République française

CONSEIL SUPÉRIEUR de la NAVIGATION de PLAISANCE et des SPORTS NAUTIQUES

J'APPRENDS LA MER LES LACS ET LES RIVIERES

Paris, le 26 mai 2009

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques étudie depuis sa création, au sein de sa commission "Sécurité", les moyens d'améliorer la sécurité des navires de plaisance.

Ainsi, depuis la création des Centres Régionaux Opérationnels de Sécurité et de Secours (CROSS), le Conseil supérieur étudie chaque année les statistiques issues de leur activité.

Il a semblé utile de compléter les rapports effectués par les CROSS d'une enquête spécifique auprès des personnes secourues de façon à cerner de manière plus précise les causes des évènements de mer ainsi que leur origine.

I. LES ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUETE

- L'enquête confirme les statistiques de la DAM et des analyses déjà faites par le CSNPSN : **les pannes de moteur et avaries expliquent 73 % des appels à des moyens d'assistance.**

- L'immense majorité des interventions s'est faite à proximité de la côte, à moins 5 ou 6 milles.

- **Les problèmes moteurs sont prépondérants par rapport aux autres avec 61 % des besoins d'assistance générés par des pannes et avaries**.

Elles sont liées

- aux batteries : âge et défaillance en fin de vie, mauvaise gestion de leur utilisation, décharge excessive,
- aux problèmes de circuits électriques,
- à la saleté du carburant et des filtres,
- aux incidents sur le circuit de refroidissement.
- **les pannes sèches sont moins fréquentes qu'on ne le dit**, même s'il faut leur imputer les nombreuses "*jauges mal étalonnées*" qui sont mises en avant. Le plaisancier responsable se devrait d'étalonner sa jauge ; car effectivement celle-ci, du fait de la configuration géométrique des réservoirs, ne donne une idée qu'approximative du carburant restant : la jauge ne baisse pas ou à peine pendant l'utilisation des premiers 50 % du carburant puis chute de plus en plus vite et la panne sèche intervient bien avant que l'aiguille ne soit au zéro du fait du résidu inutilisable liée à la profondeur du plongeur.

- Une amélioration de la situation relève de la **sécurisation de certains éléments techniques du moteur** (jauge, filtre à carburant, …), d'actions de sensibilisation bien ciblées et répétées et de la présence à bord d'un minimum d'outils de base et pièces de rechange.

- **Les échouements sont nombreux (15 cas), à attribuer le plus souvent à une erreur de navigation ou à de l'inattention**.

- On constate au fil des ans, et l'enquête le confirme, **une augmentation des incidents sérieux liés à des hélices ou safrans engagés dans du matériel de pêche** ou des restes flottants. Souvent mal mouillés, en zone de pêche interdite, dans des chenaux. Faudrait-il, comme en Europe du Nord, imposer un éclairage sur les engins de pêche ? Le Conseil supérieur le pense.

- **La liste du matériel de sécurité obligatoire à bord en fonction de la navigation entreprise ne semble pas devoir être modifiée** par les conclusions de l'enquête. On peut seulement regretter que les obligations de présence à bord d'outils et de pièces de rechanges basiques n'aient pas été conservées dans la D 240. Plusieurs réponses montrent cependant que de nombreux plaisanciers n'ont pas encore réalisé que la Division 240 ne mentionnait que le matériel de base, qui devait être complété en fonction des navigations entreprises.

- **Ni un renforcement des épreuves du permis ni un contrôle technique ne diminueraient ces demandes d'assistance** car la structure ou l'équipement des bateaux et le contenu du permis ne sont pas mis en cause. Il s'agit surtout d'entretien courant et de bon sens ou de sens marin, que contrôle technique ou permis ne pourraient remplacer. D'autant que ne nombreux problèmes semblent survenir après un entretien par des professionnels.

II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Il y a beaucoup de sensibilisation à faire vis-à-vis des plaisanciers. Les enseignements de cette enquête paraissent importants pour permettre de mieux cibler les domaines dans lesquels une sensibilisation supplémentaire est souhaitable. Ainsi, outre les différents guides du plaisancier (FIN) ou des loisirs nautiques en mer (ministère des transports), les actions mentionnées par l'UNAN dans son Code des bonnes pratiques 2009 et dans la fiche mémo de sécurité "*Principales causes de panne et prévention ou dépannage*" sont correctement ciblées par rapport aux conclusions de cette étude. Cette fiche figure en pièce jointe.

Une part importante des avaries serait évitée par :

- davantage d'entretien préventif,
- une meilleure connaissance des équipements du bateau (et des notices mieux rédigées par les distributeurs),
- un minimum de réflexion et de débrouillardise. En effet, nombre de questionnaires montrent que leur niveau de connaissance est souvent très médiocre et leur bon sens peu développé. Naviguer sur les bateaux récents demande un minimum de culture technique et maritime.

Tous les dossiers mettent en évidence le rôle essentiel joué par la VHF dans l'efficacité de l'assistance et incitent donc à largement faciliter son usage, notamment des portables. Ce qui suppose de modifier radicalement la réglementation de la licence et du CRR, qui reste très pénalisante et de plus en plus inadaptée à la réalité de la situation.

Les interventions de la SNSM sont en général jugées très positivement par les "accidentés", qui s'étonnent cependant dans certains cas de l'ampleur des moyens engagés pour des cas bénins, voire de l'arrivée de secours non demandés, consécutive à une alerte donnée par des tiers alors que la difficulté avait été résolue et la navigation se poursuivait sans encombres. Plusieurs plaisanciers assistés regrettent le manque d'entraide entre plaisanciers. Ce point devrait être amélioré (sensibilisation). Les associations de plaisanciers confirment leur volonté de développer la solidarité entre gens de mer, à commencer par les navigateurs de plaisance entre eux. **Pour ces deux problèmes, l'extension de l'usage de la VHF serait la solution principale pour les résoudre**.

Le renouvellement de l'enquête pour la période 2009 permettra d'affiner l'analyse. Cette enquête a conduit le CSNPSN à adresser à la Fédération des Industries Nautiques des recommandations relatives à des modifications techniques qu'il estime souhaitables pour améliorer la sécurité des loisirs nautiques en mer ainsi qu'une proposition auprès des compagnies d'assurance de développement de la "démarche qualité" et de la certification "NF" des chantiers et ateliers de réparation des bateaux de plaisance.

Gérard d'ABOVILLE
Président du Conseil supérieur
de la navigation de plaisance
et des sports nautiques

Fiche Technique

PRESENTATION DE L'ENQUETE

Un questionnaire a été adressé, pendant la période estivale de 2008 à l'appui d'une lettre envoyée par le directeur central des Affaires Maritime, M. Damien CAZÉ, aux plaisanciers ayant fait l'objet d'une assistance coordonnée par les CROSS.

Ainsi 687 questionnaires ont été adressés à des plaisanciers ayant fait l'objet d'une assistance coordonnée par des CROSS durant la période estivale en 2008. A partir de 1140 dossiers voile et 1448 dossiers moteur traités en 2008, cela représente un échantillon de 26 % des bateaux de plaisance ayant fait l'objet d'une intervention d'un CROSS et/ou d'une assistance.

Précisons que 107 retours pour adresse inconnue ont été enregistrés. Cela pose d'ailleurs le problème de la fiabilité du fichier unique de la DAM et de la mise à jour des changements d'adresse des propriétaires.

580 questionnaires sont donc parvenus à leurs destinataires et 264 réponses exploitables ont été reçues. Le taux de réponse est donc de 45 %. Ces réponses représentent environ 10 % du nombre de dossiers traités par les CROSS pendant l'été 2008. Le sondage peut donc être considéré comme significatif et le groupe de travail "accidentologie" du CSNPSN a pu en faire l'analyse.

PRINCIPALES CONCLUSIONS STATISTIQUES

A. Cause principale de la demande d'assistance des répondants (264)

Opérations de plongée	5	1,9 %
Panne moteur	162	61,4 %
Avaries autres que moteur	30	11,4 %
Hélice safran engagés	26	9,9 %
Difficultés de navigation	33	12,5 %
Santé et divers	8	2,9 %
	264	100,0 %

B. Détail des causes principales mentionnées ci-dessus

Panne moteur (162)

Problèmes de batterie, déchargée ou trop ancienne	17
Panne électrique due à des circuits défectueux	12
Carburant pollué ou filtres encrassés	16
Panne au niveau du circuit d'alimentation	21
Panne de carburant ou "jauge mal étalonnée"	7
Panne du circuit de refroidissement ou prise d'eau obstruée par du plastique	20
Panne de démarreur ou lanceur	14
Panne de tableau, de l'électronique du moteur	9
Panne du système de transmission, embase-inverseur	15
Incendie (causés par le moteur 2, par les circuits électriques 3)	5
Causes diverses autres	12
Causes non connues ou non indiquées	14
Total	162 soit 61% des demandes d'assistance

Difficultés de navigation (57)

Echouement – talonnage	15) Les 2 rubriques peuvent relever de l'erreur de navigation
Erreur de navigation	5) car il y a confusion fréquente entre cause et conséquence
Chaviré ou coulé	8

Ancre engagée ou qui chasse	3……..
Erreur de manœuvre	2

	33

Avaries

Avarie de gréement	3
Avarie de safran	8 souvent sur heurt d'un OFNI
Voie d'eau	7
Amarres cassées	11
Autres	1
	---
	30 cas relevant d'avaries

Santé	7
Divers	1
	---
	8 cas

C. Analyses établies à partir des questionnaires

1. Utilisation d'un radeau de sauvetage
Dans aucun des questionnaires reçus, il n'a été fait mention de la mise en œuvre d'un radeau de sauvetage.

2. Erreurs humaines de l'équipage ayant entraîné les difficultés qui ont conduit à l'intervention des CROSS ou des moyens d'assistance
Les réponses font apparaître une tendance très nette à la minoration de la part de l'erreur humaine. Les équipages de la SNSM avec lesquels nous avons eu l'occasion d'évoquer les premiers résultats nous le confirment : il n'y a que très peu de plaisanciers tombés en panne sèche qui reconnaissant leur erreur mais le plus souvent des jauges "fausses ou mal étalonnées". De même, une part importante des erreurs de navigation et des échouages est attribuée à la carence du balisage ou à des circonstances extérieures : courant, ….

140 des 264 réponses nous paraissent être expliquées par une erreur humaine, sérieuse ou mineure. Le Conseil supérieur a considéré que le manque d'entretien élémentaire du bateau et du moteur relevait de l'erreur humaine ; par exemple le colmatage des filtres et l'obstruction de l'alimentation par du carburant pollué.
Cette proportion est importante et pourrait être réduite sans gros investissements matériels, mais avec un peu de sensibilisation et quelques recettes simples.

On est frappé tout au long de l'enquête du caractère fataliste des plaisanciers vis-à-vis de la panne ou de l'accident, qu'il y ait ou pas erreur de leur part : "*En mer tout peut arriver…."*. Et ils sont rares à reconnaître leur erreur ou leur manque d'expérience (34 cas seulement), donc à en tirer sérieusement les conclusions qui s'imposeraient.
Il y aura de l'énergie à consacrer pour faire admettre que l'essentiel des demandes d'assistance pourrait être évité par davantage de prévoyance, de bon sens et de préparation et pour que les plaisanciers acceptent de se préparer à ces avaries.

3. Quelques causes de difficulté ou d'aggravation à noter
- Equipage trop léger pour faire face (solitaire, âge, inexpérience) **8 cas**
- Réparation ou entretien par un professionnel mais jugé défectueux **13 cas**
- Pièce neuve défectueuse **6 cas**
- Enchaînement des difficultés, un petit problème se compliquant à la survenue d'autres incidents.

4. Pannes qui auraient pu être résolues par les moyens du bord d'un bateau ayant un minimum d'outils, quelques pièces de base (filtres, rotor de pompe à eau, courroie, voltmètre) **et un peu de bons sens**
50 cas sur 264 dossiers, soit 19 % des interventions

ANNEXE

	U N A N **Union Nationale des Associations de Navigateurs**	**Fiches de sécurité**

PREVENTION DES PANNES OU AVARIES

P A N N E S	Causes principales	Prévention ou dépannage
MOTEUR	Panne de carburant	Etalonner la jauge, checklist !! Jerrycan de carburant en réserve
	Filtres gas-oil encrassés, purge	Savoir les remplacer à la mer et purger
	Démarreur ou batterie à plat	Inspection régulière du câblage, cosses desserrées, vérifier la charge, remplacement préventif de la batterie.
	Défaut de refroidissement	Vérifier le niveau du liquide, le débit de l'eau de mer, savoir changer le rotor de pompe primaire en mer.
	Inverseur ou hélice	Entretien préventif à terre
GREEMENT	Dormant (mât, haubans, barres de flèche)	Inspection régulière, petits dépannages à terre ou en mer.
	Courant (drisses, écoutes, voiles)	Inspection régulière, rechanges
GOUVERNAIL	Avarie entre roue et secteur de barre	Inspection régulière, pouvoir dépanner les drosses en mer, barre de secours
	Rupture d'axe de safran	Entretien préventif par chantier naval
VOIES D'EAU	Vannes ou passes-coques	Inspection régulière, remplacement en temps utile
ELECTRICITE	Batterie anciennes, ou « fatiguées » par des décharges trop profondes	Savoir gérer les batteries de service, mesurer leur état, la charge et la décharge, ne pas décharger une batterie au-delà de 60 à 70% de sa capacité
	Défaut de charge par l'alternateur	Vérification de la charge après le démarrage
	Lignes entre batteries, tableau et appareils défectueuses	Vérifier l'état, savoir dépanner et donc avoir à bord contrôleur, fil et cosses
ELECTRONIQUE	Humidité et corrosion dans les appareils, capteurs et lignes	Entretien préventif, séchage hivernal
	Usure des parties mobiles	Remplacement préventif
	Surtensions, inversion polarité, piles « mémoire » trop âgées>.	Installation correcte, Entretien préventif