



Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer

Affiliée à l'Union Nationale des Associations de Navigateurs, UNAN

Histoire de la Réglementation du kayak de mer

9 Mars 2010

PM/NI/10.10/GC

Histoire synthétique de l'évolution de la réglementation française du kayak de mer.

1922

Dans le " Guide du Canoëiste ", édité par le **Touring Club de France, en 1930**, on peut lire : « *Eaux maritimes. - Aux termes d'une circulaire du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine : Circulaire du 30 novembre 1922, les canoës, yoles, outriggers, etc., opérant des sorties en eaux maritimes, doivent être considérés comme des appareils d'exercice et de sport et admis à circuler sans permis de circulation* ». (ndlr : le kayak est inconnu...).

1969

Décret n° 69216 du 28 février 1969, publié au Journal Officiel du 8 03 1969. "Sur les règles relatives à la sécurité et à la navigation dans les eaux maritimes des navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres" : Article 1er " CHAMP D'APPLICATION.

1. Le présent règlement est applicable à tous navires ou engins de plaisance se trouvant dans les eaux maritimes et ayant une longueur hors tout inférieure à 25 mètres.
2. Sont exclus du champ d'application du présent décret tous les engins de plage dont les caractéristiques et les dimensions ne permettent pas l'immatriculation, quel que soit leur mode de propulsion, et notamment les canoës, kayaks, embarcations pneumatiques de plage sans moteur et engins à pédales même équipés d'un moteur".

N.B. : Bien que nombre de croisières en mer aient été accomplies antérieurement à la pagaie, et que le kayak existe depuis plus de 4000 ans, la fédération délégataire consultée professe alors que " le domaine de navigation des kayaks est essentiellement celui des eaux intérieures ".

1980

A partir de 1980 : **actions de Guy Ogez** pour faire reconnaître par l'administration française que le kayak de mer est apte à naviguer au-delà des 300 mètres de l'estran.

1981

Le **17 octobre 1981** : Création de l'Association " C.K./mer, Connaissance du kayak de mer ", par Guy Ogez.

Cependant, le législateur ne prenant conseil que des fédérations délégataires, Guy Ogez est amené à solliciter l'entremise de la Fédération Française de Canoë-Kayak (F.F.C.K.), laquelle refuse tout d'abord d'assumer le contenu d'un dossier contraire à la position qu'elle a prise en 1969. Il faudra la médiation amicale et déterminante de Pierre Grossman, Délégué Général du Centre Nautique des Glénans, pour convaincre la Direction de la F.F.C.K. d'accepter de présenter aux autorités la requête argumentée préparée par C.K./mer. Il en résultera le simple avis dérogatoire permanent suivant :

1982

Avis de la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance (CNSNP) n° 134/26 du 18 juin 1982.

" Les kayaks de mer peuvent naviguer uniquement de jour au-delà de 300 mètres jusqu'à un mille d'un rivage accessible sous réserve de satisfaire aux conditions de sécurité énoncées dans le paragraphe 2 ci-après".

En particulier " il doit être rendu insubmersible par des caissons incorporés à la construction ou par des réserves de flottabilité. Et " pour naviguer au-delà d'un mille d'un rivage accessible ...les intéressés doivent en avoir fait la déclaration auprès de l'Autorité Maritime qui pourra édicter les prescriptions de sécurité jugées nécessaires. Ils devront déposer un dossier..... En outre ils doivent être munis du matériel suivant : et des moyens de signalisation ci-après.... ".

Des Arrêtés de Préfets Maritimes des régions maritimes définissent les modalités de ces déclarations (documents administratifs).

1987

De 1983 à 1989 des kayakistes organisent des croisières vers toutes les îles de Bretagne (au-delà d'un mille) avec demande formulée au minimum 15 jours à l'avance aux Affaires Maritimes, et navire d'accompagnement obligatoire. (en particulier, environ 30 " décisions " sur les demandes de G. Colléter pour des week-ends, et même finalement pour tous les week-ends et " ponts " de l'année 1989, avec une liste de navires d'accompagnement à indiquer au moment du départ, et ceci pour plusieurs destinations et dans plusieurs Quartiers : îles de Sein, Glénan, Molène-Ouessant). Bien sûr beaucoup de croisières prévues ont dû être annulées au dernier moment pour raisons de météo défavorable, ou de navires d'accompagnement non disponibles...

7 mai 1987 : création de l'**Association de Kayak de Mer du Ponant (AKMP)**, par Georges COLLETER. Ceci en vue de naviguer vers toutes les îles de Bretagne, sans contraintes autres que celles de la sécurité en mer et de la responsabilité individuelle en autonomie, avec la poursuite des actions envers la réglementation.

Déclaration à la Préfecture des Côtes d'Armor n° 0224009199 du 16 octobre 2001

66 rue Georgette Guesdon 53000 LAVAL

Tous droits de reproduction réservés

www.pagayeursmarins.org

fpkm@pagayeursmarins.org

Arrêté du 23 novembre 1987 : règlements annexés : la Division 224 reprend le classement en “engin de plage” des kayaks, parmi tous les types et définitions des navires de plaisance à voiles et à moteur ou mus à “l'énergie humaine”, suivant l'avis de la FFCK. Caractéristiques techniques des matériels et équipements de construction et de sécurité. Limites de navigation en six catégories et dérogations possibles, etc... Diffusion annuelle à jour en particulier par l'Almanach du Marin Breton. Documents obligatoires à bord de tous les navires. L'avis de la CNSNP du 18 juillet 1982 reste donc une “dérogation”, mais permanente.

1990 :

Suite aux démarches et aux propositions détaillées de l'AKMP auprès de la DRAM (Direction Régionale des Affaires Maritimes) de Bretagne, en particulier à la réunion tenue à Quimper le 19/10/1989 où le principe du couple “homme-bateau” responsable a été adopté, ainsi que le principe de la dérogation pour la navigation des kayaks de mer jusqu'à 5 milles d'un abri :

9 avril 1990 : Première délivrance par Monsieur le Directeur Régional des Affaires Maritimes de Bretagne (DRAM), d'une “**autorisation de navigation en 5^{ème} catégorie**, pour une période expérimentale d'un an”. Ceci sans navire d'accompagnement, sans déclaration/demande préalable, mais avec l'obligation de naviguer de conserve par trois kayaks minimum (sécurité), une immatriculation individuelle et un contrôle de l'équipement personnel annuel, ouverte à tous les kayakistes qui en font la demande et bien sûr, avec une liste de matériels de sécurité adaptés au domaine maritime, et une procédure simple de liaison VHF. Les contrôles et immatriculation annuels peuvent être faits par quiconque par une demande auprès des Affaires Maritimes de n'importe quel Quartier des Affaires Maritimes de Bretagne,

Cette dérogation a été reconduite chaque année **jusqu'en 2003**, par les demandes de renouvellement de l'AKMP présentées aux six directeurs successifs des Affaires Maritimes de Bretagne. **L'application et l'utilisation de cette dérogation n'a donné lieu à aucun accident durant toutes ces années.**

De 1990 à 2003, lors des randonnées réalisées vers et autour de toutes les îles de Bretagne, en toutes saisons, par les membres de l'AKMP la **formation** était faite par “compagnonnage” : navigation, météo, marées, courants, caps, routes, adaptation physique aux conditions climatiques, équipements.

Plusieurs associations, dont C.K./mer, ont organisé des séances collectives d'inscriptions et de contrôles pour la navigation en 5^{ème} catégorie par les inspecteurs des Affaires Maritimes. Et plusieurs associations se sont créées sur le même modèle de statuts de l'AKMP : Kaméléon, Trégor-Gouélo, Association de kayak de mer de Gironde, Skalp.

Des modèles de kayaks, matériels et équipements se sont développés en France à partir de 1990 pour ce type de navigation (au début, matériels britanniques), par des constructeurs français.

1991

15/12/1991 : Après sollicitations par courriers et tél. de l'AKMP, une réunion a eu lieu avec le Chef du Bureau de la Plaisance “bureau LN2” du Ministère de la mer, M. Denis Clérin, au Salon Nautique de Paris pour demander l'extension et la pérennisation de la 5^{ème} catégorie kayak à toutes les côtes de France. Cette demande nécessitait de présenter un dossier à la CNSNP.

Après quelques relances et plusieurs reports, la demande 5^{ème} catégorie a été présentée à l'avis de la CNSNP le 14 mai 1992, qui a émis un avis favorable sous réserve de l'accord de la Fédération délégataire... Sans suite. De 1992 à 1996, la Ligue de Normandie de la FFCK demande et obtient une dérogation 5^{ème} catégorie pour la Région Normandie, identique à celle de Bretagne, mais réservée à ses seuls adhérents.

1996

Essais AKMP : Lors de son A.G. le 09/11/96, l'AKMP, organise des **tests d'insubmersibilité de kayaks chargés du matériel de randonnée** en sacs étanches et tous caissons étanches envahis par l'eau. Cet essai a été réalisé suite à une demande de la DRAM de Bretagne. (Compte rendu et cassette vidéo remis à DRAM Bretagne et au Bureau de la Plaisance – LN2). Sans suites...

2000

Arrêté du 28 juin 2000 : préparé par le Bureau de la Plaisance (LN2 - Ministère de la mer) avec les deux fédérations sportives délégataires (FFCK et FFSA), et signé par M. C. Gressier, Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral (DTMPL), et publié au J.O. du 3 août 2000.

Cet Arrêté classe les kayaks de mer en 6^{ème} catégorie, ce qui permet une navigation jusqu'à 2 milles. Des tests de flottabilité doivent être réalisés par les Fédérations délégataires ou les constructeurs qui établissent un certificat de conformité nécessaire pour faire la demande d'immatriculation. A défaut, le 31 12 2003, les kayaks de mer seront classés “engins de plage”.

La navigation est limitée à deux milles. Un ratio longueur/largeur de 10 maximum pour les kayaks de mer est imposé ainsi qu'un moussage des caissons pour que le point le plus bas de l'hiloire émerge de 2 cm minimum. Flottabilité non exigée pour les bateaux de compétition ou entraînement (seulement « règlement national ou international de leur série »)...

Le Président de C.K./mer, malgré de nombreuses oppositions au sein de son association agit pour promouvoir l'application de cet arrêté

Dès connaissance de cet Arrêté, fin 2000, l'AKMP réagit, car c'est une remise en cause de la dérogation 5^{ème} catégorie Bretagne (les kayaks devront être homologués 6^{ème} catégorie pour pouvoir continuer à naviguer en dérogation 5^{ème}...). L'AKMP demande la révision :

- du ratio,
- de la définition de la flottabilité car un kayak partiellement rempli de mousse ne peut plus être chargé pour la randonnée,
- l'obtention de la flottabilité par le chargement en sacs étanches en sus des caissons étanches,
- l'homologation par déclaration sur l'honneur.

Ces réactions sont publiées dans **Paris Kayak International (P.K.I.)**, lettre ouverte aux kayakistes marins, créé en octobre 1992 par **Christian Gabard**.

L'AKMP commence de nombreuses interventions notamment auprès de la DRAM, de la DTMPL, du Ministère, puis des élus, sans succès et lance une lettre pétition à envoyer au Ministère (1).

2001

30 mars 2001 : pour faire reconnaître le kayak de mer par l'Administration française, création à Paris de "**Pagayeurs Marins, Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer**", par plusieurs pratiquants motivés, bénévoles, dont la plupart issus de CK/mer, de l'AKMP, et de P.K.I. avec Guy Ogez,. (Publication au J.O. du 03/11/2001).

Pagayeurs Marins commence une série d'interventions auprès de la "Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral" (DTMPL) du "Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques" (CSNPSN), au salon nautique de Paris en décembre 2001

2002

Pagayeurs Marins tient un stand au Salon Nautique de Paris en décembre, et diffuse l'information avec une pétition réclamant une révision de l'arrêté inadapté du 28 juin 2000 adressée au signataire de l'Arrêté, M. Claude Gressier. (800 signatures).

2003

Pagayeurs Marins participe à plusieurs réunions au **Ministère de la Mer** et continue ses actions auprès des élus et Administrations, soutenu par de très nombreux kayakistes randonneurs (Plus de dix élus, Députés et Sénateurs interviennent. M. B. Stasi, Médiateur de la République est sollicité...). (1).

L'Arrêté du 4 août 2003 (J.O. du 03/09/03) : prolonge la période transitoire de deux ans (au 04 08 2005) pour la mise en conformité 6^{ème} catégorie des kayaks.

Le 25 novembre 2003 des essais de "flottabilité" sont organisés à Dinard par la FFCK à la demande du Bureau LN2, (invités : P.M., CK/mer, les constructeurs) sur plusieurs modèles de kayaks "moussés" et "non moussés", vides, et un "chargement type de randonnée". Les essais de kayaks sans mousse, chargés du matériel de randonnée en sacs étanches donnent des résultats identiques à ceux effectués par l'AKMP en 1996...

2004

Pagayeurs Marins participe encore à plusieurs réunions au Ministère de la Mer

Arrêté du 30 septembre 2004, (Publié au Journal officiel le 28 octobre 2004).**D224**

Cet Arrêté concerne la refonte complète de la Division 224 qui régit tous les navires de plaisance. Etudié et rédigé à la demande persistante du monde de la plaisance à voile et à moteur, il inclut les kayaks dans les "embarcations légères de plaisance" ... Dans l'ensemble, cet Arrêté cherche enfin à responsabiliser les plaisanciers.

Pour les kayaks :

Les procédures d'homologation et d'immatriculation sont simplifiées (déclaration sur l'honneur pour les embarcations existantes, mais revente interdite avant 5 ans, sauf si le certificat d'homologation a été établi par un constructeur), les contraintes de moussage sont allégées par la référence à deux points émergeant de 2cm et par les moyens d'obtention de la flottabilité "*par tout autre procédé offrant des caractéristiques équivalentes*", (ce que Pagayeurs Marins. a proposé et soutenu), Il n'y a plus de ratio L/1 pour les kayaks. La navigation jusqu'à 2 milles est autorisée pour tous les kayaks avec une liste d'équipements. La navigation est autorisée jusqu'à 5 milles avec une liste complémentaire d'équipements de sécurité, et par deux kayaks de jour. (Il n'y a plus de liaison VHF obligatoire avec le sémaphore le plus proche, plus de contrôles annuels, l'attestation de propriété personnelle du kayak et de son matériel par le kayakiste est supprimée, car la notion de couple "homme-bateau" est supprimée, Seule l'embarcation est prise en compte pour être immatriculée. La mise en application prend effet à compter du 1^{er} janvier 2005. Des kayaks de mer sont immatriculés dès janvier 2005, sans problèmes importants.

2005

Arrêté du 7 mars 2005 :

Les paragraphes 1 à 3 de l'article 224-4.06 concernant l'obtention de la "flottabilité" sont supprimés et remplacés par l'exigence de moyens définis dans une partie de la norme européenne ISO 12217-3 (bien que les kayaks soient exclus de son domaine d'application, Art.1. ...).

Au cours du Salon Nautique de Paris, le 7 décembre 2005, où Pagayeurs Marins tenait un stand, une réunion a eu lieu avec les responsables de la Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques.

Et suite à notre demande, par courrier du 10 mars 2006, le Chef de cette Mission nous confirme que "*le recours à l'auto certification avec une déclaration sur l'honneur*" sera toujours possible après la date du 31 décembre 2006. Mais "*la définition des réservoirs d'air intégrés ou non, figurant dans cette norme, ainsi que les tests qu'ils doivent subir, n'autorisent pas à s'en servir comme des caissons destinés à recevoir du matériel de randonnée*"...

2006 – 2007

Mise au point de la D240 qui remplacera la D224 :

En décembre 2005 le Ministre de la mer décide de confier au CSNPSN une révision de la D224 avec les objectifs suivants :

- adapter la réglementation française aux directives européennes
- développer la responsabilité du chef de bord qui choisira les moyens les mieux adaptés pour assurer sa sécurité et celle des autres navigateurs en fonction de son type de navigation pour réaliser les objectifs fixés par la réglementation
- simplifier avec un seul régime d'emport du matériel,
- pouvoir intégrer les évolutions et innovations technologiques futures

Le CSNPSN a commencé et mené avec tous ses membres, en liaison avec la Direction des Affaires Maritimes et la Mission de la Plaisance un remarquable travail. Notre Fédération de la Plaisance en kayak de mer a été impliquée et consultée lors de cette étude pour tous les points concernant le kayak de mer au fur et à mesure de son élaboration.

Les 8 versions successives ont donc été analysées par le Bureau de notre Fédération et à chaque fois des améliorations et modifications ont été proposées sur les Articles concernant le kayak de Mer, ligne après ligne, terme après terme. Ceci en tenant compte de la spécificité du kayak de mer en tant que « navire » au sens administratif français et de notre expérience technique et administrative.

Nous avons fait un travail considérable en rédigeant non seulement près de 40 notes techniques argumentés et courriers, mais aussi de nombreux mails, échanges téléphoniques, mais aussi par des réunions avec le Ministère et le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance, CS NPSN, y compris pendant les Salons Nautiques de Paris.

Les principaux points sur lesquels nous sommes intervenus après consultation de nos associations adhérentes, mais aussi de constructeurs et revendeurs :

-définition du kayak de mer pour ne pas exclure ceux équipés d'une voile,

-définition d'un abri

-dispositif d'aide pour remonter à bord

-moyens de signalisation sonore, d'assèchement

-conditions des tests de flottabilité

- gilets d'aide à la flottabilité de 50 N

-suppression de l'emport pour les kayaks des matériels de sécurité suivant : sonde à main, trousse de secours, manuel du propriétaire, pavillon national, ligne de mouillage, équipement individuel de flottabilité de 140 N, RIPAM remplaçable par un autocollant

2008

Arrêté du 11 mars 2008 : Cet Arrêté issu des propositions du CSNPSN refond donc la Division 224 qui devient la **Division 240** et concerne tous les navires de plaisance de moins de 24 mètres, jointe en Annexe de l'Arrêté.

L'esprit est donc différent de la D224 et demande de satisfaire à des fonctions de base de sécurité, et non plus à des listes de matériels de sécurité précis. En matière de sécurité l'accent est bien mis sur la responsabilité du chef de bord et donc des dispositions de prévention, précautions qui doivent être prises avant toute navigation.

De plus les 6 catégories de navigation françaises précédentes, sont supprimées et remplacées par :

- « engins de plage » navigant sans équipement jusqu'à 300m,
- navigation « basique » jusqu'à 2 milles d'un abri
- navigation « côtière » de 2 jusqu'à 6 milles d'un abri
- et navigation hauturière » au delà de 6 milles

Dans ce cadre, le kayak de mer a été pris en compte, reconnu et considéré comme un « navire » à part entière capable de naviguer en « navigation côtière », c'est-à-dire jusqu'à 6 milles d'un abri., pouvant être classé en catégorie de construction C ou D

Tout kayak non immatriculé est administrativement un « engin de plage » ne pouvant naviguer au-delà de 300m d'un abri

Nous constatons que les contraintes imposées par la D240, sont bien en deçà de la procédure et des équipements et liaisons de sécurité mises au point en 1990 pour la dérogation de navigation en 5^e catégorie des kayaks, soit à 5 milles d'un abri, par l'AKMP et la DRAM Bretagne. L'application de cette dérogation n'avait donné lieu à aucun accident durant près de quinze ans.

L'obligation d'être propriétaire de son kayak et de ses équipements, et les liaisons obligatoires par VHF avec le sémaphore proche au départ et à l'arrivée de toute sortie au delà d'un mille d'un abri avaient déjà été supprimées dans la D224.

Notre fédération qui demandait « **moins de réglementation et plus de responsabilité** » espère que les allègements réglementaires très importants décidés par le Ministère, au delà d'une partie de nos demandes, n'entraîneront non plus aucun accident. La condition essentielle est qu'il y ait plus de formation des kayakistes, condition indispensable pour prendre conscience du risque de la mer et pouvoir assumer sa responsabilité.

Bien entendu notre fédération conseille l'emport **d'équipements de sécurité complémentaires** adaptés au kayak de mer suivant le type de navigation (à la journée, en randonnée, suivant les distances et les météo, les conditions climatiques et saisons) dans son bulletin Pagaie Salée aux adhérents, dans des notes à large diffusion et sur son site Internet www.pagayeursmarins.org

De plus notre Fédération a conçu et réalisé un **autocollant de pont** synthétisant le RIPAM, les règles de barre et de route, le balisage obligatoire à bord pour les navigations au-delà de 2 milles, document simple adapté aux exigences de l'Article 240-3.08 §8 et 9.

2009

- **Arrêté du 9 mars 2009** (publié au JO du 23 avril 2009) Sur la **Division 244, Navires de plaisance traditionnels**. (Voir commentaires de PM sur note PM/NI/09.036/GC)

- **Arrêté du 8 avril 2009** (JO du 10 avril 2009) Sur la fixation des marques d'identifications des navires de plaisance en mer. (Numéro, de 1cm de hauteur mini, sur le pont du kayak pour lecture et information si besoin)

- **Arrêté du 4 décembre 2009** (JO du 7 janvier 2010), avec Annexes, apporte quelques compléments et précisions sur la D240. (Voir commentaires de PM sur notes PM/NI/10.01/GC et PM/NI/10.03/GC)

(1)Le détail de toutes ces actions peut être consulté dans l'historique 5^{ème} catégorie sur le site de la Fédération de la Plaisance en kayak de mer, Pagayeurs Marins.

Cette note annule et remplace PM/NI/08.034/GC du 24 novembre 2008 éditée le 9 mars 2010