



PAGAIE SALÉE

Bulletin d'information de

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

ÉDITORIAL

Nous avons prévu de vous informer plus souvent, mais les mois écoulés ont été trop chargés pour qu'un bulletin puisse être édité en avril. Pour compenser, celui-ci est un peu plus étoffé.

L'actualité est riche en événements importants pour nos objectifs. Les contacts avec le C.S.N.P.S.N., les constructeurs et la F.I.N., le Bureau de la Plaisance et bientôt la F.F.C.K. sont autant de sollicitations des administrateurs, tous dévoués à la cause du kayak de plaisance. Qu'ils soient ici remerciés de leur action.

Les propositions du Manifeste des Pagayeurs Marins ont fait l'objet de quelques remarques de kayakistes, surtout en liaison avec la dérogation en 5^{ème} catégorie en vigueur en Bretagne. Il est important de noter que les autorités nationales ne sont pas en accord avec les conditions de cette dérogation (navigation à trois, rapport homme/bateau, etc.), tout en n'étant pas opposées à un débat sur la réglementation de la navigation des kayaks de mer. Nos propositions sont basées sur le principe qu'il ne doit pas y avoir de réglementation, la sécurité étant assurée par les pagayeurs eux-mêmes. Ceci dit, nul ne peut dire aujourd'hui ce qu'il résultera de la négociation. Le principe essentiel que nous défendons, c'est qu'il doit y avoir davantage de liberté pour les pagayeurs expérimentés qui assument la sécurité.

Bonne navigation à tous.

Philippe LASNIER

CONTACT AVEC LES CONSTRUCTEURS

Cette réunion, organisée par ROTOMOD, s'est tenue au siège de la Fédération des Industries Nautiques, Port de Javel, à Paris, le 13 mars de 14 à 16 heures.

Etaient présents :

Vincent MAS : ROTOMOD,
Dominique BOURÇOIS : PLASMOR,
Géraldine LEQUELLEC : M.A.C.K.,
Emmanuel DELAGER : IDOINE,
Denis CLÉRIN & Stéphane KERAUDRAN : DTMPL/ LN2,
Jean-Philippe WINIARSKI & Philippe GRAILLE : F.F.C.K.,
Christian GABARD & Philippe LASNIER

Vincent MAS avait délégation de plusieurs autres constructeurs dont BOREAL. Deux sujets principaux ont été abordés, la réglementation en 6^{ème} catégorie et la réglementation des brassières de sécurité.

Réglementation 6^{ème} catégorie

La position de PAGAYEURS MARINS, opposée à la réglementation actuelle, et ses propositions ont été présentées ; le document correspondant a été distribué aux participants. La réaction de Denis CLÉRIN a été immédiate et conforme à ce que l'on pouvait attendre : « il n'est pas possible de contrôler une limite de navigation exprimée en temps ». Nous avons précisé que ce document était extrait de notre Manifeste, remis au

Numéro 3 - Juillet 2002

Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques. Les représentants des autorités maritimes ont exprimé leur souhait d'une diffusion officielle du document complet au Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral. Cette action est réalisée le 20 mars par courrier.

Les réactions des constructeurs sont quelque peu différentes. Leur objectif est uniquement d'être couvert juridiquement en cas de pépin avec un kayak de leur fabrication. Pour cela, le classement des kayaks en 6^{ème} catégorie par la réglementation leur convient très bien et ils ne souhaitent pas de changement. L'un d'eux a même précisé : « surtout, ne changeons rien ! ». Le souci principal des constructeurs est l'application différente qui est faite de l'arrêté du 28 juin 2000 dans les quartiers maritimes régionaux pour l'obtention de l'homologation des bateaux. Notamment, à Bordeaux, 2,5 kg sont ajoutés par personne embarquée lors du test de flottabilité. De même, le moussage des Sit-On-Top doit être solidaire de la coque et non simplement constitué de mousse mis à l'intérieur par une trappe étanche. Ceci conduit au refus de certains bateaux qui auraient été acceptés en Bretagne. Pour les représentants du Bureau de la Plaisance (LN2), les divergences sont à négocier localement et il existe un système de recours au niveau national en cas de litige.

A l'occasion des débats, des positions ont été affichées et des avis ont été émis qui peuvent être notés.

Pour la F.F.C.K., les Sit-On-Top devraient être des engins de plage. Cette position n'est pas suivie par les constructeurs et ne devrait probablement pas l'être non plus par les loueurs.

Pour le Bureau de la Plaisance, la réglementation maritime ne considère que deux types d'embarcations, les navires répondant aux critères des catégories 1 à 6 et les engins de plage. D'autre part, les Sit-On-Top doivent avoir un moussage solidaire de la coque et les kayaks pliants ne sont pas des kayaks au sens de l'arrêté du 28 juin 2000. Le cas particulier des bateaux fabriqués par NAUTIRAID a fait l'objet de longs débats entre ce constructeur et le Bureau de la Plaisance, avant qu'il soit décidé de les traiter comme des embarcations pneumatiques à propulsion multiple (voile et moteur) et de les classer en catégorie D de la Norme Européenne, norme qui implique par ailleurs d'autres contraintes, notamment en ce qui concerne le matériau utilisé (pour l'instant, les bateaux de Klepper et de Feathercraft sont des engins de plage !).

Le Bureau de la Plaisance a écrit un texte correctif modifiant l'arrêté du 28 juin 2000 pour supprimer le ratio. Ce texte mettra probablement un certain temps à devenir officiel en raison des élections présidentielles.

En réponse à la question d'un constructeur, le Bureau de la Plaisance a affirmé que l'armement obligatoire pour un kayak immatriculé en 6^{ème} catégorie doit être présent

à bord, même en cas de navigation exclusive dans la zone des 300 mètres.

D'après le Bureau de la Plaisance, les dérogations accordées pour la 5^{ème} catégorie devraient être de moins en moins fréquentes en raison de la forte pression juridique qui s'exerce dans ce cas sur le Directeur Régional qui prend seul la responsabilité d'accorder cette dérogation. Il nous rappelle que le système des déclarations préalables de manifestations est toujours applicable et permet d'aller au-delà de ce qu'autorise la réglementation. A cette occasion, Denis CLÉRIN a signalé qu'une étape supplémentaire de la réglementation permettant une navigation des kayaks en 5^{ème} catégorie pourrait être envisageable. Il n'a cependant pas détaillé sa position sur le sujet, à part affirmer que la 6^{ème} catégorie serait un passage obligé. C'est probablement le point principal qu'il nous faudra travailler en cas d'échec de la proposition définie par notre Manifeste.

Réglementation des brassières de sécurité

Le problème posé par les constructeurs ne nous concerne pas car il s'agit en réalité des contraintes de flottabilité définies par Jeunesse & Sports et la F.F.C.K., applicables pour les organismes agréés et pour les compétitions, qui sont plus grandes que celles définies par les réglementations française et européenne. Pour les constructeurs, l'épaisseur de mousse imposée pour les gilets de taille M conduit à de grandes difficultés pour porter ces derniers.

Globalement, les échanges n'ont débouché sur rien de concret quel que soit le domaine abordé et aucune décision n'a été prise en réunion, que ce soit par les constructeurs, la F.F.C.K. ou le Bureau de la Plaisance.

RÉUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Participants : Yves BÉGHIN, Georges COLLÉTER, Olivier FRICONNEAU, Christian GABARD, Yann GUILLOU, Philippe LASNIER, Véronique OLIVIER, Guy Van ACHTER. **Excusés :** Laurent PIERSON d'AUTREY, Jacques VALENTIN. **Invités :** Véronique CLÉROUT, Éric JULÉ, Guy LECOINTRE, Claude MARTIN.

La réunion s'est tenue chez Yann GUILLOU, à Vannes, le 23 mars 2002 de 17h00 à 21h00.

Il a été convenu de faire une diffusion large du Manifeste des Pagayeurs Marins, notamment aux « petites » fédérations pour lequel le kayak de mer pourrait être une activité annexe, ainsi qu'au Conseil général des Côtes-d'Armor. Le Manifeste se trouve sur le site internet et fait donc partie des documents publics de la fédération.

Il a été décidé de contacter certains loueurs de kayaks de mer pour connaître leur avis sur la réglementation et la position de la fédération. Le compte rendu d'un premier contact figure plus loin dans ce bulletin.

Georges COLLÉTER a été mandaté pour collecter et synthétiser les propositions de critères relatifs aux embarcations, à l'armement et aux compétences des pagayeurs. Le résultat de ce travail est donné ci-après.

Yann GUILLOU a été chargé de préparer un dossier sur l'accidentologie. Celui-ci servira d'argumentaire pour montrer que la sécurité assumée par les pagayeurs est un moyen efficace.

Une proposition de Charte de l'Environnement a été faite par Jean-Marc TERRADE. Véronique OLIVIER est chargée d'étudier la question et de faire des propositions sur le sujet en analysant les documents similaires existant à l'étranger.

La plupart des compagnies d'assurances sollicitées ont décliné notre demande de couverture par un contrat cadre les activités des associations affiliées et de leurs membres. Seule la Matmut nous a fait une proposition recevable qui sera diffusée aux associations.

Le programme d'activités 2002 a été défini. Il comprend la présence à la manifestation « Rêves Arctiques » organisée à Binic les 27 et 28 avril 2002 par B.K.M. et une étude de la possibilité de tenir un stand au Salon Nautique 2002.

Les comptes de l'année 2001 ont été validés.

La date de l'assemblée générale 2002 a été fixée au 18 janvier 2003, de façon à la faire coïncider avec la clôture de l'exercice comptable. Le lieu sera défini ultérieurement.

CONTACT AVEC LE C.S.N.P.S.N.

A notre demande, formulée dans la lettre d'envoi du Manifeste des Pagayeurs Marins, Monsieur Jacques THOMAS, secrétaire général du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, nous a reçus en ses locaux, 3, square Desaix, à Paris, le 22 mai de 14h30 à 15h30.

La fédération était représentée par Christian GABARD, Philippe LASNIER et Guy OGEZ.

Présentation du C.S.N.P.S.N.

Créé en 1967, le Conseil avait pour objectif l'observation de la Plaisance. Suite au constat de l'évolution rapide de cette activité, il est peu à peu devenu le passage obligé pour les plaisanciers en amont des administrations.

Le Conseil assume aujourd'hui trois rôles principaux :

- Lien entre les utilisateurs et l'administration,
- Lien entre les différentes administrations,
- Force de proposition pour la plaisance.

A l'identique du Conseil Supérieur de l'Audiovisuel (C.S.A.), dont la renommée est plus étendue, le C.S.N.P.S.N. n'a pas de tutelle ministérielle. Son champ d'action couvre la plaisance en mer mais aussi en eaux intérieures.

Présentation de Pagayeurs Marins et des objectifs de la rencontre

Après une brève présentation de l'histoire de la fédération, des écarts de points de vue avec la F.F.C.K. et des problèmes posés par la réglementation relative à la navigation des kayaks en 6^{ème} catégorie, nous formulons notre demande de prise en compte de Pagayeurs Marins en tant qu'entité représentative du kayak de mer en France.

Jacques THOMAS précise que les membres du C.S.N.P.S.N. sont nommés par décret et qu'en conséquence, une officialisation de notre position à l'identique de celle de la F.F.C.K., qui fait partie des membres officiels, ne peut être immédiate.

Nous signalons que nous sommes indirectement consultés via la Fédération Nationale des Associations de Plaisance à laquelle nous sommes affiliés. D'ailleurs, la présence de Christian GABARD à la réunion du C.S.N.P.S.N. du 15 mai, en délégation de Monsieur Louis ARNOULT, Président de la F.N.A.P., l'atteste.

Débat

Jacques THOMAS nous signale qu'il est allé à Rennes, rencontrer la D.R.A.M. de Bretagne, et a débattu, avec les responsables locaux, des problèmes du kayak de mer. Il est donc parfaitement au courant de la dérogation en place, permettant aux kayaks immatriculés de naviguer en 5^{ème} catégorie. Nous l'informons que notre démarche est d'obtenir une uniformité de traitement au niveau national sur la base d'une réglementation à définir et dont notre Manifeste est une proposition.

Guy OGEZ suggère qu'un dossier soit instruit pour analyser la sécurité en kayak de mer. Jacques THOMAS nous répond que le C.S.N.P.S.N. a peu de moyens et qu'il ne pourra travailler que sur la base d'une étude initiale qu'il nous demande de réaliser. Tout en reconnaissant qu'il a plus de facilités que nous pour accéder à l'information auprès des organismes officiels (C.R.O.S.S., Centres de Sécurité, etc.), il nous oppose un refus poli d'aide sur le sujet.

Au cours du débat, nous avons présenté nos divergences de vues avec la F.F.C.K. Nous avons été compris sur ce point, d'autant plus que la situation est très voisine de celle des autres activités de plaisance qui sont également ignorées et délaissées par des fédérations davantage intéressées par les compétitions et les médailles. A aucun moment, Jacques THOMAS n'a essayé de nous convaincre de rentrer dans le giron de la F.F.C.K. Il prend notre existence comme un état de fait et nous propose d'organiser une concertation entre Pagayeurs Marins et la F.F.C.K. pour élaborer un protocole d'accord visant à clairement définir les missions réciproques des deux fédérations.

Pour donner suite à notre demande de reconnaissance de Pagayeurs Marins en tant qu'instance représentative du kayak de mer, Jacques THOMAS nous suggère d'adresser une demande officielle, qu'il appuiera, auprès du Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral. D'après lui, ce dernier devrait ainsi nous intégrer dans les organismes chargés des réflexions sur la réglementation de façon que le kayak de mer soit bien pris en compte.

Conclusion

Cette brève entrevue a été positive. Elle confirme que l'organisme décisionnaire est bien la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral, mais l'appui du C.S.N.P.S.N. nous sera certainement précieux et ce, malgré certaines divergences de vues entre les deux organismes. Nous n'avons pas débattu des propositions formulées dans notre Manifeste et Jacques THOMAS nous a dit ne pas avoir visionné les deux documents vidéo joints (essais de flottabilité réalisés par l'A.K.M.P. et rolling-float) faute de moyens sur place. Il est fort probable qu'il n'ait pas parcouru le Manifeste.

Christian GABARD a proposé de prendre rendez-vous pour venir avec le matériel nécessaire à la visualisation des deux cassettes. Cette solution présente également

l'avantage de pouvoir apporter des commentaires supplémentaires si nécessaire et d'approfondir le débat sur la réglementation du kayak de mer. Sur ce sujet, Jacques THOMAS est d'accord avec nous sur le fait qu'on ne peut appliquer les mêmes critères aux grandes embarcations et au kayak de mer qui, en tant qu'embarcation très spécifique, justifie une prise en considération spéciale.

Hors réunion : Comme prévu, Christian a présenté, le mercredi 5 juin 2002, la vidéo des tests de flottabilité et celle sur le Rolling Float à Jacques THOMAS et à son assistant. Il leur a proposé de voir aussi la vidéo anglaise sur les techniques de sécurité : «OVER... AND OUT ». Bien que cette dernière dure 30 minutes, Jacques THOMAS et son assistant l'ont regardée jusqu'au bout avec beaucoup d'intérêt. Pour les tests de flottabilité, le secrétaire général s'est étonné de leur antériorité par rapport à l'arrêté du 28 juin 2000. Christian lui a répondu que les tout premiers à se préoccuper de leur sécurité et à se prendre en charge sont les pagayeurs eux-mêmes. Il a ajouté que pour preuve de l'authenticité des tests (le cinéma, pouvant être soupçonné de trucage), nous sommes prêts à récidiver devant les techniciens d'un quartier maritime. Il leur a aussi présenté le Rolling Float, en chair et en os... et sacrifié une cartouche de CO2. Il a le sentiment qu'ils ont découvert tout un univers et que l'ensemble les a favorablement impressionnés.

LE POINT DE VUE DES LOUEURS

Claude MARTIN a été mandaté par le conseil d'administration, lors de sa réunion du 23 mars 2002 pour interroger Bruno BLANCHO, de Kerners' Kayaks.

Au début de la conversation, Bruno BLANCHO ne s'est pas montré favorable à la nouvelle fédération, sans pour autant être un opposant farouche. Il n'en voyait pas l'utilité, considérant que ce n'est qu'une entité de plus... Il a des doutes sur la légalité de la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer. Il n'est pas le seul dans ce cas et cela mériterait une mise au point dans un futur numéro de *Pagaie Salée* voire même dans la *lettre de P.K.I.*

Il émet des réserves sur le résultat de la démarche de Pagayeurs Marins concernant la dénonciation de l'arrêté du 28 juin 2000.

Au fur et à mesure de la conversation, sa vision et son discours évoluent vers une perception plus positive. Il voit finalement plutôt d'un bon œil l'existence d'une structure, d'un contre pouvoir obligeant au minimum la F.F.C.K. à prendre en compte l'existence du kayak de mer sous sa forme plaisance.

Il n'est pas opposé à une collaboration avec Pagayeurs Marins sur certains points et dans une forme à définir, tout en précisant qu'il existe déjà une relation avec la F.F.C.K. et des actions comme «les dix commandements du kayakiste de mer ».

Il estime son activité avant tout comme une organisation «encadrant des sorties en kayak de mer » plutôt qu'une organisation de «location de kayaks de mer », location qu'il réserve aux seuls initiés et, ce, de façon très ponctuelle.

Kerners' kayaks est rattaché au Comité Régional de Bretagne de Canoë-Kayak et est adhérent à «Points Kayak Mer».

À L'ÉTRANGER AUSSI

L'organisation de nos voisins en matière de kayak montre souvent les mêmes failles que celles que nous avons constatées en France. La Salzwasser Union, en Allemagne, a été créée voici quelques années suite à un déficit de traitement des problèmes d'environnement par la fédération en place, la Deutsch Kanu Verband.

En Espagne, le constat est le même que celui qui nous a conduit à créer la fédération. Le texte ci-dessous, adressé au président par Carmen ADELL-ARGILES, ancienne compétitrice de course en ligne reconvertie au kayak de mer, en est une excellente illustration.

«En Espagne, le kayak de mer touristique est chaque jour davantage négligé. Les nouveaux directeurs de la Federación Española de Piragüismo ne pensent qu'à la compétition pour ce qui concerne le kayak de mer. Ils utilisent le kayak de rivière en mer et prétendent que c'est un kayak de mer ; je ne peux pas soutenir ça.

Ils ont également éliminé les clubs touristiques ; pour la fédération, seuls peuvent exister ceux qui ont pour but la compétition. Cela me fait beaucoup de peine de constater combien l'esprit et la philosophie du kayak de mer sont en train de se perdre. Il n'y a plus que les intérêts économiques qui comptent pour les fédérations. Elles sont des sociétés, montent des écoles créant leurs propres diplômes, vendent le nouveau matériel de compétition...

Je suis désolée de voir comment est considéré le kayak de mer dans mon pays. Parfois, je pense que cela ne vaut pas la peine de lutter contre ces murailles ; je ne fais beaucoup d'ennemis. La seule chose qui me reconforte c'est de rencontrer sur mon chemin quelques personnes qui essaient de faire des choses bien ».

LES CRITÈRES MINIMAUX

Les critères ci-dessous sont des propositions associées à celles formulées pour la réglementation et figurant dans le «*Manifeste des Pagayeurs Marins*».

Navire

- Forme dérivée des kayaks inuit, à structure rigide,
- Ponté et pouvant être rendu étanche au niveau du (ou des) trou (s) d'homme,
- Longueur supérieure à 4 mètres,
- Largeur égale ou supérieure à 50 centimètres,
- 2 caissons étanches minimum (1 à l'avant et 1 à l'arrière),
- 2 anneaux, ou systèmes équivalents à l'avant et à l'arrière, permettant le remorquage,
- Lignes de vie sur le pont, de l'avant jusqu'à l'arrière,
- Un compas de route fixe (ou un compas de relèvement dans la liste d'armement),
- Une pompe de cale par cockpit (ou un système de vidange par cockpit dans la liste d'armement).

Armement

- Une pagaie double de propulsion et de manœuvre par personne,
- Une pagaie de secours par embarcation,

- Une «jupe» d'étanchéité pour le (ou les) trou(s) d'homme par personne,
- Une ligne de remorquage d'une longueur au moins égale à celle du kayak,
- Un système de vidange (une pompe à main ou une écope par cockpit, s'il n'y a pas de pompe fixe sur le navire),
- Un gilet de sauvetage par personne embarquée (gilet spécifique kayak de mer, c'est à dire non gênant pour la propulsion et les manœuvres du navire, muni de poches pouvant recevoir des équipements d'alerte et de sécurité, non comparable aux gilets de sauvetage homologués marine marchande),
- Un compas de relèvement (s'il n'y a pas de compas fixe sur le navire),
- Trois feux à main conformes à la réglementation,
- Un «flotteur de pagaie», (engin flottant spécifique, non homologué, permettant si nécessaire le rembarquement d'une personne seule à bord de son navire lorsqu'elle a dû le quitter en mer...).

Limite de navigation

- Les conditions précédentes permettent de naviguer dans les limites de distance à partir desquelles les pagayeurs peuvent regagner en une heure un abri (port, plage, crique, cale, îlot, etc.),
- Cette condition sera doublée (soit deux heures), pour les personnes pouvant justifier d'une expérience de plus de 500 milles marins parcourus en mer (livre de bord enregistré sous la propre responsabilité de chaque personne, à présenter à toute réquisition des autorités)

Note : compte tenu des connaissances et des expériences accumulées sur ce point, une heure de navigation peut correspondre à :

- 3 à 5 milles (grand beau temps et mer belle, rythme de propulsion, etc.),
- ou moins par conditions difficiles (vent, courants, houle, vagues, froid, creux très important, etc.).

CONCERTATION AVEC LA F.F.C.K.

Proposée par Jacques THOMAS, une réunion de concertation entre les deux fédérations se tiendra au siège du C.S.N.P.S.N. le 18 juillet 2002. Notre objectif est de clarifier les rôles respectifs des deux fédérations. Ceci pourrait, à terme, être formalisé dans un protocole similaire à celui qui existe entre la Fédération Française de Cyclisme et la Fédération Française de Cyclotourisme.

ASSURANCE

Après une difficile consultation (plusieurs compagnies ont refusé de répondre à notre appel d'offre) la MATMUT nous a fait une proposition, en date du 5 juin 2002, permettant de couvrir les besoins des associations affiliées à Pagayeurs Marins. La proposition couvre la responsabilité civile et l'assurance des biens des adhérents des associations. Pour en savoir davantage, les présidents des associations affiliées peuvent contacter le trésorier de la fédération, Yves BÉGHIN.

SITE INTERNET

Suite aux difficultés avec Multimania, le site internet a été déménagé. Merci de noter la nouvelle adresse :

www.pagayeursmarins.org