

Le permis bateau

sert-il à quelque chose ?

Réservé en France à la conduite des seuls bateaux à moteur, le permis bateau, en tout cas sa version "permis côtier", est de plus en plus controversé dans sa forme actuelle.

Les lecteurs de "Sauvetage" se souviennent peut-être de l'histoire des deux jeunes mariés de l'Île d'Aix rapportée dans le n° 115 du premier trimestre 2011. Mouillés trop court, ils s'étaient échoués pendant leur nuit de noces après avoir frôlé Fort Boyard pendant leur sommeil puis, après avoir été secourus une première fois, étaient allés se perdre dans les parcs à huîtres. "Le marié avait son permis côtier, mais ne connaissait rien à la navigation", écrivait Pierre Privat, président de la station de l'Île d'Aix. La SNSM secourt suffisamment de titulaires du permis dont on pourrait dire la même chose pour que "Sauvetage" s'interroge sur ce droit à utiliser un bateau à moteur de plus de 6CV qui a été délivré à 70 000 personnes en 2010 (ce qui correspond à peu près à la moyenne). Faut-il le supprimer et inciter simplement les plaisanciers à se former et à être responsables comme au Royaume-Uni (et comme on le fait pour la voile en France) ? Faut-il au contraire être plus rigoureux ?

Des formateurs sans expérience professionnelle

Cette question concerne directement la SNSM qui se préoccupe autant de prévenir les accidents que de sauver



les accidentés. Au 2^e Forum "Mer en Sécurité" organisé par la SNSM le 11 mai 2010, Pierre Bost, Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Bateaux Écoles, avait émis des propos très critiques sur les formateurs des bateaux écoles. Surprenant. On comprend mieux quand on sait que son organisation, qui estime pourtant être la plus importante, regroupe

50 écoles seulement sur un nombre qu'il estime à 400. Au Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, Ernest Cornacchia, chef de la mission de la navigation de plaisance, évoque même des nombres supérieurs. Il y aurait environ 1800 formateurs agréés dont un sur deux serait actif, beaucoup l'étant de manière occasion-



nelle. Pierre Bost, re-contacté au printemps 2011 maintient ses critiques. "C'est une catastrophe. On a donné, sans examen préalable, le droit de devenir formateurs pour le permis bateau à une quantité de personnes sans véritable expérience maritime", explique-t-il. La concurrence est donc très forte. Des sites comme "Groupon.fr" en ont profité pour obtenir des prix cassés qui ne peuvent correspondre qu'à des permis bradés. Il évoque des tarifs négociés à 120, voir moins de 90 euros, alors qu'il estime la moyenne entre 185 et 250 euros, Ernest Cornacchia estimant normaux des tarifs de 350 à 550 euros. L'école doit en effet délivrer des cours théoriques dans un local adapté et être équipée d'un bateau répondant à des normes de taille et de puissance minimales pour assurer au candidat trois heures de cours pratiques dont au minimum deux heures de conduite effective.

90% de réussite au permis côtier

Les dérives pointées par Pierre Bost sont-elles le résultat de la réforme de 2008 ? Avant celle-ci, des examinateurs des Affaires maritimes contrôlaient non seulement les connaissances théoriques des candidats (ce qu'ils font toujours avec un système électronique comme pour le permis auto) mais aussi les aptitudes pratiques. L'administration a fait des économies de personnel en déléguant aux formateurs eux-mêmes la responsabilité de reconnaître les aptitudes pratiques, dans un cadre très normé, le "livret du candidat" ayant valeur de charte. Faudrait-il revenir aux examinateurs officiels ? "Il y avait déjà beaucoup à

redire", estime Pierre Lavoix, Inspecteur Général Méditerranée, qui suit ce dossier pour la SNSM. Pour Ernest Cornacchia l'accès à la profession est plutôt plus contrôlé après qu'avant la réforme. Certes c'est un agrément sur dossier mais il faut pouvoir attester d'une série de diplômes et de stages qui garantissent une qualité minimale. De plus les écoles sont contrôlées au moins une fois tous les deux ans, de manière en principe inopinée, et il y a des suspensions en cas de manquement aux normes imposées. Je peux attester que mon propre formateur (voir témoignage ci-contre) était très impressionné par ce risque de contrôle. Les candidats eux-mêmes n'ont pas de quoi être terrorisés puisqu'il y a environ 90% de taux de réussite au permis côtier (contre 40% d'échec au hauturier). Le risque est évidemment celui du bachotage intense, après quoi on oublie beaucoup. Le tout est de ne pas oublier l'essentiel. Pierre Lavoix est particulièrement réservé sur les promesses de permis en deux jours qu'il voit affichées un

Vagnon : support pédagogique dans le domaine du nautisme

peu partout sur les côtes méditerranéennes. La pression des vendeurs et des loueurs de bateaux est forte. Il se demande s'il ne faudrait pas imposer des délais minimaux pour lutter contre ce phénomène. Un peu pour les mêmes raisons Pierre Bost est favorable au fait d'embarquer deux ou trois élèves ensemble. "Deux fois trois heures de navigation dont deux heures de conduite effective, c'est mieux que deux heures de conduite seulement", estime-t-il.

Vers les "guides de mer"

Reste tout ce qui pourrait être fait en dehors des obligations administratives pour favoriser la prise en main pratique de leur embarcation par les nouveaux adeptes de la navigation. Ernest Cornacchia rappelle que le Grenelle de la mer a évoqué l'idée de reconnaître un statut des "guides de mer" comme il y a des guides de montagne. Le conseil supérieur de la navigation de plaisance y réfléchit. Il est assez positif également sur le système de la "conduite accompagnée" des jet skis pour les personnes qui n'ont pas ou pas encore le permis. Au fond le dispositif actuel, très circonscrit au cadre strict du permis, guide insuffisamment les candidats qui seraient disposés à en faire plus pour peu qu'on les guide. Pourquoi pas quelques conseils de lecture (livres et magazines), de DVD à regarder ou... de jeu vidéo à pratiquer. Certains, comme l'auteur de ces lignes, ont appris l'essentiel de ce qu'ils savent en matière de navigation en lisant, en cafouillant et en tirant les leçons de leurs cafouillages. ■

Jean-Claude HAZERA

