LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I. DIFFERENTES APPROCHES DE GESTION DES PRATIQUES MOTORISEES

ANNEXE II. ENQUETES AUPRES DES MAIRIES

ANNEXE III. TYPES DE NUISANCES EVALUEES PAR DES ETUDES SCIENTIFIQUES

ANNEXE IV. EVOLUTION DES IMMATRICULATIONS EN BRETAGNE ET EN FRANCE

ANNEXE V. LES STRUCTURES

ANNEXE VI. LES CALES RECENSEES SUR LES SITES WEB DE PRATIQUANTS

ANNEXE VII. LES OBSERVATIONS

ANNEXE VIII. BILAN DES OPERATIONS DE SAUVETAGE

ANNEXE IX. REGLEMENTATION GENERALE SUR LES VNM

ANNEXE X. ARRETE PREFECTORAL N°2001 / 29 POUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

ANNEXE XI. ARRETE MUNICIPAL DE CARNAC

ANNEXE XII. ACTUALITE JURIDIQUE : BAIE DE SOMME ET GOLFE DU MORBIHAN

ANNEXE XIII. NOTICE D'UTILISATION DES VNM DANS LE GOLFE DU MORBIHAN

ANNEXE XIV. QUALIFICATION DES CONFLITS D'USAGES PAR LES ELUS CONCERNES AYANT REPONDU

ANNEXE XV. REGLEMENTATION DES ACTIVITES DANS LA RESERVE NATURELLE DE SAINT-BRIEUC

ANNEXE XVI. LOGIQUES D'ACTIONS, GRILLE D'ENTRETIEN ET PARTENAIRES CONSULTES

ANNEXE XVII. PUBLICITE DESTINEE AU PUBLIC DES BASES DE DECOUVERTE ENCADREE

ANNEXE XVIII. CHARTE A L'INITIATIVE DE PROFESSIONNELS EN LOIRE-ATLANTIQUE

ANNEXE XIX. SONDAGES CONSULTABLES SUR LES SITES DE PRATIQUANTS

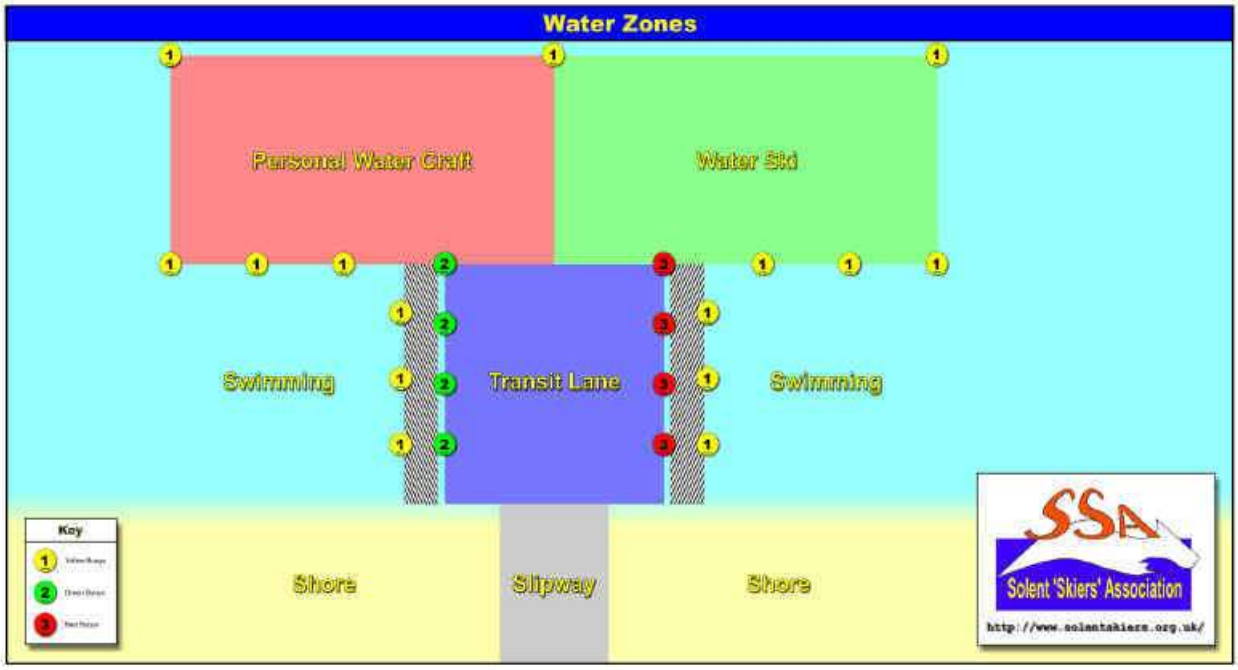
ANNEXE XX. LA BRANCHE « JET » AU SEIN DE L'UFOLEP

ANNEXE XI. DISPOSITIF REGLEMENTAIRE DESTINE A PRESERVER L'ILE DE PORQUEROLLES – PREFECTURE MARITIME DE MEDITERRANEE

ANNEXE XXII. LA FUTURE POLITIQUE MARITIME REGIONALE : ELEMENTS DE REFLEXION

Annexe I.	Différentes approches de gestion des pratiques motorisées

Les Activités nautiques motorisées dans le Solent



LAUNCHING

Lee-on-the-Solent, Hill Head and Stokes Bay are busy sea side resorts visited by thousands of people each year who undertake many varied water activities including swimming, jet-skiing, and water skiing.

In order to make it safer for these activities to occur zones have been created around the Daedalus Slipway ..

Annexe II. Enquêtes auprès des mairies

II-1 Le questionnaire

Questionnaire :

Sur le littoral de votre commune :

1 - Disposez-vous d'infrastructures de mise à l'eau ?

2 - Avez-vous recensé la présence de Jet ski ?

3 - Pouvez-vous en donner une estimation ? Si oui, laquelle ?

4 - Cette pratique est-elle libre ou encadrée ?

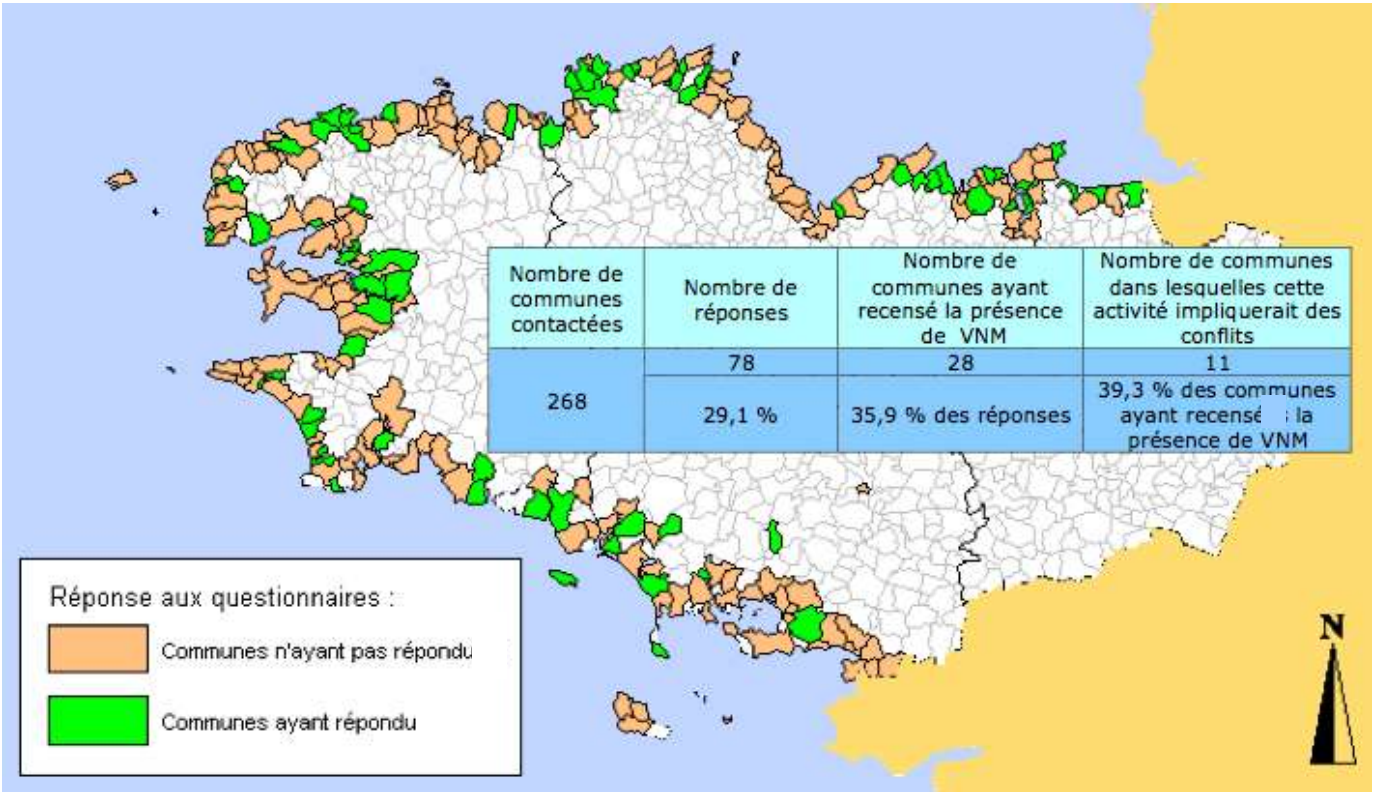
5 - Est-elle régulière ou ponctuelle ? Si ponctuelle, à quelle période de l'année ?

6 - Est-elle impliquée dans des conflits d'usage ? (précisez éventuellement)

Si vous souhaitez apporter d'autres précisions ou remarques particulières quant à ce sujet, n'hésitez pas :

Merci de votre Participation,

II-2 Bilan de la démarche



Nombre de communes contactées	Nombre de réponses	Nombre de communes ayant recensé la présence de VNM	Nombre de communes dans lesquelles cette activité impliquerait des conflits
268	78	28	11
	29,1 %	35,9 % des réponses	39,3 % des communes ayant recensé la présence de VNM

Annexe III.	Types de nuisances évaluées par des études scientifiques

Nuisances sonores	- Les bateaux émettant un son à basse fréquence sur une longue distance ne sont pas synonymes de danger pour les oiseaux et les mammifères jusqu'à ce qu'il soient très proche. Pour un jet-ski, la variation rapide de fréquence du son du à son émission successivement dans l'air et dans l'eau ne permet pas la localisation avec précision de l'engin par les animaux.	Osborne, 1996
	- Concernant le dérangement des oiseaux, des travaux sur une colonie de sternes (Sterna hirundo) ont montré que les jet-skis faisaient décoller six fois plus d'oiseaux effrayés que les bateaux à moteur, notamment en période de nidification.	Burger et Millius, 1998
	- Une autre étude nuance ce constat, en démontrant que pour onze des dix-sept espèces comparées, il n'y a pas de différences significatives sur la distance qui provoque la fuite des oiseaux. Il est alors préconisé d'envisager des zones de protection interdites à tous les bateaux à moteur pour prévenir ces nuisances.	James A. Rodger JR, 2000
	- La navigation répétée des jet-skis en cercle dans une zone restreinte augmente l'intensité des dérangements en perturbant les déplacements d'oiseaux vers les zones de repos et de nourrissage.	Tom Wilmers
	- Des chercheurs sur les mammifères marins en Californie ont mis en avant le caractère dérangeant des jet-skis sur le repos des pinnipèdes à marrée basse, leurs comportements sociaux (jeux, allaitement) et leur biologie (repos, reproduction) créant des mise à l'eau précipitées pouvant provoquer la séparation des mères et des petits.	Burks, 1998
	- Une étude menée par la « New Jersey State Police » sur le niveau sonore émis par différents types de bateaux à montré que les VNM faisaient partie des moins bruyants.	NJSP
Pollution	- Les hydrocarbures relâchés dans le milieu peuvent se répandent dans l'écosystème et intoxiquer de nombreux organismes à la base de la chaîne alimentaire (phytoplancton, zooplancton, poissons). La bioaccumulation qui en résulte représente alors une menace pour l'environnement marin, pouvant générer des troubles pathologiques importants pour les phoques qui sont au sommet de cette chaîne.	Tjarnlund, 1993
	- En collant au pelage, les hydrocarbures peuvent empêcher les animaux de s'isoler du froid, les conduisant ainsi vers une mort lente par hypothermie. Les vapeurs peuvent également être source d'emphysèmes pulmonaires provoquant une mort lente. Les PAH (Polycyclic Aeromatics Hydrocarbons) se fixent dans la graisse, le foie, les muscles et les tissus cérébraux. Les lésions neurologiques qui peuvent en résulter pourraient expliquer la désorientation et l'état de léthargie observés chez les individus contaminés. La contamination des petits par le lait est également possible chez les mammifères marins.	Frost, 1997
Collision	- En lien avec les nuisances sonores, les risques de collision entre jets-skis et mammifères marins peut survenir face à la difficulté pour ces derniers de localiser la présence des engins	

Potential mechanisms by which boats impact aquatic ecosystems and the effects that they can have on the aquatic environment. Shaded areas indicate where a "Mechanism" has an "Effect."

Mechanism: *Effect:*	**Emissions and exhaust**	**Propeller or hull contact**	**Turbulence**	**Waves and wake**	**Noise**	**Movement**
Water Clarity (turbidity, nutrients, algae)		■	■	■		
Water Quality (metals, hydrocarbons, other pollutants)	■					
Shoreline Erosion				■		
Macrophytes (plant communities)		■	■	■		
Fish	■	■	■			■
Wildlife (Birds, mammals, frogs, turtles)		■		■	■	■
Human enjoyment (air quality, peace and quiet, safety, crowding)	■			■	■	■

Source : The Effect of Motorized Watercraft on Aquatic Ecosystems, Timothy R. Asplund

Annexe IV. Evolution des immatriculations en Bretagne et en France

Evolution de l'effectif total d'immatriculations en Bretagne et en France entre 2002 et 2006

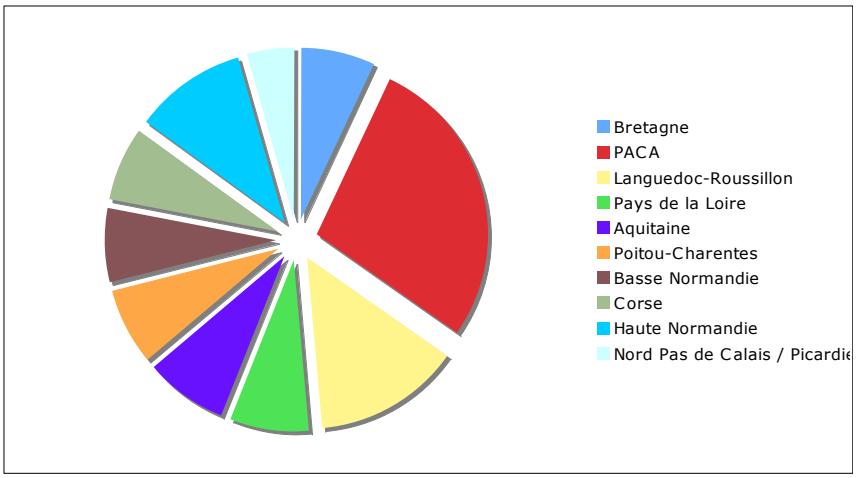
Années	Bretagne	National (métropole+ dom-tom)
au 31/12/2006	2279	41070
au 31/12/2005	2138	37735
au 31/12/2004	1922	34371
au 31/12/2003	1681	30855
au 31/12/2002	1431	27139

1ères immatriculations

Années	Bretagne	National (métropole+ dom-tom)
du 01/01/2006 au 31/12/2006	137	3375
du 01/01/2005 au 31/12/2005	202	3439
du 01/01/2004 au 31/12/2004	259	3674
du 01/01/2003 au 31/12/2003	260	3931
du 01/01/2002 au 31/12/2002	164	3462

Source : Centre statistique des Affaires Maritimes – Saint Malo

- Répartition des premières immatriculations en France



Source : Chiffres clés de la Fédération des Industries Nautiques, 2005

Annexe V. Les structures

V – 1 Les concessionnaires

NOM	VILLE	Département
MOTOMAN	Quimper	Finistère
MOTO SHOP 35	Rennes	Ille-et-vilaine
BRP BAGOT LANDRY	Rennes	Ille-et-vilaine
PLANETE YAM	Cesson-Sévigné	Ille-et-vilaine
OCEAN PERFORMANCE	Lorient	Morbihan
ARMOR LOC SERVICE	Larmor-Plage	Morbihan
WEST MOTORSPORTS	Saint-Brieuc	Côtes d'Armor

V – 2 Les prestataires de location et découverte

Nom	Type	Prestations	Lieu	Département
RAND'EAU JET	association	Découverte, randonnées accompagnée d'un moniteur	Sables-d'Or-les-Pins	Côtes d'Armor
SSP	société	Découverte, randonnées vers île de Groix avec ou sans permis mais encadrée par un moniteur	Guidel-Plages	Morbihan
SSP	société	Découverte, randonnées dans l'Archipel des Glénans avec ou sans permis mais encadrée par un moniteur	La-Foret-Fouesnant	Finistère
CARANTEC FUN LOISIRS	société	Baptêmes et location avec permis	Carentec	Finistère
DINARD JET	société	Activité suspendue	Guidel	Côtes d'Armor
JET BREIZH	Société	Activité délocalisée dans une autre région	Plougastel	Finistère

V – 3 Les Associations

Nombre d'associations en rapport avec le Jet ski créées par année en France

2002	23
2003	33
2004	28
2005	35
2006	35
2007 (au 15/06)	6
Total	160

Nombre d'associations relatives au Jet Ski créées en France et par région entre 2002 et 2007

	01/01/2002 au01/01/ 2006	01/01/2006 au 15/06/2007 (JUIN)
Basse-Normandie	2	1
Bretagne	2	0
Champagne-Ardenne	2	0
Franche-Compte	2	1
Picardie	2	1
Outre-Mer	3	2
Bourgogne	4	0
Corse	4	1
Haute-Normandie	4	1
Loraine	4	1
Pays-de-la-Loire	4	0
Nord-Pas-de-Calais	5	2
Auvergne	7	1
Centre	7	2
Poitou-Charentes	7	0
Langudoc-Roussillon	9	3
Midi-Pyrénées	9	4
Rhone-Alpes	10	2
Aquitaine	20	7
Provence-Alpes-Cote-d'Azur	23	3
Île-de-France	30	9
TOTAL :	160	41
%		25,6

Associations bretonnes en lien avec la pratique du VNM (Au 15/06/2007)

Nom	Date de création	Objet	Commune	Département
RAND'EAU JET	2005	découverte, organisation et gestion de randonnée en jet-ski	Sables-d'Or-les-Pins	Côtes d'Armor
FREE RIDERS BIGOUDENS	2004	organiser des événements spectaculaires de jet ski sur les plus belles vagues de Bretagne	Plomeur	Finistère

Annexe VI. Les cales recensées sur les sites Web de pratiquants

Lieu	Département
Beg Hent – Lannion Servel-Beg leguer	22
Binic	22
Port de la Roche Jaune	22
Trebeurden	22
Pleumeur-Bodou	22
Val Andrée	22
Carantec	29
Terenez	29
Dinard	35
Saint-Malo	35
Etel	56
Penestin	56
Port Navalo	56
Carnac (Port)	56
Quiberon	56
Guidel-Plage (Port)	56
Arzon (Port du Crouesty)	56

Annexe VII. Les observations

VII-1 Grille d'observation et constat

Date	Lieux	Nombre de VNM identifiés	Origine géographique des pratiquants	Type de pratique	Zone d'évolution	Vent
10/08/07	Saint-Pierre-Quiberon	2	non identifié	Sportive (en solo)	Restreinte (à proximité des mouillages)	Faible, de mer
11/08/07	Portivy	3	78, 78, 45	Loisir (2 par engins)	Au large, dans un rayon de 1 à 2 Km	Faible, de terre
12/08/07	Quiberon	3	61,14, 56	Loisir et sportive	Au large	faible, de terre
16/08/07	Quiberon	7	56, 28, 35, 61, 78, 77, 35	Loisir et sportive	Au large pour certains, à proximité de la plage pour d'autres	faible, de terre

empreinte sonore	Point d'observation	Remarques
très perceptible	Plage	présence d'autres activités à proximité
imperceptible	Sur l'eau (kayak) et de la cale	respect de la réglementation dans les chenaux; discrétion;
imperceptible	Cale de mise à l'eau - plage	respect de la réglementation et des autres usagers (dériveurs et pneumatiques)
imperceptible	Cale de mise à l'eau - plage	plusieurs engins amarés aux bouées de chenal ; respect de la réglementation dans le chenal pour la plupart sauf un : pratique familiale avec rotation fréquente à la plage et ski nautique, y compris dans le chenal et passagèrement dans la bande des 300 mètres (vitesse excessive); Passage de la gendarmerie maritime (RAS)

VII – 2 Profil de deux pratiquants

Sexe : masculin
Age : 35 ans
Origine : Seine et Marne (77)
Immatriculation du Jet-ski : Biaritz

Marc a récemment acheté son jet-ski d'occasion, c'est un véhicule récent équipé d'un moteur quatre temps. Il pratique toute l'année dans les plans d'eau de Seine-et-Marne, même quand la température ne dépasse pas les 5°Celsius. Alors le temps d'un week-end ou pour les vacances, il vient se faire plaisir dans la baie de Quiberon. Pour lui, c'est un spot idéal, il y a beaucoup d'espace, pas trop de vague, et c'est facile de mettre à l'eau car il y a toujours de la place et c'est gratuit. Il permet une utilisation polyvalente : vitesse par mer plate, saut de vague quand il y en a, et grandes balades pour le plaisir. « On ne peut pas toujours être à fond, c'est trop physique » déclare-t-il. Avec ses 130 chevaux, il consomme 21 litres à l'heure à plein régime, « c'est énorme comme puissance, poursuit-il avec un visage illuminé, on atteint les 115km/h ! » Mais il fait attention, car il sait qu'il est vulnérable sur ce petit engin, même s'il estime que les jet-skis sont beaucoup plus maniables que les autres embarcations. Il n'en dira pas plus, car l'appel du large se fait ressentir, le temps d'enfiler sa combinaison et le voilà parti.

Sexe : Masculin
Age : 31 ans
Origine : Orne (61)
Immatriculation du Jet-ski : Marseille

Damien a l'habitude de passer ses vacances à Quiberon depuis qu'il est tout petit. Mais aujourd'hui, c'est avec son Jet-ski arrimé derrière sa voiture qu'il vient sur la presqu'île. D'ailleurs, il vient cinq à six fois dans l'année pour pratiquer, d'Avril à Octobre. Il navigue également sur des plans d'eau intérieurs et dans des bases de loisir. Son regret : qu'il n'y en ait pas en Bretagne. Son jet date de 2000, il n'est pas très puissant, mais à le croire il permet déjà d'avoir de bonnes sensations. C'est un moteur deux temps qui pétarade un peu, rien à voir avec celui de Marc qu'il qualifie de « Mixeur » pour illustrer la différence de sonorité. Il l'utilise de manière sportive, mais il apprécie également de se balader tranquillement, car la baie offre un cadre agréable appréciable. Ce qui l'énerve, c'est les comportements abusifs de certains pratiquants, « des branleurs ou des quéqués qui foutent la merde », mais il est difficile d'intervenir, surtout lorsqu'il s'agit de locaux comme c'est le cas aujourd'hui. Alors il prie pour que la gendarmerie maritime passe dans le coin, car lui n'a rien à se reprocher. Il souhaiterait même plus de contrôle, car ces abus leur valent une réputation bien mauvaise. Il enchaîne alors avec la promotion d'un site Web dont il est un membre actif, et qui constitue à ses yeux un bon vecteur de communication entre pratiquants. Il présente le forum de ce site comme un lieu d'échange dans lequel les pratiquants excités n'ont pas leur place. Il conclut en affirmant que les pratiquants sont prêts à faire quelques concessions, mais ils veulent continuer à naviguer tranquillement.

Annexe VIII. Bilan des opérations de sauvetage

VIII-1 Statistiques Nationales

Nombre d'opérations			Nombre de personnes impliquées			Nombre de personnes blessées		
2005	2006	variation (%)	2005	2006	variation (%)	2005	2006	variation (%)
59	51	-13,7	99	88	-11,1	6	10	66,7

(Source : Rapport d'activité des CROSS, 2006)

VIII-2 Accident de jet-skis à Groix, Ouest France le 10-06-07

Deux jet-skis se percutent à Groix

C'est leur moniteur qui a donné l'alerte, par radio, aussitôt relayée vers le Crossa Etel par le sémaphore de Groix. Hier, vers 18 h, deux jet-skis se sont percutés de face, alors qu'ils évoluaient dans les coureaux, au niveau de Beg Melenn, à la pointe nord-ouest de l'île. L'enquête veillera à déterminer les circonstances exactes de l'accident.

Le choc a été violent. Projetant pilotes et passager à l'eau. Les secours, déployés par le Crossa, sont arrivés rapidement sur zone : l'hélicoptère *Dragon 29*, de Quimper, avec à son bord une équipe médicale du Smur quimpérois, la vedette SNSM de Groix *Notre-Dame du Calme* et les pompiers plongeurs Lorient.

Les urgentistes ont été hélitreuillés à bord du canot de sauvetage, où les blessés avaient pu être embarqués. L'un d'eux, un homme, souffrait de fractures aux jambes. Un autre n'était que légèrement blessé et une femme est sortie indemne de la collision.

Les victimes ont été transportées par bateau jusqu'à la cale du port de pêche de Lorient, où elles ont été prises en charge par les ambulances et admises au centre hospitalier Bodélio.

Annexe IX. Réglementation Générale sur les VNM

Véhicules nautiques à moteur

Définition

Sont considérés comme véhicules nautiques à moteur :

* Les engins de type scooter ou moto des mers, sur lesquels le pilote se tient à califourchon ou en équilibre dynamique, dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts ;
* Les planches à moteur et les engins de vague dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts ;
* Tout engin de vitesse ou de sport à carénage total ou partiel dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kilowatts et dont le programme d'utilisation ne permet pas une navigation au delà d'un mille d'un abri.

La capacité du pilote

Pour conduire ces véhicules, il faut détenir le permis de conduire requis. Dans le cas d'une location, il faut souscrire une déclaration écrite préalable.
Toutefois, il existe une procédure d'initiation et de découverte, sous la responsabilité d'un moniteur diplômé, pour les non-titulaires d'un permis.

Conditions de navigation

Elle s'exerce an deçà de deux milles nautiques, à compter de la limite des eaux, pour les engins sur lesquels le pilote se tient en position assise. Pour les engins sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique, cette limite est de 1 mille.

Dans la zone des 300 mètres, la vitesse est limitée à 5 noeuds et il existe des règles locales de navigation qu'il convient de respecter. Il faut utiliser les chenaux obligatoires lorsqu'ils existent.

Respectez les autres usagers et notamment les baigneurs. Pensez qu'ils peuvent être gênés par vos évolutions ou par le bruit qui en résulte. Soyez vigilants. Ne jamais conduire sous l'emprise de l'alcool.

ATTENTION : la navigation des véhicules nautiques à moteur est autorisée uniquement de jour. Pour les engins propulsés par une turbine, prenez garde à la puissance du jet d'eau.

Règles techniques

* Les véhicules nautiques à moteur mis sur le marché à partir du 01/01/2006 devront porter le marquage "CE", et être accompagnés d'une déclaration écrite de conformité.
* Les véhicules nautiques à moteurs réalisés par un constructeur amateur doivent faire l'objet à compter du 01/01/2005 , d'une attestation sur l'honneur établie par le propriétaire constructeur, de la conformité aux prescriptions du chapitre 224-5 de la division 224 annexée à l'arrêté du 23 novembre modifié.
* Le numéro d'immatriculation doit être apposé d'une manière visible sur la coque, les caractères de ce numéro doivent avoir une hauteur minimale de 30 millimètres.
* Tous les véhicules doivent comporter un système soit d'arrêt automatique du moteur, soit une mise en giration lente lors d'une chute inopinée du pilote.
* Les hélices non entièrement carénées sont proscrites ainsi que les turbines non équipées d'une grille de protection.
* Chaque véhicule doit comporter un compartiment étanche contenant deux feux automatiques à main et être équipé d'un anneau et d'un cordage permettant le remorquage.
* Le niveau sonore ne doit pas dépasser 80 décibels A à 0,75 mètres.
* Le port d'un gilet ou d'une brassière de sauvetage (de couleur vive) est obligatoire.

Matériel de sécurité obligatoire en mer

Véhicules nautiques à moteur (type scooter, moto de mer - Article 224.1.03)

Navigation uniquement de jour et jusqu'à 2 milles du rivage sauf pour les VNM à bras articulé limités à 1 mille :

* 1 anneau et 1 cordage pour le remorquage
* 1 gilet ou 1 brassière de sauvetage de couleur vive par personne.
* 2 feux automatiques à main

Textes de référence :

* Décret du 4 juillet 1996 modifié
* Arrêté du 23 novembre 1987 modifié
* Arrêté du 1er juin 2001 modifié

J.O n° 137 du 15 juin 2001 page 9486

Textes généraux

Ministère de l'équipement, des transports et du logement

Arrêté du 1er juin 2001 relatif à l'utilisation en mer des véhicules nautiques à moteur

NOR: EQUK0100836A

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu la loi no 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;

Vu le décret no 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu le décret no 92-1166 du 21 octobre 1992 modifié relatif à la conduite en mer des navires de plaisance à moteur ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, modifié notamment par l'arrêté du 5 juillet 1989 ;

Vu l'avis de la Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance no 281/15 du 16 mai 2001 ;

Sur proposition du directeur du transport maritime, des ports et du littoral,

Arrête :

Art. 1er. - Le premier alinéa de l'article 224-5.02 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est ainsi rédigé

« La navigation des véhicules nautiques à moteur est autorisée uniquement de jour. Elle s'exerce en deçà de deux milles nautiques, à compter de la limite des eaux, pour les engins sur lesquels le pilote se tient en position assise. Pour les engins sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique, cette limite est de un mille. »

Art. 2. - Lors de la signature d'un contrat de location de véhicule nautique à moteur, le locataire doit préalablement renseigner et signer une déclaration du modèle figurant en annexe I du présent arrêté. Cette déclaration est contresignée par le loueur qui doit vérifier l'exactitude des indications portées par le locataire.

Une rubrique concernant les clauses commerciales peut être ajoutée par le loueur sur le même document, dans une partie spécifique, après les mentions concernant les obligations du pilote.

Un exemplaire de la déclaration est remis à l'intéressé et doit pouvoir être présenté à tout instant aux autorités de police et de sécurité. Un autre est conservé par le loueur et tenu à la disposition des mêmes services.

Art. 3. - Un panneau d'information, visible et lisible, sur lequel figure un schéma rappelant les conditions locales d'évolution des véhicules nautiques à moteur (balisage de la plage, emplacement du chenal, zones interdites et vitesse d'évolution autorisée) doit être affiché à destination du public par l'établissement de location. Sur ce panneau doit également figurer, en français et traduite dans au moins deux autres langues, la mention : « permis bateau obligatoire ».

Art. 4. - A titre transitoire jusqu'au 31 mars 2002, la conduite dite « accompagnée » définie par l'article 4 du décret du 21 octobre 1992 susvisé peut également s'exercer selon les dispositions suivantes :

4-1. Dans le cadre de l'initiation à la conduite des véhicules nautiques à moteur et de la randonnée encadrée par moniteur diplômé, un moniteur peut accompagner un maximum de quatre véhicules nautiques à moteur s'il est titulaire d'un brevet de moniteur fédéral jet deuxième degré délivré avant le 31 décembre 2000 ou d'un titre reconnu équivalent par le ministère de la jeunesse et des sports.

4-2. L'établissement proposant cette prestation doit déposer un dossier de demande d'agrément préalable auprès du directeur départemental des affaires maritimes géographiquement compétent. Ce dossier doit comporter les pièces suivantes :

- copie d'une pièce d'identité du ou des accompagnateurs ;

- copie du titre français de conduite en mer des navires de plaisance à moteur du ou des accompagnateurs ;

- copie du brevet de moniteur fédéral jet deuxième degré délivré avant le 31 décembre 2000 du ou des accompagnateurs ou d'un titre reconnu équivalent par le ministère de la jeunesse et des sports ;

- récépissé de déclaration d'établissement d'activité physique et sportive de l'établissement dont dépend le moniteur adressée à la direction départementale de la jeunesse et des sports ;

- copie des cartes de circulation des véhicules nautiques à moteur qui sont utilisés dans le cadre de l'initiation ou de la randonnée encadrée ;

- définition de la zone où s'effectuera l'initiation et du ou des parcours des randonnées qui feront l'objet d'un accord du directeur départemental des affaires maritimes. Ce dernier pourra le cas échéant limiter ou refuser les zones et parcours proposés et/ou définir des plages horaires autorisées en cas de possibilité de nuisances pour les riverains, les autres usagers de la mer ou pour l'environnement.

4-3. Les véhicules nautiques à moteur sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique ne sont pas autorisés pour l'activité d'initiation et de randonnée encadrées telles que définies dans le présent article.

Le nombre de personnes à bord de chaque véhicule nautique à moteur utilisé dans ce cadre est inférieur d'une unité à sa capacité maximum autorisée.

La puissance des véhicules nautiques à moteur utilisés dans ce cadre est limitée à 75 kilowatts. L'embarcation sur laquelle se tient l'accompagnateur doit être d'une puissance supérieure à celle des véhicules encadrés et offrir un minimum de deux places. L'accompagnateur doit toujours garder le contact visuel avec les véhicules qu'il accompagne afin d'être en mesure d'intervenir à tout moment.

L'accompagnateur doit disposer d'un moyen de liaison radio (VHF marine).

4-4. Lors de son inscription à l'activité définie dans le présent article, le stagiaire doit signer une déclaration du modèle figurant en annexe II du présent arrêté. Un exemplaire de la déclaration est remis à l'intéressé et doit pouvoir être présenté à tout instant aux autorités de police et de sécurité. Un autre est conservé par l'établissement et tenu à la disposition des mêmes services.

4-5. Avant le début de l'activité, le moniteur doit présenter aux participants le parcours emprunté, donner les consignes nécessaires, effectuer une mise en main des véhicules nautiques à moteur et présenter le matériel de sécurité et ses conditions d'utilisation.

4-6. L'établissement agréé selon les dispositions du présent article peut indiquer « initiation et randonnée sans permis avec moniteur diplômé » sur les documents qu'il estimera utiles. Les termes « location sans permis » ne sont pas autorisés.

Art. 5. - L'arrêté du 6 juillet 1989 réglementant les conditions d'utilisation des véhicules nautiques à moteur est abrogé.

Art. 6. - L'article 224-5-12 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est abrogé.

Art. 7. - Le directeur du transport maritime, des ports et du littoral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 1er juin 2001.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du transport maritime,

des ports et du littoral,

C. Gressier

Annexe X. Arrêté Préfectoral n°2001 / 29 pour la façade Atlantique

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIVISION
« ACTION DE L'ETAT EN MER »

Brest, le 04 juillet 2001

ARRETE N° 2001/29

Réglementant la circulation des véhicules nautiques à moteur dans la zone Atlantique

(modifié par les arrêtés n° 2002/34 du 11 mai 2002 et n° 2002/82 du 1er août 2002).

Le préfet maritime de l'Atlantique

VU les articles 131-13 et R. 610-5 du Code pénal ;

VU la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

VU la loi du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

VU le décret du 1er février 1930 relatif à la police des eaux et des rades ;

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

VU l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, modifié notamment par l'arrêté du 5 juillet 1989 ;

VU l'arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation de la bande littorale des 300 mètres ;

VU l'arrêté du ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement du 1er juin 2001 relatif à l'utilisation en mer des véhicules nautiques à moteur ;

VU l'arrêté du Préfet maritime de la Deuxième région du 4 juin 1962 modifié, réglementant la circulation dans les eaux et rades de la Deuxième région ;

VU les demandes des municipalités souhaitant voir limiter la circulation des véhicules nautiques à moteur en zone maritime littorale ;

CONSIDERANT que la circulation des véhicules nautiques à moteur justifie une réglementation particulière en raison des risques et des nuisances qui leur sont propres et qui provoquent une gêne à la sécurité et à la tranquillité publiques,

ARRETE

Article 1er : Dans la zone Atlantique, de la frontière espagnole au Sud à la limite des départements de l'Ille-et-Vilaine et de la Manche au Nord, la navigation des véhicules nautiques à moteur (VNM) est autorisée uniquement de jour, entre le lever et le coucher du soleil. Cette navigation s'exerce :

- en deçà de deux milles nautiques, à compter de la limite des eaux, pour les engins sur lesquels le pilote se tient en position assise,
- cette limite est de un mille nautique pour les engins sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique.

Article 2 : Dans la zone comprise entre la limite des eaux à l'instant considéré et 300 mètres, les véhicules nautiques à moteurs doivent respecter les règles spéciales de circulation maritime, notamment celle relative à la vitesse limitée à 5 nœuds, et le règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Quand leur circulation est autorisée dans les chenaux ou voies d'accès portuaires, ils doivent se conformer aux règles de circulation édictées pour ces accès ; en leur absence, ils doivent céder la priorité aux navires à moteur et à voile.

Article 3 : Par dérogation à l'article 2 du présent arrêté, la circulation des véhicules nautiques à moteur est interdite dans la zone comprise entre la limite des eaux à l'instant considéré et 300 mètres au large des communes dont la liste figure en annexe au présent arrêté.

La traversée à partir du rivage de la zone maritime littorale interdite à la circulation es véhicules nautiques à moteur se fera par les chenaux réservés à la pratique des engins de sport nautique, prévus par l'arrêté du 4 juin 1962 susvisé. Si de tels chenaux ne sont pas tracés, ils devront être créés par arrêté complémentaire du préfet maritime et du maire de la commune concernée.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent que si le balisage des chenaux est en place.

Article 4 : Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et aux peines prévues par l'article 63 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et les articles 131-13 et R. 610-5 du Code pénal.

Article 5 : L'arrêté n° 20/91 du 21 mai 1991 du préfet maritime de l'Atlantique et ses arrêtés modificatifs sont abrogés.

Article 6 : Les Directeurs départementaux des affaires maritimes, les officiers et agents habilités en matière de police de la navigation sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché dans les ports de plaisance, clubs nautiques et services des affaires maritimes, et publié au recueil des actes administratifs des départements littoraux de la région Atlantique.

Signé : vice-amiral d'escadre Gheerbrant

ANNEXE

LISTE DES COMMUNES

Au large desquelles la circulation des véhicules nautiques à moteur est i nterdite dans la zone comprise entre la limite des eaux à l'instant considéré et 300 mètres, sous réserve qu'un chenal réservé à la pratique des engins de sports nautiques leur permette de quitter ou de regagner le rivage. L'interdiction ne s'applique que si le balisage est en place.

Département	Service des affaires maritimes	Communes
Ille-et-Vilaine	Saint-Malo	Saint-Coulomb, Saint-Lunaire, Saint Malo, Saint-Suliac, Dinard
Côtes d'Armor	Saint-Brieuc	Binic, Etables-sur-mer, Hillion, Lancieux, Plangenoual, Pléneuf-Val André, Saint-Quay-Portrieux
	Paimpol Trébeurden	Ile de Bréhat, Lannion, Lézardrieux, Perros-Guirec, Pleumeur-Bodou, Plouézec, Trélévern, Plérin-sur-Mer
Finistère	Morlaix	Carantec, Ile de Batz
	Brest	/
	Douarnenez	Camaret, Crozon-Morgat, Douarnenez, Kerlaz, Pléven, Plomodiern, Plonévez Porzay, Saint- Nic, Telgruc
	Audierne	Audierne, Esquibien, Plogoff, Plouhinec, Plozevet, Primelin
	Le Guilvinec	Bénodet, Combrit, Ile Tudy, Le Guilvinec, Loctudy, Penmarc'h, Ploabannalec, Plomeur, Saint-Jean, Trolimon, Tréffiagat, Trégennec
	Concarneau	Clohars-Carnoët, Concarneau,Fouesnant (Iles Glénan comprises), La Forêt Fouesnant, Névez, Trégunc, Moëlan-sur-mer
Morbihan	Lorient	Belz, Erdeven, Gâvres, Groix, Guidel, Larmor-Plage, Ploemeur, Plouhinec, Port-Louis, Etel
	Auray	Bangor, Carnac, Hoëdic, Houat, La Trinités-sur-mer, Le Palais, Locmaria, Locmariaquer, Plouharnel, Quiberon, Saint-Pierre-Quiberon, Saint-Philibert, Sauzon
	Vannes	Arradon, Ile d'Arz, Arzon, Billiers, Damgan, Ile aux Moines, Larmor Baden, Le Tour-du-Parc, Saint-Armel, Saint-Gildas-de-Rhuys, Sarzeau, Séné, Pénestin
Loire Atlantique	Nantes	La Bernerie-en-Retz, La Plaine-sur mer, Moutier-en-Retz, Préfailles, Pornic
	Saint-Nazaire	Assérac, Batz-sur-mer, La Baule, La Turballe, Le Croisic, Le Pouligen, Merquer, Piriac, Pornichet, Saint-Brévin-les-Pins, Saint-Nazaire
Vendée	Les Sables d'Olonne	Brétignolles, Jard-sur-Mer, La Faute-sur-Mer, La Tranche-sur-Mer, Les Sables d'Olonne, Longeville-sur-mer, Notre Dame de Monts, Olonne-sur-Mer, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Saint-Jean de Monts, Saint-Vincent-sur-Jard, Talmont-Saint-Hilaire

Annexe XI. Arrêté municipal de Carnac

Direction Générale
Réf : DGS/AMV/FLG/2006

ARRETE DU MAIRE

Réglementant l'ordre et la sécurité sur les plages

Arrêté 2006-ST-158

Le Maire de la ville de Carnac,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L 2131.1 et L 2131-2

VU la loi N° 86.2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral,

VU le décret N° 62.13 du 8 janvier 1962 relatif aux matériels de signalisation utilisés sur les plages et lieux de baignades,

VU le décret N° 81.324 du 7 avril 1981 fixant les normes d'hygiènes et de sécurité applicables aux piscines et aux baignades,

VU le circulaire N° 86.204 du 19 juin 1986 relative à la surveillance des plages et des lieux de baignade d'accès non payant,

VU les arrêtés du Préfet Maritime en vigueur,

VU les arrêtés du Maire en vigueur,

VU la nécessité de réglementer et organiser la pratique et les activités nautiques de la commune,

ET attendu qu'il est dans l'intérêt général de prescrire des mesures propres à prévenir les accidents sur les plages et y faire respecter l'ordre public ;

ARRETE :

ARTICLE 1er : Cet arrêté annule et remplace l'arrêté 2004-ST-98

I - PRECRIPTIONS GENERALES

ARTICLE 2 : La sécurité des plages du littoral de Carnac et des eaux baignant dans ses limites est assurée journellement par un dispositif spécifique durant la période estivale.

Les horaires et les périodes de surveillances font l'objet d'un affichage porté à la connaissance du public.

ARTICLE 3 : Les usagers de la plage doivent se conformer aux instructions qui pourraient leur être données par les surveillants sauveteurs.

ARTICLE 4 : Dans les zones surveillées, les baigneurs doivent respecter les prescriptions indiquées par les pavillons hissés aux mâts de signalisations dressés à proximité des postes de secours, à savoir :

- **couleur verte :** baignade surveillée

- **couleur jaune orangée :** baignade dangereuse mais surveillée

- **couleur rouge :** baignade interdite

Lorsque aucun pavillon n'est hissé, les baignades ont lieu aux risques et périls des baigneurs.

II - PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES

ARTICLE 5: En dehors des périodes de surveillance dans les zones délimitées par des bouées sphériques jaunes, le public se baigne à ses risques et périls.

ARTICLE 6: En dehors de toute zone non délimitée, le public se baigne à ses risques et périls

ARTICLE 7: Pour des raisons de sécurité, il est interdit de se baigner dans les chenaux et dans la cale de Port en Drô

ARTICLE 8: Les utilisateurs des plongeoirs doivent se conformer aux prescriptions en place et ne pas les emprunter lorsque la hauteur d'eau est insuffisante.

ARTICLE 9: Les usagers du plan d'eau et baigneurs doivent faciliter le passage en toute zone des embarcations destinées aux missions de surveillance et de secours.

ARTICLE 10: Les usagers de la plage doivent faciliter le passage en toute zone des véhicules destinés aux missions de surveillance et de secours.

ARTICLE 11: La circulation de tout engin motorisé ou non est interdite sur la plage durant toute la période estivale

ARTICLE 12: La circulation des deux roues motorisés ou non est interdite sur le sentier jouxtant Port en Drô, Légenèse et Ty Bihan et ce durant toute la période estivale

ARTICLE 13: Toute activité hippique est formellement interdite sur les plages entre le 1er avril et 30 septembre.

III - ACTIVITES NAUTIQUES (rappel de la réglementation de l'Administration des Affaires Maritimes)

ARTICLE 14 : La mise à l'eau, la navigation et les accostages d'embarcations nautiques, d'engins de sports et de planches à voiles sont absolument interdits hors chenal.

ARTICLE 15 : La mise à l'eau, de véhicules nautiques motorisés est exclusivement autorisée à la cale Est de Port en Drô et à la cale Ouest de la plage St Colomban.

mprunter les chenaux traversiers et se limiter à une vitesse inférieure ou égale à 3 nœuds.

ARTICLE 17: La circulation des embarcations nautiques et engins de sports et planches à voiles est interdite à une vitesse supérieure à 5 nœuds dans la zone des 300 mètres à partir du bord des eaux à l'instant considéré

ARTICLE 18: La circulation des engins de plage non immatriculés est interdite au-delà d'une zone de 300 mètres à partir du bord des eaux à l'instant considéré

ARTICLE 19: La circulation des engins de plage de type pédalo ou canoë est interdite dans la zone de baignade délimitée par des bouées sphériques jaunes.

ARTICLE 20: Les planches à voiles sont autorisées à naviguer dans une bande de 1 mille comptée vers le large à partir de la limite des eaux à l'instant considéré.

ARTICLE 21: Les dériveurs légers sont autorisés à naviguer dans une bande de 2 milles comptée vers le large à partir de la limite des eaux à l'instant considéré.

ARTICLE 22: Les remorques de transport sont tolérées uniquement pour amener ou enlever des embarcations légères.

ARTICLE 23: La pratique du jet ski ou scooter de mer est interdite à proximité des zones de baignade et à moins de 100 mètres des balisages lorsque celles ci sont matérialisées.

ARTICLE 24 : La pratique des sports de glisse aéro tracté (kite surf), étant incompatible avec les activités de baignade se déroulant à proximité des chenaux traversiers, elle est proscrite sur toutes les plages de Carnac.

IV - OBLIGATION DES USAGERS DE LA PLAGE

ARTICLE 25: Il est demandé à chacun de respecter la tranquillité d'autrui. En conséquence, les transistors, magnétophones, lecteurs CD et téléphones cellulaires ne doivent pas nuire à l'entourage.

ARTICLE 26: Les jeux ou pratiques sportives de nature à gêner ou à présenter un danger pour les tiers et en particulier pour les enfants sont interdits. Ils peuvent toutefois être autorisés sur des emplacements réservés à cet effet lorsqu'ils existent, où lorsqu'ils sont organisés dans le cadre d'une animation déclarée.

ARTICLE 27: Il est interdit de jeter ou abandonner tout déchet quel que soit sa nature. Les personnes fréquentant les plages doivent utiliser les poubelles affectées à cet usage.

ARTICLE 28 : La consommation de boissons alcoolisées est interdite sur les plages.

ARTICLE 29: Les animaux, même tenus en laisse, sont strictement interdits sur les plages.

ARTICLE 29: La pêche à la ligne est interdite à partir des plages de 11h à 19h.

ARTICLE 30: La chasse sous-marine est interdite dans toute zone susceptible de présenter un risque pour les baigneurs et en particulier aux abords des plages.

ARTICLE 31: L'utilisation des cerfs volants dirigeables est interdite sur les dunes et plages du domaine public maritime.

Annexe XII. Actualité juridique : Baie de Somme et Golfe du Morbihan

XII-1 Dans la presse

- Le Télégramme, le 10-07-07

BRETAGNE

Golfe. Le retour en grâce du jet-ski

Le tribunal administratif vient de réhabiliter le scooter des mers dans le golfe du Morbihan. Ces engins pour lesquels une interdiction de circulation avait été prise en juin 2006 sont de nouveau autorisés.

● *Admis de retour dans le Golfe, le jet-ski n'en demeure pas moins soumis aux mêmes limitations de vitesse que les bateaux à moteur. (Photo Claude Prigent)*

« Ce n'est pas une victoire. Si les "jet skieurs" veulent nous dire merci qu'ils soient respectueux du Golfe ». Jean-Yves Leroux dirige Aqua Sports Loisirs, à Quilly, en Loire Atlantique. Cette petite société est spécialisée dans l'organisation de séminaires de motivation pour les entreprises. Ses clients participent à des randos maritimes en scooter des mers et le Golfe est un site privilégié pour les excursions.

Un premier jugement en novembre

Le 29 juin 2006, le préfet maritime de l'Atlantique prend un arrêté d'interdiction des « véhicules nautiques à moteur » et « planches nautiques tractées », autrement dit scooters des mers ou jet-skis et kites-surfs, dans le golfe. Cette mesure est l'une des applications du schéma de mise en valeur de la mer (SMVM), décrété au mois de février précédent et souhaité par les collectivités du Golfe. Ne voulant pas tout de suite verbaliser, l'État organise pendant tout l'été 2006 des patrouilles pour informer les contrevenants.

Coup de théâtre, alors que la saison est terminée, le tribunal administratif de Rennes suspend le 14 novembre dernier cette interdiction. Il a été saisi par Aqua Sports Loisirs, empêchée d'organiser ses randos de groupes entre la baie de Quiberon et l'Ile-aux-Moines. La société indique que dès que ses « jet skieurs » pénètrent dans le Golfe, ils réduisent leur vitesse. Le juge lui donne raison : l'arrêté, estime-t-il, est « une atteinte disproportionnée à une activité reconnue et encadrée par la loi ».

Jeudi dernier, un nouveau jugement est tombé. Cette fois, le tribunal, qui devait donner un avis définitif dans cette affaire, a prononcé l'annulation de l'interdiction. « Il n'est pas établi par le préfet maritime que les véhicules nautiques à moteur présenteraient des caractéristiques spécifiques justifiant une interdiction totale de leur circulation », souligne-t-il.

« Insultés sur les blogs »

Admis de retour dans le Golfe, le jet-ski n'en demeure pas moins soumis aux mêmes limitations de vitesse que les bateaux à moteur, soit 10 nœuds (18 km/h) au-delà des 300 m de la côte et 5 nœuds en deçà des 300 m.

« Nous demandons à tous les jet skieurs de respecter cette réglementation, dit Jean-Yves Leroux. On est assez insulté comme cela sur les blogs ». « Notre intention, poursuit-il, n'est d'ailleurs pas d'aller envahir le Golfe. C'est pour cela que nous n'organisons pas de randonnées entre le 15 juillet et le 15 août ».

Gabriel Simon

- Le point n°1814, le 21-06-07

BAIE DE SOMME

Le Jet-Ski hors la loi

PHILIPPE ROY - PIXOCLOCK

Bonne nouvelle ! Les phoques-veaux marins de la baie de Somme ne seront plus dérangés par les scooters des mers. La cour administrative de Nantes a rejeté, en appel, le recours de la Fédération française de motonautisme contre l'arrêté pris le 16 mars 2004 par le préfet maritime de Cherbourg responsable de la Manche et de la mer du Nord. « *Dès 1999, des riverains s'étaient plaints de pratiques dangereuses et les associations de protection de la nature ainsi que les élus avaient souhaité une réglementation,* explique-t-on à la Préfecture maritime. *La circulation de ce type d'engin est donc interdite toute l'année, dans la baie, avec trois dérogations possibles : en cas de mise à l'abri si la météo se dégrade, pour une manifestation ou pour une randonnée à une vitesse inférieure à 5 nœuds.* » Dans ces cas, les associations organisatrices doivent demander une dérogation qui sera accordée en fonction de l'impact sur la faune, par exemple en dehors de la période de gestation ou d'allaitement des phoques. La jurisprudence « Baie de Somme » ne se cantonnera pas aux estuaires. Les zones abritant des espèces menacées devraient pouvoir y prétendre ■ **BÉATRICE PUJEBET**

- Ouest France, le 25-07-07

La baie de Somme reste interdite aux « jet-ski »

Fini le scooter des mers dans les estuaires de Picardie. La justice a confirmé l'interdiction. Une première en France, au grand bénéfice des phoques.

CHERBOURG. - C'est la fin d'un conflit juridique qui aura duré plus de deux ans. La Cour d'appel administrative de Nantes a débouté la Fédération motonautique française et le Jet club de la Côte d'Opale. Ces dernières contestaient l'arrêté pris par la Préfecture maritime de la Manche, le 16 mars 2004, interdisant la pratique du scooter des mers dans les estuaires de la Somme et de l'Authie.

« Cet arrêté avait été pris par mesure de protection de la vie sauvage et plus particulièrement pour ne pas gêner la reproduction des phoques », explique la Préfecture maritime, basée à Cherbourg. La Préfecture considère que les caractéristiques techniques des « motos des mers », telles que le faible tirant d'eau et la forte mobilité, justifient une réglementation particulière.

Interdiction enterrée dans le Morbihan

Ce n'est pas l'avis d'Alain Voisard, l'un des avocats qui a défendu la Fédération motonautique : **« Selon moi, la décision du préfet est incohérente. On fait du politiquement correct et de l'écologie à pas cher. Cette mesure est discriminatoire. Elle vise une catégorie de navires à moteur qui est déjà très encadrée au niveau des émissions gazeuses et sonores. Les interdictions devraient être les mêmes pour tout le monde. »**

Dans ce domaine, les contentieux sont rares. Lorsqu'ils existent, ils vont rarement jusqu'à l'appel. Dans le passé, tous les arrêtés préfectoraux avaient été cassés, notamment celui du 29 juin 2006, qui interdisait la pratique du « jet-ski » dans le golfe du Morbihan. Le texte avait, en effet, été suspendu avant d'être définitivement enterré, au début de ce mois, par le tribunal administratif.

Dans l'affaire de la baie de Somme, la Fédération motonautique n'ira pas plus loin : **« Mes clients n'ont pas souhaité faire de recours devant le Conseil d'État »**, affirme Alain Voisard.

D'autres mesures à venir

L'arrêté qui vient d'être confirmé pourrait être précurseur. L'objectif de la Préfecture maritime était de préserver la richesse écologique des estuaires du littoral picard. Ce souci de protection de l'environnement ne fait que s'accentuer.

Or, les estuaires de Picardie ne sont pas les seuls endroits du littoral français dotés d'une richesse écologique. La Préfecture maritime réfléchit à d'autres mesures de protection. L'estuaire de la Seine ou la baie du Mont-Saint-Michel sont considérés comme des zones à protéger.

« Nous en sommes encore à la réflexion. Une réflexion à long terme. Il n'y a, pour l'instant, aucun projet précis de mesure restrictive dans aucune zone », assure la Préfecture maritime. **« En revanche, il est vrai que nous étudions différents moyens pour protéger telle ou telle espèce animale, notamment dans le cadre des programmes *Natura 2000*. Des mesures qui ne concerneront pas simplement les jet-ski mais peut-être aussi d'autres types d'embarcations. »**

Nancy LADDE.

Ouest-France

- Communiqué, association « Picardie Nature »

Vers la fin du jet ski dans les estuaires, (Communiqué – Mardi 12 Juin 2007, Patrick Triplet)

Après plusieurs années d'une mobilisation de tous les acteurs opposés au développement du jet ski sur la côte picarde, la Cour Administrative de Nantes a confirmé définitivement la légalité de l'arrêté du Préfet Maritime en date du 16 mars 2004, interdisant la circulation des jet ski dans les estuaires de la Somme et de l'Authie. Cet arrêt intervient après le recours déposé par la Fédération Française de Motonautisme et après un premier jugement du Tribunal Administratif de Caen favorable. Les conclusions de ces deux juridictions nous éclairent sur les moyens que les autorités et les associations de protection de la nature pourront utiliser pour protéger d'autres estuaires français. Dès 2001, l'association PICARDIE NATURE intervenait auprès du Préfet de la Somme pour s'inquiéter du développement de compétitions de jet ski sur la côte picarde.

En 2002, les élus du Syndicat mixte d'aménagement de la côte picarde (SMACOPI) votaient une motion demandant l'interdiction du jet ski sur la côte picarde et le conseil municipal de ST VALERY SUR SOMME prenait une délibération demandant l'interdiction du jet ski dans l'estuaire de la Somme.

PICARDIE NATURE mobilisait 5 autres associations de la Somme et du Pas de Calais pour faire signer une pétition contre le jet ski sur la côte picarde (5000 signatures en 8 mois) et demander aux Affaires Maritimes de BOULOGNE SUR MER de prendre un arrêté d'interdiction de la circulation des jets ski dans les espaces sensibles du littoral. Dans le même temps nous participions à la rédaction d'un rapport pour le Préfet Maritime (impact sur les oiseaux, les phoques, sécurité maritime, cartographie).

Dès lors on percevait que l'Administration des Affaires Maritimes allait avancer sur ce dossier. Le 11 juin 2003, elle réunissait une commission nautique qui se prononçait en faveur d'un projet d'arrêté préfectoral interdisant la circulation des jets ski en Baie de Somme et Baie d'Authie.

Le 16 mars 2004 le Préfet Maritime publiait cet arrêté protégeant pour la première fois en France, à notre connaissance, la plus vaste zone estuarienne (4000 à 5000 hectares) des dérangements provoqués par les jets ski. Le 13 mai 2004 la fédération française de motonautisme introduisait un recours devant le Tribunal Administratif visant à obtenir l'annulation de l'arrêté préfectoral. L'enjeu était important et le résultat attendu devait l'être sur le fond et non sur la forme (volontairement des arguments de forme n'ont pas été soulevés). Les conclusions du Tribunal de Caen démontraient, comme nous le souhaitions, le bien fondé des dispositions prises par le Préfet Maritime :

Confirmation de l'autorité du Préfet Maritime dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer (défense des intérêts de la Nation, maintien de l'ordre public, intérêt général, protection de l'environnement).

Absence d'obligation pour le Préfet de motiver son arrêté et de consulter pour avis la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports et la Fédération Française de Motonautisme.

Désignation précise et judicieuse de la catégorie de véhicules nautiques à moteur concernée.

Confirmation que le souci du Préfet de concilier les activités de plaisance et les objectifs de protection de l'environnement et la nécessité de préserver l'intégrité de l'écosystème estuarien de la Somme et de l'Authie entrent bien dans l'exercice de ses pouvoirs de police générale.

Confirmation de l'impact négatif des véhicules nautiques à moteur, compte tenu de leurs caractéristiques (faible tirant d'eau, niveau sonore…) sur les habitats et les espèces (zone Natura 2000, ZPS, ZICO, colonie de phoques veau marin et sur les autres usagers.

Confirmation de la cohérence de la délimitation de la zone protégée s'appuyant sur des repères intelligibles et la proportion équilibrée entre les zones protégées et les zones de libre circulation sur le littoral picard.

Il y a deux mois, la Cour Administrative de Nantes confirmait ce jugement. L'Administration des Affaires Maritimes envisage de prendre d'autres arrêtés pour préserver des estuaires de métropole voire d'outre mer, grâce à cette jurisprudence « Baie de Somme » susceptible de limiter la pratique du jet ski dans les espaces naturels maritimes. Elle a demandé aux autorités des départements côtiers de la Manche de faire des propositions avant le 30 juin.

XII-2 Synthèse de l'Argumentaire de la cour d'appel de Nantes

	Requérants	La cour administrative d'appel de Nantes
Légalité externe	- Prise de l'arrêt sans consultation préalable de la FFM et de la DDJS - Insuffisance de la motivation de l'arrêté - Omission de certains visas	- Aucune disposition législative et réglementaire n'imposait alors au préfet maritime, dans le cadre des pouvoirs de police, de respecter une autre procédure de consultation ou de concertation préalable que celle l'obligeant à demander l'avis de la commission nautique locale - Caractère réglementaire de l'arrêté en cause qui le fait échapper à l'obligation de motivation prévu - En raison d'une jurisprudence constante, « une omission ou une erreur dans les visas d'un acte administratif n'est pas de nature à en affecter la régularité »
Légalité interne	- Mesure de Police édictée excessive au regard de l'objectif poursuivi - Présente un caractère général et absolu	- Le préfet maritime est investi d'un pouvoir de police générale lui donnant autorité dans tous les domaines ou s'exerce l'action de l'état en mer, notamment concernant la protection de l'environnement - Les engins nautiques concernés par la mesure d'interdiction sont bien des VNM dont la circulation peut être réglementée par le préfet maritime - Les espaces sur lesquels porte la mesure d'interdiction sont inscrits à l'inventaire ZNIEFF de types I et II, ZICO, ils constituent une zone Ramsar, sont proposés comme sites « Natura 2000 », et qu'une réserve naturelle crée dans la baie de somme abrite notamment une population de phoques « veau-marin », figurant sur la liste des mammifères marins protégés. - Les VNM sont de nature à porter atteinte à la conservation de la faune et de l'avifaune de ces espaces naturels exceptionnels -La mesure édictée est appropriée en vue d'assurer la protection du patrimoine naturel, une simple mesure de limitation de vitesse n'aurait pas permis d'atteindre l'objectif poursuivi - La mesure ne revêt pas le caractère d'une interdiction générale et absolue dès lors que l'arrêté prévoit un certain nombre de dérogations

XII-3 Les réactions suite à la jurisprudence de la baie de Somme

D'après le forum du site www.accrojet.com

(Propos retranscrit tel qu'ils apparaissent sur le site)

- Et une restriction de plus !
- On va finir par en faire dans nos baignoires ...
- Gaffe aux crevettes !
- Qu' est ce qui a motivé cet arrêté ? L'incompréhension de notre passion et la liberté de chacun, sans dire la co....ie de de certain elu !
- Moi qui voulait aller en Baie de Sommes en faire..... c'est loupé....j'irai en Normandie au tréport.....
- Il faudra m'expliquer pour les bateaux ont le droit et pas une motomarine.... il me semble qu'on passe bien le même permis.....
- aura peut-être une loi bientot pour nous faire fermer notre gueule qui sait.....J'arrete, mais ça n'a pas de sens d'interdire tout le littoral de la Somme pour une partie seulement....
- Vive la France et nos politiques
- c'est clair que plus ça va moins nous avons de droits !!! ou va t'on ?
- il ont peur de l'envergure que prend le jetski !!! puis faut dire que certain C-- ne se montre pas tres inteligent, exemple le mois derniere, g t au restau en bord de mer, vla qu'un C-- viens faire du bruit avec sa brelle dans la zone des 300metre !!! enfin c pas avec se genre de personne que l'on poura avancer lol !!!

Annexe XIII. Notice d'utilisation des VNM dans le Golfe du Morbihan

POINTS DE CONTACT ET D'INFORMATION

Direction Départementale des Affaires Maritimes
88, avenue de la Perrière
BP 2143
56321 – **LORIENT**
☎ 02.97.37.16.22

Service des Affaires Maritimes
18, rue Abbé Joseph Martin
BP 50650
56406 – **AURAY**
☎ 02.97.24.01.43

Service des Affaires Maritimes
15, rue de Kerozen
BP 519
56019 – **VANNES**
☎ 02.97.63.40.95

Station maritime
Ancienne gare
56370 – **SARZEAU**
☎ 02.97.41.84.10
le mardi

Station maritime
19, rue Pouligner
56170 – **QUIBERON**
☎ 02.97.50.08.71
Sauf le mardi

NOTICE D'UTILISATION DES VÉHICULES NAUTIQUES A MOTEUR DANS LE GOLFE DU MORBIHAN

« La sécurité, ce n'est pas la mer à boire »
conception Bodry/Ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports - ©1995

"Le Golfe du Morbihan est un espace particulièrement fréquenté. Milieu naturel fragile, il fait l'objet de mesures de préservation adoptées conjointement par les collectivités territoriales, les associations d'usagers et les services de l'Etat dans le cadre d'un schéma de mise en valeur de la mer (SMVM). Dans ce contexte, des dispositions spécifiques ont été prises en matière de navigation et de vitesse."

Préfecture Maritime de l'Atlantique
Direction Départementale des Affaires Maritimes du Morbihan

RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE

- Pour conduire un VNM, il faut détenir le permis de conduire requis
- Les VNM doivent être immatriculés auprès des Affaires Maritimes et le numéro d'immatriculation doit être apposé d'une manière visible sur la coque
- Interdiction de navigation de nuit (entre le coucher et le lever du soleil)
- Interdiction de navigation au-delà de 1 mille à compter de la limite des eaux pour les VNM où le pilote se tient en position dynamique (jet ski) à bras articulé
- Interdiction de navigation au-delà de 2 milles à compter de la limite des eaux pour les VNM où le pilote se tient en position assise (scooter des mers)
- Limitation de la vitesse à 5 nœuds dans la bande littorale des 300 mètres
- Le niveau sonore ne doit pas dépasser 80 décibels à 7,5 mètres
- Le port d'un gilet ou d'une brassière de sauvetage (de couleur vive) est obligatoire

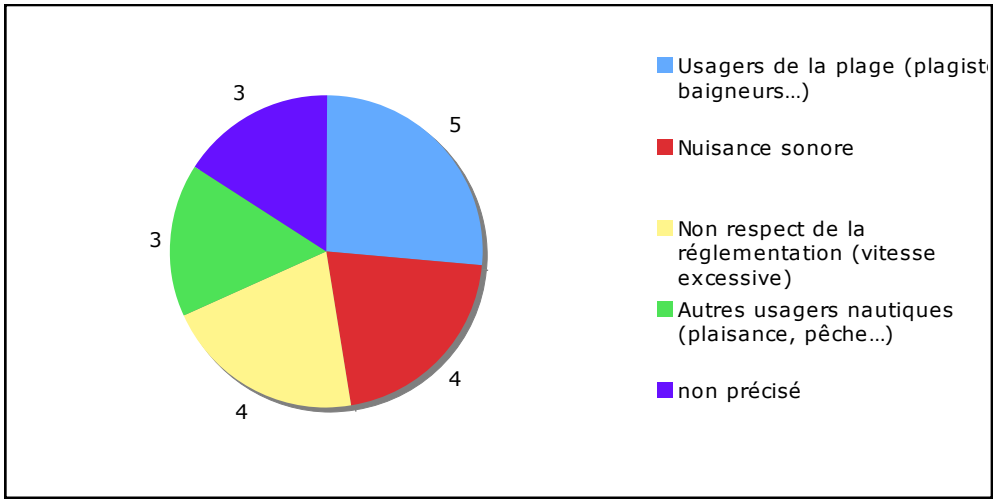
RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE AU GOLFE DU MORBIHAN

- Sur le littoral des communes de St Gildas du Rhuys, Arzon, Sarzeau et l'Ile aux Moines, la navigation est interdite dans la bande des 300 mètres. Les utilisateurs devront OBLIGATOIREMENT emprunter les chenaux mis à leur disposition pour sortir de la bande des 300 mètres :
  - St Gildas du Rhuys : plages de Kerver, Goh Velin et Kerfago
  - Sarzeau : plages de Roaliguen, Penvins, Landrezac et La Gré St Jacques, ainsi que la cale du Logéo
  - Arzon : plages de Kervert, Port Navalo et du Fogéo (Kerjouanno)
  - Ile aux Moines : plage du Drehen

- Au-delà de la bande des 300 mètres, ainsi que dans les 4 passes suivantes (entre les îles Longue, Gavrinis, Erlannic, La Jument / entre Port-Blanc et l'Ile aux Moines / entre la Pointe d'Arradon et la Pointe du Trech / entre l'Ile Boédic et Conleau) la vitesse est limitée à 10 nœuds.

DES CONTRÔLES DE VITESSE SERONT REGULIEREMENT EFFECTUÉS DANS LES EAUX DU GOLFE DU MORBIHAN

Annexe XIV. Qualification des conflits d'usages par les élus concernés ayant répondu



Annexe XV. Réglementation des activités dans la réserve naturelle de Saint-Brieuc

Activité	Hors période marée haute	90 min avant/après marée haute	période hivernale
équestre	autorisé	interdit (sauf autorisation)	autorisé
char à voile	autorisé	interdit	interdit
navire plaisance à moteur	-	autorisé	autorisé
navire plaisance non motorisé	-	autorisé	interdit
planche à voile	-	autorisé	interdit
VTT	interdit	interdit	interdit
engin terrestre motorisé (4X4)	interdit	interdit	interdit
véhicule nautique à moteur (jet ski)	interdit	interdit	interdit

Activité	Zone de protection renforcée	Zone non renforcée
équestre	interdit	toute
char à voile	interdit	plage du valais de Gourien
navire plaisance à moteur	interdit	à partir plage du valais et St-Guimont
navire plaisance non motorisé	sous autorisation	toute
planche à voile	interdit	à partir plage du valais
sports de plage	interdit	sur les plages
chiens	interdit	Tenus en laisse (interdits sur les plages)
VTT	interdit	interdit
engin terrestre motorisé (4X4)	interdit	interdit
véhicule nautique à moteur (jet ski)	interdit	interdit

Annexe XVI. Logiques d'actions, grille d'entretien et partenaires consultés

XVI-1 Les logiques d'acteurs

Logique économique :	Ce sont les partenaires dont l'activité est liée à la pratique des sports nautiques motorisés par une dimension essentiellement économique, et qui peuvent avoir un intérêt à la promouvoir, où à freiner son développement.
Logique écologique :	Cette approche regroupe les organismes dont les actions sont orientées par une finalité de protection de l'environnement.
Logique sociale :	Ces partenaires peuvent être liés de façon active ou plus indirecte au phénomène du développement des sports nautiques motorisés, mais davantage par la dimension sociale, et les valeurs (partagé ou non) qu'implique de telles pratiques.
Logique administrative :	Sont regroupés sous ce terme les structures, institutionnelles ou territoriales, dont les missions consistent à gérer l'espace en veillant à concilier les autres types de logiques.

XVI-2 Grille d'entretien

Modalités de pratiques et pratiquants

- Différents types de pratique qui s'exercent en Bretagne
- Leurs caractéristiques (Fréquence, période, milieux…)
- Conditions d'exercices
- Perception du milieu de pratique

Développement de la Pratique

- Evolution de la demande
- Part du tourisme dans ce développement
- Facteurs favorisant le développement
- Freins à ce développement
- Poids économique des activités liées au VNM
- Projets en cours

Structuration de l'activité

- Organisation sur le territoire breton
- Vecteurs de structuration
- Actions de la Fédération en ce domaine

Réglementation

- Perception de la réglementation actuelle par les différents partenaires
- Les faiblesses
- Les atouts
- Le respect de cette réglementation

Interactions sociales

- Interactions avec les autres usagers
- Manifestation de ces interactions
- Caractéristiques
- Intégration de la pratique auprès des autres usagers
- Les pratiquants ont-ils conscience de ces interactions

Interactions environnementales

- interaction de la pratique avec son environnement ?
- Spécificités de ces interactions
- Conscience de ces interactions par les pratiquants

Préconisations

- Orientations permétant d'améliorer la durabilité de cette pratique
- Réponses à apporter aux différentes interactions

XVI-3 Les partenaires consultés

Partenaires	Administrative	Économique	Sociale	Écologique
Consulté sous forme d'entretiens semi directifs				
Opérateur Natura 2000	X			X
Elu d'une commune littorale	X			
Concessionnaire (Rennes)		X		
Professionnel d'une base de VNM (Guidel)		X		
Syndicat National des Professionnel des activités Nautique (SNPAN)		X		
Union National des Associations de Navigateurs du Morbihan (UNAN 56)		X	X	
Nautisme en Bretagne (NEB)		X	X	
Association des Free Riders Bigoudens			X	
Ancien club de Motonautisme			X	
Autres formes d'entretien				
Diren	X			(X)
CDL (délégation Régionale)	X			(X)
Préfecture maritime de l'Atlantique	X			
Affaires Maritimes (56, 29)	X			
Fédération Française de Motonautisme		X	X	
UFOLEP		X	X	
Capitainerie de Groix	X			
Association des Pêcheurs plaisanciers de Portivy			X	
Pole National de Ressource sur les Sports de Nature (PNRSN) (délégué régional et membre du groupe juridique)	X			
Prefecture Maritime de la Méditerranée	X			
CPIE Côte Provençale			X	X
Gendarmerie Maritime (22 et 29)	X			
Syndicat Mixte pour l'Aménagement et la protection de l'environnement de la Pointe du Raz et du Cap Sizun	X			X
DDE (56 et 22)	X			
Conseil Général 22 (Mission mer)	X			
Poste de secours de Belz-Etel	X			
Partenaires sollicités mais n'ayant pas donné suite				
Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL)		X	X	
Association des plus belles baies du monde (PPBM 56)			X	X

XVI-4 Analyse des entretiens

Thèmes	Caractéristiques
Pratique libre	- Peu développée en Bretagne - Une clientèle plutôt aisée - Diversité de modalités de pratiques (sportive, ballade, familiale, sports tractés…) - Certaines pratiques sportive : engins bruyants et zone d'évolution limitée - Pratique familiale : engins récents multiplaces - Très forte saisonnalité, pratique touristique mais peu de pratiquants à l'année en Bretagne - Très forte météo-dépendance - Diversité de milieux de pratique - Pas de structures associatives de pratiquants - Mauvaise image dans l'opinion publique - Discrimination et mauvaise intégration dans le monde du nautisme - Quelques comportements abusifs qui nuisent aux pratiquants respectueux et aux professionnels - Existence d'une pratique sportive annuelle et locale (La Torche) de Free Ride qui s'exerce dans des conditions précaires (Lieux de pratique ne permettant pas l'exercice de ce sport dans un cadre légal)
Pratique encadrée	- Permet d'expérimenter la pratique sans détenir de permis requis - Une activité touristique qui reste marginale - Contexte régional peu propice au développement de ces structures - Faible demande touristique - Une activité maîtrisable et maîtrisée (élus des communes, affaires maritimes, charte de bonne pratique…) - Des professionnels diplômés soucieux de pérenniser leur activité et de s'intégrer - De bonnes relations avec les affaires maritimes évoquées par ces professionnels - Permet d'instruire les pilotes et de promouvoir une pratique respectueuse - Utilisation de matériel récent - Des frais d'entretien et de fonctionnement importants
Pratique Location	- Location d'engins à des personnes titulaires de permis - À l'origine de nombreux problèmes auparavant - Les professionnels se sont tournés vers de la pratique encadrée avec l'apparition des diplômes permettant d'encadrer ces activités - Pas de structures de location massive d'engin en Bretagne - Quelques structures peuvent proposer la location mais de façon très marginale

Evolutions techniques	- Une évolution technologique très active de la part des constructeurs diminuant considérablement les nuisances et répondant à des normes européennes strictes - Développement des moteurs « propres » à quatre temps ou deux temps à injection se traduisant par une empreinte sonore réduite, une baisse sensible de la consommation et de la nature des rejets - Interdiction de commercialisation des moteurs 2 temps à carburation (bruyants et polluants) depuis le premier Janvier 2007 - Une augmentation des performances et de la fiabilité répondant à la demande des consommateurs - Le développement de nouvelles fonctionnalités (possibilité de pratique de sports tractés…) et une augmentation de l'autonomie.
Structuration	- Absence d'association de pratiquant sur le territoire breton - Des pratiquants et des professionnels qui attribuent cette absence de structuration à la FFM - Des pilotes bretons qui s'entraînent dans le sud - Un souhait des professionnels et de la FFM d'intégrer ces activités au sein des autres activités nautiques, optimisme sur le développement par la polyvalence des activités estimant que le VNM ne peut plus se développer de façon indépendante. - Une volonté de l'UFOLEP de promouvoir ce sport de façon équilibrée en l'intégrant dans un contexte durable - Une nécessité de structurer la pratique admise par certains pratiquants et des professionnels - Le manque de communication dans le monde du motonautisme présenté comme une faiblesse pour communiquer avec les autres
Développement	- Des évolutions technologiques qui permettent de toucher un plus large public - Un engouement des candidats pour le permis bateau - Un potentiel croissant de touristes désirant pratiquer des activités nautiques - Un développement jusque là très nuancé des VNM vis-à-vis d'autres régions - Des facteurs géographiques et climatiques limitants - Peu de lieux favorables à la pratiques, hormis ceux où il y a déjà une concentration d'activité - Un développement qui pourrait essentiellement se faire dans le cadre de la location encadrée, ou de la polyvalence des autres acteurs du nautisme. - Un contexte réglementaire complexe qui tend à freiner les ventes - Des difficultés dues à la sur fréquentation et aux restrictions de mise à l'eau - Une vocation nautique régionale davantage tournée vers la promotion de la voile - Une clientèle touristique motivée par un environnement naturel et la recherche de tranquilité - Une identité régionale historiquement réfractaire aux pratiques nautiques sportives motorisés, relayée par un tissu associatif de préservation du patrimoine naturel et de diverses associations d'usagers - Une activité qui n'est pas relayé par des structures fédératrices en Bretagne - Un réseau de concessionnaire présent mais un marché qui peine à décoller

	- La séduction d'une population « urbaine » - Un investissement important au vue du nombre d'heures de pratique - Une augmentation des ventes vers des engins multiplaces et une utilisation plus familiale aux abords des plages - Une utilité sociale modérée du fait du caractère peu utilitaire des VNM - Des élus qui semblent peu préoccupés par cette pratique considérée comme marginale, malgré un certain souhait de ne pas la voir se développer davantage - Un positionnement des élus en grande partie défavorable à la création de structures sur le commune liées à cette pratique
Syndicat et formation	- Professionnels des activités nautiques (Jet-ski et ski nautique..) regroupées au sein d'un syndicat : SNPAN - Syndicat actif dans la défense des droits des pratiquants et professionnels (ex : jurisprudence du Golfe du Morbihan) - Travail dans l'intérêt du développement des formations dispensées à l'Ecole Française de Motonautisme (EFM) - Monitorats fédéraux de jet-ski plus valable à compter du 27 Août 2007 et remplacé par des Brevets Professionnels monovalents où plurivalents - Plurivalence : vecteur d'intégration du VNM au sein des autres disciplines nautiques - Une formation onéreuse que certains professionnels jugent mal adapté (car pas d'école de jet) - Une homologation en cours des Contrats de Qualification professionnels présentera une alternative - Une nécessité de former les gens pour évier les bases « pirates »
Réglementation	- L'arrêté du 1er Juin 2001 au cœur des métiers du motonautisme et qui fait preuve d'une certaine satisfaction de la part des professionnels - Des arrêtés préfectoraux et municipaux plus difficilement accepté et parfois considérés comme abusifs par les intéressés - Des interdictions perçues comme un recourt auquel l'état fait appel face à son incapacité à gérer la situation - Des dispositions mal comprises et ressenties comme une discrimination du jet-ski face aux autres activités dans la mesure où un jet-skieur peut respecter la réglementation - Un non respect de la réglementation imputé aux pratiques individuelles - Un manque de contrôle, dénoncé par certains pratiquants eux-mêmes - Des élus qui se sentent responsable de ce qui se passe mais aussi impuissant, évoquant la compléxité des compétences - Une réforme du contenu de formation du permis en cours mais ne prévoyant pas de dispositions concernant les VNM
Interactions sociales	- Des intéractions négatives pouvant se traduire par de fortes tensions entre usagers - Les nuisances sonores perçues comme une agression à proximité du bord de mer, pouvant être générées par un seul individu - La pollution : un argument fréquemment avancé également - Au point de vue sécurité, engins perçus comme un danger, principalement aux abords des plages - Un sujet qui alimente de nombreux forums d'associations, tant du côté des pratiquants que des autres usagers

	- Une image de « jeunes fous » ou de « voyous » à l'image de la moto dans les années 50 ; Un loisir de frimeurs réservé à des gens aisés - Une prise de conscience de cette mauvaise image de la part de certains pratiquants - Une activité qui peut également être attribuée à un public jeune et dynamique, présentant une attractivité potentiellement bénéfique pour la Bretagne. - Une utilité sociale avancé en tant que pratique sportive, et un caractère spectaculaire de certaines manifestations rencontrant un certain succés auprés du public - Des réactions disproportionnées au vue de ce que représente cette pratique en Bretagne - Des distorsions davantages basées sur les divergences entre tourisme nautique et non nautique pour d'autres
Intéractions environnementales	- Peu de pistes avancés par les différents partenaires concernant les impacts sur l'environnement - Mise en avant de la difficulté d'évaluer les risques des impacts potentiels pour une activité particulière dans un milieu - Interaction directe avec les dauphins - Une recherche du cadre naturel de certains pratiquants malgré le caractère sportif - Circuits de randonnées encadrées mis en place autour de l'île de Groix et plus récemment dans l'archipel des Glénans classé en zone Natura 2000 - Les milieux insulaires plus exposés aux pratiques d'exploration du milieu bien que ce phénomène semble marginal - Des impacts relativisés par les progrés technologiques, contrairement à d'autres formes de plaisance à voile ou à moteur - Recours à des VNM par des gestionnaires pour oxygéner des plans d'eau euthrophisés - Une activité présentée comme incompatible avec la préservation de certains sites naturels sensibles
Préconisations	- Education des concessionnaires qui vendent les machines - Procédure d'initiation au pilotage dans le cadre du permis bateau - Obligation d'adhésion à un club - Responsabiliser davantage les pratiquants - Partenariat avec les autres acteurs des activités nautiques - Promouvoir un plan d'usage du littoral maritime pour l'ensemble des usages, à l'image d'initiatives lancées dans d'autres pays - Envisager un zonage - Mettre en place une négociation intelligente dans tous les sites concernés
VNM et sauvetage	- Moyen de secours performant mais non universel - Reconnu officiellement comme engin de sauvetage récemment - Développement de formation au sauvetage par une entreprise bretonne

Annexe XVII. Publicité destiné au public des bases de découverte encadrée

Randonnée en JET SKI Glénans, Ile aux Moutons

Posez une question à l'annonceur ou aidez nous à modérer le site en nous alertant: Alertez nous Mauvaise catégorie Expiree Question/Reponse

Ville/Quartier:	Finistère | La Foret Fouesnant | Port La Forêt		
Code postal:	29940	**Téléphone:**	Cliquez ici pour voir le No
Catégorie:	Pros	**Mail:**	**Cliquez ici** pour répondre

Cliquez ici pour consulter toutes les annonces dans cette catégorie

Détail de l'annonce

Nous vous proposons des randonnées au départ du port de plaisance de Port La Forêt. Nous vous ferons découvrir la côte du Finistère au travers de randonnée ludique (pilotage, sensibilisation à la protection de la faune et la flore, découverte des paysages et de l'environnement de l'Archipel des Glénans). Sans permis et encadré à distance par des moniteurs diplômés, vous naviguerez en toute sécurité et vous apprendrez la naviguation sur un jet ski.
Renseignement sur notre site : http://www.ssp-location.com

(Source : vivastreet)

Annexe XVIII.	Charte à l'initiative de professionnels en Loire-Atlantique

La Charte Jet Évasion

1. Je respecte les limitations de vitesse dans les ports, les chenaux moteur, la bande des 300 mètres, et à proximité des îles.
2. Je ne navigue pas à plus de 2 milles d'un abri.
3. J'écarte tout risque de collision, de nuisance sonore, de pollution.
4. Je choisis un endroit sans risque pour évoluer en respectant notamment les pêcheurs et les plaisanciers.
5. Je ne monopolise pas les cales de mise à l'eau.
6. Ma machine dispose en permanence d'un bout de remorquage et de deux fusées de détresse.
7. Je suis toujours en possession de mon permis mer et de ma carte de navigation.
8. Je respecte la réglementation maritime en générale.
9. J'adopte un comportement de solidarité propre à l'univers de la mer.

Votre Participation

Copiez/collez cette charte et envoyez-la à atlanticjetevasion@hotmail.com, ainsi:
▶Renforcez votre engagement pour le respect des règles de bon usage et de savoir vivre,
▶Participez à ce que notre plan d'eau demeure un espace privilégié de liberté et de plaisir.

Annexe XIX. Sondages consultables sur les sites de pratiquants

XIX-1 Utilisation de votre jet

Randonnée	65.59 % (526)
Compétition	6.86 % (55)
Autres	27.56 % (221)

Total des votes: 802

Retour à la liste des sondages

XIX-2 Zone de pratique préférée

La Manche	8.49 % (80)
La bretagne Nord	2.97 % (28)
La Bretagne Sud	3.82 % (36)
L'Atlantique	20.38 % (192)
La Méditéranée	39.92 % (376)
La Corse	6.26 % (59)
Rivières et Fleuves	2.97 % (28)
Lacs et Etangs	10.40 % (98)
Autres	4.78 % (45)

Total des votes: 942

Retour à la liste des sondages

(Source : passion-jetski.com)

XIX-3 Principaux sites Web de pratiquants

www.accrojet.com
www.aquariders.net
www.jetski.fr
www.jet-net.org
www.passion-jetski.com

Annexe XX. La Branche « Jet » au sein de l'UFOLEP

le jetski à l'ufolep pourquoi pas ?

Quels sont les projets de l'UFOLEP pour le jet ski ?

Le projet de développement du jet ski à l'UFOLEP est très structuré et comprend différents domaines.

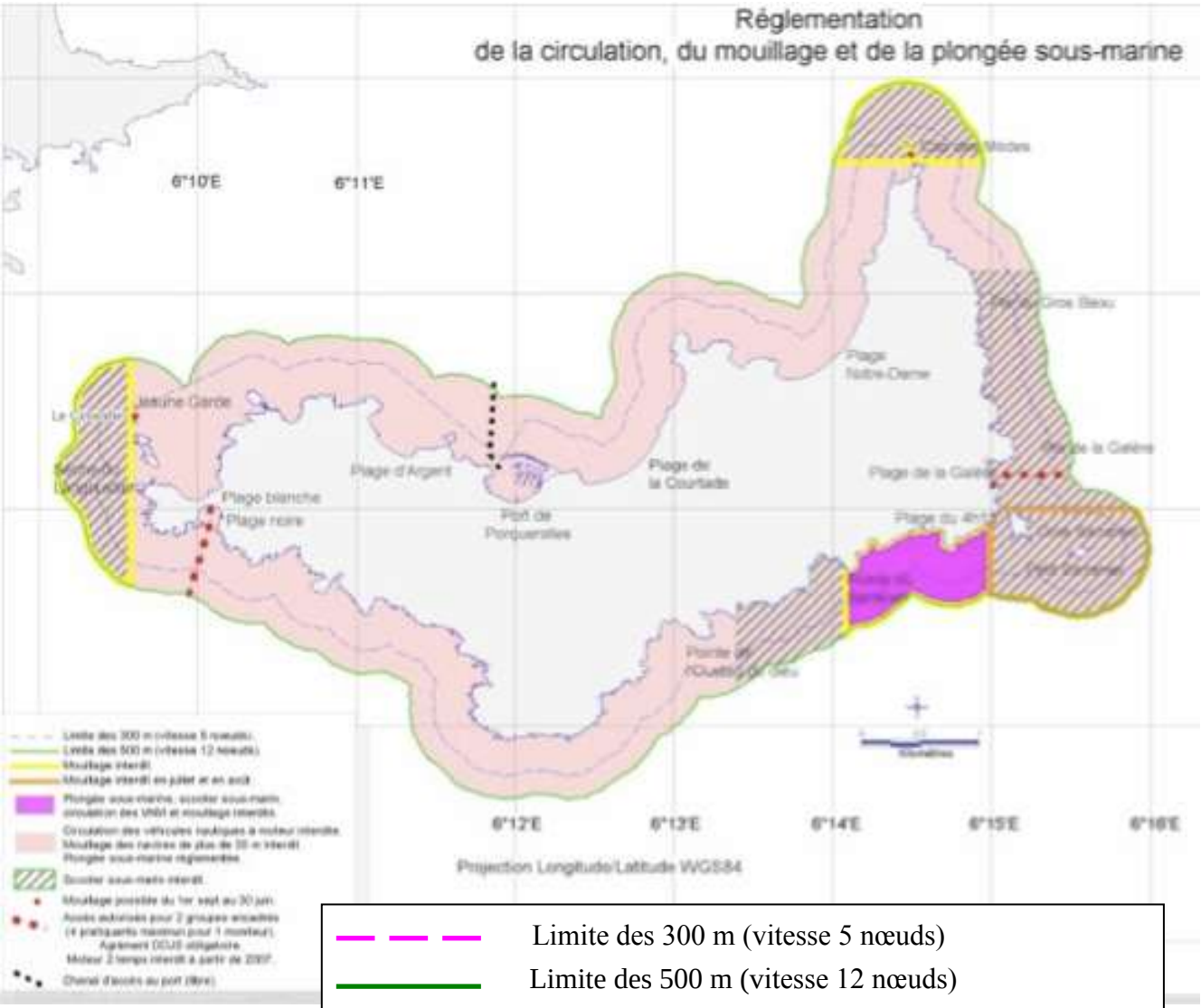
- ***La formation.*** *C'est l'enjeu fondamental de l'UFOLEP : former un citoyen sportif. Un plan national de formation fédérale est en cours d'élaboration avec l'objectif prioritaire de former des officiels pour les rencontres sportives et des animateurs de club. Un concept d'école de jet UFOLEP est déposé afin d'accueillir, guider à des initiations diplômées, les jeunes dans les clubs.*
- ***L'organisation de rencontres sportives en circuit,*** *free ride, répondant à un règlement national et un cahier des charges précis. Ce règlement national et le calendrier des rencontres sont téléchargeables sur* www.ufolep.org.
- ***L'ouverture de cette activité à des publics prioritaires*** *(publics défavorisés, mixité, handicapés...)*
- ***Développer une image du jet en cohérence avec les valeurs de l'UFOLEP,*** *comme par exemple, des compétitions conviviales, désintéressées, accessibles au plus grand nombre, dans le respect de l'environnement.*

En conclusion, le développement du jet à l'UFOLEP s'appuiera sur une communication importante, collaboration avec de nombreux magazines et des sites internet spécialisés.

Et si vous avez d'autres questions ou si vous rencontrez un problème, vous pouvez contacter à la direction nationale de l'UFOLEP :

Arnaud JEAN au 01 43 58 97 79
[illegible]
José ROIG au 01 43 58 97 73
[illegible]

Dispositif réglementaire destiné à préserver l'île de Porquerolles – Préfecture maritime de Méditerranée



- Limite des 300 m (vitesse 5 nœuds)
- Limite des 500 m (vitesse 12 nœuds)
- Mouillage interdit
- Mouillage interdit en Juillet et Août
- Plongée sous-marine, scooter sous-marin, circulation des VNM et mouillage interdits
- Circulation des VNM interdite. Mouillage des navires de plus de 35 m interdit Plongée sous-marine réglementée
- Mouillage possible du 1er Sept au 30 Juin
- Accès autorisés pour 2 groupes encadrés (4 pratiquants maximum pour 1 moniteur) Agrément DDJS obligatoire. Moteurs 2 temps interdits à partir de 2007
- Chenal d'accès au port (libre)

Annexe XXI. La future politique maritime régionale : éléments de réflexion

Une démarche qui s'inscrit dans la politique maritime régionale ?

En Juin 2007, le Conseil économique et social de Bretagne (CESR) a publié un rapport dans lequel il propose des pistes d'action pour la mise en œuvre efficace et concertée d'une politique maritime en Bretagne. Cette publication constitue donc pour nous une opportunité à saisir dans le cadre des enjeux précédemment évoqués, afin d'en évaluer la proximité avec les orientations générales vers lesquelles la Bretagne va tendre à s'engager. En d'autres termes, nous allons essayer de voir comment les enjeux liés aux VNM peuvent s'intégrer à la future politique maritime Régionale.

Le sport

En juin 2006, le Conseil Régional de Bretagne a réaffirmé sa volonté de contribuer à la promotion, au développement harmonieux et à la démocratisation de l'ensemble des pratiques sportives. Concernant les activités nautiques, une orientation les concerne spécifiquement :

« Le Conseil régional souhaite impulser un travail collectif autour de la filière nautique dans sa dimension sportive au niveau régional, et ce avec des partenaires privilégiés comme Nautisme en Bretagne, l'Ecole Nationale de Voile, ainsi que les nombreux acteurs de la filière ».

Le tourisme

« La région Bretagne bénéficie d'une image littorale très positive grâce à des côtes relativement préservées. L'enjeu d'une politique touristique régionale est donc de valoriser l'attractivité de la mer et du littoral tout en conciliant fréquentation et protection des sites. »

Les enjeux majeurs identifiés par cette politique

Les enjeux identifiés par la section Mer Littoral du CESR s'articulent autour de trois principaux axes que sont l'économie, la recherche et l'innovation et la gouvernance. Parmi les nombreux enjeux évoqués, on relèvera les suivants :

« Mieux connaître l'évolution des activités liées à la mer dans une démarche prospective »

« Assurer la cohérence de la politique maritime à l'échelle régionale, que ses composantes soient de sa compétence, de celle de l'Etat ou de celle des collectivités locales. »

« Enfin, la mer et le littoral en tant que milieux posent la question de leur préservation. Améliorer, sécuriser la qualité des eaux (victimes de pollutions marines et terrestres) et pérenniser la qualité des milieux pour assurer la durabilité des activités et la qualité de vie sont les enjeux fondamentaux en matière d'environnement. »

La trame de cette politique

Les axes d'actions pour cette politique maritime sont déclinés en huit points. Nous allons les aborder très sommairement en attachant une attention particulière à certains d'entre eux.

Exploiter et utiliser	- On y retrouve l'utilisation de la mer et du littoral comme espaces de loisir. Face à leur croissance, la nécessité d'élaborer des stratégies pour les inscrire dans un développement équilibré et durable est avancée. L'anticipation de l'évolution des modes de vie et des nouvelles demandes touristiques est présentée comme une priorité.
Innover	- Consiste à renforcer le rôle moteur de la Bretagne dans le monde maritime, que se soit dans sa dimension économique, environnementale, sociale et politique
Former	- Dans cette rubrique, on relèvera la formation aux métiers du nautisme. La notion de nautisme y est développée, précisant qu'il ne s'agit pas uniquement de la plaisance. *« Le nautisme recouvre l'ensemble des activités sportives et de loisir que l'on pratique dans et sur l'eau, ainsi que des activités de production et de commercialisation qui fournissent les supports matériels et les services associés à ces pratiques. La plaisance n'est que l'une des composantes du nautisme. »*
Connaître	- La connaissance est présentée comme un préalable, pour former, pour utiliser ou pour protéger. Milieux, dynamiques naturelles, activités économiques et dynamiques sociales sont concernés. **Les interactions milieux - activités** font également partie de ce programme.

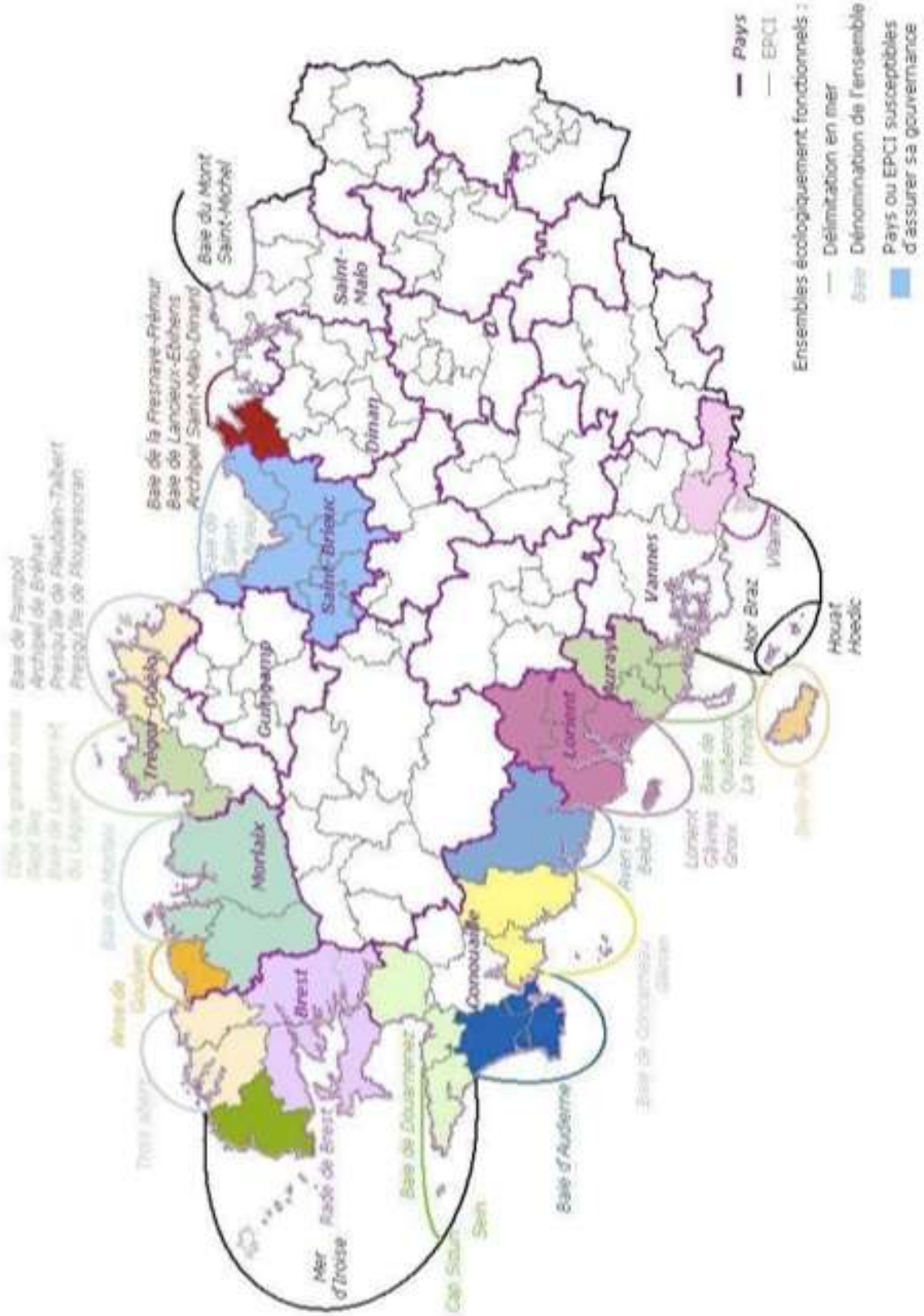
Faire connaître et promouvoir	- Cela revient à développer une éducation maritime pour faire partager et rayonner l'ambition maritime de la Bretagne.
Protéger	- Aborde la préservation des milieux, des espaces et des espèces qui font la richesse de la Bretagne maritime. La notion de veille écologique est avancée via la pérennisation des suivis écologiques. Concernant les échelles territoriales, il est précisé que cette politique intégrée de protection de l'environnement marin doit correspondre à des ensembles écologiquement fonctionnels. Une carte de ces ensembles est proposée par la section Mer Littoral (cf. figure suivante). Il est constaté que les parties immergées des ZPS ont jusque-là été oubliées dans les documents d'objectif, mais les perspectives de la mise en place des aires marines protégées devraient permettre d'améliorer cette situation. L'établissement de la carte écologique de ces aires marines protégées est attendu, et le souci d'assurer une cohérence entre les différents zonages est présentée comme un point important dans lequel la région à un rôle à jouer.
Anticiper	- Cet axe développe la notion de prospective, autour des variables telles que les transformations de la société et des besoins ou encore les évolutions des milieux naturels.
Coopérer	- La coopération est envisagée afin de mettre à profit les expériences de chaque acteur à son niveau, en favorisant échanges et complémentarité.

Analyse

L'étude de cette politique que le CESR propose d'impulser pour la région Bretagne nous conduit à faire ce double constat. En effet, en premier lieu nous remarquons que le phénomène du développement des VNM peut se trouver lié à différents niveaux de cette politique maritime. C'est en effet une activité économique et touristique qui utilise l'espace maritime. Elle entretient des interactions avec le milieu qu'il est souhaitable de connaître afin de le protéger de façon anticipée. Cette gestion devra se faire dans le cadre d'une gouvernance efficace renforcée par une bonne coopération entre les acteurs à différentes échelles territoriales. Le deuxième constat revient à s'interroger sur le statut du VNM dans cette politique. En effet, il peut être considéré comme un vecteur, même infime, de développement et de promotion de cette politique maritime, notamment dans le cadre des activités de loisirs encadrées. Mais il peut aussi être considéré comme un obstacle allant à l'encontre de cet objectif et ne contribuant pas à l'économie locale.

Le souhait de promouvoir la voile, notamment au niveau sportif est un point fort de la politique régionale. Cependant une ouverture pour les VNM est faite dans la notion de nautisme telle qu'elle est présentée (cf. « Former »). Il semble donc qu'un développement de la pratique libre tel qu'il se fait aujourd'hui soit en marge de cette politique. Envisager son développement dans le cadre d'activités professionnelles (saisonnières) ou sportives (annuelles) encadrées pourrait en revanche paraître cohérent, si toutefois la demande devait évoluer dans ce sens et que cela permette d'être socialement valorisé.

- Les ensembles écologiquement fonctionnels et les pays maritimes



Source : CESR de Bretagne, 2007.