



A LIRE AUSSI AUJOURD'HUI

- ▶ **Social.** Entre 600 à 1 000 fonctionnaires ont manifesté hier au Havre (p. 8)
- ▶ **Restos.** Café de l'emploi dédié (p. 12)

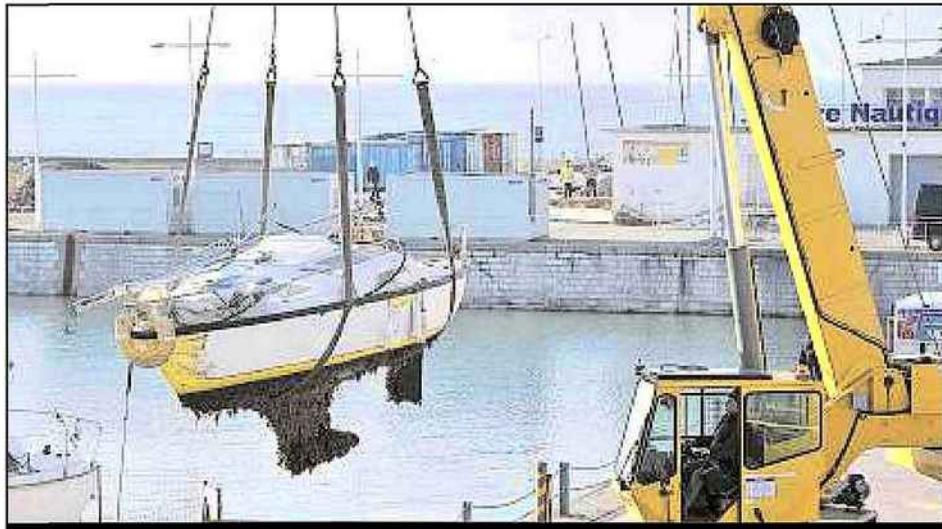
Les verrues évacuées

PLAISANCE. En accord avec les propriétaires, le port se débarrasse et fait démanteler des bateaux qui ne naviguent plus pour libérer des places. Tout le monde y trouve son compte.

Il s sont facilement repérables. Des traînées verdâtres sur le pont, des algues accrochées à la coque. D'un simple coup d'œil, les bateaux qui manquent d'entretien, qui ne naviguent pas, sont identifiés par le personnel du port de plaisance lors des tournées sur les pontons. « Ce n'est pas logique. Ce sont des places occupées par des clients qui ne naviguent pas alors qu'il y a une liste d'attente. » Et puis c'est contraire au règlement qui précise que « tout navire séjournant dans le port doit être en parfait état d'entretien, de flottabilité et de sécurité, et de disposer d'une totale autonomie ».

Nous gagnons des places en rendant service aux propriétaires

Julien Lebas, le nouveau maître de port arrivé en février 2011, a cherché une solution. « Il y a une raison à l'abandon des bateaux. Le mari est décédé et la femme ne sait pas quoi faire de l'embarcation. Une maladie qui ne permet plus d'assurer l'entretien. » Sans alternative, les clients embarrassés continuent à payer leur place. « La situation est insatisfaisante tant pour le propriétaire que pour le port. Mon rôle est de renouer le dialogue. Avec le client, nous essayons d'étudier la meilleure solution sans mettre la pression. Soit le plaisancier se sent prêt à remettre en état son bateau, soit il me donne l'autorisation de le faire



Les bateaux sont chargés sur un camion pour être acheminés vers l'entreprise de démantèlement

détruire. C'est le choix qui est le plus souvent fait. Ce poids en moins, il se sent soulager. » En 2012, cinq bateaux ont ainsi été démantelés. « Une coque a traîné pendant 20 ans sur le terre-plein. Son propriétaire a immédiatement accepté notre proposition. » Cette année, l'idée qui a fait son chemin intéresse sept propriétaires. Pour leur démantèlement, les bateaux sont confiés à une entreprise locale spécialisée, Gardet et De Bezenac. L'intervention n'est pas gratuite. Son coût correspond approximativement à un an de port. « C'est la raison pour laquelle nous engageons les négociations au moment des renouvellements de contrat. Une fois le devis signé, le client ne s'occupe plus de rien. Le

port se charge de tout : démantèlement, grutage, prise en charge par la société de démantèlement. Même la résiliation sur les registres auprès des douanes et des Affaires maritimes est comprise dans la prestation. » Sa seule préoccupation, une fois qu'il a reçu le certificat de destruction, est de résilier son assurance. Ce jour-là, c'est un Ghibly de 6, 40 m qui va être détruit. Son propriétaire, un habitant de l'Eure, a pris la décision de se séparer de son bateau. D'un côté peu de navigation et de l'autre des déplacements, de l'entretien, des frais : la balance ne s'équilibre pas. Un autre voilier va aussi dégager dans la foulée. Depuis 4 ans, une procédure a été lancée par le gestionnaire du port pour retrouver le

propriétaire d'un Edel 5 qui ne règle pas sa place. « Depuis 2007, nous n'avons plus de nouvelle. Un avocat a été saisi du contentieux. » Un expert indépendant a estimé à 300 € la valeur du bateau. A deux reprises, il a été mis en vente aux enchères sans trouver preneur. Finalement, le port le rachète pour 10 € pour pouvoir le faire détruire. Si le service est apprécié, le port n'est pas hypocrite au point de ne pas reconnaître son intérêt pour libérer quelques places toujours attendues. « A terme, nous espérons gagner une vingtaine de places. Une place libérée, c'est un plaisancier en attente auquel nous donnons satisfaction. »

ST. R.

SOLUTIONS

Au Havre, l'attente pour disposer d'un anneau à l'année est d'environ un an.

Sur cette période, le port cherche et trouve la meilleure solution pour donner satisfaction aux plaisanciers.

Entre les places à sec, les contrats de courte durée et le port Vauban, le panel est assez large pour répondre à la demande.

Port Vauban dispose aujourd'hui d'une capacité d'accueil de 200 bateaux. A terme, il est prévu d'offrir 500 anneaux. Par rapport aux places du port principal, les tarifs sont réduits de 40 %.

Le port principal, accessible 24 h sur 24, sans contrainte de marée, accueille 1 200 embarcations.

Les places, un bien précieux

Même si au Havre, la situation reste somme toute privilégiée avec une seule année d'attente, la gestion des anneaux constitue une priorité pour le maître de port. Julien Lebas n'est pas à court d'idée. Le contrat de voile sportive vient de voir le jour. Cette proposition consiste à stationner le bateau sur le terre-plein la semaine et de disposer d'une place à flot le week-end. La mise à l'eau comme le relevage s'effectuant de manière autonome avec un accès à la potence en libre-service après formation. L'intérêt est financier, le coût est moins élevé d'environ

30 % qu'une place annuelle. D'autres pistes poursuivent le même objectif. « Nous invitons les plaisanciers à s'interroger sur l'opportunité de disposer d'une place à flot toute l'année. Ainsi, pour les petites unités qui ne peuvent naviguer l'hiver, nous les orientons vers des contrats mensuels ou trimestriels. Le client ne paie que la période pendant laquelle il a décidé de naviguer. Dans le même esprit, les plaisanciers, déjà titulaires d'une place à l'année, peuvent suspendre le contrat et le reprendre sans repasser par la liste d'attente. »



Le port se charge de la sortie de l'eau et des formalités administratives