



<i>Sommaire</i>	<i>Editorial</i>	<i>page 1</i>
	<i>Projet de révision de la D 240</i>	<i>page 2</i>
	<i>Interventions de la SNSM</i>	<i>page 2</i>
	<i>Rapport du CSNPSP Nautisme et Environnement</i>	<i>page 3</i>

## Editorial

Ce bulletin est essentiellement consacré à l'actualité sur la sécurité avec le projet de révision de la D240 initié par l'Etat.

Plutôt que de durcir, comme projeté, une réglementation déjà complexe, l'UNAN part du principe que le navigateur doit être le premier responsable du choix de son matériel de sécurité et que seule l'analyse des accidents peut définir l'évolution des « équipements obligatoires ».

L'UNAN demande que

- la limite de la navigation côtière soit portée de 6 à 12 milles avec l'équipement actuel sans modifications.
- la création d'une zone "semi hauturière" de 12 à 200 milles,
- une zone hauturière au-delà de 200 milles.

Dans la suite du bulletin, le CSNPSP vient d'actualiser son rapport nautisme et environnement. L'UNAN y a contribué par des apports et à travers la participation de Mireille Dénéchaud, présidente de l'UNAN 33 qui s'est vue confiée la présidence de la commission en tant que membre qualifié.

Ce rapport donne des recommandations qu'il propose de mettre en œuvre par les différents acteurs de la filière, compte tenu des évolutions rapides du matériel et des équipements et des enjeux environnementaux.

Bonne navigation.

Le président

Alain Garcia

## Projet de révision de la réglementation D240-projet présenté par l'Administration

La Direction des Affaires Maritimes (DAM) ayant souhaité apporter à nouveau des modifications à la Réglementation de Sécurité des navires de plaisance, le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques a animé pour cela un groupe de travail auquel l'UNAN a participé activement. L'esprit des réformes précédentes était une "simplification et responsabilisation des plaisanciers, une certaine latitude dans le choix des moyens pour suivre les avancées des matériels et éviter d'avoir à revoir le texte trop souvent".

Les résultats des réglementations précédentes ont été positifs car la plaisance connaît peu d'accidents grâce au comportement responsable de la grande majorité des plaisanciers et à l'évolution des matériels. Nos bateaux sont mieux conçus, la météo est plus fiable et mieux diffusée et écoutée, la VHF avec ASN est un réel progrès, l'AIS est prometteur ...

Malheureusement, faute de moyens, l'analyse des accidents n'est plus faite alors qu'elle devrait être à l'origine du choix des évolutions.

Le projet qui vient d'être proposé courant mai, par l'Administration, est très loin du contenu prometteur des échanges des différentes réunions. En voici les principaux points :

- 1- apparition de la notion de chef de bord : nous ne comprenons pas pourquoi cette notion apparaît sauf à faciliter une judiciarisation inquiétante et l'instauration d'un permis voile.
- 2- meilleure définition d'un abri
- 3- annexe : nous demandons que chaque bateau au mouillage soit considéré comme un abri; ce n'est toujours pas envisagé.
- 4- dérogation pour aller jusqu'à 12 milles sans BIB, mais il faudra disposer d'une annexe "pouvant être immédiatement mise en œuvre" (comment ? bouteille air comprimé ?), pas plus de force 5 et une mer 3 (1,25 m de creux) et une VHF fixe avec ASN . Beaucoup de contraintes !
- 5- obligation d'une VHF fixe avec ASN au delà de 6 milles en 2018
- 6- au delà de 60 milles, en plus, obligation d'une radiobalise en 406 Mhz et d'une VHF portative étanche

Les bateaux loués à partir de 6 mètres ont aussi de nouvelles obligations détaillées dans le chapitre III.

L'article 240-2-04 traite des "manifestations" nautiques", terme vague institué par le décret du 3 mai 1995 qui a souvent été interprété de façons contraignantes et diverses localement. Il faut, au contraire, faciliter la navigation en flottille, méthode plus efficace pour acquérir de l'expérience en toute sécurité que de passer des examens théoriques en Q.C.M !

Le projet a été communiqué au président de votre UNAN D pour étude et réactions.

### Interventions de la SNSM

Au niveau des interventions de dépannage en mer, il est étudié actuellement l'idée d'élargir le recours à des sociétés privées qui seraient à agréer avec des conditions d'interventions bien établies. Mais l'UNAN est très attachée aux services des SNSM car en mer, on ne sait jamais comment une situation précaire peut évoluer et la SNSM a les moyens et une expérience reconnue.

Rappelons la politique suivie par la SNSM en accord avec l'Administration.

La SNSM est une association régie par la loi 1901, reconnue d'utilité publique et assumant une mission de service public.

L'UNAN est membre du Conseil d'Administration et y représente les plaisanciers.

**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 un exemple de barème horaire de remboursement de dépenses pour secours aux biens, en euros au 1<sup>er</sup> août 2013 :

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 VNM comme 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<sup>ère</sup> classe
- 70 vedettes de 2<sup>ème</sup> classe
- 6 vedettes de 3<sup>ème</sup> 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.

La SNSM vit des contributions financières de l'Etat et des collectivités territoriales, des prestations payantes, des adhésions et de dons.

Mais ces dons restent trop faibles face aux besoins de la SNSM et seule la contribution directe des plaisanciers et autres usagers de la mer peut contribuer significativement à ses besoins. C'est le cas au Royaume-Uni où les dons à la RNLI sont sensiblement plus nombreux qu'en France où seulement 10 % des plaisanciers aident la SNSM individuellement...

Certaines associations de l'UNAN y contribuent également, 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 est versé à la SNSM.

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

### **Nautisme et environnement**

Le CSNPSP a actualisé son rapport au sujet de l'impact de la Plaisance sur le milieu marin.

Cette actualisation intervient au bon moment, car les Conseils Maritimes de Façade sous l'égide des Directions Interrégionales de la Mer élaborent actuellement leur Plan d'Action en Milieu Marin (PAMM). Ce rapport propose des recommandations à mettre en œuvre par les différents acteurs de la filière, compte tenu des évolutions rapides du matériel et des équipements.

Plusieurs points sont rappelés ici.

- Manifestations nautiques : l'étude d'impact environnemental des manifestations, imposées par la réglementation est très complexe.

- L'étude d'impact pour le renouvellement d'installations de mouillage n'est pas obligatoire : il ne faudrait pas que les services de l'Etat la réclame systématiquement.

- Pour les détergents utilisés par les plaisanciers, un trop grand nombre de labels et de produits (bio-dégradables ou non) existe sur le marché sans lisibilité claire. La recommandation est de retenir l'eco-label

européen ou le label Eco-cert. Plus aucune surface de vente dans l'enceinte des ports de plaisance ne devrait proposer des produits non biodégradables.

- Hydrocarbures, émissions d'éléments polluants volatils : les moteurs modernes comme les hors bords 4 temps et les moteurs récents émettent moins de rejets polluants volatils . Une incitation au renouvellement des moteurs marins est recommandée. En revanche, leur utilisation nécessite des carburants de qualité !

- Antifouling appliqué sur les coques : un effort devait porter sur la clarification des produits et sur l'étiquetage.

L'idée de développer les ports à sec , le nettoyage à flot des coques exempts d'antifouling comme de rechercher des peintures anti salissures sans biocides laissent plus perplexe.

- Les nuisances sonores engendrées par la vitesse et parfois par une utilisation volontairement bruyante notamment dans le cas des VNM seraient atténuées par le respect de la limitation de la vitesse à 5 nœuds dans la bande des 300m. Il serait envisageable d'éloigner davantage du rivage les VNM au delà des 2 milles actuels et de créer des zones spécifiques où ces VNM pourraient évoluer sans limite de vitesse et de niveau de bruit, sortes de stades nautiques. Le respect des émissions de décibels autorisés, 85 db, serait à revoir ; au lieu d'interdire les VNM dans les parcs nationaux, il faudrait promouvoir des randonnées encadrées par des professionnels ou des associations responsables et compétentes

- Macro déchets - Moyens pyrotechniques :

Les ports de plaisance adoptent des plans de collecte sélective. La quantité des moyens de collecte reste à améliorer lors des grandes manifestations.

Pour les moyens pyrotechniques : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, les distributeurs les commercialisant sont tenus de gérer la récupération des articles hors d'usage ou en fin de vie. La nouvelle disposition comme celle d'un bateau équipé d'une VHF ASN avec la quelle il n'est plus obligatoire de posséder un pack complet de fusées (parachutes et fumigènes par ailleurs dangereux à stocker à bord et à utiliser...) permet de réduire la quantité de fusées périmées à traiter.

- Bateaux de plaisance hors d'usage : la déconstruction dans les règles de l'art n'est pas une pratique courante notamment à cause du coût de ces déconstructions et de la désresponsabilisation des propriétaires ; Des collectes mutualisées permettraient de réduire le coût de la part de l'acheminement vers les 50 sites de déconstruction.

Actuellement, la valorisation est essentiellement énergétique pour les matériaux composites (40% des déchets) mais une voie de valorisation du composite est en train d'émerger.

Des réflexions sont en cours avec les gestionnaires de ports et les assureurs pour financer la déconstruction tout au long de la vie du bateau et l'UNAN suit cette solution avec une attention toute particulière.

Ce bulletin est réalisé par l'UNAN, Union Nationale des Associations de Navigateurs.

Forte de 140 associations et 16000 membres, l'UNAN créée le 8 juin 2002 et régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901, réunit les navigateurs de plaisance au travers de leurs associations départementales 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, à la pêche embarquée 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, entre autres, membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, Administrateur de la SNSM, du Conseil Supérieur de la Météorologie (section Marine), du Comité des utilisateurs du SHOM,...

Directeur de publication ; Alain Garcia, président

Comité de rédaction : Jean-Claude Faveris, Jean Piveteau, Colette Talmon,

Siège social à Vannes- Capitainerie- Quai Bernard Moïtessier- 56000 VANNES

Adresse de correspondance : UNAN-35 rue de Carnac- 56470 La Trinité sur Mer

Tel : 05 49 33 40 95/ 02 97 55 74 74 / E.mail : [contact@unan.fr](mailto:contact@unan.fr) / Site Internet : [www.unan.fr](http://www.unan.fr) responsable Jean-Claude Faveris

Membres du Bureau : 1<sup>er</sup> Vice- Président : Philippe Grand, 2<sup>eme</sup>VP : Bernard Vibert, 3<sup>eme</sup>VP : Georges Assaïante,

Sec.Gen Jean-Claude Faveris ; Sec Gen Adj Jean Piveteau ; Trésorier : Pierre Montacié; Tres Adj :Patrick Claudel

Président fondateur honoraire : Louis Herry

UNAN D : UNAN 17 - UNAN 35-22 - UNAN 29 - UNAN 33 - UNAN 44 - UNAN 56 - UNAN 40-64 - UNAN 85 - UNAN Côte d'Opale -

UNAN Golfe du Lion - UNAN Provence- UNAN Corse - UNAN Kayaks de mer - CCIF

Membre associé : ACOMM