



Sommaire	<i>Le mot du Président</i>	page 1
	<i>Analyse des accidents en mer</i>	page 2
	<i>Les prestations de la SNSM</i>	page 3
	<i>Nouvelles brèves</i>	page 4

Editorial du Président :

Chers amis et lecteurs de ce 4^{ème} bulletin, l'été approche et vous allez être nombreux à naviguer.

Les précédents bulletins abordait les diverses activités de l'UNAN, et particulièrement la question des ports et mouillages, qui demeure notre préoccupation majeure. Nous ne ralentissons pas notre activité dans ce domaine à l'approche de l'été, bien au contraire : après l'étude en cours, sur les vols et le vandalisme, nous lançons une enquête approfondie sur les pratiques de gestion des ports, dont nous devrions pouvoir faire la synthèse en fin d'année. L'exercice sera passionnant et devrait faire apparaître d'excellentes gestions (*il en existe !*) et d'autres beaucoup plus contestables, voire des situations de racket inacceptables.

Mais en cette période de réarmement, c'est de sécurité que ce bulletin va traiter.

En effet, même si le nombre d'incidents ou de demandes d'assistance (*hors baignade et loisirs nautiques*) ne progresse pas au rythme du nombre de bateaux et de leur utilisation, la situation n'est pas complètement satisfaisante : 50 % des demandes d'assistance pourraient être évitées par un meilleur entretien, quelques mesures simples de prévention et du bon sens.

Dans cette perspective, nous nous bornerons à faire passer **5 messages fondamentaux** :

1. 61 % des demandes d'assistance sont dues à des pannes de moteur, dont beaucoup auraient pu être résolues « *par les moyens du bord* » avec quelques outils, 3 pièces de rechange, une petite réserve de carburant et un minimum de connaissance de son matériel. Vous trouverez page 2 la première analyse d'une enquête réalisée fin 2008 par les Affaires Maritimes et les CROSS à la demande du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance. Les conclusions sont sans équivoque. Appliquez-les à votre bateau et à vos navigations. Connaissiez votre matériel, entretenez-le, et ayez les manuels d'entretien à bord !
2. Communication avec les services d'assistance et les CROSS : elle est déterminante pour éviter qu'un simple incident se transforme en accident dramatique.
Equipez-vous de VHF, quel que soit votre type de bateau, et veillez le canal 16 aussi souvent que possible. L'analyse des opérations d'assistance montre que la VHF facilite énormément le travail des sauveteurs. Elle permet de faire appel très vite à la solidarité des bateaux proches, et notamment aux autres plaisanciers. La VHF aide aussi l'équipage du bateau en difficulté en maintenant un contact et en le conseillant. Les VHF fixes sont préférables mais les portatives étanches sont efficaces également, fiables et peu coûteuses. L'usage en est gratuit (*pas de taxe annuelle*). Si vous n'avez pas de CRR (*examen qui autorise à utiliser une VHF*), sachez qu'en cas d'urgence justifiée, vous pouvez toujours utiliser une VHF sans CRR.
3. Préparez vos navigations, même à proximité de votre port d'attache ou de très courte durée.
On ne part jamais sans avoir pris la météo. Les pouvoirs publics vont nous faciliter la tâche en répondant à une vieille demande de l'UNAN : la météo en boucle en VHF devrait être installée avant l'été 2009 dans les pertuis charentais et dans le Morbihan. En attendant que cela soit généralisé à toutes nos côtes, peut-être en 2010, prenez toujours la météo marine grâce aux nombreux supports existant, à commencer par les bulletins affichés dans les ports.
4. Ayez le matériel de sécurité obligatoire, qui ne constitue qu'un minimum. Connaissiez-le bien et complétez-le. D'assez nombreux accidents sont dus à des mouillages insuffisants. Ne les sous-dimensionnez pas car ils sont un important facteur de sécurité et constituent parfois votre dernier recours.
5. Soyez prudents et ne surestimez pas vos forces, vos compétences ou celles de votre équipage.

Ces conseils, bien appliqués à VOTRE cas personnel, devraient permettre d'éviter de très nombreux problèmes. Vous pourrez **télécharger les fiches de sécurité** éditées par l'UNAN et le CSNP, sur le site internet www.unan.fr.
Bon vent, bonne mer et naviguez en sécurité,

Bernard VIBERT

Analyse des accidents en mer : les premiers enseignements.

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 continue des statistiques d'accidents et périodique des demandes d'assistance afin de mieux connaître leurs origines, de cibler les actions de prévention et d'informer les plaisanciers des risques et des comportements à tenir en cas de difficulté. C'est un des quatre axes prioritaires de son action pour 2009 présentés dans le bulletin précédent.

Rappelons en premier lieu que le nombre d'opérations enregistrées par les CROSS pour la plaisance est de 3.500 environ et de 2.800 pour la SNSM. Ces chiffres sont relativement stables depuis 30 ans malgré la multiplication par 3 du nombre de bateaux et de la pratique de la navigation.

Rappelons qu'en montagne le nombre d'interventions annuelles est de 55.000.

Une enquête effectuée à l'automne 2008 par la Direction des Affaires Maritimes et les CROSS est particulièrement intéressante. Les Cross ont adressé à 25 % des bateaux assistés durant l'été 2008 un questionnaire afin de connaître les enseignements tirés par les chefs de bord eux-mêmes. 45% d'entre eux ont répondu.

Les principales causes des demandes d'intervention confirment et précisent ce que nous apprennent les statistiques annuelles :

Les pannes de moteur expliquent 61 % des demandes d'assistance. Ce chiffre est « phénoménal » !

Si l'on y regarde de plus près, les problèmes sont dus en majorité

- A des batteries trop sollicitées ou trop âgées, ou à des incidents dans les câblages.
- A des problèmes d'alimentation : carburant pollué, filtres bouchés, pompe endommagée, parfois panne de carburant pudiquement baptisée « jauge mal étalonnée » (*il faut toujours étalonner vos jauges*).
- A des problèmes de refroidissement, (*prise d'eau obstruée ou rotor de pompe endommagé*).

Les autres avaries (*gréement, gouvernail, voie d'eau*) et les difficultés de navigation (*chavirage, échouage, erreur de position*,) font figure de parent pauvre avec respectivement 11 % et 12 % des causes de demande d'assistance.

Les autres causes, problèmes de santé, plongée,... restent peu importantes en nombre même si les conséquences individuelles sont parfois dramatiques.

Deux autres conclusions sont également à méditer :

- Environ la moitié des demandes d'assistance sont dues à des négligences dans l'entretien du matériel, des erreurs ou des imprudences. Ce qui permet d'espérer qu'un minimum d'information sur les causes de panne et les solutions de dépannage améliore la situation sans gros investissements.
- Environ 20 % de ces cas auraient pu être résolus par les moyens du bord avec 3 ou 4 pièces de rechange (*filtre à gazole, rotor de pompe de refroidissement, courroie, bidon de carburant en réserve*), quelques outils de base, les manuels d'utilisation et une petite formation pratique sur le remplacement de ces pièces vitales.

Anticipant sur ces conclusions, UNAN et CSNPSN ont édité une fiche d'information dont est issu le tableau ci après :

Principales causes de panne		Prévention ou dépannage
Moteur Explique 60 % des cas d'assistance	Panne de carburant	Étalonner la jauge, vérifier le carburant avant d'appareiller et avoir une réserve
	Carburant pollué ou filtre encrassé	Effectuer les révisions à temps et nettoyer les réservoirs régulièrement. Savoir remplacer les filtres à la mer et purger l'air du circuit de gazole
	Démarrateur ou batterie à plat	Inspection du câblage, des cosses (desserrées), vérifier la charge.
	Défaut de refroidissement	Vérifier fréquemment le débit de l'eau de mer. Changer le rotor aux dates prescrites. Apprendre à changer soi-même le rotor de pompe à eau en mer..
Gréement	Mat, haubans, cordages, voiles	Inspection régulière y compris grimper au mat, rechanges à bord
Gouvernail	Rupture safran ou liaisons	Inspection régulière. Tester la barre de secours et pouvoir réparer les drosses
Voie d'eau	Vannes ou passes coques	Inspection régulière, et fermer les vannes lorsqu'elles ne sont pas en service..
Electricité	Batteries anciennes, ou ayant eu des décharges profondes.	Gérer les batteries de service, suivre le niveau de charge, ne pas décharger au-delà de 50 à 70% selon le modèle.
	Défaut de charge par l'alternateur	Vérification de la charge après le démarrage. Un compte-tours en panne est un signe de l'absence de charge.
	Lignes défectueuses entre batteries, tableau et appareils	Vérifier les lignes et pouvoir les réparer à bord avec contrôleur, fil et cosses.
Electronique	Humidité, corrosion, continuité	Entretien préventif, hivernage en milieu sec, produits hydrofuges
	Surtensions, inversion polarité	Installation correcte, Entretien préventif, remplacement des piles

Cette fiche, et d'autres relatives aux situations d'urgence ou au respect de l'environnement, sont disponibles sur notre site internet www.unan.fr et téléchargeables.

Les prestations de la Société Nationale de Sauvetage en Mer SNSM

Tout au long de nos côtes, nous avons des points particulièrement dangereux. Sur la côte atlantique, les mouettes, telles des sirènes, attirent des imprudents pêcheurs de bar autour du rocher d'Antioche. Ce fut le thème d'une journée sécurité tenue à Saint-Denis d'Oléron l'année dernière « Est-ce qu'une loubine vaut le risque de perdre la vie ? ». Tout en insistant sur le drame humain que représente un naufrage, le conférencier de la SNSM a insisté sur le coût d'une opération de sauvetage après un accident tragique venu à nouveau endeuiller le monde de la plaisance.

« Le 28 octobre à 13 h 22, le canot de sauvetage de La Cotinière a pris le large pour rejoindre le lieu du naufrage. Durée de la sortie : près de 3 heures. Coût : 345€x3=1035€. A la même heure, le canot de sauvetage d'Aix arrivait pour 3 heures également. Le bateau étant de catégorie inférieure, le coût horaire n'était que de 250€, au total 750€. Il y eut également l'intervention du zodiac de la SNSM : coût horaire : 150€ et on allait oublier l'intervention de l'hélicoptère, dont l'heure de vol est comparable au prix d'un joli scooter. Alors, la prise de quelques bars vaut-elle une addition aussi élevée, sans compter la perte humaine toujours aussi tragique pour les familles ? »

Alors, qui sont les sauveteurs en mer ? La SNSM est une association régie par la loi 190, reconnue d'utilité publique et assumant une mission de service public

L'assistance et le sauvetage des personnes sont gratuits.

Pour le sauvetage et l'assistance aux biens, qui sont par ailleurs assurés, la SNSM est autorisée, par décret ministériel, à demander un **juste remboursement des frais engagés.**

Voici le barème horaire de remboursement de dépenses pour secours aux biens, en euros au 1^{er} août 2008 :

Longueur du bateau SNSM	Longueur du bateau secouru		
	< 12m	12 m à 25m	+ 25 m
< 7 m	150	170	120
7 m à 8,9 m	160	180	210
8,9 m à 13 m	255	285	330
> 13 m	345	425	500

Le coût forfaitaire de récupération d'une planche à voile ou d'un kit surf est de 100 €, quel que soit le moyen employé et la durée de l'intervention. Les jet skis sont considérés comme des navires de moins de 7 mètres.

Les différentes catégories de navires de sauvetage :

- 40 canots tous temps
- 35 vedettes de 1^{ère} classe
- 70 vedettes de 2^{ème} classe
- 6 vedettes de 3^{ème} classe
- 24 vedettes légères et embarcations diverses

Est-il nécessaire de rappeler le dévouement des sauveteurs en mer qui sont tous des bénévoles chevronnés, souvent anciens professionnels de la mer ? 3 500 d'entre eux forment les équipages, 1.200 assurent les tâches administratives, délégués, présidents de stations, directeurs de centres de formations, instructeurs...et 1 400 jeunes nageurs sauveteurs saisonniers surveillent les plages l'été. En outre, un peu plus de 40 salariés travaillent dans les services du siège et au centre d'entretien et de réparation de l'Ouest à Saint-Malo.

C'est à nous, amis plaisanciers, qu'il appartient d'aider cette formidable machine à sauver les vies en mer, peut-être un jour les nôtres. Certaines associations de l'UNAN y contribuent largement, par des dons, par la diffusion de matériel pour les adhésions, par des initiatives diverses, fêtes de la mer, lotos, brocantes dont le montant des ventes de certains stands vont à la SNSM. Il serait intéressant que nous échangions nos initiatives pour aider ces « anges de la mer ».

Mais ces dons des associations restent trop faibles face aux besoins de la SNSM et seule la contribution directe d'une majorité de plaisanciers peut contribuer significativement à ses besoins. C'est la cas au Royaume-Uni où les dons à la RNLI sont sensiblement plus nombreux qu'en France. Chez nous, moins de 10 % des plaisanciers aident la SNSM individuellement. Cela est-il normal ? Nous ne le pensons pas...

Sur nos bateaux, nos voitures, apposons les autocollants de la SNSM, symboles notre contribution !

Nouvelles brèves :

Signalez-nous les abus des gestionnaires de ports et mouillages

A l'approche de l'été, plusieurs abus nous sont signalés par des navigateurs : augmentations importantes et injustifiées de prestations sans les services pouvant le justifier.

►► **Signalez-nous ces abus de façon précise et documentée** (voir fiche sur le site www.unan.fr ou par e-mail à unan-france@orange.fr). Nous pourrions réagir collectivement auprès des gestionnaires, et s'il le faut informer la presse.

Journée « L'Eau en Partage » le 12 mars 2009 à Arcachon

Organisée par le Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon, dans le cadre de la journée mondiale de l'eau, cette journée avait pour objectif d'impliquer l'ensemble de la population : élus professionnels, habitants et usagers du Bassin pour tout à la fois comprendre, sensibiliser et échanger, sur les enjeux écologiques de l'eau . Cette eau rejoint le Bassin par les voies fluviales, pluviales, par infiltration au niveau des bassins versants, ou des nappes profondes. Chacune de ces modalités peut entraîner des pollutions, auxquelles s'ajoutent celles liées aux diverses activités pratiquées sur le site même.

Les plaisanciers se sentaient particulièrement concernés, car un arrêté récent impose à tous les navires de plaisance équipés de toilettes de disposer de cuves de rétention ou de traitement des eaux noires pour toute navigation supérieure à 48h dans le bassin d'Arcachon. Aucun élément n'a pu se dégager à cette journée pouvant justifier une telle mesure qui conduit finalement les plaisanciers à s'orienter vers l'adoption de WC chimiques mobiles !!!

Troisièmes Rencontres Nationales de l'Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique à Arcachon le 18-19 03 2009 « Ports de plaisance et Développement durable »

Ces journées ont été introduites par Catherine Chabaud, responsable de la mission « Nautisme et développement durable » pour le Ministère (MEEDDAT).

L'objectif en était la prise en compte des problématiques environnementales, économiques et sociales dans les politiques de développements portuaires. Des expériences concrètes, menées en particulier sur la façade atlantique ont été présentées.

Ainsi, le port de La Rochelle poursuit une démarche environnementale, gérant par exemple 11 types de déchets différents sur 50Ha et 10 km de pontons : il applique la norme ISO 14001 depuis 2006 . Le port d'Arcachon est le seul port titulaire des 3 normes ISO 9 001 (satisfaction client), ISO 14 001 (environnement) et OHSAS 18 001 (risques pour les personnels). A Brest au port du Château, et à Dunkerque, des friches portuaires sont requalifiées et réhabilitées.

Dans le cadre d'un débat animé par Antoine. Pichon, Secrétaire Général du CSNP-SN, le président de l'UNAN, Bernard Vibert, est intervenu lors de la 2^{ème} séance plénière de ce séminaire sur la « Gouvernance des ports de plaisance » et le rôle que pouvaient y tenir les représentants des usagers.

Réunion UNAN à BREST , Visite à l'Agence des Aires Marines Protégées (AAMP) et au Parc Naturel Marin de la Mer d'IROISE le 24 03 2009

Pierre Molinard, président de l'UNAN Finistère, a organisé cette rencontre à l'intention des UNAN-Départementales, désireuses de mieux connaître le rôle de l'AAMP et le fonctionnement du premier parc naturel marin.

En effet il apparaît que les élus locaux se montrent souvent opposés à ce nouveau dispositif où l'Etat conserve nombre de ses prérogatives actuelles. Les plaisanciers sont quant à eux sur leurs gardes au niveau de la liberté de navigation, de mouillage et de pêche de loisir.

Mme Rousseau, sous-directrice de l'Agences des Aires Marines Protégées, s'est voulue rassurante en présentant le rôle de cette nouvelle agence. Elle en rappelle sa structure d'établissement public dédié à la Mer. Les objectifs de l'AAMP sont : l'appui aux politiques publiques tant au niveau national qu'international afin que l'ensemble zones gérées constituent un réseau cohérent ; l'animation et le soutien des gestionnaires des AMP ; l'apport de moyens humains et financiers aux PNM au fur et à mesure de leur création.(10 avant 2012) et aux zones Natura 2000.

Les PNM ont un lien fort avec l'Etat et l'AAMP constituera un acteur important, influençant la part de la France dans les négociations internationales sur la mer.

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 -