



Sommaire	<i>Le mot du Président</i>	page 1
	<i>Bassin d'Arcachon, navigation et environnement</i>	page 2
	<i>Moyens d'alerte pour la plaisance et fausses alertes</i>	page 2
	<i>Nouvelles brèves</i>	page 3
	<i>Natura 2000 et les Parcs Naturels Marins</i>	page 4

Editorial du Président : les 4 axes prioritaires de l'UNAN en 2009

L'Assemblée Générale de l'UNAN s'est tenue le 13 décembre à Paris, à l'occasion du Salon Nautique, et a été suivie d'une réunion du Conseil d'Administration. 33 délégués représentant 11 UNAN départementales, régionales ou assimilées y ont participé de façon active, et ont pu aborder et débattre de l'essentiel des nombreux dossiers sur lesquels travaille l'UNAN.

4 axes prioritaires ont été définis pour 2009 :

1- Le bon fonctionnement des ports, petits ou grands : il constitue un des objectifs majeurs de l'UNAN car leur coût représente le poste majeur dans le budget annuel « bateau ».

Quatre études importantes seront lancées, la densité des implantations de l'UNAN permettant de disposer d'informations précises sur un très grand nombre de ports.

Une étude générale sur « les meilleures pratiques des ports » dans les domaines technique, administratif, financier et de la gouvernance. Nous pourrions ainsi établir un état des lieux des meilleures pratiques et des « moins bonnes » pour faciliter le dialogue entre nos associations et les gestionnaires de port, en apportant les références qui manquent pour mener une discussion « fermement constructive ».

3 études spécifiques sur les points d'actualité qui intéressent tous les plaisanciers :

- La prévention du vol et du vandalisme dans les ports et mouillages,
- L'équipement des ports en Wifi,
- Les possibilités de carénage sur cale (« cales propres »), qui tendent à se restreindre. Les ports préfèrent valoriser leurs espaces à terre et engins de manutention plutôt que de proposer des services moins coûteux.

2- La Sécurité de la navigation : La refonte de la division 240 est intervenue en avril 2008 et seules quelques retouches mineures sont attendues. La plaisance est maintenant reconnue comme une activité peu dangereuse. Mais des progrès peuvent être obtenus. L'UNAN participe activement, comme rapporteur d'un Groupe de travail du CSNPSN, à une analyse approfondie des causes d'accidents afin de mieux connaître les causes de demandes d'assistance, de mieux cibler les actions de prévention et de mieux informer les plaisanciers. L'UNAN est préoccupée par le nombre trop élevé d'avaries, de moteur notamment, qui pourraient être sensiblement moins nombreux si quelques réflexes de bon sens et de prudence étaient développés.

3- Les Moyens d'alerte : La VHF est unanimement reconnue comme le moyen de communication le plus efficace et le moins coûteux. Sa généralisation permettrait d'améliorer la sécurité en mer. Mais les règles d'utilisation (*licence du bateau et CRR pour l'opérateur*) datent d'une époque révolue et doivent être refondues en profondeur pour faciliter l'équipement en VHF par le plus grand nombre de bateaux.

Le premier objectif est d'organiser la libéralisation complète des VHF portatives, avec la suppression de l'obligation de licence et de CRR pour les utiliser. Une simplification du contenu du CRR et des modalités de délivrance pour les utilisateurs de VHF/ASN fixes est également nécessaire. Enfin la gratuité de la licence doit être pérennisée.

4- L'Environnement : Même si la plaisance est déjà très propre et reconnue comme une source minime d'atteinte à l'environnement, elle doit être exemplaire et peut encore s'améliorer. L'UNAN continuera de promouvoir les bonnes pratiques par les plaisanciers et de dénoncer les actions démagogiques, et généralement inefficaces, que proposent certains acteurs à la recherche d'une notoriété « facile ». Un exemple en a été fourni récemment par une proposition de loi de quelques députés sur l'obligation d'équiper de cuves à eaux noires « tous les bateaux et tout de suite ». (voir page 3)

Voilà, extraits des nombreux chantiers suivis par l'UNAN, les travaux que nous privilégierons en 2009

Bernard VIBERT

Bassin d'Arcachon, navigation et environnement

Les problèmes rencontrés par l'ostréiculture arcachonnaise et leur origine, attribuée un peu hâtivement à la plaisance, ont été fortement médiatisés. Il nous a semblé bon d'en faire le point pour nos lecteurs.

Les ostréiculteurs arcachonnais ont rencontré de grosses difficultés en 2008, pouvant mettre en péril leur activité. La plaisance, importante dans le Bassin à certaines périodes de l'année, a été très vite montrée du doigt, en matière de responsabilité sur l'environnement, au point qu'il était envisagé de restreindre la pratique de la navigation de plaisance, « activité de loisirs » à certaines périodes de l'année !

Trois causes de pollution étaient citées :

- l'Irgarol, herbicide utilisé dans la composition de certaines peintures anti salissures destinées à la partie immergée des coques,
- les HAP, Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques, résidus de carburation des moteurs ou de combustion des fiouls domestiques,
- les eaux noires.

L'UNAN de Gironde et notamment sa Présidente Mireille DENECHAUD, par ailleurs scientifique, aidée par l'UNAN, ont étudié ces aspects et sont intervenus auprès des différents partenaires et décideurs, dont notamment la Sous-préfecture de la Gironde, le Ministère de l'Environnement.

Au niveau de l'Irgarol, une enquête a été menée par l'UNAN-33 auprès des vendeurs d'antifouling du Bassin, en août 2007.

Les résultats furent confirmés par les services des douanes, sous l'égide du Sous-préfet.

Il ressort que, sur les 9.500 litres d'antifouling commercialisés dans le Bassin d'Arcachons en un an (2006 – 2007), 1,8% seulement incluaient une dose très faible d'Irgarol ... Une étude d'IFREMER de mars 2007 « n'a pas permis de mettre en évidence son accumulation dans les mollusques. Son taux dans le Bassin d'Arcachon se situe bien en dessous des seuils de dangerosité »

Il faut noter que cet herbicide est également utilisé pour jardins et pour l'entretien des voies SNCF.

Au niveau des HAP, ceux émis par les navires se sont réduits considérablement ces dernières années avec les nouveaux moteurs utilisés par la plaisance et notamment les moteurs hors-bord essence 4 temps qui remplacent à rythme rapide les moteurs 2 temps, tant leur intérêt est grand en matière d'utilisation (moins de consommation de carburant, moins de nuisances sonores, plus sûrs au démarrage et en fonctionnement). A noter que les quantités d'hydrocarbures consommés par les navires, de plaisance comme de commerce, sont faibles par rapport à ce qui est consommé par la circulation routière ou par le chauffage domestique.

Au niveau des eaux noires, la responsabilité des plaisanciers apparaît de moins en moins évidente.

Les déjections animales représentent en effet une part significativement supérieure aux quantités excrétées par les plaisanciers, du fait de la quantité d'oiseaux sur le bassin. Principalement : les 12.000 cygnes, toute l'année, les 50.000 bernaches, d'octobre à mars (*dénombrées en 1/2009*), les 3500 couples de sternes au printemps, etc...

La contamination se fait également par les eaux de ruissellement et les infiltrations, par les déjections des chiens et les animaux des fermes (porcs, etc..)

A titre indicatif, les chiffres publiés (Source SIBA 2007 ; Journal of Applied bacteriology UK, Journal of the water pollution Control Fédération, Washington DC), concernant les équivalences journalières en nombre de germes excrétés par individu et par jour, font apparaître que **les animaux domestiques ou sauvages contaminent beaucoup plus que l'homme, ainsi :**

-pour Escherichia Coli : 1 chien = 1,2 homme, 1 canard = 5,7 hommes, 1 porc = 4,6 hommes
-pour les Streptocoques : 1 chien = 218 hommes., 1 canard = 40 hommes., 1 porc = 504 hommes.

Moyens d'alerte pour la plaisance et fausses alertes

Un Groupe de Travail du CSNPSN (Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques) a été constitué début 2008 pour étudier les différents moyens d'alerte permettant à un plaisancier en difficulté de demander assistance. Ces « moyens d'alerte » sont très divers et comprennent, entre autres, les moyens pyrotechniques, lampes individuelles, miroirs de détresse, VHF, balises 406 Mhz. L'UNAN est active au sein de ce groupe.

Ses premiers travaux montrent que la VHF constitue le moyen le plus efficace de demander de l'assistance en cas de difficulté : la VHF est fiable, facile à mettre en œuvre et bon marché.

La VHF/ASN génère d'assez nombreuses **fausses** alertes (*60 % des appels d'urgence sont de fausses alertes, mais celles-ci peuvent être identifiées comme telles avant la mise en œuvre de moyens de secours*).

L'utilisation de moyens pyrotechniques, fusées et feux à main, constitue dans 95 % des cas de fausses alertes. Mais comme il est indispensable d'en être certain, des moyens de recherches lourds et coûteux sont pratiquement toujours mis en œuvre ! D'où la possibilité ouverte par la D 240, de substituer une VHF/ASN aux fusées parachute.

Les balises de détresse type 406 MHz, surtout si elles sont dotées d'un GPS, sont des moyens rapides et efficaces pour signaler un problème grave. 69 déclenchements de balises ont été effectués par des navires de plaisance en 2007 et 8 seulement ont donné lieu à la mise en œuvre de moyens matériels. Les autres ont pu être identifiés rapidement comme de fausses alertes.

Nouvelles brèves :

Piraterie en Océan Indien

Pour les plaisanciers qui auraient l'intention d'effectuer un transit vers ou en provenance de l'Océan indien via le Golf d'Aden, des recommandations mises au point par la Marine Nationale et le CSNP sont données, notamment sur le site www.stw.fr de l'association « Sail The World » que consultent de nombreux croiseurs transocéaniques.

Proposition de Loi sur l'obligation d'équiper **tous** les bateaux de plaisance de cuves à eaux noires

Une proposition de loi n° 1275 en date du 4 octobre 2008 a été présentée par 69 députés. Elle vise à étendre à tous les navires de plaisance, quelle que soit leur date de construction, l'obligation de s'équiper de cuves de rétention ou de centrales de traitement des eaux noires.

Rappelons que la Loi sur l'eau du 30 décembre 2006, article 43, obligeait les bateaux mis sur le marché à partir du 1^{er} janvier 2008 et fréquentant des ports ou des mouillages, à être équipés de cuves de stockage ou d'unités de traitement. Cet article 43 avait fait l'objet d'une large consultation de la part des rapporteurs à l'Assemblée et au Sénat. Le texte était réaliste et permettait un progrès réel, sans imposer de contraintes techniques trop difficiles à mettre en œuvre. L'UNAN s'étonne que quelques députés rouvrent le débat alors qu'aucun élément nouveau ne paraît être intervenu et que le texte de décembre 2006 commence à porter ses fruits. L'UNAN, et tous les acteurs de la plaisance, industriels, ports et plaisanciers, sont unanimes : cette proposition n'apporterait pas grand-chose à la qualité des eaux et serait très difficile à réaliser sur les bateaux d'un certain âge. La plaisance a un impact infiniment plus faible que celui des stations littorales d'assainissement saturées en période estivale et des oiseaux de mer (*voir article sur le bassin d'Arcachon*). D'autres textes sur la protection des zones sensibles existent, qui sont beaucoup mieux adaptés, notamment les dispositions préfectorales sur les zones de mouillages propres (ZMP).

Si nos députés souhaitaient faire œuvre utile, ils pourraient se pencher plus utilement sur l'absence de textes relatifs à l'équipement des ports de plaisance en sanitaires !

Création d'une UNAN départementale en Vendée

7 associations vendéennes se sont réunies le 17 janvier à l'Herbaudière (Noirmoutier) et ont décidé de constituer la 12^{ème} UNAN départementale ou régionale, auxquelles il convient d'ajouter la Fédération de la Plaisance en kayaks de mer et l'ACOMM (Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande) en tant que membre Associé. Bienvenue à l'UNAN Vendée !

UNAN Golfe du Lion :

Bienvenue aux deux associations qui viennent de la rejoindre :

- l'AGBM : Amicale Grand Banks de Méditerranée
- la SPS : Société des Plaisanciers de Sète.

UNAN Finistère :

L'Association des plaisanciers des marinas de Brest rejoint l'UNAN 29. Cette association importante et dynamique regroupe les plaisanciers du port du Moulin-Blanc et ceux du nouveau port du Château, situé en petite rade.

Les membres de l'UNAN en escale seront encore mieux reçus dans ces ports situés dans une merveilleuse zone de navigation.

De nombreuses compétences dans des domaines variés viennent ainsi de nous rejoindre. Nous serons plus efficaces dans le traitement de nos dossiers et dans nos actions.

Colloques

Deux colloques sur la navigation de plaisance se tiendront en mars 2009 :

- Le 1^{er} Forum « Mer en sécurité » est organisé par la SNSM, et se tiendra à Paris le mardi 3 mars. Y seront abordés les questions de sécurité de la navigation de plaisance et particulièrement les actions de prévention. Le président de l'UNAN interviendra dans l'un des 4 ateliers et évoquera notamment les causes des accidents les plus fréquents, les enchaînements transformant un incident bénin en accident grave, la préparation du bateau et les réflexes à développer pour faire face.
- Les 18 et 19 mars, se tiendront à Arcachon les 3^{èmes} rencontres Nationales « Ports de plaisance et Développement durable » organisées par l'Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique et la Ville d'Arcachon avec le soutien du MEDDAT et la participation de Catherine CHABAUD. Un point complet y sera fait sur l'intégration environnementale des ports, leur dragage, la préservation des eaux littorales, l'impact de la plaisance sur le développement local, la requalification des friches portuaires. L'UNAN sera présente à ce forum et interviendra sur le thème de la gouvernance des ports, du rôle des usagers, et des actions des navigateurs de plaisance en matière de bonnes pratiques.

Note d'information sur Natura 2000 et les parcs naturels marins (PNM)

1- Ce qu'est Natura 2000

La protection de la biodiversité, dans les zones humides notamment, est une préoccupation déjà ancienne des Etats européens (convention RAMSAR en 1971, de Berne puis Bonn 1979, toutes ratifiées par la France).

1-1 Sous l'appellation Natura 2000, il convient de comprendre un réseau européen d'espaces naturels répondant à 2 directives européennes :

- La Directive Oiseaux du 6.4.1979
- La directive Habitats du 21.5.1992.

L'une et l'autre visent la protection de la biodiversité des espèces. La première directive est spécifique aux volatiles, la seconde aux habitats de l'ensemble faune et flore (toutes les espèces protégées au niveau européen et dites « d'intérêt communautaire »).

Dans un premier temps, ces directives ont concerné les zones terrestres avec l'intégration limitée de zones en mer jusqu'à l'isobathe 20m. (*Exemple : les Pertuis Breton et d'Antioche*). Aujourd'hui, un élargissement de la prise en compte des milieux marins est en cours.

A ce jour, 1700 sites ont été retenus en Europe, représentant 12,5% du territoire terrestre. Moins de 20% des procédures ont abouti à la phase finale qui est la rédaction d'un DOCOB (document d'objectifs). Cet état de fait est du à la difficile concertation sur un tel sujet mais aussi à la loi DTR de 2005 (démocratie des territoires ruraux), qui a ajouté une charte au dispositif initial.

Ce qui est nouveau pour les plaisanciers, c'est l'extension en mer du périmètre Natura 2000 pouvant aller jusqu'à 70 miles nautiques pour la directive Oiseaux et 50 nautiques pour la directive Habitats.

Ces périmètres ont été définis durant le 1^{er} semestre 2008 après un simulacre de concertation, les décisions ayant du être prises avant le 30 juin 2008 afin d'« alimenter » la présidence Française de l'U.E.

1-2 En quoi consiste une procédure NATURA 2000 ?

Par référence aux Directives européennes précitées, des périmètres d'intervention sont délimités localement et transmis par la Direction régionale de l'environnement au MEEDDAT. Les projets retenus sont proposés par chaque Etat à l'Europe, qui prend la décision définitive.

Pour chaque périmètre d'étude (site), un Comité de pilotage (COPIL) est constitué par arrêté préfectoral (élus, socio professionnels, administrations, associations...). Ce Comité de pilotage était systématiquement présidé par le Préfet jusqu'en 2007 ; désormais il peut être présidé par un élu (loi DTR), à défaut par le préfet ou le préfet maritime pour les zones maritimes

Puis un « opérateur » est désigné pour élaborer le document d'objectifs. La qualité de cet opérateur est très diverse , ce peut être un organisme institutionnel, une association, un consultant... Sa mission consiste à dresser l'inventaire biologique des espèces et habitats relevant des directives précitées et à les cartographier, à créer des groupes de travail qui examineront le résultat de ces inventaires et surtout à proposer les mesures de gestion propres à assurer la protection de ces espèces et habitats. Enfin à établir la synthèse des ces travaux sous forme d'objectifs et à présenter des propositions d'actions consignées, qui constituera le DOCOB. C'est également cet opérateur qui sera chargé de la mise en œuvre des actions figurant dans le DOCOB. Il aura également à soumettre au COPIL le bilan annuel des actions réalisées et à effectuer des évaluations périodiques qui détermineront notamment l'implication financière de l'Europe.

Depuis 2007 le DOCOB doit comporter une charte qui fixe les actions contractuelles rémunérées et celles qui ne le sont pas.

Dns tous les cas, Natura 2000 est une opération imposée par les directives européennes. Si l'Europe estime qu'un Etat n'a pas pris les dispositions de protection d'une zone dite d'« intérêt communautaire », elle peut prendre des décisions contraignantes. Exemples : la Dune du Pilat, les Prairies du littoral en Vendée.

2- Ce que sont les Aires marines protégées (AMP)parcs naturels marins ?

Le contexte : la France possède le 2^{ème} domaine maritime mondial derrière les USA et a signé la convention des Nations Unies pour la protection de la biodiversité en mer.

Pour satisfaire à ses engagements internationaux, l'Etat français s'est engagé à protéger 10% de son domaine maritime à l'horizon 2012. Cet engagement s'est traduit par la création d'un nouvel établissement public (loi du 14 avril 2006) : l'Agence des Aires Marines Protégées (AAMP) et d'un nouvel outil, le Parc Naturel Marin. C'est dans ce cadre qu'a été créé le premier Parc naturel marin de la Mer d'Iroise, dont l'étude était d'ailleurs engagée depuis longtemps. 10 autres sites sont en cours d'étude.

Plutôt qu'un outil supplémentaire de protection de l'environnement, la finalité de ce dispositif est de coordonner sous un seul « chapeau » les dispositions prises par les divers organismes intervenant sur le site.

Procédures : Pour chaque site, la première étape est la nomination par Arrêté ministériel d'un chargé de mission - assisté de 2 ou 3 experts, dont les objectifs sont la connaissance du milieu, la concertation à mener avec les représentants des différentes activités présentes sur le site et la création d'un Conseil de gestion. Celui-ci définira un plan de gestion du site dans une logique de développement durable pour chaque activité, en cohérence avec la préservation de sa biodiversité. Le Conseil de gestion assurera le suivi.

Bien sûr, nous devons participer à la concertation dans la phase observation puis au Conseil de gestion dans un souci de défense de la libre circulation et de la liberté de mouillage.

3- Que penser de ces deux dispositifs ?

Il semble que peu de choses distinguent PNM et Zones Natura 2000 quant à leur finalité : la protection durable de l'environnement. Mais un échelon supplémentaire dans la prise de décision est ainsi institué.

Souvent les deux procédures concerneront un même site (Charente maritime, Bassin d'Arcachon). Le PNM pourra se substituer à Natura 2000 si son périmètre englobe plus de 50% du site Natura 2000.

Globalement, on peut dire que Natura 2000 est la traduction française d'une opération imposée par l'UE, tandis que le PNM est une procédure délibérée de l'Etat français, outil qui peut se substituer à la procédure Natura 2000 pour autant qu'il aboutisse à rédiger un plan de gestion transformable en DOCOB.

Les dangers contre lesquels il faut se prémunir.

Pour certains, Natura 2000 est interprété et surtout utilisé comme prétexte un document d'urbanisme pour limiter « la construction » et certaines activités, en oubliant complètement de ce fait les critères fixés par les deux directives justifiant la création de ce réseau.

Les contraintes pourront toutefois être sensibles au niveau des activités traditionnelles et de l'entretien de l'hydraulique, des dragages des ports, de la protection des côtes et notamment en matière d'enrochement et de digues, de l'engraissement des plages. Mais contrainte peut signifier précaution et pas forcément interdiction...

Comme pour d'autres cas, la mise en place d'un réseau Natura 2000 entraîne automatiquement l'ouverture d'une étude d'impact avant d'autoriser tous travaux. Quant aux notions de développement économique, elles ne sont acceptées que dans la mesure où elles ne dérogent pas à l'application des deux directives.

Natura 2000 peut introduire des contraintes dont les effets sont mal appréciés jusqu'au moment de leur application. Les exemples de recours et conflits sont nombreux.

En conclusion, la multiplication des procédures, car il faut ajouter les SMVM, GIZC, les SCOTT, les ZNIEF et d'autres initiatives locales comme la proposition de création d'un parc régional, pour les calanques de Marseille, rend peu lisible les actions de protection de l'environnement. Il convient donc d'apprécier localement la procédure qui privilégie une réelle concertation, une transparence des procédures et un suivi collectif et de participer à toutes possibilités de concertation (la politique de la « chaise vide » ne peut que nous être préjudiciable).

On peut estimer que la procédure PNM, est la plus complète, alliant concertation et transparence. En effet, il est prévu de prendre en compte chaque activité dans sa dynamique. Certes, il y aura des conflits d'intérêt et d'usage mais ils seront mis sur la table et chacun pourra faire valoir ses enjeux. La plaisance ne manque pas d'arguments dès lors que l'on associe les professionnels de la filière nautique. Le Conseil de gestion chargé du suivi doit assurer une bonne transparence.

Dans tous les cas, il est impératif de s'intégrer à la concertation et ne pas laisser le champ libre à quelques « intégristes » qui privilégieront les solutions les plus contraignantes. L'élargissement aux représentations « socio professionnelles » amène de la modération dans les débats.

D'autres opinions seront les bienvenues, le débat est ouvert.

Ce bulletin est réalisé par l'UNAN, Union Nationale des Associations de Navigateurs

Créée le 8 juin 2002 et régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, l'UNAN réunit les navigateurs de plaisance au travers de leurs associations pour former une entité nationale représentative. Celle-ci facilite les relations entre associations, représente et défend les intérêts des navigateurs de plaisance, au travers de leurs associations représentatives, avec les Pouvoirs Publics, les professionnels de la mer ainsi qu'avec les organismes concernés par toutes les questions relatives aux ports, aux zones de mouillage, à la navigation, ou à l'utilisation du domaine maritime.

L'UNAN contribue à la sécurité, à la formation des navigateurs et œuvre pour la protection de l'environnement.

L'UNAN est membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, Administrateur de la SNSM, Membre du Conseil Supérieur de la Météorologie (section Marine), membre du Comité des utilisateurs du SHOM.

Directeur de publication ; Bernard Vibert, Président

Comité de rédaction : Mireille Dénéchaud, Jean Piveteau, Colette Talmon,

Siège social à Vannes/ Adresse de correspondance : 29 rue de Kerbihan 56470 La Trinité sur mer

Tel : 09 77 31 89 40 / E.mail : unan-france@orange.fr / Site Internet : www.unan.fr

UNAN D : UNAN 17 - UNAN 22-35 - UNAN 29 - UNAN 33 - UNAN 44 - UNAN 56 - UNAN 40-64 - UNAN 85 UNAN Golfe du Lion - UNAN Paca -

UNAN Corse - Fédération des Kayaks de mer - Membre associé : ACOMM -