



<i>Sommaire</i>	<i>Editorial du Président</i>	<i>page 1</i>
	<i>Cartographie électronique : risques et précautions</i>	<i>page 2</i>
	<i>Le nautisme en France : quelques faits et chiffres</i>	<i>page 2</i>
	<i>Les dossiers en cours de l'UNAN</i>	<i>page 3</i>
	<i>Nouvelles brèves</i>	<i>page 4</i>

Le Mot du Président :

Au moment où l'UNAN diffusait les conclusions d'une étude de 2 ans sur la cartographie électronique (*voir page 2*), les éléments se rappelaient douloureusement à notre attention en Vendée et en Charente-Maritime, où la tempête Xynthia faisait de trop nombreuses victimes et causait de terribles dommages à plusieurs ports de l'Atlantique.

Si nous nous bornons à en tirer quelques enseignements, nous pouvons relever les points suivants :

- La météorologie avait parfaitement prévu le phénomène dans ses composantes "vent", en force et direction, et "état de la mer", vagues notamment. Il ne nous semble pas qu'il y ait eu d'accidents de mer autres que de bateaux au mouillage, les marins ayant été bien avertis de l'arrivée de la dépression et de ses caractéristiques et s'étant mis à l'abri. Cela devrait nous inciter à ne jamais omettre de prendre la météo avant d'appareiller, ne serait-ce que pour une heure et à proximité d'un abri et à nous rappeler que l'on peut devoir affronter un jour un coup de vent sérieux mais qu'aucun marin sensé ne prendra le risque de s'exposer inutilement au gros temps. Pour nous y aider, l'extension des zones couvertes par la météo en boucle va s'accroître avant l'été, principalement en Manche cette année : 3 nouveaux émetteurs fonctionneront, vraisemblablement à Ouessant pour couvrir la mer d'Iroise, à Bréhat couvrant une zone allant des Sept-Iles au Cap Fréhel et enfin à la pointe de Jobourg, couvrant les côtes Nord et Est du Cotentin. La couverture complète des côtes se poursuivra pour être achevée en 2011 ou 2012. Merci encore aux animateurs de l'UNAN qui ont lancé l'idée au début des années 90.
- L'ampleur de la surcote attendue avait-elle été évaluée ? Nous ne le savons pas. On peut seulement dire à ce stade que l'on dispose de connaissances permettant d'évaluer avec une précision correcte les effets respectifs sur le niveau de la mer des 4 facteurs principaux : la baisse de pression atmosphérique, la marée, les vagues et enfin l'effet d'accumulation d'eau au fond de golfes vers lesquels souffle un fort vent. Ce dernier phénomène est important et bien connu des belges et néerlandais en Mer du Nord par vents de Nord-Ouest : la mer est "poussée" par le vent, elle ne peut s'écouler par le Pas de Calais, et son niveau s'élève par accumulation. Dans les cas rares où les 4 causes se conjuguent, grande marée + aspiration par la dépression + accumulation dans les golfes + vagues, des surcotes locales très importantes sont à craindre, même si elles atteignent rarement l'ampleur subie en février 2010. Il est très probable que les ingénieurs du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) disposent d'éléments permettant de quantifier l'effet de ces 4 facteurs lorsqu'ils se conjuguent et d'estimer, pour les principaux bassins, l'ampleur des surcotes possibles et donc le dimensionnement des amarrages de pannes. La prudence devrait amener bon nombre de ports, où les surcotes sont susceptibles de dépasser les marges de sécurité actuelles, à étudier des rehaussements des pieux sans attendre leur remplacement.

L'UNAN, présente dans la majorité des ports susceptibles de subir des dommages considérables du fait de surcotes, va prendre contact avec le SHOM et les gestionnaires de ports pour se pencher sur ces risques.

Bernard VIBERT

Cartographie électronique : risques et précautions à prendre dans leur utilisation

En quelques années, grands et petits navires de plaisance se sont équipés de lecteurs/traceurs de cartes électroniques ou de micro-ordinateurs de bord couplés au GPS avec cartographie électronique et logiciels de visualisation et de navigation.

Ces systèmes transforment la navigation en un exercice simple et fournissent, tant qu'ils fonctionnent, une excellente connaissance de la position du navire, facteur de sécurité important. Leur facilité d'utilisation pourrait cependant faire oublier leur fragilité aux conditions rencontrées en navigation (chocs, humidité, fragilité des contacts) et les risques sérieux que peuvent entraîner les multiples pannes possibles ou une cartographie imparfaite.

C'est pourquoi des membres de l'UNAN ont effectué de 2008 à 2009 une étude approfondie sur la cartographie électronique avec l'appui méthodique du SHOM.

Plusieurs enseignements en ressortent :

1. La simplicité d'utilisation des cartes électroniques a une contrepartie : faire perdre la pratique des méthodes traditionnelles de navigation (*ou ne pas l'acquérir*) : point en vue de terre, estime, calcul d'une route, enregistrement régulier des positions, usage du compas de relèvement, des alignements, calculs de marée, ...

En cas de panne de l'électronique, l'équipage peut se trouver en situation difficile. La prudence la plus élémentaire impose de reporter fréquemment le point sur le livre de bord et de pouvoir, en cas de défaillance des systèmes électroniques, rejoindre un abri par ses propres moyens sans assistance extérieure.

Pour faire face à une panne du système de cartographie, il est prudent de disposer d'un GPS autonome et/ou d'une alimentation 12 V de secours, d'un jeu minimum de cartes « papier » permettant de rejoindre un abri, sans oublier des connaissances de la navigation par les méthodes classiques et l'équipement correspondant.

2. La précision des levés antérieurs à l'ère du GPS est bien inférieure à la précision du GPS. Bien souvent l'erreur sur la position des sondes, dangers, etc..., est d'environ 100 mètres sur les levés pré GPS alors que celle du GPS est de 10 mètres.

Il convient donc de toujours garder une marge de sécurité et de ne pas se fier aveuglément aux bonnes performances théoriques du GPS. Une carte marine étant constituée d'un patchwork de levés de différentes périodes, récentes comme très anciennes, les coordonnées de différentes parties d'une même carte peuvent présenter des écarts très variables. Les dates des levés figurent sur les bonnes cartes.

En pratique, il faut régulièrement vérifier sur une position connue d'une carte où les levés sont récents (*jetée, place de port, bouées (bien que celles-ci évitent)*), que votre positionnement GPS reporté sur la carte est juste.

3. Toutes les cartes ne se valent pas. Leurs qualités et leurs défauts les rendent plus ou moins bien adaptées aux différents types d'usages, rase-cailloux ou navigation hauturière, couverture mondiale ou pas, gadgets complémentaires pas toujours utiles ou procurant une fausse impression de facilité, coûts assez ouverts mais dans tous les cas bien inférieurs aux cartes papier pour des zones équivalentes.

Le rapport intégral de l'UNAN est consultable sur le site www.unan.fr ou sur ceux de certaines de ses associations.

Quelques faits et chiffres : ce que représente le Nautisme en France

Environ 3 et 4 millions de personnes selon les sources pratiquent la plaisance en France métropolitaine (non compris la baignade).

La flotte de plaisance comptait 923.000 bateaux immatriculés fin 2009 dont seulement **532.000 considérés comme actifs** (en état de marche, source FIN 2008) se répartissant entre 153.000 de plus de 6m et 379.000 de moins de 6 mètres.

Les voiliers constituent 28 % de la flotte, les bateaux à moteur 72%.

Les immatriculations de l'année 2008 ont concerné 23.400 bateaux neufs et 65.000 bateaux d'occasion.

L'Europe (*géographique, pas seulement la CEE*), compte 6 millions de bateaux et 30 millions de plaisanciers.

Le chiffre d'affaires de la plaisance en France était d'environ 4,2 milliards € en 2007, à travers 4.900 entreprises avec 45.000 emplois directs (équivalent temps plein).

On estime que l'entretien et les services, incluant les ports de plaisance, mais hors construction neuves, représentent entre 9 et 10 emplois directs pour 100 bateaux *habitables*, répartis sur l'ensemble du littoral. La filière nautique est une activité à forte valeur ajoutée qui se compose d'une cinquantaine de spécialités.

La plaisance contribue largement aux ressources fiscales de l'Etat et des collectivités territoriales : notamment TVA, taxe professionnelle, taxes foncières redevances domaniales, droit de navigation et de francisation, taxe de séjour lorsqu'elle est perçue. Certains ports estiment qu'un tiers de leur chiffre d'affaires est constitué d'impôts et de taxes.

Les retombées induites par la plaisance sur l'économie littorale sont importantes. Les plaisanciers deviennent souvent résidents de la zone où se trouve leur bateau, ou le deviennent, comme résidents secondaires puis en s'y fixant après leur retraite. Sans plaisance, bon nombre de communes ne pourraient maintenir leur activité économique, leurs infrastructures et leurs emplois.

Quelques idées reçues sur la plaisance sont fausses et à éradiquer.

- *La durée moyenne d'utilisation des bateaux serait de 3 jours par an ! Faux.* Il n'existe pas de statistique. Une enquête effectuée par l'UNAN 56 en 2003 montre que 43 % des plaisanciers morbihannais naviguaient plus de 30 jours par an et 6 % déclaraient sortir moins de 10 jours par an. Ce taux d'utilisation a augmenté depuis 2003.
- *Les plaisanciers sont des nantis ! Faux.* 72 % des bateaux ont moins de 6 mètres et 96% d'entre eux moins de 10 m. Les plaisanciers sont pour 31 % des retraités, 15,6 % des employés et ouvriers, 8 % des artisans et commerçants, 21 % des cadres moyens et enseignants et pour 24% des cadres, professions libérales ou chefs d'entreprise (origine : Affaires maritimes). La moitié des plaisanciers avait dépensé moins de 2.000 € en 2003 pour la gestion de leur bateau (*mouillage, assurances, carburant, entretien, taxes*) (source UNAN 56).
- *La plaisance est financée par les contribuables des collectivités où se trouvent le port ! Faux,* les budgets des ports sont des budgets annexes parfaitement identifiés et en équilibre. Les coûts d'investissement et de fonctionnement sont couverts en totalité par les utilisateurs plaisanciers du port. Les subventions sont de plus en plus faibles, presque toujours remboursables et remboursées.

La plaisance polluée ! Faux.

- 80% de la pollution des mers proviennent d'activités humaines terrestres. 12% sont dus aux activités maritimes, y compris le transport maritime ; les experts attribuent seulement 1% de ces 12% au nautisme.
- L'usage du TBT a été interdit en France **dès 1982** pour les bateaux de moins de 25 mètres. La France a été le premier pays à le faire, suivie par la GB en 1987, bien avant les accords internationaux. Les carénages sont maintenant effectués sur des aires aménagées recueillant les effluents pour retraitement. La disparition du TBT est lente dans les vases anaérobies mais rapide quand il est remis en suspension dans l'eau.
- Les bateaux mis en service depuis le 1 janvier 2008 sont obligatoirement équipés de caisses à eau noire.
- Des détergents "verts" facilement et rapidement biodégradables sont disponibles maintenant chez tous les shipchangers et largement utilisés par les plaisanciers, qui les recommandent d'ailleurs à tous habitants du littoral car les stations d'assainissement n'en éliminent qu'une faible part.
- Les moteurs marins récents, fixes Diesel ou hors-bord à essence 2 ou 4 temps sont soumis à des normes très strictes qui ont très fortement réduit les émissions gazeuses ou liquides ainsi que le bruit.
- Les dragages des ports sont précédés d'analyses complètes et les autorisations délivrées par les préfets le sont sur des critères précis, plus stricts en France qu'ailleurs en Europe. Les vases se déposent naturellement dans les bassins ou sont amenées par les eaux de ruissellement. Les actions environnementales menées dans les ports et les bassins versants font que les vases récentes sont sensiblement moins polluées que celles des années 1970.

Les dossiers en cours de l'UNAN France

Nous vous indiquons tous les ans où en sont les dossiers sur lesquels l'UNAN travaille. Voici le point à fin mars.

- **Pêche de loisir embarquée** : toujours aucune nouvelle de la "Charte", en attente depuis 15 mois, malgré nos relances. En dépit de la volonté affichée des ministres de la signer, on peut craindre que cet engagement du Grenelle de l'Environnement ne tombe aux oubliettes. Dommage, car la Charte constituait une avancée positive en matière de bonnes pratiques, contribuant à préserver la ressource halieutique, à développer les comportements responsables des vrais amateurs et à réprimer les excès d'une petite minorité de "braconniers" !
- **Libéralisation de l'usage des VHF portables** (ni licence ni CRR) : les textes organisant les décisions de libération de l'usage annoncées par Mr BUSSEREAU en septembre 2009 devraient être publiés avant l'été 2010.
- **Evolution du Décret du 22 octobre 1991 sur les zones de mouillage et d'équipement légers** : un texte amélioré, notamment par la généralisation des conseils de mouillage, devrait sortir avant la fin de l'année 2010. Les problèmes liés au renouvellement des AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine public maritime) sont également en discussion avec les autorités centrales.
- **Comparaison des pratiques des ports** : Les dossiers sont en cours de dépouillement. Les comparaisons sont aussi instructives que nous l'anticipons, avec de bonnes initiatives chez certains ports, qui sont généralisables (*gestion des postes et contrats de service garanti, listes d'attente, association des usagers aux orientations du port*). Nous découvrons aussi des situations anormales et des gestions calamiteuses, sur le plan technique ou financier. L'exercice pourra être étendu aux associations d'usagers non-membres UNAN qui le souhaitent. (Nous contacter)
- **Pyrotechnie** : au moment où des initiatives privées (shipchangers, certains ports) se développent pour reprendre les engins périmés de leurs clients à des prix moins prohibitifs, l'UNAN prépare un dossier sur la réglementation et le problème de destruction du stock d'engins. Elle regrette que les circuits non payants soient limités, changeants et si difficiles à identifier ! Que fera-t-on des engins non acceptés dans les circuits payants ? Ne risque-t-on pas d'inciter à abandonner n'importe où des engins dangereux et polluants ?
- **Sécurité** : les règles de la Division 240 ont été amendées (voir site internet). Nous comprenons que l'on modifie une norme avec un préavis suffisant, mais pas que l'on oblige à mettre au rebut prématurément un matériel coûteux. Nous allons demander à l'administration si une tolérance est possible, pour 2 ou 3 ans, pour du matériel récent et déjà en service.

Nouvelles brèves :

Publications récentes de l'UNAN :

- **"Navigation électronique"** : l'étude de l'UNAN sur les cartes électroniques et les systèmes de visualisation a duré 2 ans. Les conclusions en sont disponibles sur le Site Internet www.unan.fr. Deux versions peuvent être consultées : l'une, intégrale, de 8 pages, l'autre, condensée, donne l'essentiel en 3 pages.
- **Fiches mémo sur la sécurité et l'environnement** : 8 fiches concernant la sécurité et l'environnement avaient été publiées en 2009. L'UNAN va présenter d'autres fiches dans le même esprit : disposer d'aide-mémoires simples et concis (un feuillet A5), faciles à conserver à bord sur un bateau habitable, un voilier léger ou un pneumatique. Une fiche sur la "prévention des vols" vient d'être mise en ligne. La fiche "Utilisation de la VHF en cas d'urgence" va être améliorée. Tous ces documents seront téléchargeables depuis le site internet.
- **Les opérations d'assistance de l'été 2009**. Ce type d'enquête a été lancé depuis l'été 2008 et renouvelé en 2009. Les résultats, analysés par l'UNAN, sont très intéressants. Les pannes de moteur et avaries restent à l'origine de 2/3 des demandes d'assistance. Cette situation n'est pas une fatalité : des précautions permettent d'éviter une partie de ces pannes courantes. L'analyse est disponible pour les associations de l'UNAN en pages "réservées" du site internet.
- **Une étude à lire sur les risques de contamination bactérienne du gazole**. Le "Vent des pertuis", bulletin de l'Association des Plaisanciers de La Rochelle a publié une intéressante étude sur les risques de contamination bactérienne du gazole, à l'origine de nombreuses pannes d'alimentation (*voir le site de l'APLR*). L'addition de 4 à 5% de bio carburant amplifierait un phénomène déjà connu. L'UNAN a demandé au CSNPSN et à la FIN de joindre leurs moyens pour trouver des parades à cette menace. Les additifs sont-ils efficaces ? Des études britanniques indiquent que certains le sont, d'autres étant sans effet. Qu'en est-il pour les produits disponibles en France ? Ont-ils été testés ? Présentent-ils des effets secondaires dangereux pour les circuits et la pompe à injection ? La question est à suivre.

L'UNAN Côte d'Opale voit le jour.

Plusieurs associations de plaisanciers de la Région Nord- Pas de Calais viennent de créer la nouvelle UNAN "Côte d'Opale". Elles sont basées à Dunkerque pour 4 d'entre elles, à Gravelines et d'autres rejoindraient ce nouvel ensemble régional présidé par Gérard CUVELIER. Le port de Dunkerque compte 1.400 anneaux et 500 supplémentaires devraient être créés. Face aux problèmes de relations avec les ports, de dragage..., les associations parleront d'une seule voix. Bon vent à l'UNAN Côte d'Opale.

La tempête en Vendée et au port des Minimes à La Rochelle la nuit du 27 février

La presse a largement commenté les causes et les conséquences du sinistre qui a frappé les deux communes de l'Aiguillon et de la Faute sur Mer, entraînant la mort de 50 personnes. Nos amis du Club Nautique Aiguillonnais et Fautais, membre de l'UNAN, indiquent avoir subi des dégâts matériels importants. "Les bateaux étaient amarrés à des pontons retenus à des pieux de chêne de 8 à 10m par des pneus flottants. La conjugaison de la tempête, d'une dépression très creuse, d'un coefficient de 102 et d'une forte vague d'origine inexplicite a fait sortir les pneus de leurs pieux. Les bateaux sont allés s'enchevêtrer les uns contre les autres, plusieurs s'échouant sur le terre plein des parkings".

A La Rochelle, les vents de sud de 150 km/h, conjugués à la marée et aux très basses pressions, ont provoqué une surcote qui a submergé digues et quais du port. De nombreux pontons sont passés au dessus des pieux d'ancrage et certains sont restés suspendus à marée descendante avant de retomber, endommageant ou coulant des bateaux dans leur chute. 7 km de pontons ont été endommagés ou sont montés sur les quais, entraînant les bateaux. Les pieux, beaucoup trop courts vont devoir être rehaussés ! Si les dégâts sont moins importants qu'en 1999 pour les bateaux, les voitures stationnées sur les parkings ont été endommagées et les locaux professionnels inondés.

Une lourde taxe pour visiter le paradis Corse ?

La Région Corse envisage de mettre en place une taxe de 20 € par mètre de longueur pour tous les navires de plaisance visitant la Corse et mouillant en dehors d'un port de plaisance, ne serait-ce que quelques heures ! Cette taxe est supposée financer les charges de fonctionnement des parcs naturels marins. Une taxe équivalente existe en Sardaigne mais elle est perçue prorata temporis, donc beaucoup moins douloureuse, et ne s'applique plus que dans l'archipel de la Maddalena au profit du parc national. Une autre taxe régionale "sur le luxe", devenue "taxe sur l'environnement", avait été créée en 2006 mais abrogée en 2009 à la demande de la Cour européenne de justice. Le projet corse est à l'examen du Conseil d'Etat. On peut espérer que ses membres seront assez sages pour le bloquer sous sa forme actuelle : il constitue en effet une véritable mainmise sur le domaine public maritime et pourrait servir d'exemple à d'autres régions s'il n'est pas contesté aussi par la Cour européenne. Les 9 associations de l'UNAN Corse, l'UNAN et tous les acteurs de la plaisance s'inquiètent de cette initiative malheureuse.

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 / Email : 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 Med (Est) - UNAN Corse - UNAN Côte d'Opale - Fédération des Kayaks de mer - Membre associé : ACOMM