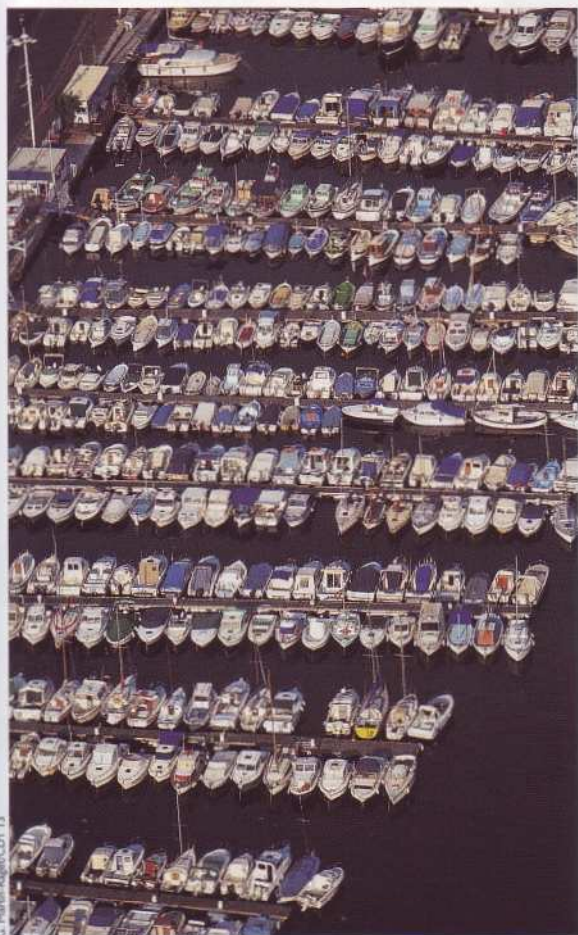


Squatteurs d'anneaux

Alors qu'il manque, sur le littoral français, 54 000 anneaux dont plus du tiers en région PACA, certaines embarcations ne sortent jamais. C'est ce que l'on appelle les bateaux-ventouse. Un fléau perçu et géré très différemment d'un port à l'autre...



liser. La question se pose tant le manque d'anneaux est flagrant en PACA.

Des années d'attente pour obtenir un anneau

Pour obtenir un anneau dans l'un des 100 ports de plaisance de la région, les listes d'attente s'allongent et il faut souvent attendre des années. 17 800 anneaux seraient manquants en PACA, dont 4 à 5 000 dans les 24 ports gérés par MPM, la communauté urbaine de Marseille. Pour autant, la politique des élus de MPM ne semble pas être à la chasse aux bateaux-ventouse. « On ne peut pas obliger les propriétaires à sortir en mer. C'est la liberté de chacun de posséder un bateau », explique Pierre Mazzella, directeur général adjoint des services urbains et maritimes à MPM. Pour pallier le manque d'anneaux, la communauté urbaine a préféré s'engager dans un programme de réorganisation et d'extension de ses anneaux. Le port de l'Estaque devrait être complètement réaménagé avec une avancée sur la mer de 10,5 ha, ce qui devrait permettre de proposer 1 800 places supplémentaires. 600 devraient également voir

le jour dans le port du Frioul. Dans le port de La Ciotat, géré par MPM, le nombre d'anneaux devrait aussi être augmenté. Enfin, sur l'Étang de Berre, les communes de Marignane et de Châteauneuf-les-Martigues devraient accueillir des ports à sec. Mais tout cela a un coût. Et P. Mazzella lui-même reconnaît qu'« il n'est pas certain que ces cinq projets aboutissent tous ».

Une approche du problème différente

À la direction des ports du conseil général du Var, la politique est toute autre. « Plutôt que d'augmenter nos infrastructures, nous préférons opter pour une meilleure gestion. Et, à ce titre, les bateaux-ventouse constituent un vrai problème. Les ports de plaisance ne sont pas des parkings à bateaux, c'est un lieu de vie. Pour qu'un port soit dynamique et vivant, il faut que les bateaux sortent et entrent. Par ailleurs, nous trouvons dommage de donner des droits de stationnement à ceux qui n'utilisent pas la mer aux

dépens de ceux qui sont sur liste d'attente. Il y a là une injustice. Enfin, les bateaux-ventouse ont un impact économique négatif. Les commerces des ports ne peuvent prospérer que si les plaisanciers fréquentent les ports », explique Gilles Arduin, directeur des ports. Tout en reconnaissant que face à ce problème, les moyens d'agir sont très limités. Le code maritime prévoit la possibilité de tripler la redevance lorsque les bateaux ne sortent jamais du port. Mais encore faut-il le prouver. Plus facile à dire qu'à faire, si bien que la direction des ports tente de trouver d'autres alternatives. « Nous privilégions désormais les loueurs de bateaux dans l'attribution des anneaux. Parce que des bateaux loués, ce sont des bateaux qui bougent. Nous pratiquons également une politique de communication en essayant de faire comprendre à certains propriétaires ou aspirants propriétaires qu'ils feraient mieux de louer », poursuit G. Arduin. ■ Coralie Hancoc

Projet Syren

Pour tenter d'endiguer le problème des bateaux-ventouse, certaines sociétés proposent d'équiper chaque bateau d'un code barre qui permet de suivre leurs entrées et leurs sorties. Mais ce type de solution est plus adapté aux cercles nautiques et marinas privées, qui peuvent imposer à leurs adhérents un certain nombre de contraintes. La solution proposée par l'entreprise varoise InSilio, à travers le projet Syren, est différente.

« Grâce à une caméra autonome alimentée par des panneaux solaires, nous filmons les entrées et les sorties des bateaux. Puis, à partir de la base de données du port, l'ordinateur est capable d'identifier chaque bateau », explique son président, Richard Santourian. Lancé en 2006, Syren est l'un des projets labellisés par le pôle de compétitivité Mer ; il prévoit un budget de 795 000 € sur trois ans. À la fin du mois de juillet, la société va installer le pilote de Syren dans le port de La Ciotat géré par la Semidep, l'un des deux ports partenaires du projet. « Outre les bateaux-ventouse, le problème est plus global. Il s'agit d'administrer la dynamique du port. Syren va également nous permettre de mieux gérer l'accueil des bateaux visiteurs en ayant la possibilité de leur proposer les anneaux que l'on sait libres », explique Jean-Philippe Mignard, directeur de la Semidep. Après les essais réalisés cet été, une solution industrielle de Syren est prévue pour mi-2009. ■

« Le premier gisement de places dans les ports, c'est les bateaux-ventouse. » La phrase est de Dominique Voynet. Les paroles d'une écologiste, par essence défavorable à la création de tout nouveau port de plaisance ? François Bouille, délégué général de la fédération française des ports de plaisance, tempère : « Le terme de bateau-ventouse est un peu vague et regroupe en fait deux problèmes différents. Il y a d'abord les bateaux abandonnés dont les propriétaires ne paient plus la redevance qu'ils doivent au port pour stationner. Sur la totalité du littoral, ces bateaux ne sont qu'un millier, c'est donc un problème marginal. Et puis, il y a les bateaux qui ne sortent jamais du port, bien que le code maritime oblige à une sortie de 48 h par an, au minimum. Ceux-là sont beaucoup plus nombreux, mais leurs propriétaires paient ». Parce qu'ils paient, ils auraient donc le droit de squatter le domaine public maritime sans réellement l'uti-