



UNION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE NAVIGATEURS

U.N.A.N.

BULLETIN Octobre 2009

N°5

Courriel unan-france@orange.fr

Site internet www.unan.fr

Sommaire	<i>Editorial du Président</i>	<i>page 1</i>
	<i>Plaisance en Kayaks de Mer, Nouvelles règles pour la VHF</i>	<i>page 2</i>
	<i>Filières conchylicoles dans les Pertuis charentais,</i>	<i>page 3</i>
	<i>Cartographie du Bassin d'Arcachon</i>	<i>page 3</i>
	<i>Les principaux dossiers sur lesquels travaille l'UNAN</i>	<i>page 4</i>

Editorial du Président :

Dès que les statistiques d'activité et de sécurité de la saison 2009 seront connues, nous essaierons d'en dresser le bilan : l'analyse des faits est souvent instructive et nous pourrions ainsi poursuivre nos actions de prévention des risques. Nous avons cette année rédigé 8 fiches de sécurité, co-éditées avec le CSNPSN * et un guide sur la prévention et le traitement des pannes de moteur. Nous poursuivrons dans cette voie en 2010.

Aujourd'hui, nous évoquerons un sujet tout récent : « Le Grenelle de la Mer ».

* Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques

Il s'est tenu d'avril à juillet 2009 et 4 thèmes ont été abordés par un panel étroit composé de représentants de l'Etat, d'élus, d'ONG et de syndicats, patronaux et salariés. Les associations comme l'UNAN n'étaient pas admises à y participer, en dehors de brèves « concertations régionales » tenues fin juin.

Les conclusions du Grenelle de la mer sont articulées en 138 thèmes dans un « Livre bleu » de 71 pages (www.legrenelle-mer.gouv.fr). La plaisance y est peu présente. L'essentiel des propositions concerne :

1. Des points environnementaux, souvent des lieux communs qui ne constituent pas d'avancée véritable,
2. Quelques points techniques relatifs à la pêche de loisir embarquée, déjà abordés dans une Charte préparée après le Grenelle de l'Environnement (voir *Bulletin UNAN n°2 de décembre 2008*) et toujours pas signée !

3 propositions se distinguent cependant, qui rejoignent certaines de nos préoccupations :

1. « Développer des solutions innovantes pour accroître les capacités d'accueil (*ports à sec, mouillages organisés collectifs,...*) en intégrant une évaluation de leur impact environnemental ». Nous sommes bien d'accord sur l'objectif d'autant que, malgré les réflexions déjà anciennes du CODCAP * sur ce thème, les choses ne progressent pas vite. * Comité pour le Développement des Capacités d'accueil de la Plaisance)
2. « Obliger à l'installation de services sanitaires à terre (*sic*) ». Pour les ports de plaisance, cette mesure aurait davantage d'impact sur la qualité de l'eau que l'installation de cuves de rétention.
3. « Limiter l'usage des engins récréatifs à forte nuisance sonore et définir des zones d'évolution exclusive ».

Mais on peut s'inquiéter très sérieusement lorsqu'on lit certaines propositions :

- « Etudier les outils de toute nature permettant d'accélérer le renouvellement des bateaux de plaisance et des moteurs les plus polluants ». Sous couvert d'environnement, les constructeurs ne cherchent-ils pas à libérer des places de port par l'instauration d'un contrôle technique aussi lourd qu'inefficace sur le plan de la sécurité ? Ne convient-il pas plutôt de concevoir des bateaux plus durables, ce qui réduirait la consommation de matériaux mal recyclables et les problèmes d'élimination en fin de vie ?
- « Mettre en place un comité de réflexion sur les instruments susceptibles de financer une gestion soutenable des usages de la mer et du littoral et les différents types possibles de tarification des usages de la mer en veillant à une approche équilibrée : transports maritimes, plaisance, dragage... »
Les propositions du Grenelle de la mer ont un coût élevé, que les contraintes budgétaires de l'après-crise ne permettront pas de financer. Prépare-t-on la plaisance, dont l'impact sur la pollution des mers est minime, à être en première ligne pour les taxes ?
- « Inciter les plaisanciers à suivre des stages de formation sur l'usage du navire, son entretien et sa maintenance ». Les 61 % de demandes d'assistance liées à des pannes de moteur doivent être réduits. Mais ce n'est pas en instaurant des formations administratives ou des contrôles techniques qu'on y parviendra, plutôt en développant le sens marin. Les démarches volontaires sont plus efficaces.

Le Grenelle de la mer a été mené trop vite et finalement sans vraie concertation. C'est un catalogue de propositions démagogiques et peu réalistes. Aussi, son impact risque-t-il d'être bien modeste !

Bernard VIBERT

Présentation de la Fédération de la plaisance en Kayak de Mer

« Pagayeurs Marins », Fédération de la Plaisance en kayak de mer, affiliée à l'UNAN, a été créée en 2001 par des kayakistes randonneurs qui n'acceptaient pas les contraintes de l'arrêté du 28/6/2000 alors qu'ils bénéficiaient en Bretagne depuis 1990 d'une dérogation leur permettant de naviguer jusqu'à 5 milles d'un abri.

En 2009, Pagayeurs Marins compte 270 cotisants et représente plus de 1200 pratiquants répartis sur tout le littoral. Pour faire adapter les réglementations, de multiples actions ont été menées auprès des élus, du Ministère de la Mer, du CSNPSN, des Affaires Maritimes, de la Préfecture Maritime, de l'Agence des Aires Marines Protégées...etc.

Pagayeurs Marins a adhéré à l'UNAN le 20 Janvier 2008, devenant l'UNAN Kayaks de mer

Cinq Bulletins d'information « Pagaie Salée » sont diffusés chaque année.

Le site www.pagayeursmarins.org comprend un espace public et un espace réservé aux adhérents.

Composition et buts de la Fédération

La Fédération regroupe des kayakistes individuels et des associations et clubs, quelles que soient leurs pratiques en eau salée : sorties à la journée, randonnée du week-end ou de plusieurs semaines. Elle a pour buts :

- Le regroupement d'associations et d'individus utilisateurs de kayak de mer, en vue de les **représenter** devant toutes les instances nationales et internationales ;
- Le développement de la **responsabilité** et de l'**autonomie** dans la pratique de la navigation en kayak de mer ;
- L'**aide** et les **conseils** aux adhérents qui le souhaitent.

Elle se préoccupe activement des points touchant à la **sécurité** des personnes, à la protection et à la sauvegarde de l'**environnement**. Elle n'a pas pour objet d'organiser de compétitions. Les dirigeants sont tous bénévoles.

La nouvelle réglementation de sécurité « D 240 », a pour objectif, comme dans de nombreux autres pays, de responsabiliser le navigateur en prescrivant des règles à minima au lieu de lui imposer de nombreuses règles détaillées. Elle autorise à naviguer à moins de 6 milles d'un abri.

La liberté de naviguer, quelle que soit notre pratique, concerne l'accès à l'eau, la liberté de pratiquer les haltes de jour comme de nuit indispensables à la sécurité et le respect de l'environnement des zones visitées.

Actions en cours : Depuis son adhésion à l'UNAN, la collaboration se développe tant pour des représentations communes que pour la rédaction et la diffusion de documents concernant la sécurité, l'environnement, la liberté de naviguer et l'accès au rivage. L'identité d'objectifs entre navigateurs de plaisance et kayaks de mer est très large. Au-delà de la veille réglementaire, les trois principaux dossiers traités en 2009 ont concerné :

1) La réglementation

- Mise en place de la Division 244 pour les navires traditionnels et du marquage des navires.
- Accès aux cales de mise à l'eau et leur entretien.
- Modification des conditions d'utilisation des VHF mobiles : Certificat de Radiotéléphonie Restreint et déclaration.

2) La sécurité

- Extension de la diffusion des prévisions météo en boucle sur le canal 63 ;
- Étude de la cartographie, papier et/ou électronique, largement utilisée par les kayaks de mer.

3) L'environnement

Nous demandons, aux gestionnaires des Parcs Naturels Marins, de Natura 2000, des Réserves Naturelles et des Zones Humides, le maintien de la possibilité de faire des haltes de jour ou de nuit et de circuler, dans le respect de l'environnement spécifique à ces zones. Pour apporter notre contribution à la protection de l'environnement, nous diffusons des recommandations sur « *Le bon usage des espaces naturels marins par les kayakistes* », élaborées après 2 ans de concertation, texte repris dans le *Code des Bonnes Pratiques* de l'UNAN

Contactez la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer : Adresse 66 rue Georgette Guesdon 53000 LAVAL
Courriel fpkm@pagayeursmarins.org

►► Nouvelles règles d'utilisation de la VHF annoncées par le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, Mr D. Bussereau le 25 septembre 2009

Elles ont été annoncées par Mr BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports lors du Grand Pavois à La Rochelle.

- Les VHF portables de moins de 6 watts (*elles le sont toutes*) seront autorisées sans licence de station ni de Certificat Radio Restreint (CRR) pour l'utilisateur.
- Un CRR spécial très simplifié (formation de 30 minutes et 5 questions test) sera mis en place dans le cadre des épreuves du permis moteur et autorisera l'usage d'une VHF fixe, dans les eaux françaises seulement.
- Le programme et les épreuves du CRR international seront revus et simplifiés.

Nous proposerons aussi que le CRR simplifié puisse être passé en dehors du permis moteur pour les utilisateurs de bateaux à voile et pour tous ceux qui possèdent déjà le permis moteur.

Cette décision est excellente, l'équipement en VHF contribuant significativement à la sécurité en mer.

Filières conchylicoles et Pertuis charentais : l'UNAN-17 contrainte d'aller en Conseil d'Etat

Le Préfet de la Charente Maritime a pris le 1^{er} mars 2005 un arrêté portant création d'un lotissement de filières conchylicoles dans le pertuis d'Antioche.

Ce champ de filières de 300 hectares se situe entre le port de plaisance de La Rochelle et l'île d'Aix - Fort Boyard, zone très fréquentée par de nombreux usagers de la mer : plaisanciers, vedettes à passagers en va et vient incessant, écoles de voile, régatiers, pêcheurs professionnels et amateurs...

En plus de la gêne pour tous les usagers, cette localisation représenterait un grave danger car les vents dominants d'ouest et nord-ouest, la houle du large parfois très forte et les courants de marée « poussent » les navigateurs vers ces filières. Elles constituent, par leur étendue et leur constitution (*câbles d'acier portés par des flotteurs*), un traquenard en cas de mauvaise visibilité ou de mer forte.

Les promoteurs de ce champ de filières et l'Administration auraient dû se tourner vers d'autres solutions pour la conchyliculture (*elles existent notamment en off-shore*) et éviter de les implanter dans un bassin nautique particulièrement propice à la navigation toute l'année et qui a contribué à faire de La Rochelle une capitale de la voile et un pôle d'excellence nautique. Ce pôle s'est constitué au fil des ans grâce à l'énergie des rochelais, en attirant industriels, architectes navals, commerçants et compétiteurs. Les ports de plaisance de La Rochelle sont les plus importants en France et génèrent une importante activité économique, construction et entretien de bateaux, compétitions, activités de loisirs nautiques, écoles de voile. Les emplois correspondants sont très nombreux et qualifiés mais fragiles si les possibilités de navigation étaient restreintes.

L'UNAN-17 a engagé une procédure auprès du Tribunal administratif de Poitiers, qui a annulé l'arrêté du préfet de la Charente Maritime le 18 janvier 2007.

Le Ministre de l'agriculture et de la pêche a fait appel auprès de la Cour administrative d'appel de Bordeaux qui, le 29 juin 2009, a annulé le jugement du Tribunal de Poitiers favorable aux navigateurs. Elle considérait notamment que :

- Le lotissement n'avait pas à être soumis au régime de l'autorisation de travaux obligatoire quand les travaux en mer sont inférieurs à 2000m² ; elle n'a retenu que les 1700m² d'emprise des corps morts sur le fond de la mer et non les 300 hectares de filières...
- Le lotissement n'occupait, d'après les pièces du dossier, que 2% du Pertuis d'Antioche et son évitement ne nécessitait pas un important détour des bateaux...
- Il ne se situait pas dans un espace où se déroulent des compétitions nautiques et, le cas échéant, les filières pourraient être coulées temporairement...
- Le balisage prévu est de nature à remédier au danger qui serait créé pour les plaisanciers, oubliant qu'un balisage signale un danger mais ne le supprime pas.

Au moment où nous devons défendre dans les instances des zones NATURA 2000 et des Parcs Naturels Marins la liberté de navigation et de mouillage à laquelle nous tenons tant, et quand il est question de limiter la pêche de loisir, qui pourtant ne représente que 1 à 2% de la totalité des prises, il était impérieux de montrer la détermination et la pugnacité des plaisanciers.

C'est pourquoi, lors du dernier Conseil d'Administration de l'UNAN - Charente Maritime, le 3 septembre dernier, 10 des 12 associations représentées ont voté en faveur d'un recours en Conseil d'Etat. Celui-ci ne juge pas sur le fond qui a fait réagir les navigateurs, mais sur la légalité des attendus. C'est le seul moyen qui demeure pour confirmer l'opposition à l'envahissement progressif et irréversible des Pertuis. Ce recours permettra de montrer que la Cour Administrative d'Appel a fait l'impasse sur plusieurs points constituant des vices de forme identifiés par nos avocats. D'ores et déjà, l'UNAN-CM a déposé auprès de Conseil d'Etat une demande d'aide juridictionnelle à laquelle les associations peuvent prétendre.

Le SHOM refait la cartographie du Bassin d'Arcachon

Dans le cadre de ses missions de mise à jour des cartes marines, le SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine), a présenté le 9 Septembre 2009 son programme de travaux pour le Bassin d'Arcachon. Rappelons que l'UNAN est membre du Comité des Utilisateurs du SHOM et, à ce titre discute plusieurs fois par an les besoins des plaisanciers en cartes et documents nautiques. Une étude de l'UNAN sur les cartes électroniques est d'ailleurs en cours d'achèvement, avec l'aide du SHOM.

Les trois missions principales du SHOM sont :

- l'hydrographie des mers sous juridiction nationale, Métropole et Outremer, et la diffusion de toutes les informations nécessaires à la navigation maritime,
- La couverture des besoins de la défense, qui dépassent largement les seuls besoins de la navigation en surface,
- Le soutien aux politiques publiques maritimes, en mer ou sur le littoral, en apportant son expertise pour la gestion intégrée des zones côtières, à la lutte contre la pollution maritime, à la prévention des risques et catastrophes.

C'est dans ce cadre que les services spécialisés du SHOM réalisent des cartes marines de plus en plus précises, en versions papier ou électronique. Les besoins des utilisateurs évoluent en effet très rapidement, de même que les techniques de mesures, les modes de traitement des levées bathymétriques et le codage des informations.

Actuellement, 11 000 cartes format papier sont disponibles. Un lourd travail des services du SHOM est en cours, pour répondre à l'ensemble des besoins des Navigateurs en documents électroniques.

La nouvelle carte du Golfe du Morbihan (*n° 7137 publiée début 2009*) a été un document particulièrement réussi malgré les difficultés liées à l'hydrologie très particulière de la zone. Sa réalisation a été l'objet de nombreuses réunions de travail avec les navigateurs de l'UNAN Morbihan.

Concernant le Bassin d'Arcachon, la carte la plus récente a été établie en 1978, corrigée et rééditée à plusieurs reprises, la dernière refonte en coordonnées WGS 84 datant de 2000. Une carte nouvelle, basée sur des levés récents, est en cours de réalisation. *Nous regrettons son échelle au 1/50.000, trop peu détaillée et difficilement utilisable, en particulier dans le fond du Bassin.*

La carte sera finalement réalisée au 1/35.000. Elle prendra en compte l'évolution de différentes données : bathymétrie, balisage avec les nouvelles réglementations en encart. Elle sera disponible au printemps 2010, sous format électronique (Electronic Navigational Chart ENC, avec mise à jour par téléchargement) et papier.

Nous attendons avec impatience ce document plus précis et plus complet qui facilitera la navigation sur le Bassin, pour les professionnels comme pour les plaisanciers.

LES PRINCIPAUX DOSSIERS SUR LESQUELS TRAVAILLE L'UNAN

L'UNAN, ses dirigeants et des membres intéressés par ces sujets, travaillent sur de nombreux dossiers importants pour la plaisance, souvent en liaison avec d'autres organismes. Sans rentrer dans le détail de ces travaux, il est utile de les citer pour donner un aperçu de la variété des thèmes sur lesquels elle intervient actuellement.

Ports et Mouillages : les associations préparent leurs réponses aux 2 questionnaires détaillés sur « **Les meilleures pratiques des ports de plaisance** » (*et les moins bonnes...*) et sur « **La prévention des vols et du vandalisme dans les ports de plaisance** ». Les premiers résultats, d'ores et déjà très intéressants, seront particulièrement utiles dans les négociations des associations avec leurs gestionnaires de port à l'approche des Conseils Portuaires.

L'UNAN a suscité aussi une mise à jour du Décret du 22 octobre 1991 sur l'attribution des AOT de mouillage (Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public Maritime), dont le texte est en préparation par l'administration du Ministère de l'Ecologie, de l'environnement, du développement durable et de la Mer (MEEDDM).

Un Groupe de travail est également en cours sur la gestion des cales de mise à l'eau, dans le cadre du CSNPSN.

Sécurité : Extension de la météo en boucle (canal 63 actuellement) à l'ensemble des côtes françaises, et enrichissement des bulletins de Météo-France (notamment *effets de brise et tendance ultérieure à 72 heures*).

Suppression de la licence de station et du CRR pour les VHF portables, CRR très allégé pour les eaux territoriales et simplification du programme et des modalités d'examen du CRR pour les navigations en eaux internationales.

Analyse de l'enquête des CROSS de l'été 2009 sur les demandes d'assistance, leurs causes et un meilleur ciblage des actions de prévention, qui permettront d'en réduire le nombre.

Environnement et pêche de loisir :

Signature à venir (*enfin ?*) de la Charte de la pêche de loisir, pour éliminer les abus commis sous couvert de plaisance, appliquer les règles existantes et les adapter si nécessaire.

Au sein du CSNPSN, améliorer l'impact des ports et de la filière industrielle « plaisance » sur l'environnement.

Suivi par les associations de l'UNAN de la création des Parcs naturels marins et des zones Natura 2000 en mer.

Règlementations diverses : Vigilance sur les projets récurrents de contrôle technique obligatoire des bateaux ou d'extension des permis sous prétexte de sécurité ou de respect de l'environnement. Ils n'auraient aucune incidence sur la sécurité et constituent un prétexte pour vendre des bateaux neufs. L'UNAN y serait totalement opposée.

Procédures judiciaires diverses sur la gestion de ports ou d'installations conchyliques entravant la navigation.

Formation-Information : Diffusion du Code des Bonnes Pratiques de 2009, publication de notes sur la sécurité et la prévention, finalisation de l'étude sur la cartographie électronique.

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 -