



PAGAIE SALÉE

Bulletin d'information de

« PAGAYEURS MARINS, Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer »

Éditorial

Avant toute chose, je me fais l'écho de l'ensemble des administrateurs pour vous transmettre, bien qu'avec un peu de retard, tous nos vœux de bonheur et réussite pour 2002. Ce début d'année a été très occupé par la préparation du Manifeste des Pagayeurs Marins, établi à l'attention des autorités, avec deux objectifs :

- Faire connaître le kayak de mer et la fédération,
- Donner nos propositions relatives à la réglementation française.

Pour défendre au mieux vos intérêts dans les débats qui vont s'instaurer, l'équipe dirigeante de la fédération a besoin de connaître votre avis et vos propositions. Vous trouverez dans cette lettre le détail de nos attentes. N'hésitez pas à réagir en me faisant part, à l'aide du moyen que vous jugerez le plus approprié (messagerie, courrier, téléphone...), de vos remarques et suggestions.

Philippe LASNIER

23, chemin du Grossand 69126 BRINDAS - Tél. 04 78 45 56 82
pagayeursmarins@multimania.com

MANIFESTE DES PAGAYEURS MARINS

Ce document de plus de trente pages a été adressé au président du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques début février en demandant l'ouverture d'une discussion sur la réglementation de la navigation appliquée aux kayaks de mer. Ce principe d'un débat, évoqué avec le secrétaire général du C.S.N.P.S.N. lors du dernier Salon Nautique, a reçu un accueil favorable des autorités.

Nos propositions relatives à la réglementation sont retranscrites ci-après. L'idée de base est de définir un critère de temps de retour à un abri, plutôt qu'un critère de distance comme le fait la réglementation actuelle. Ceci permet d'obtenir une réglementation qui tient compte implicitement des conditions météorologiques et de l'état de la mer, de la zone de navigation, comme des compétences et de la condition physique du pagayeur.

Au-delà des principes exposés, nous allons préciser les contraintes que nous considérons comme acceptables pour les pagayeurs dans les trois domaines suivants :

- Les caractéristiques minimales des kayaks de mer,
- L'armement indispensable,
- Les compétences minimales des pagayeurs.

Sont exposées plus loin quelques idées à débattre qui sont une ébauche de ce que l'on peut proposer. Chacun peut en faire l'analyse par rapport à sa propre pratique du kayak de mer, comme les dirigeants de la fédération n'ont pas manqué de le faire. Étant avant tout une association loi 1901, PAGAYEURS MARINS se doit de défendre la position du plus grand nombre et, à ce titre, attend vos avis sur la question.

PROPOSITIONS RELATIVES À LA RÉGLEMENTATION (Extrait du Manifeste des Pagayeurs Marins)

L'arrêté du 28 juin 2000 est inadapté et devrait être abrogé en ce qui concerne le kayak de mer.

Les pagayeurs utilisant un kayak de mer dessiné et prévu pour cet usage devraient pouvoir naviguer, sans être inquiétés, dans un périmètre de sécurité défini comme celui à l'intérieur duquel le pagayeur considéré pourra rejoindre un abri dans un délai d'une heure, ce délai pouvant être doublé pour les pagayeurs expérimentés.

En cas de location ou de prêt, la navigation devrait se faire sous la responsabilité du propriétaire de l'embarcation qui a en charge le contrôle de la connaissance, l'information et la formation du pagayeur en matière de sécurité et de techniques de base. Un marquage des bateaux est envisageable pour clairement identifier les responsabilités. Un livret individuel de navigation, établi sous la responsabilité du pagayeur, faciliterait le contrôle des compétences par le propriétaire responsable.

Une liste d'équipements dont doit disposer un kayak de mer devrait être établie (pagaie de secours, moyens de signalisation, anneaux de remorquage, pompe, compas, cartes, brassière et vêtements de mer, flotteur de pagaie, etc...) et leur possession par le pagayeur devrait pouvoir être contrôlée à tout moment.

La mise en application des règles ci-dessus devrait faire l'objet d'une période d'observation de trois ans.

Les dirigeants de PAGAYEURS MARINS se tiennent à la disposition du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques pour développer d'une manière détaillée ces différentes propositions et définir de manière précise des critères minimaux pour les embarcations, l'armement de base nécessaire et les compétences des pagayeurs.

LES CRITÈRES MINIMAUX

Nous exposerons, dans les discussions avec les acteurs du monde maritime, notre vision sur les obligations à appliquer au pagayeur, à son kayak et à l'armement de sécurité. Notre objectif est de ne pas imposer trop de contraintes, tout en donnant aux autorités une garantie de sécurité pour la sauvegarde de la vie en mer.

Les éléments qui suivent sont une base de discussion pour consolider la position que défendront les administrateurs de la fédération.

Les embarcations

Les critères dimensionnels ($l > 0,50$ m et $L > 4$ m) définis par la réglementation précédant l'arrêté du 28 juin 2000 semblent être acceptables sans risque d'exclusion des embarcations. Cependant, l'Angmassalik, copie en contre-plaqué d'un kayak inuit de la côte est du Groenland, fait 0,48 m de large, mais ce doit être le seul dans ce cas et très peu d'exemplaires naviguent en France.

Il est également indispensable de définir que les kayaks de mer¹ doivent avoir, a minima, deux caissons

¹ Les kayaks du fabricant français Nautiraid, conformes à la norme européenne (CE Classe D), ne sont pas soumis à la réglementation française. Celle-ci applique les limites de navigation de la 6^{ème} catégorie aux bateaux classés D selon la norme CE, soit deux milles d'un abri

étanches à cloison rigide, pour justifier de ne pas mettre de mousse de flottabilité. C'est un point important pour les plaisanciers faisant des randonnées de longue durée qui ont besoin de la totalité de la place disponible dans leurs caissons. Nous nous appuyons, pour défendre ce point de vue, sur les essais réalisés en 1996, par l'Association de Kayak de Mer du Ponant, qui démontrent qu'un kayak chargé pour une croisière flotte caissons ouverts sans adjonction de mousse. Concernant la flottabilité des kayaks pas ou peu chargés, une marge de négociation pourrait être d'accepter l'adjonction de réserves de flottabilité gonflables complétant l'espace disponible dans les caissons incomplètement remplis (sacs étanches remplis d'air par exemple).

On pourrait éventuellement débattre de l'obligation d'un troisième caisson, mais ceci impliquerait une modification d'un grand nombre de bateaux...

Les manœuvres de récupération couramment pratiquées nécessitent la présence sur chaque kayak d'une ligne de vie et d'un dispositif de saisie à chaque extrémité pour le tenir dans les rouleaux sans danger pour les doigts du pagayeur. Les poignées de portage qu'on trouve sur de nombreux bateaux peuvent présenter des dangers car, n'étant pas situées assez près de la pointe, elles peuvent briser les mains en cas de rotation du bateau dans les rouleaux. D'autre part, ligne de vie et saisines d'extrémité permettent de fixer une ligne de remorquage.

Un dispositif de vidange, pompe ou écope, fixe ou relié au bateau, devrait être présent dans chaque cockpit.

L'armement de sécurité

Il y a lieu de définir les accessoires qui feront l'objet de **directives strictes** et ceux pour lesquels **une recommandation est suffisante**. De même, on pourrait imaginer définir une liste de matériel supplémentaire obligatoire en cas d'application de l'extension à deux heures du temps de retour à l'abri (cas des pagayeurs expérimentés). Il n'est pas recommandé de naviguer en solitaire et la réglementation actuelle interdit la navigation de nuit, mais on pourrait également définir une liste de matériel supplémentaire en pareil cas.

Il va de soi que les outils de sécurité utilisés couramment doivent faire partie de la liste de l'armement obligatoire. Gilet de sécurité (porté sauf cas exceptionnel de conditions idéales), sifflet ou corne de brume, pagaie de secours, feux à main, miroir de signalisation, fluorescéine, ligne de remorquage, compas de route sont des dispositifs incontournables, de même que la jupe de pontage qui assure l'étanchéité. Une lampe électrique étanche devrait être également obligatoire la nuit.

Un dispositif de récupération, rolling-float, paddle-float ou engin flottant homologué de flottabilité 14,5 kg, devrait être obligatoire en cas de navigation solitaire.

On peut se poser la question de rendre obligatoire la V.H.F., le compas de relèvement, la couverture de survie, l'anémomètre et le baromètre. De même, on pourrait envisager d'étendre l'obligation de posséder les cartes de la zone de navigation comme c'est le cas pour naviguer en 5^{ème} catégorie en Bretagne. Seuls certains de ces équipements pourraient être exigés, les autres faisant simplement l'objet d'une recommandation.

Les compétences des pagayeurs

Les débutants, comme les pagayeurs avertis, doivent avoir le droit de naviguer en kayak. Cela suppose cependant une information minimale relative à la manœuvre de l'embarcation, aux dangers du vent, des vagues, des courants et aux conditions prévalantes en général. Notre Manifeste propose que l'organisme qui délivre le kayak (loueur ou vendeur) soit chargé de cette information. PAGAYEURS MARINS proposera une charte en liaison avec les organismes concernés.

Un pagayeur possédant ces éléments, pourrait être autorisé à s'éloigner jusqu'à une heure d'un abri. Cependant, les loueurs engageant leur responsabilité, il est légitime de leur part d'avoir un minimum d'information sur l'expérience antérieure du locataire. D'autre part, notre Manifeste propose d'étendre à deux heures le champ d'action des pagayeurs expérimentés. Tout ceci milite pour la création d'un livret de navigation où chacun pourrait noter les sorties ou croisières réalisées, permettant ainsi d'enregistrer l'expérience acquise.

Il y a lieu de définir des critères pour distinguer les pagayeurs expérimentés, ceux qu'on autorisera à naviguer jusqu'à deux heures d'un abri. Il y a plusieurs possibilités envisageables. Un critère de distance totale parcourue ou de temps total de navigation en kayak de mer est probablement le plus facile à définir et à défendre auprès des autorités. Cependant, il ne reflétera pas forcément la connaissance de la navigation dans les courants et dans les vagues, des techniques de remorquage ou de celles de récupération et d'utilisation du matériel de sécurité. Un stage de formation dans un organisme spécialisé devrait aussi être pris en compte. Dans tous les cas, il est hors de question de définir un « permis de naviguer », le livret de navigation étant renseigné par les soins du pagayeur lui-même et sous son entière responsabilité. N'oublions pas que nous soutenons que le pagayeur est un être responsable.

RÊVES ARCTIQUES À BINIC

Christian SCALBERT, concepteur de la Baïdarka, dernière nouveauté de Plasmor, organise une manifestation tout public sur l'Arctique, la nature et... le kayak. Son ami Kamp ABSALONSEN, Inuk d'Illulisat (Groenland), viendra y commenter une cassette vidéo des compétitions d'esquimautage qu'il organise. Les grands espaces seront de la partie : Grand Nord - Grand Large, artistes animaliers, exposition sur les Inuit. Les associations de kayakistes (PAGAYEURS MARINS, Trégor-Goëlo, CK/mer) auront l'occasion de présenter au public la plaisance en kayak et d'aller faire un tour sur l'eau (coefficient. 112 !).

Rêves Arctiques, salle de l'Estran à Binic, près de Paimpol (Côtes d'Armor - 22), les 27 & 28 avril 2002.

DÉBAT AVEC LES CONSTRUCTEURS

La fédération participera à une réunion de travail au siège de la Fédération des Industries Nautiques à Paris le 13 mars 2002. La réglementation est à l'ordre du jour.

ADHÉSION 2002

Si vous n'avez pas encore renouvelé votre adhésion, complétez et adressez-nous au plus vite le bulletin joint accompagné de votre règlement.