

Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques est intervenu pour alléger considérablement la réglementation française et l'essentiel de nos propositions a effectivement été repris dans la réglementation de 2005.

**En premier lieu, il convient de préciser que ces règles s'appliquent aux bateaux immatriculés en France, c'est-à-dire sous pavillon français. Les règles énoncées dans le tableau qui m'a été soumis, contiennent un certain nombre d'erreurs. Pour les bateaux étrangers, c'est le matériel imposé par leur "état de pavillon" qui est requis. Les fonctionnaires des Affaires Maritimes ou autres, qui pourraient contrôler un bateau en France, se contenteront donc, si c'est un bateau étranger, de vérifier ses documents d'immatriculation. Cela n'empêche pas nos amis étrangers, quel que soit leur pavillon, d'avoir à bord de leur bateau un matériel de sécurité convenable, surtout s'ils envisagent de naviguer avant ou après la Semaine du Golfe, c'est-à-dire de façon indépendante et sans bénéficier de la sécurité que nous leur apportons.**

Ma réponse pourrait s'arrêter là et satisfaire nos interlocuteurs, cependant, chacun sait que littoral français peut être en certains endroits, extrêmement dangereux et on notera que malgré le développement considérable de la navigation de plaisance dans notre pays, et le regrettable manque sens marin de nombreux plaisanciers, cette activité est extrêmement sûre (19 victimes en 2004, 13 en 2005), et l'actuel règlement français peut servir de base minimum à un plaisancier étranger qui souhaiterait naviguer en sécurité sur notre littoral. On constatera qu'il n'y a là rien d'extravagant, à condition toutefois de corriger les erreurs suivantes que je relève dans les documents qui m'ont été envoyés.

#### I. le matériel requis pour les "embarcations légères de plaisance" est allégé :

(Attention le texte qui suit est un extrait, celui qui voudrait avoir la réglementation exacte pourra se la procurer à l'adresse suivante :

[http://www.mer.equipement.gouv.fr/securite/01\\_reglementation/03\\_textes\\_navires/fichier\\_pdf/divisions/volume\\_4/d224\\_\(14-05-05\).pdf](http://www.mer.equipement.gouv.fr/securite/01_reglementation/03_textes_navires/fichier_pdf/divisions/volume_4/d224_(14-05-05).pdf) )

1. Chaque personne présente à bord d'une embarcation légère de plaisance doit disposer d'un gilet ou d'une brassière de sauvetage. Toutefois, sont dispensées de cette obligation les personnes portant une combinaison de plongée offrant une flottabilité minimale de 50 N.

2. Les embarcations d'une longueur inférieure à 5 mètres, ou non lestées et inférieures à 300 kg, ou voiliers ouverts, voiliers non pontés, doivent disposer à bord du matériel suivant :

- un extincteur conforme à la norme EN-ISO 9094-1 pour les embarcations dotées d'un moteur intérieur ;
- une écope sauf pour les embarcations autovideuses ;
- une ligne de mouillage ;
- une paire d'avirons ou une pagaie ou une godille ;
- un dispositif de sécurité pour couper l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote lorsque la puissance du moteur est supérieur à 4,5 kW ;
- un chaumard ou un taquet permettant le remorquage ;
- un moyen lumineux de repérage.

Pour les embarcations allant au-delà de 2 milles d'un abri, cette liste est complétée par le matériel suivant :

- trois feux rouges automatiques à main ;
- une corne de brume ;
- un compas magnétique.

3. Les embarcations mues par l'énergie humaine de plus de 4 mètres doivent disposer à bord du matériel suivant :

- un bout d'amarrage muni d'un mousqueton, d'une longueur au moins égale à la longueur de l'embarcation ;
- une pagaie ou un aviron de secours, sauf pour les embarcations propulsées au moyen d'avirons ayant plus

d'un équipier ;

- un dispositif permettant d'assurer l'étanchéité du ou des trous d'homme, sauf pour les embarcations propulsées au moyen d'avirons et les « sit-on-top » ;
- une écope reliée par un bout au navire ou une pompe d'assèchement, sauf si le cockpit est autovideur ;
- un taquet permettant le remorquage ou tous autres dispositifs équivalents ;
- une ligne de vie ;
- un moyen lumineux de repérage (lampe flash, bâton luminescent...).

Pour les embarcations allant au-delà de 2 milles d'un abri, cette liste est complétée par le matériel suivant :

- une lampe électrique étanche en état de marche ;
- un compas magnétique conforme à une des normes suivantes : ISO 613, ISO 10316 ou ISO 14227 ;
- trois feux rouges à main conformes à la division 311 « Equipements marins » ;
- une corne de brume ;
- une carte marine de la zone de navigation concernée ;
- un miroir de signalisation ;
- un dispositif d'aide à l'esquimautage ou un flotteur de pagaie, sauf pour les embarcations propulsées.

## II. Pour ce qui est des autres embarcations de plaisance, quelques corrections par rapport à la note qui m'a été envoyée :

1) au lieu de Mooring Buoy on devrait lire Black ball.

2) tous les équipements marqués "adhérence to international regulation" sont par définition, obligatoires quel que soit le pavillon. Les règlements français ne font que se conformer au règlement de l'OMI (IMO).

3) Collective safety : les 142 newton of Buoyancy sont également des normes européennes, un pneumatique dégonflé fait l'affaire.

4) Navigation : l'équipement requis est celui qui correspond à la navigation pratiquée. Il est bien évident qu'un sextant n'est pas obligatoire pour naviguer en croisière côtière et, a fortiori, dans le Golfe !

5) Météorologie : un simple récepteur radio grandes ondes suffit pour prendre la météo.

6) Nautical information and Documentation : tous les ouvrages cités peuvent être limités à un almanach nautique du type "Almanach du marin breton" pour les français, "Reeds" ou autre pour les étrangers.

## III. En dehors de ce tableau, autres remarques :

1) Shelter : la définition d'un abri est : tout endroit où le navire peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité.

Il est donc évident que la notion d'abri dépend du type de navire et de la météo. Il ne s'agit pas d'un port officiellement reconnu.

2) Vitesse : bien entendu la limite des 300 mètres dépend de la marée. Autrement cela ne voudrait rien dire puisqu'il y a des zones du littoral où la mer avance ou recule de plusieurs centaines de mètres. De plus, il s'agit d'établir une notion visuelle pour le plaisancier et il serait impossible de matérialiser cette ligne s'il en était autrement. En ce qui concerne le Golfe, une tolérance est évidemment admise en ce qui concerne les endroits à forts courants dans lesquels un bateau à moteur peut être amené à dépasser 5 noeuds pour rester manoeuvrant. Il y a également tolérance pour un voilier qui dépasserait 5 noeuds.

En effet, à peu près tout le Golfe du Morbihan est concerné, tous ceux qui ont participé aux précédentes éditions de la Semaine du Golfe, ont pu constater à quel point les vagues créées par certains bateaux à moteur qui vont vite, peuvent être dangereuses pour les petites embarcations.