

# PAGAYE SALEE

*Numéro 23 - janvier 2010*

Bulletin d'information de  
**PAGAYEURS MARINS**

**Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer**  
affiliée à l'U.N.A.N.



# PAGAIE SALÉE

Numéro 23 - janvier 2010

Bulletin d'information de  
**PAGAYEURS MARINS**

**Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer**

DANS CE  
NUMÉRO :

Éditorial du Président	2
Brèves	3
Compte rendu du NAUTIC	4
Fortune de mer en kayak	5
Récupération - Sauvetege - Survie	6
Lampes à éclats	7
Catégorie embarcations gonflables	8
Traicts du Croisic	10

## Editorial du Président

En cette fin d'année, il est nécessaire de faire ensemble un bilan de l'activité de Pagayeurs Marins pour préparer notre plan d'action 2010.

Commençons par le bilan :

1) en matière de réglementation

Comme annoncé par la Direction des Affaires Maritimes, le Secrétaire d'Etat à la mer a signé les arrêtés définissant les spécificités des navires de construction traditionnelle D244 et le marquage des navires de plaisance, publiés au Journal Officiel. Les dispositions prises nous satisfont notamment parce que les effets de nos pratiques sont cités et reconnus :

- utilisation d'une voile auxiliaire pour la propulsion,
- pour la sécurité, efficacité de la navigation de conserve qui dispense de l'emport du dispositif pour remonter à bord,
- uniquement l'affichage du numéro d'immatriculation du kayak visible par le pagayeur n'est pas contraignant et constitue un apport efficace en cas d'appel aux secours nécessitant une identification de l'émetteur.

Le Référentiel Technico Economique de l'Agence des Aires Marines Protégées reconnaît « la pratique douce » des peu nombreux kayakistes de mer navigant avec un bateau immatriculé, en veillant à ne pas confondre avec les très nombreux utilisateurs d'engins de plage.

2) Notre collaboration avec l'UNAN :

Nos participations et représentations croisées nous font reconnaître comme interlocuteurs des Préfets Maritimes pour représenter les spécificités des kayakistes de mer dès les études préparatoires à la mise en place des Parcs Naturels Marins et des zones Natura 2000 en mer.

La diffusion du Code des Bonnes Pratiques de l'UNAN va prochainement atteindre les 40 000ex. De ce fait, le tirage de nos recommandations pour le Bon usage des espaces naturels marins approche les 70 000

3) En matière de communication interne et externe :

- 5 numéros du bulletin Pagaie Salée ont été réalisés et diffusés en 2009 ce qui a nécessité un travail très important.

- Après sa destruction en Janvier 2009, notre site Internet a été réorganisé et complété. Il ne cesse d'être enrichi avec l'ouverture de nouvelles rubriques.

- Le salon « Nautic de Paris » a été un succès.

Résultat de nos actions et de l'amélioration du service apporté à nos adhérents, à fin décembre, nous sommes 298 affiliés à Pagayeurs Marins, effectif qui a pratiquement triplé en 3 ans.

4) Conséquences internes du développement de nos actions ;

Plus on entreprend, plus la charge de travail augmente. Nous avons donc besoin de renforcer nos équipes notamment pour :

- assurer notre représentation dans les nombreuses structures de protection de l'environnement en cours de création : Parcs Naturels Marins, Zones Natura 2000 en mer, Parcs naturels régionaux,
- animer et développer nos relations internationales,
- renforcer l'équipe informatique construisant et gérant notre site et aussi celle de la rédaction de Pagaie Salée afin de mieux répartir la charge de travail sur les membres.

Merci de ne pas hésiter à vous porter volontaires soit en venant participer à notre Assemblée Générale le 17 Janvier à Brech' soit pour ceux qui ne pourront pas se déplacer, en nous envoyant un email ou un courrier avec leurs idées et propositions.

Je compte sur vous et vous remercie par avance d'un engagement au service de tous, pour défendre nos libertés de naviguer.

Dans l'attente du plaisir de cette rencontre et/ou de vous lire, je vous présente mes vœux de bonne et heureuse année 2010, mes vœux de santé et bonheurs, avec bien sûr de belles et agréables navigations.

Yves Béghin



**Pagaie Salée n° 23**

**Tous droits de reproduction réservés**

**www.pagayeursmarins.org**

**Responsable de publication : Yves Béghin 66 rue Georgette Guesdon 53000 LAVAL**

Ce bulletin interne de la Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer a les caractéristiques d'une correspondance privée. Chaque auteur d'article s'exprimant à titre personnel reste responsable de ses écrits.

**Page 1 sur 10**

## Brèves Pagaie Salée 23

### Calendrier 2010

- 1.1) le **Forum Mer en sécurité** organisé par la **SNSM** aura lieu le 11 mai Cité des Sciences et de l'Industrie, La Villette
- 1.2) les **Journées de la Mer** organisées par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer MEEDDEM, auront lieu du 4 au 8 juin voir [www.lesjournéesdelamer.fr](http://www.lesjournéesdelamer.fr)  
La campagne « J'apprends la mer » devrait être reconduite.
- 1.3) Premier **Salon de la pêche** et des loisirs aquatiques, Cagnes sur mer, Hippodrome de la cote d'azur du 14 au 16 Mai
- 1.4) La **Grande Bordée**, Chants Marins, Le Croisic le 10 juillet au profit de la SNSM
- 1.5) Salon de la pêche de loisir en Mer 10 et 11 avril et **Open kayaks d'Iroise**, pêche « no kill » en kayak, 5 et 6 juin.
- 1.6) **Défi des Courreaux** le 5 juin
- 1.7) **Salon de la Randonnée**, St Herblon Ille et Vilaines, 12 au 14 mars



### Réunions de mise en place de structures de protection de l'environnement

Pagayeurs Marins a été convoqué aux réunions suivantes et y a participé ou a été représenté par l'UNAN :

- Octobre 2009, à St Nazaire, présentation par le Préfet Maritime Atlantique de la zone Natura 2000 du Plateau du Four et désignation d'un organisme gestionnaire chargé des études préalables.
- 9 Décembre 2009 à Marseille Présentation par le Préfet Maritime Méditerranée des projets de zone Natura 2000 et de l'instance de concertation
- 15 Décembre 2009 à Rochefort Travaux préparatoires à la mise en place d'un conseil de Gestion du Parc Naturel Marin des Pertuis par le Préfet Maritime Atlantique

### Aide à la Flottabilité pour les embarcations mues à l'énergie humaine 50N minimum inchangé.

L'arrêté du 4 décembre 2009 présenté au cours du Nautic 2009 apporte quelques modifications et précisions à la D240, notamment pour la flottabilité des gilets, la situation des annexes, et des ancres flottantes. Ce décret n'a pas été publié au Journal Officiel à ce jour. Nous n'avons donc pas pu lire le texte intégral.

Des informations incomplètes donc erronées ont été diffusées par un organisme en ne tenant pas compte des spécificités des embarcations mues à l'énergie humaine.

J'ai eu confirmation par la Direction des Affaires Maritimes, Mission de la Plaisance que l'aide à la flottabilité définie dans l'article 240-3.12, texte cité ci-dessous est **inchangée**:

*Les équipements individuels de flottabilité à bord des navires de plaisance répondent aux caractéristiques suivantes:*

*50 N de flottabilité au moins pour les embarcations **propulsées par l'énergie humaine**, quelle que soit leur distance d'éloignement (d'un abri)*

Par contre l'arrêté du 4 décembre 2009 comme prévu dans la D240 à effet du 1 janvier 2010 porte effectivement à 100N la flottabilité nécessaire pour les navires (autres que ceux mus à l'énergie humaine) au delà des 300m, limite d'éloignement des engins de plages.

#### Cas particuliers :

la flottabilité minimale des gilets que doivent fournir les loueurs sous le contrôle des Services de Jeunesse et sports, et de la DGCRF qui est de 70N semble être soumise de plus à d'autres réglementations entre autres le droit du travail.

Nous ne disposons pas actuellement d'informations complètes sur ce sujet et ne pouvons pas les présenter.

Il est rappelé que les fédérations sportives délégataires peuvent définir leurs propres règles en la matière tant pour la compétition que pour les locations et sorties encadrées. Les exemptions de matériel de sécurité ne peuvent être effectives que si toutes les dispositions spécifiques de secours définis par ces fédérations sont en place.

### Assemblée Générale de l'UNAN le 11 décembre

Dans le rapport d'activité, le Pdt B Vibert aborde les nombreux sujets nécessitant des interventions de l'UNAN : cartographie, dragage, VHF et modification du CRR, places de port à sec, suivi des engagements du Grenelle de la mer et participation dans les Comités Opérationnels COMOPS, Zones protégées, enquête pour la prévention des vols, et vandalisme, cales de mise à l'eau, carénages, durée de vie des engins pyrotechniques (demande de passer de 3 à 5ans) et élimination, pêche de loisir, .... Gérard d'Aboville Président du CSNPSN, accompagné du Secrétaire Général A Pichon est venu participer aux débats de l'UNAN. Il reconnaît la qualité du travail effectué par l'UNAN, lien essentiel avec la plaisance. Il constate l'accroissement du marché (2/3 des ventes) des bateaux à moteur par rapport à la voile. Il reconnaît que « *l'écologiquement correct* » complique tout car toute activité humaine pollue. Il faut savoir rester réaliste.

Cette présence et ce soutien ont été particulièrement appréciés.





# Compte rendu du NAUTIC 2009

Paris Porte de Versailles

4 au 13 Décembre 2009

PM/NI/09.046/YB

Les salons nautiques de Paris se suivent mais ne se ressemblent pas. La diminution de l'activité économique et particulièrement de la Plaisance se fait sentir ; les stands sont moins grands et un peu moins nombreux, sauf nous semble-t-il pour le secteur des kayaks et canoës. Les constructeurs de notre petit secteur se sont déclarés plus satisfaits qu'en 2008 avec davantage de commandes. Néanmoins, les constructeurs de kayaks doivent faire face à plusieurs défis pour adapter leurs coûts de production aux évolutions technologiques et process notamment avec les nouvelles résines, fibres, améliorations des polyéthylènes :

kayaks en fibre et résine : modèles bien conçus et bien équipés construits en Europe de l'Est ou en Asie à des prix catalogue très bas.

amélioration et diversité des modèles en polyéthylène

sit on top : modèle gonflable à haute pression (fond épais et flotteurs latéraux), auto videur, apportant une rigidité suffisante de la carène avec une surface tendue et lisse, propulsion par pédales et nageoires, moteurs électriques.....

Nos rendez-vous ont été nombreux et fructueux notamment avec

- Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques,
- La Mission de la Plaisance de la Direction des Affaires Maritimes
- Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (nouveau nom du MEED DAT)
- La SNSM
- L'UNAN
- Nautisme en Finistère
- Les constructeurs et revendeurs



Notre stand était très bien situé en angle sur 2 allées passagères, au milieu des l'espace des kayaks et canoës. Muriel Robert et Bernard Leroy Richard ont astucieusement complété l'aménagement, l'installation et la décoration pour les rendre très agréables et fonctionnels

L'équipe de permanenciers bénévoles a accueilli, et répondu aux demandes de renseignements de nombreux kayakistes expérimentés et/ou néophytes. Plus de mille documents concernant la D240, l'immatriculation des kayaks, la sécurité, la formation, le marquage, etc ont été présentés, commentés et remis aux visiteurs.

Convaincus de l'efficacité de notre action ainsi que de notre désintéressement, quantité de kayakistes nous ont manifesté leur soutien en adhérant à Pagayeurs Marins.

De nombreux kayakistes s'éloignant à plus de 2 milles d'un abri se sont mis en conformité avec la réglementation en acquérant l'autocollant RIPAM, simple et pratique. Quelques-uns ont décidé d'immatriculer leur embarcation.

L'arrêté signé le 4 décembre modifiant la D240 notamment pour la flottabilité des gilets, (mais ne concernant pas les aides à la flottabilité de 50 N pour les embarcations mues à l'énergie humaine s'éloignant à 6 milles d'un abri), a fait l'objet de multiples et mauvaises interprétations.

Notre succès au cours de ce salon est dû à la qualité de l'installation, à la disponibilité et la compétence de tous les permanenciers. Je les félicite pour leur travail et les remercie pour leur action.

Un pot amical a permis de réunir les kayakistes disponibles le Vendredi soir.

Pagayeurs Marins, était encore la seule Fédération présente sur ce salon pour défendre la pratique autonome, libre, et responsable du kayak de mer.

Notre Fédération est donc très satisfaite des résultats obtenus et des contacts de ce salon qui renforcent notre notoriété.

# Fortune de mer en kayak au Pouliguen

(rapport établi par Claude BOUREAU, en novembre 2009)

Le 04 décembre 2005 – Pointe de Penchâteau- Baie du Pouliguen (44).

Navigation de deux kayaks de mer dont un K2.

(types : ShoreLine Senior et « Adonf »?)

Equipement courant de sécurité : gilet avec sifflet,

- sur kayak : bout de remorquage, bout de remorquage rapproché, pagaie de secours démontable (sur pont arrière), pompe à main (du type seringue), écope, flotteur de pagaie.

- dans sac étanche: artifices de signalisation (feux à main), miroir, lampe, couteau,

Météo : non notée.

Départ vers la Pointe à 11 h 00, chavirage à 11 h 15, récupération par les pompiers à 11 h 58

Il faut tout d'abord savoir qu'il n'y avait que 3 vagues qui déferlaient à la pointe de Penchâteau, ensuite de la houle (1m à 1,5 m) puis de l'eau complètement calme à l'abri de la pointe vers Le Pouliguen.

Déséquilibré par l'une des 3 déferlantes, je suis tombé à l'eau.

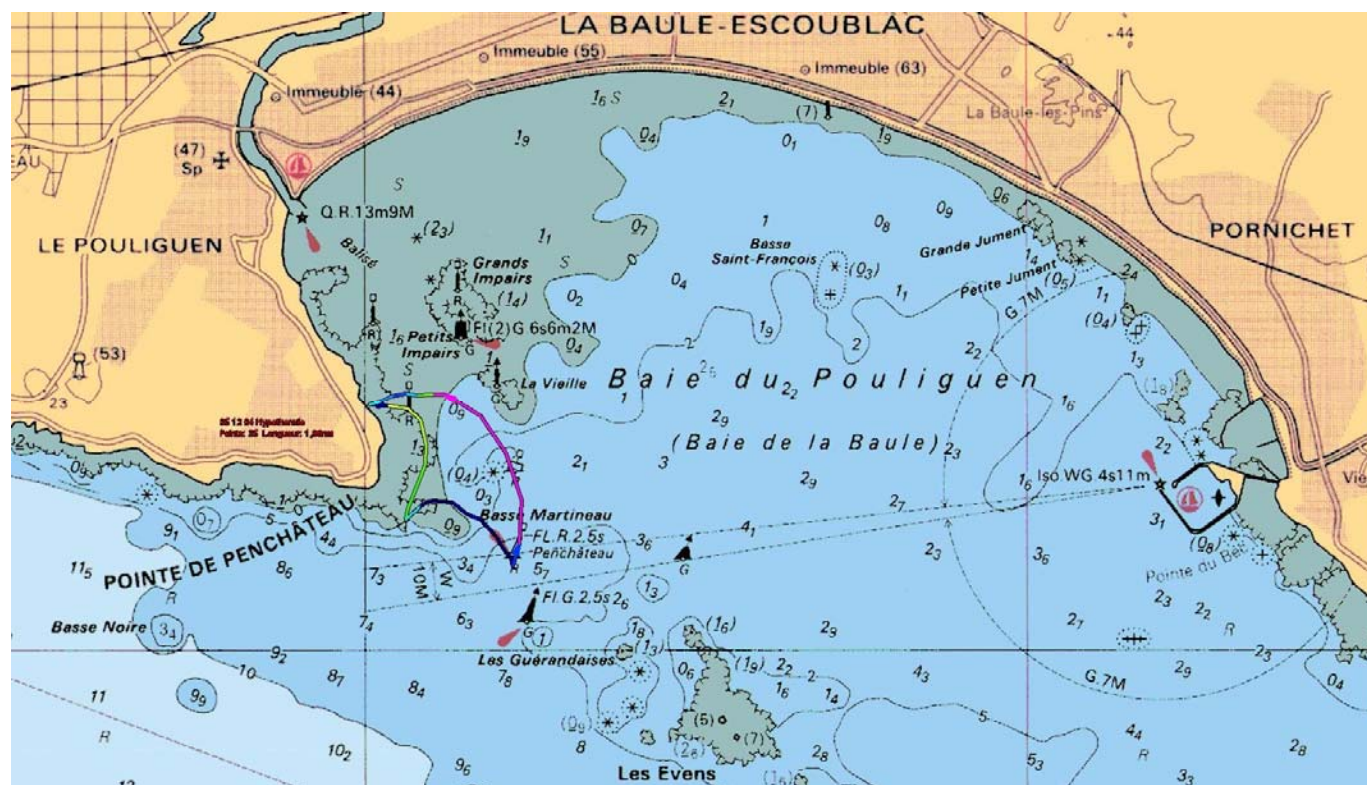
Le K2 a eu une avarie de gouvernail. (le hasard avait voulu que l'attache de la pédale de son safran se soit cassée sans qu'il soit jamais allé dans les déferlantes d'ailleurs). Dans ces conditions, l'équipage du K2 a décidé d'aller à terre téléphoner aux secours pour ne pas prendre le risque d'un double chavirage.

Je n'ai pas cherché à nager bien qu'étant relativement près du bord selon ce qui est conseillé par les manuels canadiens. (voir trace GPS jointe).

Je me suis tenu fermement à mon bateau.

Sur le plan joint, la chute est là où commence le trait bleu-noir. Je suis récupéré là où commence le trait violet, où plutôt au niveau de la flèche bleue juste avant. Le trait violet marque la trace du Zodiac des pompiers.

Les pompiers ont mesuré ma température au front à 32° et je suis resté jusqu'au lendemain matin aux urgences pour cause d'antécédents cardiaques.



## Remarques actuelles:

Je suis convaincu que si j'avais su esquimauter comme je le fais maintenant il ne se serait à coup sûr rien passé. Depuis je me suis beaucoup entraîné à l'esquimautage et y compris dans des vagues déferlantes bien plus grosses, là où vont les surfeurs à Pornichet.

En outre, si j'avais vu plus tôt un DVD que j'ai acheté par la suite, j'aurais utilisé ma pagaie de secours pour remonter dans mon kayak. Ce jour là en utilisant ma pagaie principale je suis remonté trois fois mais suis retombé à chaque fois du kayak plein d'eau, avant d'abandonner pour cause d'épuisement.

Alors qu'avec la pagaie de secours, que j'aurais laissé attachée à l'arrière du cockpit, j'aurais eu la stabilité assurée pendant que j'aurais vidé, rejupé puis quand je serais reparti.

Par contre j'avais lu pas mal sur les problème de froid: j'étais donc habillé chaudement: coupe-vent étanche au cou et aux mains avec capuche étanche incorporée et bonnet dessous, chemise licra-polaire, pull polaire, pantalon polaire et pantalon étanche (Kway seulement à l'époque) par dessus, bottes néoprène avec chaussettes et gants néoprène.

Mais j'ai bien eu le temps (45 minutes dans l'eau à environ 10°) de penser que je ne reverrai plus jamais ma famille.

Sinon ça m'a coûté une boîte de chocolats que j'ai amenée avec plaisir à la caserne des pompiers.

Si ma mésaventure peut servir aux autres ...

Claude.

#### Commentaires :

*Passer à l'eau est relativement courant, et ceci dans tous types de conditions météo et température, et pour diverses raisons.*

*Cette mésaventure permet de rappeler les méthodes de « remontée » à bord :*

*Tout d'abord l'esquimautage comme le rappelle Claude, ensuite avec l'aide d'un autre kayakiste (ou plusieurs) navigant de conserve, et enfin seul avec un matériel adapté (flotteur de pagaie avec pagaie de secours, rolling-float, ...).*

*Et pour ces trois moyens, d'être entraîné et de s'entraîner régulièrement.*

*Et bien sûr comme le détaille Claude d'être équipé de vêtements adaptés à ce risque et aux conditions météo de la navigation (toujours grand risque d'hypothermie). Dans sa mésaventure c'est le point fort de son sauvetage.*

G.C.

## RÉCUPÉRATION / SAUVETAGE / SURVIE

PM/NI/09.026/ABH

Toute action entreprise pour améliorer la sécurité du kayakeur contribue à sa survie, d'abord en mer, mais aussi à terre. Cette note n'est qu'un support de réflexion et de prise de conscience pour inciter chacun à apprendre et s'entraîner en fonction de son auto-discipline, libre mais responsable.

Que doivent comprendre les kayakeurs par "Récupération / Sauvetage / Survie" :

### Récupération

C'est l'ensemble des techniques et de leurs modes opératoires, qui permettent à un kayakeur ou à un groupe de kayakeurs de se tirer d'affaire sans assistance extérieure.

### Sauvetage

Qui dit sauvetage dit danger de mort, avec en corollaire l'implication des différents services de secours dirigés par les CROSS et réalisés par des délégataires qui participent à l'action de l'Etat en mer.

### Survivre

C'est durer plus longtemps.

Pour y parvenir il faut posséder :

- Un psychisme à toutes épreuves.
- Une parfaite condition physique.
- La maîtrise de certaines techniques élémentaires en ce qui concerne la "survie en mer".

Voir le site [www.pagayeursmarins.org](http://www.pagayeursmarins.org), espace public, rubrique Sécurité/survie

## QUELQUES AXIOMES

1 - Planifier vos navigations en fonction du niveau du participant le plus faible.

2 - Lors de vos navigations à plusieurs, interrogez-vous sur vos capacités et celles des membres de l'équipe à vous porter mutuellement assistance dans des conditions de mer difficiles.

Autrement dit, quelles sont mes limites et celles de mes coéquipiers ?

3 - En toutes circonstances soyez persuadés que vous ne pouvez compter que sur vous seul.

Attachez-vous dans les situations d'urgence à conserver votre sang froid et la volonté de vivre. L'entraînement permet d'éviter les déceptions du débutant. L'apprentissage des techniques, et ce dans tous les domaines, est bon à prendre quel que soit son âge.

Ainsi connaissant vos limites, confronté à un gros souci vous aurez le sang froid indispensable à une analyse de la situation vous permettant une prise de décision rapide et adéquate, en sachant que vous pouvez compter sur vous.

Deux citations en guise de conclusion :

*L'esquimautage est la meilleure et la plus sécurisante manière de récupérer si jamais vous dessalez. C'est rapide et vous n'avez pas à sortir de votre kayak, ni à trouver un moyen de le vider puis réembarquer.* Le Kayak.ne

*Esquimauter est un signe de succès.*

*Avoir à esquimauter est un signe d'échec.* Derek HUTCHINSON



# Recommandations pour l'usage des lampes à éclats en kayak de mer

## Préambule

PM/NI/09.042/YB

La navigation des kayaks de mer n'est pas autorisée de nuit. Cependant, dans des conditions particulières imprévues, des kayakistes peuvent être amenés à naviguer de nuit, dans ce cas, avec quels feux et marques ?

D'autre part, en cas de faible visibilité par brouillard, est-il opportun pour se signaler d'utiliser la lampe à éclat que nous recommandons dans le pack de base ?



## Rappel des règles de signalisation de nuit et des signaux sonores et lumineux

**Feux et marques** *Un navire de moins de 20m faisant route par navigation de nuit doit être signalé par un feu rouge à bâbord, un feu vert à tribord, un feu blanc à l'arrière.*

**Installations de signalisation.** *Les navires d'une longueur inférieure à 7 mètres peuvent posséder des fanaux non approuvés mais, dans ce cas, ceux-ci seront conformes aux spécifications minimales suivantes ... (spécifications techniques sur la qualité et la solidité des feux*

**Feux de navigation** *Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes aux réglementations en vigueur*

**Règle 20 Champ d'application.** *Aucun feu additionnel non réglementaire pouvant prêter à confusion ne doit être allumé en même temps que les feux prescrits par le règlement international.*



### **Signaux sonores et lumineux**

*Les éclats lumineux complètent les signaux au sifflet. Les signaux lumineux sont facultatifs.*

### **Signification des signaux :**

- 1 éclat : Je viens sur tribord. Règle 34a.
- 2 éclats : Je viens sur bâbord.
- 3 éclats : Je bats en arrière.
- 5 éclats : J'exprime des doutes sur les mesures prises par l'autre navire pour éviter l'abordage. Règles 34d. (Au moins 5 sons brefs et 5 éclats brefs et rapides).

Puisque la navigation nocturne des kayaks n'est pas autorisée en France, il n'est pas nécessaire de les équiper des feux réglementaires. Néanmoins, il est possible d'embarquer des bâtons lumineux (cyalumes) rouge, vert et blanc avec un dispositif pour les fixer comme le pratiquent couramment les kayakistes Anglais qui peuvent naviguer de nuit.



## 2) Nos recommandations

De nuit, il faut simplifier les choses au maximum et respecter les règles des "Feux et marques". Les kayakistes doivent appliquer la réglementation. Toute modification serait incompréhensibles pour les autres navires..

En conséquence, pour que l'utilisation de lampes à éclat ne déclenche des secours sans motif nous recommandons :

en cas de navigation de nuit, de se signaler avec des simples lampes qui n'éblouissent pas ou mieux, des bâtons lumineux durée 12 heures.

de réserver l'utilisation de la lampe à éclat au repérage suite à une demande de secours.

de ne pas utiliser la lampe à éclat en cas de mauvaise visibilité même de jour, en plus des signaux sonores.

d'être en veille attentive sur le canal 16 de la VHF.

le moyen de repérage lumineux du pack de base, simple lampe et de préférence mixte, à éclat, étanche, (type lampe de plongée) doit être porté et fixé sur le gilet.



### **Nota technique**

Il existe :

1) des bâtons lumineux IR (infra rouge) efficaces pour la détection par les moyens optiques de vision nocturne qui équipent les aéronefs de l'Etat chargés de l'action en mer.

2) des feux blancs alimentés par une petite batterie fonctionnant à l'eau de mer pouvant être fixés sur le gilet au lieu des lampes alimentées par des piles ou une dynamo.

# Attribution d'une catégorie de conception à des embarcations gonflables mues à l'énergie humaine Distance d'éloignement d'un abri.

PM/NI/09.044/YB

Constatant des évolutions technologiques de la construction des embarcations gonflables mues à l'énergie humaine, cette note a pour objet de faire le point sur les avantages et inconvénients et d'en tirer les conséquences.

## Situation en matière de réglementation pour la navigation en mer

Dans la D 224, arrêté du 30 sept 2004, art 224-1.03 § 1.2.2. «*les embarcations gonflables dont la puissance maximale de l'appareil propulsif ne dépasse pas 3 KW*» avaient été classées *engins de plage*. Cette disposition n'ayant pas été reprise dans la D240, arrêté du 11 mars 2008, les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine satisfaisant notamment aux critères dimensionnels (L4m et l 0,45m) et de stabilité peuvent depuis le 15 avril 2008 être classées par leur constructeur en catégorie D ou C, être immatriculées et s'éloigner de 2 ou 6 milles d'un abri s'ils sont auto videurs (Art 240-3.03).

Les constructeurs donnent à ces embarcations mues à la pagaie, quelles que soient leurs dimensions, le nom générique de « kayak », rarement de « canoë » ce qui ne nous paraît pas judicieux compte tenu de leurs qualités marines bien différentes de celles des kayaks de mer rigides qui ont servi de références pour les autoriser à s'éloigner de 5 milles d'un abri (D224) et maintenant ( D240) à 6 milles.

## Quelques caractéristiques types des embarcations gonflables

Les informations comparatives ont été établies à partir des **données de catalogues** de 4 constructeurs portant sur 14 modèles mono, bi ou tri/places

	Longueurs	Largeur	Poids
Mono	80% L<4m	0,65 maxi 0,82 m	mini 11kg maxi 22Kg
Bi et tri place	15% L<4m	mini 0,65 maxi 0.95m	mini 16 Kg maxi 29 Kg
Autovideurs	14% pour l'ensemble : Mono, Bi & Tri		

### 3) Problèmes constatés :

Par rapport aux coques rigides, ces embarcations ont, suivant la technologie de construction et les matériaux utilisés, des faiblesses ou insuffisances énumérées ci dessous:

- **coque non rigide**, malgré la largeur des embarcations due pour partie au diamètre des flotteurs qui ont tendance à se déformer à la vague. Pour répondre à la définition de l'art 240-2.08 le terme « solidité » induit de fait une exigence de rigidité, en référence à l'état de la matière. De plus la forme de cette carène est plus proche de celle d'un canoë que d'un kayak.
- **vitesse lente**, car le fond pas assez rigide se déforme, se plisse et « colle » à l'eau sur de nombreux modèles d'autant plus sur les modèles non auto videurs par gravité. La surface mouillée est importante. La proue est large et « pousse de l'eau » En conséquence, il faut se demander quelle sera la tenue de ces embarcations prises par exemple dans une marmite de courant ou face à une déferlante et un courant contraire.
- **manoeuvrabilité** insuffisante face à la vague (trois quart et arrière) et au vent (fardage très important) en fonction du profil latéral, de la carène, de la surface hors de l'eau (pagayeur, embarcation, chargement) sachant que la pression exercée par le vent s'accroît du carré de sa vitesse. Cf annexe. Par exemple, un vent de 25km/h exerce une force de 0,2kg/m<sup>2</sup> sur l'embarcation, force qui double à 0,4 kg/m<sup>2</sup> quand le vent atteint 37km/h
- **dérive importante au vent et au courant**, malgré l'existence d'aileron et gouvernail sur certains modèles. La tenue d'un cap est difficile.
- **pas de caissons étanches** par conception, pour abriter le matériel qui doit être assuré à bord..
- **remorquage** très malaisé par un kayak de mer en cas de difficulté, du fait de la nécessité de développer une force de traction importante pour le faire avancer et sortir d'une zone difficile.
- **non totalement auto videuses**, pour certains modèles si le plancher n'est pas épais pour assurer un écoulement rapide et total par gravité, ce qui implique de posséder à bord un dispositif d'assèchement puissant et limite la distance d'éloignement d'un abri.
- pour la majorité des modèles et des « kayakistes », **l'esquimautage** n'est pas réalisable (calage du corps, largeur de l'embarcation, évacuation de l'eau, déplacement de la cargaison) en cas de chavirage.
- **auto récupération** : existe-t-il un dispositif efficace qui permette au pagayeur de remonter à bord dans l'éventualité d'un dessalage en mer compte tenu de l'état de la mer et du vent ? (Un constructeur recommande sur son catalogue de ne pas utiliser son modèle dans les vagues).  
Les constructeurs et vendeurs devraient définir une technique appropriée, diffuser l'information et la formation nécessaire à son usage, dans le cadre réglementaire de la « remontée » à bord seul.

Ces défauts ou carences sont reconnus par des utilisateurs expérimentés.

A terme, il est probable que de nouvelles améliorations technologiques puissent diminuer certains de ces défauts. Par exemple, un constructeur vient de réaliser un modèle ayant pratiquement les mêmes caractéristiques qu'un sit on top en polyéthylène car il a un fond plat très épais, rigide, lisse, des boudins épais gonflés à pression élevée, donc une bonne rigidité et pas d'enveloppe extérieure.



Ces observations concernent spécifiquement les embarcations mues à l'énergie humaine, car il est évident que la puissance d'un moteur pallie à la majorité de ces défauts et que les embarcations pneumatiques gonflables motorisées sont des engins marins de qualité. Néanmoins, pour palier au « collage » de la carène et améliorer la directivité, les constructeurs ont mis au point des fonds rigides. Ces bateaux sont devenus des semi-rigides

#### 4) Propositions de recherches et de solutions :

Face à ces insuffisances, les fabricants d'embarcations gonflables mues à l'énergie humaine devraient faire des essais dans les conditions de mer et de vent définies dans l'article 240-2.02 sur des points essentiels afin de déterminer la catégorie de conception et la distance limite de l'éloignement d'un abri qu'ils pourraient recommander pour la sécurité des utilisateurs.

1 -**Dessalage en mer en navigation solitaire**, essais par l'utilisateur, seul dans l'eau des manoeuvres de retournement de l'embarcation, et de réembarquement, pour effectuer sa "remontée à bord".

2 -**Temps de mise à l'abri** à partir de la limite de navigation prévue (2 ou 6 milles) par un utilisateur seul avec quantification de l'effort et de l'énergie à déployer indépendamment du courant et du vent par exemple.

3 -**Navigation sous les différentes amures**, par exemple autour d'un triangle comme en régate mais aussi avec du courant et de la houle.

Et bien sûr l'addition de ces situations qui sont arrivées et se reproduiront.

Ces embarcations ne doivent pas être comparées à des rafts utilisés en eau vive, très proches des berges, qui ont besoin d'être poussés par le courant pour descendre les rivières et pour lesquels la déformation, le « collage à l'eau » et la stabilité deviennent des atouts.

#### 5) Conclusion

Les embarcations gonflables ont l'avantage d'avoir un petit volume une fois pliées (rangement, transports, voyages) ; mais ce n'est pas pour autant une qualité marine. D' autre part, les poids gonflés de ces embarcations sont du même ordre que ceux des kayaks rigides.

Constatant que des constructeurs ont certifiés ou sont en train de certifier certains modèles jusqu'à catégorie C, pour anticiper la généralisation des progrès technologiques, les embarcations satisfaisant aux essais décrits ci-dessus, pourraient être classées en catégories de conception D, ou exceptionnellement en C.

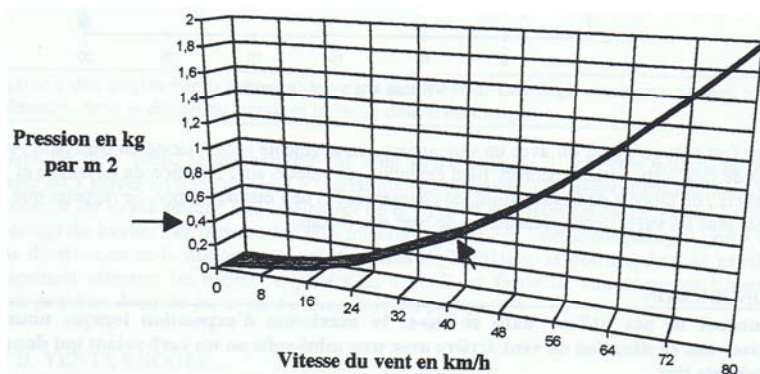
Rien n'empêche aussi un constructeur soucieux de la sécurité des utilisateurs de décider de limiter la distance d'éloignement d'un abri à 0,5 ou 1 nautique par exemple, bien en deçà des maxima définis dans la D240.

Cependant, l'Art 240-2.09 *Flottabilité, stabilité et franc bord* §VII n'évoquant pas les spécificités des essais propres aux embarcations gonflables mues à l'énergie humaine, cet article devrait préciser les dispositions d'essais spécifiques par exemple celles qui sont prévues pour les embarcations pneumatiques, ou, à tout le moins y faire référence.

#### Nota

Pagayeurs Marins a proposé que soit réalisée une étude de quantification des facteurs ayant un effet sur la vitesse d'une embarcation mue à l'énergie humaine afin d'apporter des éléments techniques plus précis. Une telle étude ne peut être réalisée que par des architectes navals et des constructeurs.

### EFFET DU VENT SUR UN KAYAK



Fundamentals of kayak navigation (p.97).



Graphique de l'effet du vent sur un kayak  
Extrait du « Guide pratique »  
de Jocelyn Bouchard, kayak de mer au Québec



**Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer, Pagayeurs Marins**  
**Bulletin d'adhésion 2010**

Je soussigné adhère à Pagayeurs Marins en tant que : (Souligner votre choix):

18 € Pratiquant adhérent directement, 6 € pour le conjoint ou enfant

20 € Association (personne morale) + 6 € personne si elle inscrit tous ses membres à Pagayeurs Marins

20 € Professionnels du kayak de mer (commerçant, constructeur, etc...)

Nom ou raison sociale : .....

Prénom : ..... Date de naissance:...../...../.....

Adresse : .....

Téléphone : ..... Mobile : ..... E.mail : .....

Club ou association dont je suis membre.....

Adresse.....



1) Conditions de réception du bulletin interne **PAGAIE SALEE**

Je désire le recevoir \* - par mail - sur papier, par courrier postal \*(entourer votre choix)

2) Autorisation de publication \* (entourer votre choix)

J'autorise la publication de mes coordonnées dans l'annuaire interne des membres de Pagayeurs Marins \*- Oui Non

Date : ...../...../.....

Signature :

Nota. Pagayeurs Marins est habilité à établir des certificats fiscaux pour les dons au-delà de la cotisation.

Bulletin à compléter et envoyer, avec votre règlement par chèque à l'ordre de «FPKM- Pagayeurs Marins » à :

Guy Van Achter, Trésorier -La Moinerie 22240 PLEVENON

[guy.vanachter@free.fr](mailto:guy.vanachter@free.fr)

## Projet de charte limitant la navigation dans les traicts du Croisic

Notre association a été informée (par L. Magré, membre de Pagayeurs Marins) qu'il y avait un projet de réglementation de la navigation dans les Traicts du Croisic ; nous avons aussitôt pris contact avec les services de Cap Atlantique qui, après avoir reçu notre dossier de présentation nous ont aimablement invités à la réunion du 15 octobre à laquelle Monsieur Ch. Magré représentait notre Fédération. Nous avons reçu le CR de la réunion du 27 août et le projet de Charte, édition du 26 octobre.

Analyse de la situation :

Suite à des plaintes et/ou pétitions envoyées à la Sous préfecture par des utilisateurs et voisins des Traicts pour des sur-fréquentations de kite-surf, de pêcheurs loisir à pied, et de non respect d'arrêtés municipaux concernant la circulation et le stationnement de véhicules dans une zone Natura 2000, Cap Atlantique a commencé une consultation des gestionnaires, usagers, et associations de protection des oiseaux. Bretagne Vivante et la LPO ont à juste titre posé le problème des conditions nécessaires à l'hivernage et la reproduction des oiseaux marins.

Cap Atlantique a été chargé par la Sous Préfecture d'élaborer un projet de « *Charte des activités nautiques plus précise que Natura 2000* ».

L'objet de la réunion du 15 octobre était de valider ce projet dont le texte n'avait pas été remis préalablement aux participants. Le texte de cette charte a été diffusé le 26 octobre sans être appuyé d'un compte rendu de réunion permettant de justifier et de comprendre les positions prises.

Problèmes :

Ce projet nous semble incomplet et nous interroge sur sa finalité. Ce qui nous amène à aborder les points suivants :

1) La « *pratique d'activités nautiques* » n'est pas définie. Est-elle limitée aux sorties encadrées ? aux manifestations nautiques ?, aux compétitions sportives?, aux pratiquants autonomes et/ou individuels ?

En effet, la limitation de la charte aux activités encadrées organisées seulement par les signataires sera très loin d'englober les multiples usagers tels que, par exemple, les très nombreuses embarcations vendues sous le nom de « Canoë-kayak » qui sont des engins de plage ayant une navigation limitée à 300m d'un abri et qu'il ne faut pas assimiler aux kayaks de mer immatriculés.

2) De nombreux utilisateurs et/ou usagers n'ont pas participé aux réunions et ne sont pas impliqués. En voici quelques-uns sans que la liste soit exhaustive :

- les professionnels de la pêche à pied, conchyliculteurs, paludiers
- les chasseurs (hors zone interdite), randonneurs, cyclotouristes, canots à rame, yoles et voile-aviron,
- les aéronefs en survol à basse altitude
- les touristes promeneurs et photographes amateurs particulièrement nombreux sur le site

3) Les spécificités des vrais kayaks de mer, immatriculés par les Affaires Maritimes, et pouvant naviguer en zone côtière jusqu'à 6 milles d'un abri n'ont pas été étudiées.



Comme le reconnaît le Parc Naturel Marin d'Iroise, le kayak de mer est une « *pratique douce, peu dérangeante pour la faune* ». Ces kayakistes ont appris à respecter l'environnement. (Voir les Recommandations pour le bon usage des espaces naturels marins) De plus ils sont peu nombreux et souvent ne vont dans les Traicts que l'hiver, par mauvais temps en général. A. Gendric de LPO 44 a déclaré le 27 août « *Le kayak a relativement peu de conséquences, les pratiquants n'étant pas identifiés comme bipèdes et donc comme prédateurs lorsqu'ils n'accostent pas. Cependant un groupe important de kayakistes parlant fort peut déranger les oiseaux.* ».

4) Les « Engagements » listent pêle-mêle :

- des « pas de pratiques » : est-ce des interdictions de navigation ?  
- des dispositions de police non respectées concernant la circulation, le stationnement, les dépôts illicites de déchets en dehors du Domaine Public Maritime.

- le piétinement de la flore (mais par qui, puisque les promeneurs ne sont pas partie active à la Charte ?),

au point que l'on peut se demander quel est l'objectif principal de la Charte :

- la protection des oiseaux migrateurs, et/ou hivernants, la nidification

Ou - pratiquement l'exclusion des Traicts de tous les usagers autres que les utilisateurs professionnels et les riverains ?

Conclusion

Extrait du projet « *d'objectifs de gestion* » du Parc Naturel Marin d'Iroise :

« *La mer d'Iroise est ouverte à tous et cela ne changera pas. C'est un bien commun dont nous devons tous pouvoir profiter, mais il n'est pas possible que chacun y fasse ce que bon lui semble sans limite* »

Cette règle devrait être transposée aux Traicts du Croisic en définissant d'abord des objectifs de protection de l'environnement puis en déclinant tant pour les professionnels de la mer que pour les loisirs, compte tenu de celles qui existent déjà, des règles d'usage et d'accès réalistes et applicables. C'est la condition nécessaire pour qu'une charte soit respectée

La liste hétérogène d'engagements qui a été remise est incomplète ; elle ne définit pas de principes généraux, ne fixe pas d'objectifs mais seulement pour la Plaisance, des interdictions totales et limitations de certains usages non justifiées donc inacceptables. De plus les bases d'évaluation du bilan annuel proposé ne sont pas définies.

Pagayeurs Marins ne peut donc pas s'engager à signer cette Charte sous la forme qui a été diffusée et que nous estimons incomplète.

La démarche de Pagayeurs Marins auprès des autorités, conjointement avec celle de l'UNAN 44 commence à porter ses fruits. Plusieurs élus ont répondu et une réunion à la Sous-Préfecture de Saint-Nazaire sera organisée pour la mi janvier.

### Zonage des activités

- Pratique libre d'activités nautiques entre le 1/03 et le 30/09.  
- Pas de pratique d'activités nautiques motorisées en dehors des bateaux d'encadrements EFV, des professionnels, des accès au Port du Croisic, à la cale de Pen Bron et aux mouillages autorisés.

Pratique libre du 1/03 au 30/09, réservée aux engins à énergie humaine (canoë - kayak)

Pas de pratique d'activités nautiques



1/15 000

0 250 500 m

Sources :  
BdOrtho, IGN - Paris, 2007, DIREN, 2009. Reproduction interdite.  
Cap Atlantique, 2009.  
Réalisation :  
© Cartographie-Cap Atlantique - Direction de l'Environnement, octobre 2009. 02.51.75.77.80.



