

**Groupe de Travail  
Politique Portuaire**

**sous-groupe n°1**



Paris, le 22 mai 2006

## **Compte-rendu de la réunion du 3 mai 2006 de 10h00 à 12h00**

---

Participants :

Au titre du CSNPSN	Jean-Pierre SAUNIER, Secrétaire Général Daniel GIBAUD, Secrétaire Général Adjoint
Au titre de la FNPPSF	Alain BAYAERT
Au titre de l'UNAN	Louis HERRY Georges ASSAIANTE Yannick GUILLEMOT
Au titre de la FFPP	François BOUILLE
Au titre de l'aide juridique	Bernard GAUDUBOIS, Avocat honoraire
Au titre d'Architecte Expert	Jean-Marc JOULIÉ

Daniel GIBAUD, nouveau Secrétaire Général Adjoint du Conseil supérieur, ouvre la séance en rappelant l'ordre du jour de la réunion :

1. Présentation des participants et désignation du rapporteur de chacun des deux sous-groupes,
2. Cales de mise à l'eau,
3. Questions liées à la réforme administrative portant sur la mesure des bateaux, prise en compte de la longueur au lieu de la jauge.

Alain BAYAERT se propose d'être le rapporteur du sous-groupe n°1 "Les cales de mise à l'eau".

A l'issue du tour de présentation des participants qui se sont brièvement exprimés sur les cales de mise à l'eau pour les navires de plaisance, **il ressort les points suivants :**

- Beaucoup de cales sont en mauvais état, pas ou peu entretenues.
- De nombreuses cales ont disparu par manque d'entretien ou en raison du coût des réparations que devaient supporter les gestionnaires.
- Pour certaines, l'accès en est privatisé par des sociétés ou associations nautiques qui, pour des raisons obscures, s'en sont réservé l'usage exclusif.

- D'autres situées à proximité de concessions ostréicoles sont devenues l'outil exclusif de ces professionnels.
- Pour celles existantes laissées libres d'accès aux usagers, il est constaté en période de grand week-end, de pont et en saison estivale, l'existence de files d'attente ce qui entraîne de vifs mécontentements, pouvant aller à l'affrontement. Dans beaucoup d'endroits, le manque d'équipements terrestres, notamment de parkings, crée des problèmes de stationnement, de gêne du voisinage et engendre évidemment des conflits.
- Dans la majorité des cas, celles dont l'accès est réglementé, l'utilisation organisée ou dirigée par un surveillant de port ou un responsable d'association dont le fonctionnement leur a été confié par le concessionnaire, ne présente pas de problèmes.

**Après large concertation, il ressort les points suivants :**

- Jean-Pierre SAUNIER propose d'inviter à une prochaine réunion un représentant de la DTMRF. Les renseignements et précisions que nous obtiendrons pour la partie technique et réglementaire nous conforteront dans nos travaux.
- Jean-Marc JOULIÉ propose d'inviter également un représentant de l'ANEL.
- Alain BAYAERT précise qu'il existe une commission pour le littoral au sein de l'ANEL et que ses représentants seraient demandeurs. La présence de maires des communes du littoral, dont la plupart sont concessionnaires du port ou de la zone de mouillages organisée de leur commune, est souhaitable.
- Daniel GIBAUD prend note de ces 3 propositions et pense qu'effectivement, il est important d'associer la majorité des acteurs et de les inviter à s'exprimer. Il précise cependant que la DTMRF (direction des transports maritimes, routiers et fluviaux) a été invitée à cette présente réunion (ont été conviés Isabelle VINCENT, DTMRF/PLV3 et François COUSIN, DTMRF/PLV2).
- Louis HERRY fait part de difficultés rencontrées avec les commissions des sites. Les personnes qui les composent seraient mal renseignées et feraient preuve d'un certain manque d'objectivité dans leur avis. Il en résulte des blocages de dossiers voir des refus de réalisation des projets proposés.
- Georges ASSAIANTE nous informe de la création du Conseil Consultatif de la Mer en région PACA. Les plaisanciers n'y sont qu'invités.
- Jean-Marc JOULIÉ présente l'exemple du port de Douarnenez où la cale est équipée d'une aire de carénage avec récupération d'eaux et des déchets dont la réalisation respecte les normes imposées. Cet exemple pourrait servir de modèle.
- Louis HERRY rapporte l'existence de cales sauvages. Bien sur elles ne figurent pas au relevé de l'administration de l'équipement des cales existantes à ce jour.

- Yannick GUILLEMOT fait part de l'état dégradé de plusieurs cales du Golfe du Morbihan dont les normes ne correspondent plus aux moyens de mise à l'eau actuels et demande la réalisation d'un état des lieux en insistant sur l'aspect juridique et financier des cales.
- Jean-Pierre SAUNIER rappelle la présence, pour le Golfe du Morbihan, d'une association de défense du droit de mise à l'eau, ainsi qu'une autre sur le littoral méditerranéen dont Daniel GIBAUD nous précise leur site : <http://membres.lycos.fr/misaleau>.
- Alain BAYAERT intervient sur l'exemple de la future cale du port d'Étel dont le point le plus bas est relevé lors d'une grande marée ce qui donne un pourcentage de pente convenable. Cet exemple ne peut s'adapter partout et les cotes dépendent des lieux d'implantation. Il convient toutefois de préserver un pourcentage de pente acceptable.
- Bernard GAUDUBOIS précise que la gestion et le fonctionnement du port de La Baule a été confié à un surveillant de port. Malgré plusieurs cales -en bon état- à disposition des usagers, il retrouve sur ce port les mêmes problèmes évoqués par les uns et les autres. En conséquence, il est en parfait accord avec les réflexions des participants.
- Alain BAYAERT intervient en rappelant le droit, pour tous, d'accéder au domaine public et à ses structures existantes telles que les cales de mise à l'eau.

Des communes ou des gestionnaires perçoivent un droit d'utilisation de ces infrastructures ce qui paraît conforme au Code des Domaines qui précise que toute occupation du domaine public est assujettie au paiement d'une redevance. Pour les cales laissées libres d'accès, un règlement d'utilisation devient nécessaire compte tenu de l'affluence, des abus et de l'indiscipline de certains usagers.

La perception d'une redevance d'utilisation, dont le montant doit être raisonnable, resterait à la discrétion du concessionnaire. Elle peut être considérée comme une participation à l'équilibre du budget du port. A charge au concessionnaire d'en assurer l'entretien et les réfections nécessaires sans pour cela en faire supporter le coût par augmentation des redevances annuelles des seuls usagers titulaires d'un contrat.

Il est important de rappeler que pour les usagers titulaires d'un contrat d'occupation et d'utilisation d'infrastructures portuaires, la redevance annuelle est fixée en tenant compte des services existants, ce qui doit leur donner une priorité d'usage de la cale de mise à l'eau.

Il serait utile de compléter l'appellation de cale de mise à l'eau avec "**et de sécurité**". En effet, un navire ayant une légère avarie doit pouvoir s'échouer sur cette cale en toute sécurité et pouvoir, ou repartir, ou être sorti de l'eau, dans des conditions convenables.

Un canot de la SNSM remorquant un bateau en panne ou ayant une voie d'eau, l'équipage choisira d'échouer cette embarcation sur une cale de sécurité plutôt que de l'amarrer à un quai au risque de le voir couler et être obligé de le

renflouer. Cette situation pourrait engager la responsabilité du capitaine du canot de sauvetage.

### **Propositions :**

Le développement de la plaisance, son impact économique et l'accroissement des propriétaires de petits bateaux de plaisance transportés sur remorques sont à prendre en considération. Il devient urgent qu'un recensement des équipements soit réalisé en distinguant les **cales de sécurité et de mise à l'eau en service**, celles en mauvais état ou laissées à l'abandon et celles qui, pourtant encore répertoriées, n'existent plus sur le littoral.

Les créations de nouvelles cales de sécurité et de mise à l'eau sont nécessaires pour faire face à cet afflux grandissant d'utilisateurs en leur garantissant un accès convenable au domaine public maritime.

Ces créations devront bien évidemment tenir compte de la loi littoral, du code de l'environnement, du code des ports maritimes, de la réglementation connexe et de l'instruction des ces projets.

Alain BAYAERT  
Rapporteur du Groupe

*NB : Jean LORAND, du port de La Rochelle, Président de l'APPA (association des ports de plaisance de l'Atlantique), n'a pu assister à cette réunion. A la lecture de ce compte-rendu, il nous a adressé un mail dont voici un extrait :*

*"Je me permets de faire une remarque très importante sur ce qu'a dit Jean-Marc JOULIE : Personnellement, et Alain Gautier, avec qui je viens d'en parler, partage le même avis ; nous pensons que des cales sur lesquelles cohabiteraient d'une part des bateaux en cours de carénage et des ensembles routiers véhicule automobile + bateaux sur remorques seraient très dangereuses. En effet, nous aurions d'un côté, les bateaux en cours de carénage, donc sur béquilles ou autre moyen de maintien (bi saphrans,...) dont la stabilité n'est pas extraordinaire et de l'autre, c'est-à-dire à quelques mètres, des ensembles routiers en cours de manœuvre en marche arrière, et nous avons tous vu ce genre de manœuvre que les conducteurs peu expérimentés ont beaucoup de mal à maîtriser. Je crains que sur de telles cales, un ensemble routier vienne heurter un bateau sur béquilles et le fasse tomber sur la personne qui est entrain de le caréner. Le risque n'est pas seulement matériel, mais humain. J'espère pouvoir participer à la prochaine réunion et éventuellement commenter notre position. Merci de votre attention et à bientôt."*

## De nos travaux, les six cas suivants doivent être signalés :

- Beaucoup de cales sont en mauvais état, pas ou peu entretenues.
- De nombreuses cales ont disparu par manque d'entretien ou en raison du coût des réparations que devaient supporter les gestionnaires.
- Pour certaines, l'accès en est privatisé par des sociétés ou associations nautiques qui, pour des raisons obscures, s'en sont réservé l'usage exclusif.
- D'autres situées à proximité de concessions ostréicoles sont devenues l'outil exclusif de ces professionnels.
- Pour celles existantes laissées libres d'accès aux usagers, il est constaté en période de grand week-end, de pont et en saison estivale, l'existence de files d'attente ce qui entraîne de vifs mécontentements, pouvant aller à l'affrontement. Dans beaucoup d'endroits, le manque d'équipements terrestres, notamment de parkings, crée des problèmes de stationnement, de gêne du voisinage et engendre évidemment des conflits.
- Dans la majorité des cas, celles dont l'accès est réglementé, l'utilisation organisée ou dirigée par un surveillant de port ou un responsable d'association dont le fonctionnement leur a été confié par le concessionnaire, ne présente pas de problèmes.

## Propositions :

Le développement de la plaisance, son impact économique et l'accroissement des propriétaires de petits bateaux de plaisance transportés sur remorques sont à prendre en considération. Il devient urgent qu'un recensement des équipements soit réalisé en distinguant les **cales de sécurité et de mise à l'eau en service**, celles en mauvais état ou laissées à l'abandon et celles qui, pourtant encore répertoriées, n'existent plus sur le littoral.

Les créations de nouvelles cales de sécurité et de mise à l'eau sont nécessaires pour faire face à cet afflux grandissant d'utilisateurs en leur garantissant un accès convenable au domaine public maritime.

Ces créations devront bien évidemment tenir compte de la loi littoral, du code de l'environnement, du code des ports maritimes, de la réglementation connexe et de l'instruction des ces projets.

Il serait souhaitable qu'une réglementation d'utilisation locale soit établie et insérée au règlement particulier du port ou de la zone de mouillage organisée. Elle sera affichée à l'entrée de la cale.

## Les projets de création au regard de la loi :

Le code des ports maritimes

Le code de l'environnement et la loi littoral consolidée.

En dehors des zones portuaires :

Art 27 de la loi littoral devenu l'article L 321-6 du code de l'environnement

Art 28 de la loi littoral

Décret n°91-1110 du 22 octobre 1991 relatif aux au torisation d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritimes, version consolidée au 8 décembre 2005 et particulièrement son Art 2

Publication au JORF du 26 octobre 1991

Décret n°91-1110 du 22 octobre 1991

Décret relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime

NOR:MERR9100047D

version consolidée au 8 décembre 2005 - [version JO initiale](#)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace, du ministre délégué au budget et du secrétaire d'Etat à la mer,

Vu le code du domaine de l'Etat ;

Vu le code pénal, et notamment son article R. 25 ;

Vu l'ordonnance du 14 juin 1844 modifiée concernant le service administratif de la marine, et notamment son titre III ;

Vu la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, et notamment son article 28 ;

Vu le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 susvisée ;

Vu le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer ;

Vu le décret n° 79-413 du 25 mai 1979 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer au large des départements et territoires d'outre-mer et de la collectivité territoriale de Mayotte ;

Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu le décret n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques ;

Vu le décret n° 87-154 du 27 février 1987 relatif à la coordination interministérielle et à l'organisation de l'administration dans le domaine de l'eau ;

Vu l'avis de la mission interministérielle de l'eau ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

## Article 2

Dans les zones de mouillages et d'équipements légers, aucun des travaux et équipements réalisés ne doit entraîner l'affectation irréversible du site. En particulier, aucun ouvrage permanent n'est autorisé sur le sol de la mer, **en dehors des équipements d'amarrage et de mise à l'eau**. Seuls sont permis, sur le rivage et les lais et relais de la mer, des équipements et installations mobiles et relevables dont la nature et l'importance sont compatibles avec l'objet de l'autorisation, sa durée et l'obligation de démolition prévue à l'article 13.