouillages organisés.

Les associations membres bénéficient ainsi au fil de l'eau de compétences en matière de navigation, de pêche, d'environnement, de gestion portuaire et dans le domaine juridique, dans une structure souple et facile à faire fonctionner, en s'appuyant sur des relations aisées à entretenir par ce que de proximité.

Membres Fondateurs du nord au sud :

L'Union des Plaisanciers des Ports du Morbihan 56 La Trinité sur Mer

L'UNION des Associations de Navigateurs de Charente-Maritime UNAN-CM, 17 La Rochelle

L'UNION des Associations de Navigateurs de Gironde UNAN 33 Arcachon

L'UNION des Associations de Navigateurs des Landes et Pyrénées UNAN 40-64, 64 Hendaye

Ports et Mouillages Organisés concernés du nord au sud :

Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Larmor Baden, Folleux,

Ars en Ré, St Martin en Ré, La Couarde, Loix en Ré, La Flotte en Ré, Rivedoux, La Rochelle, St Denis d'Oléron, Le Douhet, Boyardville, Le Château d'Oléron, Port des Barques, St Nazaire sur Charente, Rochefort, Royan, Meschers sur Gironde, Mortagne sur Gironde ,

Le Verdon, Port Médoc, Andernos, Cap Ferret, Le Teich, Lanton, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Arcachon, La Teste, Cazaux, Cap Breton, Anglet, Hendaye.

La FNPA a ses spécificités et ses priorités locales et régionales, mais elle entend défendre au niveau national les intérêts des plaisanciers, la liberté de naviguer, de pêcher, de mouiller et d'accès au littoral en concertation avec les autres forces vives du nautisme et de la plaisance : les Fédérations de plaisanciers et de pêche, les Associations de ports, regroupées ou non dans la Confédération du Nautisme et de la Plaisance.

## La loi NOTRe et le transfert de propriété des ports de plaisance

Les plaisanciers se souviennent sûrement du projet de "taxe sur les mouillages" prévu à l'origine par la loi NOTRe (nouvelle Organisation Territoriale de la République). Durant le premier semestre 2015, Alain Garcia, à l'époque président de l'UNAN, a été personnellement en première ligne pour défendre la liberté de mouillage et lancer "l'appel pour que la Mer reste libre" contre ce projet.

Un autre article (article 22) de cette loi NOTRe, qui concerne aussi les plaisanciers, prévoit que *"La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports relevant du département peuvent être transférés, au plus tard au 1er janvier 2017 et dans les conditions fixées au présent article, aux autres collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le ressort géographique desquels sont situées ces infrastructures"*.

En d'autres termes, dans le cadre du "détricotage" des départements et de la nouvelle définition des compétences des collectivités territoriales, la loi NOTRe organise la possibilité de transférer la "propriété" d'un port de plaisance (ou de pêche ou de commerce) relevant jusqu'ici du Département à la Commune ou la Communauté de communes si elles en sont candidates, ou à un Syndicat Mixte, sinon à la Région...

Le transfert est organisé ainsi (circulaire du 6 novembre 2015) :

- Demande avant le 31 mars 2016 par la collectivité territoriale (ou un groupement) d'exercer ces compétences pour les ports situés dans son ressort géographique.
- Le département peut demander le maintien de sa compétence.
- Si plusieurs demandes sont présentées pour le même port, le préfet va organiser la concertation en proposant un syndicat mixte. En l'absence d'accord, le préfet désigne l'attributaire. S'il n'y a pas de candidat, c'est la Région qui bénéficie du transfert.
- Les transferts doivent être conclus par une convention avant le 30 novembre 2016 pour un transfert au 1er janvier 2017.

Légalement, le transfert ne concerne que la propriété ; les contrats en cours sont donc transférés, en particulier les éventuels contrats de concession. Le principal changement à en attendre est dans la politique d'investissement du port et dans les relations proches ou éloignées avec les décisionnaires.

Si la commune ou le groupement de communes prend les rênes on peut penser qu'elle étudiera le développement du port en harmonie avec ses élus, les plaisanciers et dans le cadre d'une maîtrise de son territoire. Si c'est le Département et la Région, les choix seront différents car établis dans une politique plus globale.

Il est possible que les départements souhaitent conserver ou prendre cette propriété pour éviter une nouvelle perte de prérogatives voulue par la nouvelle organisation territoriale dans de nombreux domaines. D'un autre côté, les communes ont intérêt à maîtriser leur territoire.

Les enjeux sont donc importants pour les plaisanciers.

Du point de vue de la FNPA, une gestion de proximité sera généralement préférable pour que les plaisanciers puissent se faire entendre plus facilement... Nos associations de plaisanciers peuvent alors tenir un rôle en analysant les différentes situations et en défendant leurs intérêts auprès de leurs élus communaux.

Malheureusement, le processus retenu par la loi est très précipité et ne permet pas à la majeure partie des communes de bien évaluer en quelques mois les enjeux. En outre, il semblerait que beaucoup d'entre elles soient soumises à des pressions "amicales" pour ne pas changer l'ordre actuel.

## La déconstruction des navires de plaisance

On entend beaucoup parler ces temps-ci de déconstruction des navires de plaisance anciens et de la mise en place d'une filière de déconstruction.

Lors du Nautic de décembre 2015, la FIN a reçu sur son stand une délégation de parlementaires avec laquelle le sujet a été évoqué. 130 000 navires sur 700 000 existants seraient à déconstruire dans les prochaines années.

Une telle estimation irait dans le sens de l'implantation d'une importante filière de déconstruction. Pour la financer, il serait question de mettre en place une écotaxe sur le prix d'achat des navires neufs et de puiser sur les recettes du DAFN...

Heureusement, cette estimation nous paraît très exagérée. Certes un certain nombre de coques sont malheureusement abandonnées sur le Domaine Public Maritime, sur des aires de stationnement, dans des chantiers ou des jardins privés et seront à traiter, mais beaucoup de bateaux anciens sont bien entretenus et très prisés. Ils sont moins habitables que les constructions récentes mais ils s'avèrent solides, les coques et les accastillages bien échantillonnés et sont très marins, agréables en navigation et au mouillage.

Ras sur l'eau, aux lignes élancées, ils fleurent la belle marine ancienne et méritent bien que beaucoup d'entre nous les bichonnent encore longtemps.

Ne nous laissons pas abuser par les chiffres! Car ensuite, il pourrait être question de prendre des mesures complémentaires pour alimenter une filière de déconstruction surdimensionnée...

---

## Les différents procédés d'antifouling à action physique en cours d'expérimentation.

La protection antifouling est une nécessité tant pour préserver la coque des navires que pour maintenir ses performances en vitesse comme en consommation de carburant.

La directive européenne **biocides 98.8** du 16 février 1998 développait la nécessité d'une gestion des risques que représentent les pesticides à usage non agricole ; ces produits biocides ne sont mis sur le marché aux fins d'utilisation que s'ils satisfont aux procédures pertinentes de la présente directive.

Elle a été abrogée, remplacée et renforcée par un règlement européen paru le 27 juin 2012 qui a valeur de loi pour l'ensemble des états membres.

Ainsi, de nouvelles stratégies alternatives aux antifouling à action chimique sont mises en place au profit d'antifouling à action physique en cours d'expérimentation.

Avant de les présenter, rappelons pour mémoire les principales caractéristiques des **antifouling à action chimique** utilisés actuellement.

Efficaces, il leur est reproché une incidence nuisible sur les écosystèmes marins. Leur durée de vie moyenne est de 1 an.

**Matrice dure** : les particules d'antifouling sont progressivement libérées dans l'eau (souvent résine de type acrylate). La superposition des couches sur la coque au fil des ans conduit à procéder périodiquement à un grattage pénible et polluant de la couche.

**Matrice érodable** : la libération des particules d'antifouling est progressive et le renouvellement de la couche au contact de l'eau se fait par « pelage naturel (souvent résine de type colophane)

### **Antifoulings à actions physiques**

**Les silicones :** Les algues ont du mal à s'accrocher au silicone et il est nettoyable avec un simple coup d'éponge. Les films sont très fragiles et onéreux, et la pose est très délicate et doit être effectuée par un professionnel. Traitement « sans retour » possible, mais une variante vient de sortir faisant appel à un autocollant pré imprégné de silicone permettant le « retour » possible par décollement du substrat.

### **Les systèmes ultrasons**

Nécessitent une alimentation électrique, génèrent des micros vibrations et des gênes sonores avec risques de délamination des coques fabriquées selon la technique composite/sandwich.

### **Stations de lavage en pleine eau**

Il faut nettoyer régulièrement la coque qui se trouve sans aucune protection et prévoir des procédés de récupération de résidus de lavage pour les coques déjà peintes ; ce procédé est sans effet nocif.. Des prototypes sont en cours de validation. La politique tarifaire reste à définir suivant les modes d'utilisation portuaire.

### **Métallisation à froid**

Cuivre ou zinc sont des biocides en examen dans le cadre de la réglementation. Ainsi est apparu un nouveau antifouling permanent structurel à base de cuivre noir qui est directement intégré en lieu et place du gel coat, lors du moulage de la coque. Il suffira de recharger tous les 5 ans la coque. Actuellement testé sur plusieurs bateaux neufs.

**Bâche placée contre la coque** immergée du navire interdisant la prolifération des salissures.

Efficace si bien utilisée. Ce procédé est sans effet nocif.

### **L'antifouling SEAWAX**

Emulsion aqueuse à base de graisse déposée sur la coque. Neutre pour l'environnement (pas de biocides) dont l'expérimentation est en cours mais dont on ne dispose pas pour l'instant de retour d'information.

**D'autres solutions sont en cours d'élaboration :** Le groupe de travail environnement de la FNPA suit l'expérimentation et le développement de ces procédés sous la houlette de Mireille Dénéchaud, Vice-Présidente de la FNPA et Présidente de la commission Environnement du CSNP.

---

## ***FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PLAISANCIERS DE L'ATLANTIQUE (FNPA)***

La FNPA rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 33 ports et mouillages organisés : Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Larmor Baden, Folleux, Ars en Ré, St Martin en Ré, La Couarde, Loix en Ré, La Flotte en Ré, Rivedoux, La Rochelle, St Denis d'Oléron, Le Douhet, Boyardville, Le Château d'Oléron, Port des Barques, St Nazaire sur Charente, Rochefort, Royan, Meschers sur Gironde, Mortagne sur Gironde, Le Verdon, Port Médoc, Andernos, Cap Ferret, Le Teich, Lanton, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Arcachon, La Teste, Cazaux, Cap Breton, Anglet, Hendaye.

**Siège social :** Digue du Lazaret, 17000 la Rochelle.

**Membres du bureau :** Président : A. Garcia, Vice-présidents : M. Denéchaud, JC. Favéris, J. Piveteau  
Sec. gén. : François Bertout, adj. C.Talmon, Trésorier : F.Douchet, adj. JJ Coudray

**Le bulletin :** Publication périodique de la FNPA. ISSN à venir

**Directeur de la publication :** A.Garcia  
**Rédacteur en chef :** J. Piveteau  
**Rédaction des articles :** M.Denéchaud, A.Garcia, J.Piveteau, JC.Favéris

**Réalisation :**