



Union Nationale des Associations de Navigateurs

Date : 21 février 2006

6, rue de la Tannerie – F 56000 VANNES tél 02 97 40 35 42

unan@wanadoo.fr

**A tous les plaisanciers de l'UNAN**

## **ACTIONS PRIORITAIRES DE L'UNAN EN 2006**

**L'UNAN assure la représentation des plaisanciers**, aux niveaux national, départemental et local, en s'appuyant sur des données incontestables et des dossiers argumentés et constructifs. Elle intervient au sein du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (CSNP-SN), du Conseil Supérieur de la Météorologie (*CSM-Marine*), du Comité des utilisateurs du SHOM (*CUSH-Plaisance*) et auprès des instances nationales, départementales et locales où sont abordés les sujets concernant la navigation de plaisance.

**L'UNAN met à la disposition des associations qui en font partie informations et dossiers techniques.** Les associations départementales et locales peuvent ainsi assurer au quotidien leur rôle de représentation et de défense des plaisanciers auprès des autorités et des partenaires locaux et retransmettre à leurs adhérents les informations susceptibles de les concerner.

### **A -/ Dans le domaine de la réglementation et de la sécurité :**

Il faut rappeler une nouvelle fois que la plaisance est une activité peu dangereuse ; contrairement aux idées reçues, les nombres d'appels gérés par les CROSS et d'interventions de la SNSM sont en diminution régulière malgré l'augmentation du nombre de navigateurs de plaisance. (*Voir la note « Sécurité de la plaisance : constats et propositions » sur le site Internet [www.unan.fr](http://www.unan.fr)*).

Il convient cependant que l'UNAN examine les points suivants :

#### **1. Impact de la nouvelle réglementation de sécurité et suivi de son application :**

Les annexes gonflables autorisées par la nouvelle réglementation comme engins de sauvetage ne sont pas encore apparues sur le marché. Par contre les radeaux répondant à la nouvelle Norme internationale ISO 96-50 sont en vente en France à des prix élevés ; les limites de vie et intervalles de révision préconisés par les constructeurs sont divers. Aussi une étude attentive des produits disponibles est indispensable avant de procéder à une l'acquisition. Par ailleurs les stations de révision appliquent l'Arrêté du 30 septembre 2004 de façon très variable, avec un manque de visibilité sur le coût des visites triennales, particulièrement pour les canots « ancienne génération », encore commercialisables jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

#### **2. Utilité et adaptation des réglementations :**

L'UNAN restera active sur l'ensemble des réglementations applicables à la plaisance pour en éviter la multiplication. En dehors des sujets que l'actualité obligerait à aborder, les domaines dans lesquels elle interviendra seront les suivants :

- Qu'apportent les permis en matière de sécurité ? Ont-ils un rôle de formation ou sont-ils une simple autorisation de naviguer ? Leur extension aux bateaux à voile aurait-elle une autre justification que d'instituer une redevance supplémentaire ?
- La possession d'un Certificat Restreint de Radiotéléphonie contribue-t-elle à limiter les bavardages inutiles sur le canal 16 de la VHF ?
- La réforme du Droit Annuel de Navigation, réalisée sans la moindre concertation, exonère tous les bateaux de moins de 7 mètres quelle que soit la puissance de leur(s) moteur(s) mais se traduit par une augmentation significative des droits pour les autres, et notamment les bateaux de 10 à 25 ans.

### 3. **Qualité de l'information nautique :**

L'U N A N poursuit son action pour améliorer la qualité et la diffusion des informations nautiques nécessaires à la sécurité en mer et plus particulièrement :

- Le contenu des bulletins météo disponibles avant d'appareiller ou en cours de navigation : les bulletins côtiers et « large » n'ont pas évolué depuis 30 ans alors que les services payants, difficiles à recevoir en mer, sont plus complets et plus précis. Pourquoi le service public ne progresse-t-il pas comme les services payants ?
- Le mode de diffusion des informations météo et de sécurité : l'émission en boucle sur 2 ou 3 fréquences VHF dédiées, comme le font un nombre croissant de pays, améliorerait considérablement la diffusion de la météo et des informations de sécurité. Une délégation de service public à un opérateur spécialisé accélérerait sa mise en place, qui pourrait être financée par quelques spots publicitaires. Pourquoi donc autant d'inertie de la part de l'administration pour mettre en place un système plus efficace ?
- Le balisage de navigation, des installations de cultures marines, et la matérialisation des zones d'interdiction ou des limitations de vitesse.

### 4. **Formation et sensibilisation des plaisanciers**

La pratique de la navigation repose sur des connaissances théoriques et pratiques mais surtout sur l'expérience, le bon sens et l'humilité face à la mer.

L'U N A N poursuit son action pour sensibiliser et informer les plaisanciers des bonnes pratiques de la navigation, sous diverses formes : organisation de sorties groupées, journées de sécurité, conférences diverses, échanges entre chefs de bord ou équipages, partenariats, campagnes de sensibilisation, dans la convivialité. Les associations locales sont, au sein de l'U N A N, les acteurs essentiels du rôle de formation continue des navigateurs de plaisance.

## **B -/ Dans le domaine de l'Environnement :**

Quoiqu'en pensent certains détracteurs de la plaisance, l'utilisation d'un bateau est très peu polluante. Il convient cependant de faire preuve d'un minimum de citoyenneté et de bon sens. Des règles simples et peu contraignantes sont proposées dans « le Code des Bonnes Pratiques » édité par l'U N A N.

Certains sujets sont concrets et d'actualité, sur lesquels l'U N A N continuera à avancer :

1. **Récupération des déchets et produits toxiques :** fusées périmées, peintures, huiles usagées, batteries,... La mise en place de conteneurs de récupération sélective est réclamée depuis longtemps par les associations de plaisanciers. L'U N A N demande aussi le doublement de la durée de vie des engins pyrotechniques de détresse ; il ne poserait aucun problème de fiabilité mais permettrait de réduire de moitié le volume de déchets à traiter. Un surcoût raisonnable (+10%) suffirait à financer un circuit de récupération et d'élimination des engins en fin de vie, à mettre en place.
2. **Rejets des bateaux :**
  - a. **Eaux noires :** les inconvénients techniques des bacs de rétention (*encombrement, vannes non normalisées, odeurs nauséabondes*) et leurs coûts d'installation et de gestion rendent leur généralisation difficile, notamment sur les bateaux de moins de 10 mètres. Mais une autre solution est en vue, plus réaliste que le stockage dans des bacs encombrants et malodorants. Elle consisterait à installer une microcentrale d'assainissement d'un volume raisonnable rejetant de l'eau parfaitement propre (*Prix du bateau bleu 2005 de la Fédération des Industries Nautiques*). Cet équipement pourrait être disponible sur le marché dès la fin 2006.

- b. **Eaux grises**, c'est essentiellement la partie non biodégradable des additifs contenus dans les détergents, inférieure à 1%, qui poserait problème. Or des détergents totalement biodégradables existent. L'U N AN demande qu'ils soient commercialisés chez les shipchangers et dans les ports plutôt que de chercher à imposer des bacs de stockage qui sont techniquement impossibles à installer sur les bateaux de plaisance.

3. **Déconstruction des navires en fin de vie** : l'opération BPHU (*Bateaux de plaisance hors d'usage*) lancée par la Fédération des Industries Nautiques est à encourager si elle a pour seul objectif de nettoyer les vasières et fonds de port ou de jardin défigurés par des épaves. Mais elle ne doit pas servir de prétexte à la mise en place de contrôles techniques des bateaux, qui seraient rendus obligatoires à partir d'un certain âge. On peut craindre en effet que l'objectif de ces contrôles soit d'abord de couvrir les coûts très élevés des usines de déconstruction mais devienne ensuite un moyen de stimuler la vente de bateaux neufs. Des projets de contrôle technique obligatoire sont évoqués périodiquement. Les bateaux de plaisance seraient-ils devenus si fragiles, malgré les certifications des constructeurs, qu'il faille s'assurer au bout de quelques années qu'ils sont encore en état d'assurer le service pour lequel ils ont été construits et vendus ?

4. **Draguage des ports et de leurs chenaux** : les dragages sont souvent indispensables pour maintenir l'accès et l'usage des ports, mais ils deviennent de plus en plus difficiles et coûteux à réaliser du fait des exigences élevées sur les risques de pollution par les sédiments à draguer. Les plaisanciers carènt pourtant sur des aires aménagées et utilisent depuis longtemps des peintures antisalissures (*antifouling*) de plus en plus coûteuses mais de moins en moins efficaces (*seuls les professionnels étaient encore autorisés à utiliser les peintures au TBT considérées comme très polluantes pour les bateaux de plaisance*). Un port a pu montrer que l'essentiel de la pollution des eaux du rivage provenait en réalité des fortes pluies et du ruissellement des résidus de l'agriculture intensive, de l'industrie ou de l'activité humaine. Les déjections animales (*oiseaux de mer, chiens, etc.*) ou les rejets d'installations d'assainissement saturées pendant les pointes d'été représentent une pollution biologique bien supérieure à celles des bateaux de plaisance. Les ports seront-ils donc condamnés à l'envasement ?

### **C -/ Dans le domaine portuaire :**

Le manque de places et l'opacité de la gestion, notamment administrative et financière, inquiètent les plaisanciers. L'U N A N craint que tout débat soit occulté et les usagers/payeurs tenus à l'écart des principales décisions de gestion.

La tentation est grande pour certains gestionnaires, sous la pression de listes d'attente artificiellement gonflées, d'augmenter les tarifs des postes d'amarrage et des prestations de services sans rapport avec les coûts réels et sans faire preuve d'assez de rigueur dans la gestion des frais généraux et des investissements. Les conseils portuaires n'ont actuellement aucune possibilité de s'assurer de la bonne gestion : ils ne sont même pas réunis aux fréquences légales et saisis des problèmes prévus par le Code des Ports. Les plaisanciers doivent s'organiser et réagir en connaissance de cause lorsque cela est nécessaire.

De nouvelles capacités d'accueil sont à rechercher, avec le souci de ne pas dénaturer le littoral. Des solutions alternatives existent, ports à sec, mouillages légers dans les anses semi abritées, réhabilitation de friches portuaires, etc.... Mais la volonté de les développer est-elle suffisante ?

### **D -/ En matière de gestion du Domaine public maritime :**

La liberté de navigation, de mouillage et d'accès aux rivages, notamment aux plages, est de plus en plus restreinte : des zones navigables très fréquentées sont menacées par la création de champs de filières conchylicoles en eau profonde et de zones de cultures marines, par les filets dérivants et engins de pêche de toute nature. La prolifération d'appareils de pêche dans certaines zones, aux abords des ports et dans les chenaux d'accès y rend la navigation dangereuse ; rien ne semble être fait pour enrayer ce phénomène. Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance souhaite pouvoir remettre un peu d'ordre et distinguer les « braconniers » des véritables pêcheurs, professionnels ou de loisir. Il convient de proposer des mesures, que l'U N A N souhaite raisonnables.

Certaines concessions de cultures marines sont à l'abandon sans qu'elles aient été réhabilitées comme l'exige la loi. Elles représentent un danger pour les autres utilisateurs du littoral et un gel du domaine maritime non justifié. Là aussi, l'U N A N fait des propositions mesurées.

La prolifération de scooters de mer, de pneumatiques fortement motorisés et de skieurs nautiques, avec leurs nuisances (*risques de collision, bruit, vagues, pollution de l'eau*), conduit les communes à prendre des arrêtés conjoints avec les préfets maritimes interdisant toute navigation, et donc le mouillage, dans la limite des 300 mètres.

Les plaisanciers se doivent donc d'être exemplaires vis-à-vis des autres utilisateurs de la bande côtière, respecter les limites de vitesse et de faire preuve de prudence quand ils s'approchent du rivage ou de zones fréquentées par les baigneurs, kayaks, véliplanchistes, annexes,...

Les associations doivent s'impliquer pour être représentées dans les Commissions Nautiques Locales et au niveau des communes ou départements afin de préserver liberté de navigation et cohabitation harmonieuse entre tous les usagers de la mer.

L'élaboration et la mise en place de Plans d'Usage du Littoral (*PUL marins*), préconisées par l'U N A N depuis plusieurs années, paraissent indispensables pour prévenir et résoudre les conflits d'usage rendus inévitables par l'accroissement de la pression démographique et le développement des activités sur la bande côtière.

### **E -/ Le poids économique de la plaisance :**

Largement méconnu et sous-estimé, il constitue le meilleur critère pour définir un équilibre qui ne se fasse pas au détriment de la plaisance : elle représente 40.000 emplois en France (*nombre en progression*), dont la plus grande partie dans les services et l'entretien (*on estime que 100 bateaux habitables créent 8 emplois directs de services, en dehors des constructeurs*).

En comparaison, la conchyliculture ne représente que 14.000 emplois, très saisonniers pour seulement 4.100 « Equivalents Temps Plein ». Les métiers de la plaisance constituent une opportunité pour les régions côtières souffrant du déclin de la pêche ou de la marine de commerce : ne freinons pas le développement de la plaisance qui crée beaucoup plus d'emplois que les activités primaires n'en perdent.

\*      \*

\*

### **Le succès des actions menées par l'U N A N repose sur sa capacité :**

- A regrouper un nombre croissant de plaisanciers, pour être entendus des autorités,
- A se doter d'outils de travail et à mutualiser informations et compétences pour dialoguer avec administrations, gestionnaires de ports et industriels et mener des actions structurées, fermes mais constructives,
- A susciter de nouvelles bonnes volontés pour suivre les nombreux sujets en cours,
- A développer des actions de responsabilisation et de formation des navigateurs de plaisance, dans un cadre convivial.