



UNION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE NAVIGATEURS

U.N.A.N.

BULLETIN de NOVEMBRE 2008

N° 1

Sommaire :

<i>Le mot du Président</i>	<i>p 1</i>
<i>D 240 : Nouvelles dispositions pour les annexes</i>	<i>p 2</i>
<i>Choix des gilets de sauvetage</i>	
<i>Retour d'expérience sur les permis moteur</i>	
<i>Météo en boucle : poursuite en Méditerranée, extension en Atlantique</i>	<i>p 3</i>
<i>Marques d'identité</i>	
<i>Nouvelles des régions</i>	<i>p 4</i>

Le Mot du Président

L'UNAN est devenue au fil du temps un acteur incontournable de la concertation avec les pouvoirs publics, les professionnels de la mer ainsi qu'avec les organismes concernés par les questions relatives à la navigation de plaisance sous toutes ses formes. Elle est membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance, membre du Conseil Supérieur de la Météorologie (section marine), membre du Comité des utilisateurs du SHOM, administrateur de la SNSM.

L'UNAN, face aux nombreux dossiers en cours, a décidé de développer l'information auprès des associations de plaisanciers adhérant à l'UNAN en lançant ce bulletin d'information à parution bimestrielle. Leurs enjeux sont fondamentaux pour les passionnés de navigation que nous sommes tous, qu'il s'agisse des problèmes de places de port ou de leur gestion, de création de zones de mouillages collectifs et d'équipements légers, de règles de sécurité, de protection de l'environnement, de pêche de loisir, d'amélioration de l'hydrographie ou des bulletins météo, de justice dans le calcul des droits de navigation, de permis de conduire, de conflits d'usage avec d'autres activités maritimes, etc ...

Ce bulletin est adressé à toutes les UNAN régionales et départementales ainsi qu'aux membres associés, l'ACOMM (Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande), à charge pour eux de le retransmettre à leurs membres, sous la forme qu'ils estimeront la plus adaptée : transfert électronique du fichier que nous adressons, le plus simple et le plus rapide, reprise du contenu des Bulletins dans leur propre bulletin d'association, peut-être un jour édition papier du Bulletin grâce à des annonceurs et distribution par la Poste.

Le rôle de ce Bulletin est de permettre un accès plus direct et rapide de l'information nationale à chacun des plaisanciers dont l'association adhère à l'UNAN.

Aussi, une information sur la sortie des bulletins et leur sommaire figurera sur le site Internet de l'UNAN. Le plaisancier souhaitant s'y abonner directement devra indiquer l'association à laquelle il appartient. La liste de ces abonnés directs sera communiquée à chaque association.

*Ce Bulletin va reposer pour une bonne part sur son Comité de Rédaction. Mais il ne pourra bien fonctionner que si **vous tous**, dans vos associations, apportez votre contribution par la remontée d'informations locales de nature à apporter une information d'intérêt national.*

Nous espérons être, tous ensemble, à la hauteur des enjeux et ainsi contribuer au bon fonctionnement de l'UNAN, pour pérenniser le plaisir de naviguer sur un littoral exceptionnel, que nous souhaitons conserver exceptionnel pour la plus grande joie des navigateurs d'aujourd'hui et de demain.

Bernard VIBERT

NOUVELLE REGLEMENTATION CONCERNANT LES ANNEXES

Les dispositions de la Division 224 relatives aux annexes étaient peu claires, voire même incohérentes. Une concertation toute récente entre Direction des Affaires Maritimes, industriels et plaisanciers devrait entraîner prochainement une clarification des textes.

Rappelons tout d'abord la définition : une annexe est une embarcation (*de toute taille, selon le navire porteur*), « utilisée à des fins de servitude à partir d'un navire porteur » qui peut porter soit les marques extérieures d'identité du navire porteur (« xxx Annexe ou xxx Axe »), soit ses propres marques si elle est immatriculée.

La réglementation modifiée (Division 240) devrait autoriser les annexes, quelle que soit leur taille ou leur type, à naviguer sans matériel de sécurité jusqu'à 300 mètres d'un abri ou de leur navire porteur. Celui-ci est, pour son annexe, considéré comme un abri.

Sur le plan administratif :

Si les annexes ont une longueur de moins de 2,50 m et un moteur dont la puissance ne dépasse pas 3 kW, elles sont considérées comme des « engins de plage », qui n'ont pas besoin d'être immatriculés. Du fait du caractère « d'Annexe » conféré par leur usage et leurs marques, elles sont autorisées à s'éloigner jusqu'à 300 mètres d'un abri ou de leur navire porteur. Elles peuvent aussi naviguer de nuit si elles montrent un feu blanc (*lampe torche*). Mais, en tant qu'engins de plage, elles ne sont pas autorisées à s'éloigner de plus de 300 mètres d'un abri ou de leur navire porteur.

Au-dessus de 2,50 m de longueur, les annexes sont obligatoirement immatriculées, avec ou sans moteur et quelle qu'en soit la puissance. Elles portent alors soit les marques normales des navires à moteur, soit les marques spécifiques des annexes. Elles peuvent être utilisées sans aucun matériel de sécurité à moins de 300 m d'un abri ou de leur navire porteur.

Au-delà de 300 m d'un abri, les annexes de plus de 2,50 m doivent embarquer le matériel de sécurité requis en fonction de la distance d'éloignement d'un abri (moins de 2 milles ou moins de 6 milles) et bien sûr respecter les limites d'utilisation, de charge autorisée et de conditions de vent et de mer liées à leur certification européenne (catégories C ou D normalement).

La réglementation des annexes est donc très souple. L'UNAN se doit cependant de rappeler que les accidents d'annexe sont nombreux. L'usage de l'annexe constitue parfois la partie la plus dangereuse d'une navigation. Les accidents dramatiques sont en général liés à des imprudences caractérisées. Il faut donc veiller à ce que les enfants ou les mauvais nageurs portent toujours un gilet de sauvetage. Par vent de plus de 10/15 nœuds, mer agitée, ou de nuit, il est vivement conseillé d'embarquer un matériel de sécurité complémentaire (*gilets pour tous, torche, voire VHF portable*), ou dans d'autres circonstances jugées par le chef de bord.

Enfin il convient de penser au retour à bord, car pendant le séjour à terre, le vent peut forcer ou tourner, la mer se former et rendre trajet de retour délicat. Le courant peut aussi devenir violent en fonction des heures et des coefficients de marée.

CHOIX DES TYPES DE GILETS DE SAUVETAGE

La nouvelle réglementation (Division 240, article -3.12) imposait jusqu'à présent les caractéristiques de flottabilité des gilets de sauvetage selon la distance d'éloignement d'un abri : 50 Newton jusqu'à 2 milles d'un abri, 100 N jusqu'à 6 milles et 150 N au-delà.

Un degré de liberté supplémentaire pourrait être donné aux chefs de bord et le choix leur être laissé entre les gilets côtiers (100 Newton) ou hauturier (150 Newton) quelle que soit la navigation au-delà de 2 milles. A moins de 2 milles d'un abri, l'aide à la flottabilité de 50 Newton reste suffisante.

Certaines fédérations de canoë-kayak imposaient des gilets de flottabilité 70 N, difficiles à trouver car peu demandés. Dorénavant un gilet de 50 N suffira, ce qu'admet déjà la Fédération Internationale de Canoë-kayak.

RETOUR D'EXPERIENCE SUR LES NOUVEAUX PERMIS MOTEUR

Le nouveau permis a été lancé en début d'année 2008. S'il est encore trop tôt pour apprécier les effets de cette réforme, il est signalé les déboires d'une école de voile qui avait toujours eu, jusque là, d'excellents résultats.

Sa première session, juillet 2008 se passe bien avec les très bons résultats habituels. A la suivante en août, tous les candidats présentés sont recalés à l'examen théorique qui se déroule dans une salle aménagée dans les locaux des Affaires Maritimes, à la suite de quelques questions ressenties comme « déroutantes » par les candidats.

L'analyse a révélé que la formation dispensée aux candidats était demeurée basée sur un code connu. Or celui-ci se révèle non actualisé aux 250 questions où sont maintenant puisées les questions de l'examen, Questions QCM sur lesquelles un autre ouvrage aurait planché plus précocement...L'école de voile en question se voit contrainte à investir dans des nouveaux boîtiers électroniques et du matériel pédagogique. Coût de l'investissement 3 000 euros pour la préparation de quelques sessions par an...

Pareille mésaventure ou de très différentes sont peut être arrivées à d'autres. Merci de les signaler à l'UNAN.

Autres constats par plusieurs écoles du Morbihan: Il est signalé quelques questions QCM ambiguës ou à réponse multiples. Certaines réponses à ces questions ne sont pas inexacts mais différent seulement de la réponse « officielle », sont considérées comme une faute ! Les candidats prudents sont donc injustement pénalisés. Les écoles expriment le souhait que ce point soit vite corrigé. Par ailleurs, nombre de questions, notamment sur les feux des navires, imposent un apprentissage « par cœur » pour le jour de l'examen, qui sera oublié dès le lendemain. Il aurait été préférable, comme l'avait demandé l'UNAN, d'apprendre à savoir trouver rapidement les réponses dans les documents du bord, donc en les autorisant lors de l'examen.

Le logiciel OEDIPP n'est pas jugé assez abouti pour répondre aussi aux besoins administratifs des écoles, qui voient leur travail inutilement alourdi.

L'investissement dans un logiciel privé est jugé financièrement lourd et supposera, pour les petites écoles, un amortissement long et un minimum de candidats chaque année. L'habilitation des formateurs et des responsables ne semble pas avoir posé de problèmes majeurs à ce stade. Le nombre d'écoles a cependant diminué puisque 30 structures seulement sont maintenant agréées dans le Morbihan alors qu'il y en avait 50 avant la réforme de 2008.

Globalement, le nouveau permis est jugé plus simple par les écoles et davantage orienté vers la sécurité, ce qui était un des objectifs recherchés. Le nombre de candidats refusés semble être relativement faible.

Tout ceci confirmerait en partie les craintes de l'UNAN, émises à plusieurs reprises auprès de l'Administration : ce projet de nouveau permis est trop calqué sur le permis auto dont les exigences et la culture sont très différentes. Il favorise le « bachotage » en occultant le besoin d'acquisition d'une culture maritime. Les établissements de proximité comme les écoles de voile ou associations locales, proches des lieux de navigation, peuvent assurer la sensibilisation à la sécurité. Si certaines écoles, même de petite taille, ont pu subsister, il semble dans les faits que nombre d'entre elles n'aient pas pu survivre à la réforme.

Comme on a pu l'entendre, formation et passage du permis sur les bords de la Seine et ensuite, plein gaz sur les côtes ?

METEO EN BOUCLE SUR LA VHF : résultats du test réalisé à Toulon depuis mars 2008

Le test méditerranéen

Depuis le début des années 2000, l'UNAN demandait la diffusion des bulletins météo et de l'information nautique en boucle sur une fréquence VHF unique.

Tout arrive un jour puisqu'un test de diffusion en boucle du bulletin marine « Côtier » a été lancé par les Affaires Maritimes en mars 2008 sur le canal 63 à partir du Mont Coudon, au dessus de Toulon, pour couvrir la partie de Méditerranée française s'étendant de Saint-Raphaël à Port-Camargue environ.

A l'issue d'une enquête de satisfaction lancée par les CROSSMED (250 réponses s'ajoutant à des commentaires de satisfaction passés par VHF), les plaisanciers interrogés confirment beaucoup apprécier le service.

3 attentes complémentaires sont exprimées par les répondants :

- Etendre la zone couverte et généraliser le système en boucle ou en cycle,
- Diffuser des bulletins météo en anglais comme en français,
- Améliorer l'élocution (bulletins enregistrés par du personnel CROSS), ce que les tests de synthèse vocale en cours devraient faciliter tout en permettant d'automatiser la diffusion.

Au terme d'une réflexion interne, l'UNAN suggère d'autres utilisations du système de diffusion afin d'en utiliser toutes les possibilités.

1. Réduire la répétitivité à 20 minutes. On peut attendre 20 minutes (*au pire, et donc 10 min en moyenne*)
2. Le temps libéré permettrait de diffuser le bulletin en anglais mais aussi les bulletins « Large » voisins. Avoir une vision météo plus étendue permet de faire sa propre analyse (rôle pédagogique).
3. Les Avurnavs régionaux pourraient être introduits dans le cycle.
4. En été, les judicieux conseils de sécurité diffusés par les CROSS y trouveraient aussi leur place.
5. Enfin, s'il restait un petit espace de temps, pourquoi ne pas diffuser aussi un peu de publicité (*2 ou 3 minutes maximum par cycle de 20 minutes*). Les plaisanciers sont allergiques aux systèmes payants développés par Météo France et ses concurrents : la météo marine est un service public qu'ils ne sont pas prêts à devoir payer. En revanche quelques minutes de publicité sur un canal VHF que l'on peut éteindre ou que l'on n'écoute pas en permanence sont acceptées d'autant plus facilement qu'une facilité nouvelle est proposée.

Le test méditerranéen sera reconduit en 2009, avec le même émetteur, sur le même périmètre.

Extension en Atlantique

Deux nouveaux émetteurs seraient mis en service, en principe pour juin 2009, en Atlantique :

- Le premier aux environs de **La Rochelle**. Bien implanté, il pourrait couvrir la zone s'étendant des Sables d'Olonne à l'entrée de la Gironde.
- Le second aux environs de **Quiberon**, qui pourrait couvrir des Glénan à l'entrée de la Loire.

Ces extensions, et d'autres à suivre, seraient facilitées par le renouvellement des matériels des CROSS à partir de 2009.

Le nombre de canaux qui seront utilisables pour la météo définira le système : soit en boucle (diffusion ininterrompue sur des fréquences différentes entre émetteurs adjacents), soit en cycles (diffusions successives sur 2 ou 3 émetteurs adjacents, sur une fréquence unique, donc avec alternance de périodes de silence sur chacun des émetteurs pour éviter les interférences).

MARQUES D'IDENTITE DES NAVIRES DE PLAISANCE : du changement à partir du 1^{er} janvier 2009

Un projet de réforme des marques d'identité avait été lancé par les affaires maritimes à l'été 2007. Ses motivations, confuses, faisaient penser qu'il s'agissait de faciliter la recherche des bateaux mais surtout l'identification pour les P.V.

Un point était, parmi d'autres, d'imposer aux voiliers le port du n° d'immatriculation des 2 côtés de la proue. Une réaction unanime du monde de la plaisance, et notamment de l'UNAN, a rapidement amené l'Administration à revoir son projet.

Une nouvelle proposition, beaucoup plus acceptable, a été formulée durant l'été 2008, qui devrait entrer en application début 2009 pour les bateaux immatriculés après cette date. Précisons que les marques d'identification ne changent pas pour les bateaux immatriculés avant le 1-1-2009.

Les changements seraient les suivants :

- Les voiliers de 7 mètres à 24 mètres de longueur portent leur nom et les initiales du quartier d'immatriculation visibles à la poupe, les navires à moteur leur numéro d'immatriculation visible sur les 2 côtés de la coque.
- Les VNM (scooters des mers) portent les marques des 2 côtés de la coque. Elles doivent rester visibles y compris lorsque les personnes ont pris place en navigation.
- Les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine sont dispensées du port de marques d'identification.
- Les annexes (*voir article page 2*) portent les mêmes marques que leur navire porteur (nom pour un voilier suivi des initiales du quartier maritime, n° d'immatriculation pour les bateaux à moteur) précédées des 3 lettres AXE, des 2 côtés de la coque.
- La taille des caractères est réduite et s'établit, pour les bateaux à moteur, à 4 centimètres pour les bateaux de 2,50 à 7 mètres, à 7 cm de 7 à 12 mètres, à 12 cm au-delà de 12 mètres. Pour les voiliers de 7 à 12 mètres, les caractères sont de 4 centimètres, et de 7 cm pour les voiliers de plus de 12 mètres.

Par ailleurs, des marques d'identification INTERNES seront imposées pour faciliter l'identification par les CROSS des bateaux à la dérive ou échoués et inoccupés, à tous, voiliers, navires à moteur, embarcations à rame ou pagaie, annexes. Elles sont constituées du n° d'immatriculation à apposer de façon visible dans le cockpit ou depuis l'emplacement du chef de bord, en caractères de 1 cm. Elles devront être portées dès immatriculation pour les bateaux qui le seront après le 1^{er} janvier 2009. Les marques internes des bateaux immatriculés avant le 31.12.2008 devront être apposées début 2012.

NOUVELLES DES REGIONS

UNAN-CM :

Saint-Denis d'Oléron, à la pointe de l'île, fêtera en 2009 son 20^{ème} anniversaire, ainsi que le 10^{ème} anniversaire de sa base nautique Eric Tabarly dont la sœur du navigateur est la marraine. Du 20 au 28 juin, il y aura à St. Denis des festivités pour tous. Amis navigateurs, venez faire connaissance de l'île d'Oléron !

UNAN Méditerranée, du fait de sa croissance, se scinde en deux entités : UNAN Golfe du Lion et UNAN PACA.

UNAN-Gironde :

Natura 2000 mer sur le bassin d'Arcachon : La mise en place de la protection attachée au réseau Natura 2000, a fait l'objet d'une consultation préfectorale close le 17/06/2008. Les élus du Bassin ont répondu par des avis défavorables.

Il est illusoire de croire que les documents d'objectifs « DOCOB » seront pris en considération par la Cour Européenne en cas de conflit. Les DOCOB sont des documents franco-français qui n'engagent pas la responsabilité de l'Europe.

La primauté des décisions européennes s'est déjà manifestée à notre égard. Ainsi, en 2002 toutes les mairies et établissements publics s'étaient opposées au classement Natura 2000 de la côte océane (dune du Pilat-Mimizan) et pourtant une décision européenne a été prise le 12/11/2007 et le classement publié au J.O. européen le 15/1/2008...

Il faut savoir que dès que le dossier préfectoral est adressé par le Ministère à Bruxelles, les directives sont applicables.

UNAN MORBIHAN Le nombre des vols et des actes de vandalisme reste élevé dans les ports du Morbihan. Tout récemment des utilisateurs du port à sec de Saint-Philibert ont constaté que leurs moteurs hors-bord avaient disparu. Depuis 4 ans, la SAGEMOR avait demandé aux plaisanciers s'ils étaient favorables à l'installation d'une vidéo surveillance. Réponse unanime : « bien sûr, les autres moyens de prévention ont fait la preuve de leur inefficacité dans des ports à issues multiples, par la terre ou la mer. ». Récemment la réponse est arrivée « Le Conseil d'Administration n'y est pas favorable pour des raisons diverses... ».

De nombreux ports en étant maintenant équipés, l'UNAN est intéressée par leur expérience. Pouvez-vous transmettre à la Rédaction le bilan des équipements de sécurité mis en place dans votre port. Nous pourrions comparer les situations et mieux informer nos responsables d'associations et en discuter avec les gestionnaires. D'avance Merci !

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 29 – UNAN 33 – UNAN 44 – UNAN 56 – UNAN40-64 UNAN Golfe du Lion – UNAN Paca –

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