

RECAPITULATION NATIONALE

Engins impliqués	Nombre d'affaires			P. Blessées			P. Décédées		
	87	88	89	87	88	89	87	88	89
Navires à moteur	7	8	10	7	9	7	4	3	1
Véhicules nautiques à moteur		9	10		2	6			1

Il faut sans doute se garder de tirer des conclusions définitives des accidents ou incidents répertoriés ci-dessus. Cependant quelques constatations sont intéressantes.

- accident de nuit
- 1°/ - Pratiquement, tous les accidents ont eu lieu en Méditerranée
 - 2°/ - Les accidents mettant en cause un véhicule nautique à moteur ont fait : 2 blessés en 88, 1 mort et 6 blessés en 89.
 - Les accidents d'abordage mettant en cause un navire à moteur ont fait : 4 morts et 8 blessés en 87, 3 morts et 8 blessés en 88, 1 mort et 7 blessés en 89.
 - 3°/ - On compte deux accidents de nuit (abordage). Ils ont fait 3 morts et 2 blessés.
 - 4°/ - 11 accidents sont dûs au non fonctionnement du coupe-circuit, probablement parce que le pilote avait omis de le mettre.
 - 5°/ - Beaucoup des navires impliqués dans les accidents sont des navires dotés d'une puissance élevée relativement à leur taille
 - 6°/ - 6 plongeurs sous-marins ont été victimes d'un heurt avec un navire à moteur ; l'un d'eux est mort.
 - 7°/ - Sur 40 accidents ou incidents, 29 se sont produits entre 15 h et 18 h ; c'est à ce moment-là qu'il faut intensifier la surveillance.
 - 8°/ - 12 accidents se sont produits dans les 300 mètres avec une vitesse excessive.

PROPOSITIONS POUR AMELIORER LA SECURITE EN MER DES ENGIN A MOTEUR POTENTIELLEMENT DANGEREUX

VEHICULES NAUTIQUE A MOTEUR
- trop petits pour être immatriculés
- doivent naviguer au delà de la zone de sécurité
- vitesse > 30 n.

L'Administrateur en Chef
de 2e Classe des Affaires Maritimes
J. Charles LECLAIR

"... tout navire (ou engin) doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage..."

Règle 6 du Règlement
international pour prévenir
les abordages en mer

S O M M A I R E

PRESENTATION

1 - LES ENGINS POTENTIELLEMENT DANGEREUX

1.1. - leurs caractéristiques techniques

1.2. - les accidents causés par un navire ou un engin à moteur

1.3. - les réactions de l'opinion publique

2 - LES MESURES PROPOSEES

2.1. - Les zones d'évolution et les règles de circulation

2.1.1. - la zone des 300 mètres

2.1.2. - au-delà des 300 mètres

2.1.3. - le cas des plongeurs sous-marins.

2.2. - La formation et l'information des pilotes

2.2.1. - le permis de conduire en France

2.2.2. - le permis de conduire européen

2.2.3. - les instructions nautiques locales

2.2.4. - la mise en main

2.2.5. - la sensibilisation des écoliers et la prévention

2.3. - La surveillance et les sanctions

- 2.3.1. - les agents chargés de la surveillance
- 2.3.2. - les textes répressifs existants
- 2.3.3. - l'immatriculation des engins
- 2.3.4. - le cas des loueurs
- 2.3.5. - la confiscation

2.4. - Les mesures techniques

- 2.4.1. - les problèmes liés au coupe-circuit
- 2.4.2. - la visibilité sur l'avant
- 2.4.3. - le bruit
- 2.4.4. - le port du casque
- 2.4.5. - l'apparition de nouveaux types d'engin

2.5. - Les dispositions administratives

- 2.5.1. - l'organisation des saisons estivales
- 2.5.2. - l'assurance
- 2.5.3. - le renforcement du service responsable

CONCLUSION

ANNEXE 1 : Récapitulation des accidents

ANNEXE 2 : Quelques pratiques à l'étranger

ANNEXE 3 : Récapitulation des principaux textes

ANNEXE 4 : Récapitulation des propositions.

Le présent rapport a été rédigé à la demande conjointe de M. le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer et de M. le Ministre délégué chargé de la Mer. Il a pour objet d'étudier "les mesures à prendre pour garantir une formation suffisante des utilisateurs d'engins potentiellement dangereux, renforcer leur information et, plus généralement, s'assurer de la bonne adéquation de la réglementation actuelle concernant tant la circulation que les matériels." Plutôt que de la sécurité des engins eux-mêmes, il traite de la sécurité de leur utilisation.

Les mesures présentées tiennent compte de la présence sur nos côtes de nombreux ressortissants de la Communauté et certaines d'entre elles devraient pouvoir être proposées au niveau européen pour une application dans l'ensemble des pays membres.

Pour réaliser ce rapport, j'ai rencontré et consulté de nombreux responsables : maires, conseillers régionaux et généraux, préfets maritimes, préfets, responsables des administrations et des forces de police, représentants d'associations, estivants, plaisanciers, constructeurs, importateurs, loueurs... Compte tenu du délai relativement court qui m'était imparti, j'ai cherché dans mes rencontres plus l'efficacité que la représentativité, et j'ai surtout orienté mes enquêtes en Méditerranée ; aussi conviendra-t-il de procéder à une consultation plus formelle des parties intéressées avant l'adoption définitive des mesures proposées.

Celles-ci sont détaillées dans la deuxième partie du rapport. Elle comprend cinq chapitres portant sur :

- les zones d'évolution et les règles de circulation
- la formation et l'information des pilotes
- la surveillance et les sanctions
- les mesures techniques
- les dispositions administratives.

Au préalable, j'ai précisé ce que sont les "engins potentiellement dangereux".

Le rapport est complété par quatre annexes portant sur :

- la récapitulation des accidents causés par un engin à moteur survenus au cours des trois dernières saisons estivales,
- quelques pratiques à l'étranger,
- la récapitulation des principaux textes législatifs et réglementaires,
- la récapitulation des propositions faites.

1 - LES ENGINs POTENTIELLEMENT DANGEREUX

L'objet de la présente étude portant sur les engins potentiellement dangereux, il est nécessaire de commencer par les définir.

Dans l'esprit de la mission qui m'a été confiée, il s'agit d'une part des "véhicules nautiques à moteur" (tels que définis par l'arrêté du 5 juillet 1989), correspondant à de petits engins rapides; d'autre part, des navires de forme plus classique mais dotés de moteurs particulièrement puissants.

Est ainsi exclu de cette étude l'ensemble des engins mûs par la force physique ou par la force du vent, notamment les kayaks de mer, les planches à voile et, bien sûr, les voiliers.

Mais pour mieux cerner ce que sont les engins potentiellement dangereux, on doit les examiner sous différents angles : celui de leurs caractéristiques techniques, celui des accidents dans lesquels ils sont impliqués et celui de l'opinion publique.

1.1. - Leurs caractéristiques techniques

1.1.1. - L'arrêté précité du 5 juillet 1989 définit les véhicules nautiques à moteur comme étant des engins de trop petites dimensions pour être immatriculés, c'est à dire pour être considérés comme navires, mais qui, du fait de leur motorisation, doivent naviguer au delà de la zone des baignades. Certains atteignent des vitesses supérieures à 30 nds.

Les scooters de mer, les motos de mer, les planches à moteur, les engins à équilibre dynamique permettant une activité du type ski nautique à moteur autonome, ou, pour utiliser les appellations commerciales, les "WETBIKE", "SPEEDALO", "SAMBOAT", "SURF JET", "JETSET", "FUN RACER", "JET SKI", "AQUA JET", "SCOOT BOAT", "MARINE JET", "SEA DOO",... sont des véhicules nautiques à moteur.

Le nombre d'engins de ce type déjà vendus en France est de l'ordre de quelques milliers (5.000) et les ventes sont en forte croissance (1). Les constructeurs japonais Yamaha et Kawasaki sont en tête du marché et font des prévisions qui peuvent inquiéter si on considère que le cordon littoral ne peut pas absorber un nombre illimité d'engins ; ils estiment en effet que les acheteurs se recrutent principalement chez les motards et que, parmi ceux-ci, un sur dix est un acheteur potentiel (2).

Il faut également retenir qu'actuellement plus des deux tiers de la production sont achetés par des particuliers contre moins d'un tiers par des loueurs et des hôtels et que cette tendance devrait s'accroître.

On peut classer ces engins en deux catégories selon qu'ils sont propulsés par un système hydrojet ou par une hélice. Ce dernier procédé est plus dangereux en cas de chute et en cas de heurt, principalement si l'hélice n'est pas carénée.

On peut aussi les classer en fonction de leur qualité de stabilité :

- ceux sur lesquels le pilote peut monter à l'arrêt sans que l'engin ait tendance à chavirer ; la conduite d'un tel engin ne présente aucune difficulté et est encore plus simple que celle d'un canot pneumatique à moteur hors-bord ; tous les scooters à moteur hors-bord ou le "MARINE JET" de Yamaha sont de ce type.

(1) Les prix de vente vont de 25 à 50.000 francs et plus ; les prix de location varient entre 5 et 10 francs la minute pour une durée moyenne de 15 à 30 minutes.

(2) Il y a 1.570.000 motos immatriculées en France, dont 410.000 de plus de 125 cm³.

2. système de propulsion
- HYDROJET
- HELICE

STABILITE
- monter à l'arrêt
- ne pas chavirer

- ceux dont la stabilité à l'arrêt est nulle ou précaire et ne s'accroît qu'avec la vitesse, tels le "JET SKI" ou le "WET BIKE" ; ces engins nécessitent un apprentissage plus ou moins long pendant lequel à l'évidence le pilote aura quelques difficultés à bien se diriger. On estime à une heure environ la durée de la période de mise en main pour le "JET SKI".

Le premier type d'engins peut chenaliser, à vitesse aussi réduite que nécessaire ; le deuxième ne le peut que difficilement et doit avoir à sa disposition des chenaux de vitesse.

1.1.2. - Les navires dotés de moteurs surpuissants sont plus difficiles à définir. A une extrémité, on trouve les navires de type "off-shore" essentiellement destinés à la compétition, mais aussi leurs dérivés destinés à une utilisation plaisancière. Leur puissance peut dépasser 1.000 CV et leur vitesse 150 Km/h. A l'autre extrémité se trouve par exemple le "JET MATE" de Kawasaki, dont la coque, plus petite qu'un Optimist, est propulsée par un moteur de 650 cm³ (40 CV), ou le "RACER JUNIOR", sorte de mini off-shore de 3 m de long destiné aux jeunes avec un moteur de 9,9 CV, ou à leurs aînés avec un moteur de 25 CV.

En 1988, la Préfecture maritime de la Troisième Région a fait une étude destinée à évaluer le nombre de navires surpuissants. Elle a choisi comme critère la puissance par mètre de longueur (P_{max}/l). Il est apparu que sur les 70.000 navires à moteur immatriculés dans les départements du Var et des Alpes maritimes, 900 présentent un ratio supérieur à 50, soit environ un navire sur cent. Pour les côtes du Languedoc-Roussillon et de l'Atlantique, le pourcentage est beaucoup plus faible. En Manche et en Mer du Nord, on ne recense aucun navire de plaisance dont la puissance est supérieure à 50 CV par mètre de longueur.

Il faut noter que certains navires à moteur de série, proposés par les grands constructeurs français, atteignent ou dépassent maintenant ce ratio de 50 dans leurs versions les plus motorisées. Cela ne veut pas dire que ces navires soient très difficiles à piloter mais il est clair que lorsqu'ils sont à pleine puissance ils demandent une vigilance accrue, la vitesse étant, comme sur la route, d'abord un facteur aggravant.

A terme, il faudra définir les navires surpuissants en vue de leur appliquer des règles particulières (ou fixer une limite) ; il vaudrait sans doute mieux substituer au rapport puissance/longueur le rapport puissance/déplacement. Mais il s'agit d'une question relativement complexe dont la réponse ne peut-être apportée sans recherches préalables. Leur financement pourrait être confiée à la Mission interministérielle de la Mer.

1.2. - Les accidents causés par un navire ou un engin à moteur

Une définition des engins à moteur potentiellement dangereux peut être aussi recherchée en analysant les accidents causés par des véhicules nautiques à moteur ou par des navires de plaisance à moteur.

L'annexe 1 au présent rapport récapitule les accidents ou incidents de ce type qui ont été portés à la connaissance de l'un des cinq Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) au cours des trois dernières saisons estivales (1987, 1988 et 1989).

Il y en a eu, en tout, 44 pendant cette période, chiffre à rapprocher des 500.000 navires et engins à moteur immatriculés en France et des 3.000.000 de plaisanciers.

Cette liste permet tout d'abord de relativiser le danger que représentent, pour les tiers, les engins à moteur. Il y a bien sûr trop de victimes mais le bord de mer n'est quand même pas devenu, du fait de ces engins, le lieu de tous les dangers.

Cela ne signifie pas qu'il faille laisser faire. Il convient de prendre les mesures qui empêchent l'accroissement de tels accidents ; mais il n'y a pas lieu de stopper une activité s'il n'apparaît pas objectivement qu'elle est dangereuse en elle-même lorsqu'elle est pratiquée dans les règles.

En ce sens, les dispositions contenues dans les arrêtés des 5 et 6 juillet 1989 du Ministre délégué chargé de la Mer, réglementant les véhicules nautiques à moteur, sont de nature à rendre leur utilisation plus sûre.

Néanmoins, aussi précise soit-elle, la réglementation ne pourra empêcher tous les accidents. Ainsi, (deux) parmi ceux cités en annexe 1 se sont produits de (nuit) et ont eu des conséquences dramatiques : les navires ne sont pas des voitures sur une route ; ils circulent sans phare et les obstacles sont difficiles ou impossibles à voir. Naviguer à pleine vitesse dans ces conditions est faire preuve d'irresponsabilité. L'Etat ne peut mettre un gendarme derrière chaque vague ; il peut par contre demander aux tribunaux des peines particulièrement sévères pour sanctionner une telle attitude, mais ce sera malheureusement après l'accident.

2 de nuit
sur 44.

L'annexe 1 montre que la plupart des accidents de l'espèce se sont produits en Méditerranée. Cette région est celle où il y a le plus de navires et engins à moteur, celle où la fréquentation est la plus importante. Les risques sont augmentés d'autant. Il ne faut pas en conclure que les améliorations à apporter ne doivent l'être que dans cette région. D'une part, certains secteurs de l'Atlantique connaissent déjà des jours de grande affluence (Arcachon, La Baule, les Sables d'Olonne...) et il est probable que le parc de véhicules nautiques à moteur s'y développera encore. D'autre part, les mesures proposées dans la 2ème partie de ce rapport ne correspondent pas toutes à des situations de "surfréquentation" mais ont plutôt pour but d'accroître sensiblement le respect des règles en place, lesquelles sont construites sur le même schéma sur toutes les côtes de France.

Enfin, il est difficile, au vu des accidents de ces trois dernières années, de dire que seul tel type de navire ou véhicule nautique à moteur est dangereux ou est "potentiellement dangereux". Tous les types d'engins sont impliqués dans les accidents, même si on constate que dans la plupart des cas il s'agit d'engins fortement motorisés (mais non pas sur-motorisés).

Sauf cas spécifique, je ne vois donc pas de raison de n'imposer les règles proposées ci-après qu'aux seuls véhicules nautiques à moteur et aux navires surpuissants. Je suis partisan de considérer que l'ensemble des navires et engins à moteur entre dans le champ de cette étude.

ok.
{ véhicules nautiques à moteur }

1.3. - Les réactions de l'opinion publique

Les médias réagissent fortement aux accidents survenant l'été à cause des engins à moteur. Mais le mouvement médiatique qu'ils provoquent ne serait pas aussi important s'il ne recevait pas l'écho de la population.

Ainsi cette année, il a été prêté une beaucoup plus grande attention aux deux accidents mortels dûs à des navires ou engins à moteur qu'aux dix huit plongeurs sous-marins décédés ou disparus pendant la même période. En 1988 et en 1987, on a pu constater la même attitude.

Trois raisons peuvent justifier ces réactions :

- la première, au fait que les engins à moteur en cause sont dangereux non pas tant pour ceux qui sont à bord mais pour les personnes qui se trouvent involontairement dans leur environnement ;

- la deuxième, pour autant que l'accident mette en cause un bateau puissant, tient aux rapports particuliers, entretenus par certains journaux, de l'opinion publique et de la "Jet Society".

- la troisième est consécutive à l'apparition d'engins nouveaux qui font du bruit et qui transitent souvent trop près des plages, en provoquant une impression d'insécurité et de nuisance.

cf - enfants dans les ports au moment de la nuit des parents
utilisant le pneumatique à moteur avec plus de bruit (bruyant)

double
population de la zone

Une partie de la population estivale focalise sur quelques accidents dramatiques le sentiment qu'elle a : certaines activités motonautiques se pratiquent à son détriment. Elle souhaite être protégée et ne pas subir des risques qu'elle ne choisit pas, mais, dans le même temps, elle vient plutôt là où il y a du monde, là où il y a du spectacle...



2 - LES MESURES PROPOSEES

Alors que la France a été longtemps le pays le plus réglementé sur le plan des loisirs nautiques, on constate que plusieurs pays mettent en place des règles qui s'inspirent fortement des principes qu'elle a développés : exigence d'un matériel de sécurité à bord, création de zones à vitesse limitée près des plages, mise en place du permis de conduire. Cela tendrait à prouver qu'il n'y a pas de solution miracle et que la France avait emprunté la voie la plus réaliste.

D'une manière générale, la quasi-totalité des personnes que j'ai rencontrées dans le cadre de ma mission estime que la réglementation actuelle est suffisante. Plutôt que la mise en place de nouvelles règles, il est souhaité que certains points soient précisés, et surtout, que les pratiquants soient beaucoup mieux informés. En résumé, les règles existent, elles sont mal connues et donc peu respectées.

Il ne s'agit pas de mettre en place une réglementation nouvelle mais plutôt de préciser, de modifier ou d'abonder les règles existantes. Les mesures proposées ci-après vont en ce sens. Elles concernent d'abord l'organisation de la zone d'évolution, puis la formation et l'information des pratiquants, enfin la manière de faire respecter les règles fixées.

2.1 - Les zones d'évolution et les règles de circulation

La circulation maritime se fait conformément au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, complété par des arrêtés des Préfets maritimes, autorités responsables de la police des eaux et rades. En outre, les Maires exercent, dans les 300 mètres, la police des baignades et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés, conformément à la loi du 3 janvier 1986, dite "Loi Littoral".

Seule la zone côtière est concernée par les problèmes des accidents, particulièrement la zone des 300 mètres et celle juste au-delà, lorsque se côtoient les activités balnéaires et les activités nautiques. Dès que l'on s'écarte de la côte d'un à deux milles, la mer redevient rapidement vide et libre.

Pour être encore plus précis : quelques secteurs géographiques bien connus (par exemple le Golfe de Saint-Tropez) sont concernés par une surfréquentation rendant la circulation maritime difficile ; encore ne dure-t-elle souvent que quelques heures par jour et quelques semaines dans l'année.

Ce qui se passe dans ces zones, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur des 300 mètres, intéresse directement à la fois le Préfet maritime et les municipalités riveraines : les activités pratiquées influent sur les politiques touristiques décidées par ces communes et devraient donc s'y intégrer.

.../...

Mer libre
au delà de 12M

2.1.1. - La zone des 300 mètres

Par arrêté des trois Préfets maritimes, la vitesse est interdite à plus de cinq noeuds dans une bande continue de 300 mètres le long des côtes de la France ainsi qu'autour des îles et îlots (1).

Il s'agit d'une règle générale, permanente, indépendante de la présence ou non de balisage particulier. La seule exception concerne les chenaux réservés aux sports nautiques de vitesse, lorsqu'il en est créé, et les chenaux d'accès dans les ports.

Cette règle simple répond au souci évident de réserver une zone de baignade le long de la côte.

L'organisation de cette zone par les Maires des communes, ou par les Préfets maritimes lorsqu'il s'agit d'engins immatriculés, doit privilégier encore plus le souci de réserver cet espace aux activités de baignade, ou de plongée lorsqu'il s'agit de zones rocheuses.

A cet effet, je propose que le Ministre délégué chargé de la Mer donne des directives aux Préfets maritimes pour que dans leurs arrêtés généraux ou lors de leurs interventions au titre de la mise en place des plans directeurs de balisage d'une commune, ils s'attachent au respect des principes énumérés ci-après :

(1) Une attention particulière doit être portée au respect de la limitation de vitesse autour des îlots, lieux de plongée sous-marine privilégiés. Beaucoup, y compris des professionnels, ignorent que les îlots et les pointes rocheuses ont "leurs" 300 mètres. Ainsi, dans un article récent d'une revue spécialisée, l'auteur, photo à l'appui, explique en toute innocence qu'en faisant le tour de Porquerolles il est passé à "quarante noeuds dans un détroit de vingt mètres de large parmi les cailloux noirs du cap des Médes".

* La concertation avec les Maires doit être la règle (c'est d'ailleurs le cas actuellement) ; c'est à ceux-ci qu'il appartient de définir la politique de loisirs et les activités qu'ils souhaitent privilégier dans leur commune. Il paraît en outre très souhaitable que cette concertation soit menée non pas par commune mais par ensemble de communes correspondant à un "bassin touristique", c'est-à-dire un secteur dans lequel les activités pratiquées réagissent d'une commune sur l'autre, par exemple, l'ensemble Bandol, Sanary, Six-Fours ou les communes du Golfe de Saint-Tropez. On comprend l'intérêt de faire en sorte que l'implantation de chenaux aux limites d'une commune ne soit pas contraire aux choix de la commune voisine.

* Les règles, dans les 300 mètres, doivent être claires : la limitation de vitesse à 5 noeuds y est générale : elle ne dépend pas de la présence ou non de balisage. Par contre, les réglementations particulières (chenaux, zones réservées, interdictions de telles activités...) ne peuvent être en vigueur que si le balisage est en place. Dans les secteurs non balisés ou lorsque le balisage est retiré, il ne peut pas y avoir de limitation d'accès ou d'usage. Cela ne concerne toutefois pas les interdictions permanentes de mouillage.

* Lorsque sont créés des chenaux réservés aux navires pour l'accès au rivage et, a fortiori, s'il s'agit de chenaux de vitesse, il doit être systématiquement indiqué que ces chenaux sont des zones de transit et en aucun cas des zones d'évolution.

* Depuis la saison estivale 1989, l'utilisation des véhicules nautiques à moteur est interdite dans les 300 mètres en dehors des chenaux prévus à leur usage, sur toute la façade méditerranéenne et sur le littoral de certaines communes sur les autres façades maritimes.

.../...

Chenaux réservés
zone de transit
et non une zone d'évolution

si maire ne peut le faire
de règlement de la circulation
des navires immatriculés

La création de chenaux accessibles à ces engins doit être faite en plein accord avec le maire, même si ce dernier n'a pas le pouvoir de réglementer leur circulation puisqu'ils sont immatriculés. En particulier, il ne doit pas être créé ou maintenu de chenaux accessibles aux véhicules nautiques à moteur devant le littoral d'une commune dont le Maire ne souhaiterait pas le maintien de cette activité.

* Les chenaux permettant aux véhicules nautiques à moteur de gagner leur zone d'évolution peuvent être de deux sortes : soit constituer une zone dans laquelle la vitesse reste limitée à 5 noeuds, c'est en particulier une solution qui peut être retenue lorsque le chenal est associé à la location de scooters "stables" donc capables de naviguer à faible vitesse ; soit constituer un chenal de vitesse. Dans ce cas, il ne doit pas être créé un tel chenal entre deux zones de baignade : il doit être systématiquement reporté en extrémité de plage, dans un secteur moins propice aux activités de baignade ; en outre, le chenal doit être très fortement matérialisé, par exemple, en reliant les bouées qui le limitent par une ligne de flotteurs.

ne pas créer de chenal de vitesse entre deux zones de baignade
le chenal doit être fortement matérialisé => bien entre les bouées (bipn de flotteurs)

Une autre solution adaptée à la location de scooters consiste à mouiller, à la limite extérieure des 300 mètres, un ponton à partir duquel évoluent les engins. On peut également autoriser la création d'un chenal de vitesse à partir de l'extrémité d'un appontement suffisamment long (une centaine de mètres) pour que les engins n'aient pas à se rapprocher excessivement de la plage : certains épis en enrochement disposés pour maintenir le sable des plages pourraient également être la base d'un tel appontement.

*Une attention particulière doit être apportée aux zones dans lesquelles la circulation des navires est interdite ; en effet, sauf mention particulière dans l'arrêté, cette interdiction entraîne également celle de venir y mouiller. Il appartient au Préfet maritime de veiller à ce que le développement de telles zones n'ait pas pour