

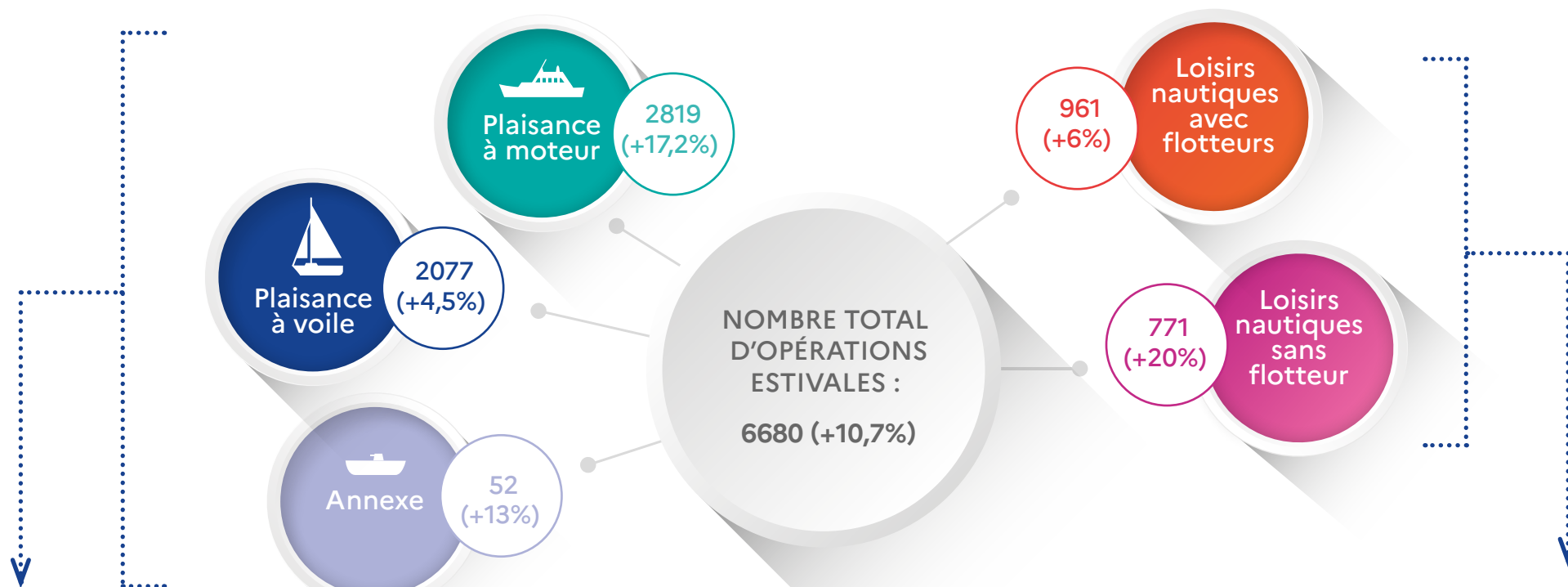
Accidentologie plaisance et loisirs nautiques

Bilan de la saison estivale 2025



Synthèse pour la période comprise entre le 1^{er} mai et le 30 septembre 2025.

Données CROSS - (En pourcentage, le comparatif avec la saison 2024)



Bilan Humain

	Personnes impliquées	Blessées	Décédées*	Disparues
Moteur	8 242	203	22	2
Voile	5 374	148	9	1
Annexe	100	13	2	0
Total	13 716 (+5.5%)	364 (+21%)	33 (+57%)	3 (-50%)

*21 décès sont en lien direct avec la pratique Plaisance (12 en 2024)

Attention : ces chiffres ne peuvent être interprétés ou utilisés sans une analyse précise de leur contexte. Une lecture isolée risquerait de fausser leur compréhension et d'en altérer la portée. Pour une lecture avisée, veuillez-vous référer à la note méthodologique et les explications associées à chaque partie.

Flotteurs /activités	Nbre d'opérations	Nbre de personnes impliquées	Nbre de blessés	Nbre de décès disparus
VNM	119	218	17	1
PAV	117	118	5	2
Kite surf	221	229	2	2
Canoë Kayak	127	192	8	3
Paddle	202	366	4	0
Voile légère	175	302	1	1
Plongée	263	273	150	10
Isolement/marée	166	580	8	0
Autres*	342	517	58	27
	1 732 (+13%)	2 795	253	46 (-39 %)

*baignades, chutes de falaise, emporté par une lame, etc....

Durant la saison estivale de 2025 (soit du 1^{er} mai au 30 septembre), **6 680 opérations ont été assurées par les différents CROSS métropolitains et ultramarins**, marquant une augmentation de plus de 10 % par rapport à la même période en 2024. Cette progression concerne l'ensemble des familles de pratiques, mais deux catégories se distinguent particulièrement : les bateaux de plaisance à moteur, dont les interventions ont progressé de 17 %, et les loisirs nautiques sans flotteur, en hausse de 20 %. **Ces chiffres reflètent une intensification des activités nautiques, mais aussi une augmentation des incidents liés à ces pratiques.** Il est important de souligner que ce nombre total d'opérations doit être mis en perspective avec les millions de sorties réalisées par les usagers tout au long de la période estivale, un volume difficile à quantifier avec précision.

Les opérations de secours ont ainsi concerné **16 511 personnes**, parmi lesquelles 617 ont été blessées. Dans la même dynamique, 82 personnes sont décédées ou déclarées disparues, soit une augmentation de 10 % par rapport à 2024, principalement portée par une hausse des décès en plaisance. Cependant, cette tendance globale masque une baisse significative de 39 % du nombre de décès et disparitions dans les loisirs nautiques, un progrès encourageant qui témoigne des efforts déployés par les différentes autorités et l'ensemble de la chaîne de sauvetage en matière de prévention et de gestion des interventions.

En matière de plaisance, la plaisance à moteur affiche la plus forte croissance,

avec 2 819 opérations, tandis que la plaisance à voile enregistre une hausse plus modérée de 4,5 %, avec 2 077 opérations.

Les loisirs nautiques présentent des dynamiques contrastées. Le nombre d'opérations des loisirs nautiques avec flotteurs progressent de 6 %, tandis que les loisirs sans flotteur connaissent une hausse marquée de 20 %, atteignant 771 opérations.

Sur le plan humain, le bilan reste mitigé. Si le nombre de blessés (617) est stable, la hausse des décès en plaisance (de 25 en 2024 à 36 en 2025) est préoccupante et nécessite une analyse approfondie. Certaines activités, comme la plongée, restent à surveiller malgré une baisse sensible des décès cette saison.

En conclusion, **la saison 2025 se caractérise par une hausse générale des opérations, avec des hausses marquées en plaisance motorisée et en loisirs sans flotteur.** Si la baisse des décès et disparitions en loisirs nautiques est encourageante, la hausse des décès en plaisance appelle à des mesures renforcées de prévention et de sécurité. Les avaries de propulsion et les ruptures de mouillage (soit 43,23% des opérations en plaisance) restent un problème majeur, pesant lourd dans les interventions des CROSS. À cela s'ajoute **la hausse de l'amateurisme et des pratiquants irréguliers**, qui accentue les risques. Pour les loisirs nautiques, l'essor de pratiquants peu expérimentés, souvent mal préparés et méconnaissant les conditions météorologiques, aggrave également les dangers et justifie un renforcement des actions de prévention.

Préambule

Le SNOSAN fonde ses analyses principalement sur les bases de données des CROSS ainsi que des données SNSM, SDIS, CRS et SAMU qui viennent enrichir ces informations (lorsque les CROSS ne sont pas avisés).

Elles sont principalement scindées entre opérations portant sur les activités plaisance d'une part et sur les loisirs nautiques d'autre part.

La plaisance comprend les voiliers habitables, les navires à moteur ainsi que les annexes.

Les loisirs nautiques comprennent toutes les activités à partir de flotteurs non intégrés dans la plaisance (voile légère, kite surf, jet ski, canoë kayak, etc.) ainsi que toutes les activités sans flotteur (plongée, isolement par la marée, etc.)

Les observations portent sur la période estivale qui s'étale du 1^{er} mai au 30 septembre 2025.

Les statistiques élaborées ne peuvent traduire l'accidentologie totale survenue dans la mesure où certaines opérations, le plus souvent bénignes, ne font pas l'objet d'un compte-rendu ou que certaines opérations ne sont pas identifiables dans les bases de données comme étant associées à la plaisance ou aux loisirs nautiques.

Par ailleurs, les bases statistiques utilisées ne permettent pas de distinguer les opérations déclenchées à l'occasion d'activités encadrées par des professionnels (Ecoles, club, entreprises de prestation de services...). Pour autant, il ressort du traitement au quotidien des opérations reçues par le Snosan qu'une très faible proportion concernent ce type de situation, notamment en voile. Nous rappelons à ce titre aux professionnels de l'encadrement sportif, que le code du sport, par son article R322-6, impose une déclaration d'accident grave auprès des services du préfet.

Sous ces réserves, les données recueillies par le SNO-SAN, à partir des remontées d'informations effectuées principalement par les CROSS, demeurent une précieuse source pour l'établissement et la hiérarchisation des événements de mer et de leur gravité.

SOMMAIRE

I - Généralités - Plaisance et Loisirs nautiques

- A. La situation météorologique
- B. Nombre global d'opérations de secours et d'assistance
- C. Bilan humain
- D. Moyens de secours mobilisés
- E. Les moyens d'alerte

II - Activités plaisance à voile et à moteur

Globalité

- A. Plaisance à moteur
- B. Plaisance à voile
- C. Les annexes
- D. Bilan humain pour la plaisance
- E. Quelques faits marquants

III – Loisirs nautiques avec et sans flotteurs

Globalité

- A. Véhicules nautiques à moteur (jet ski)
- B. Kite surf
- C. Canoë kayak
- D. Paddle
- E. Planche à voile et wingfoil
- F. Voile légère
- G. Plongée (Bouteille, apnée et chasse sous-marine)

Remarque importante :

S'agissant des données issues des CROSS, le SNOSAN fondait ses analyses sur une base de données (SECMAR) qui est abandonnée depuis le 1er janvier 2021 pour la métropole au profit d'un nouvel outil (SEAMIS).

Les CROSS ultra-marins rejoignent progressivement le nouveau système. Seuls les MRCC de Nouvelle Calédonie et de Polynésie continuent cette année de nourrir la précédente base.

En conséquence, pour la saison estivale 2025, le SNOSAN a basé ses chiffres sur l'outil SEAMIS pour l'ensemble des CROSS à l'exception des 2 MRCC présents dans le Pacifique. Ce changement de dispositif ne permet pas pour l'heure d'établir aisément de suivi d'évolution sur plusieurs exercices et sur l'ensemble des centres. Seules les évolutions particulièrement marquantes observées d'une année sur l'autre pourront faire l'objet d'une mention dans le présent bilan.

Glossaire

- ADD** : Accident de décompression
- CRS** : Compagnies républicaines de sécurité
- CROSS** : Centre régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage
- DGAMPA** : Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture
- EPIRB** : Emergency position indicating radio beacon
- FIN** : Fédération des Industries Nautiques
- MAS** : Maritime Assistance
- SAR** : Search and rescue
- SAMU** : Service d'aide médicale urgente
- SNSM** : Société nationale de sauvetage en mer
- SNOSAN** : Système national d'observation de la sécurité des activités nautiques
- SDIS** : Service départemental d'incendie et de secours
- SEAMIS** : Safety at sea management information system
- SITREP** : Situation report (compte-rendu d'opération)
- SPOC** : SAR point of contact

I - Généralités - Plaisance et Loisirs nautiques

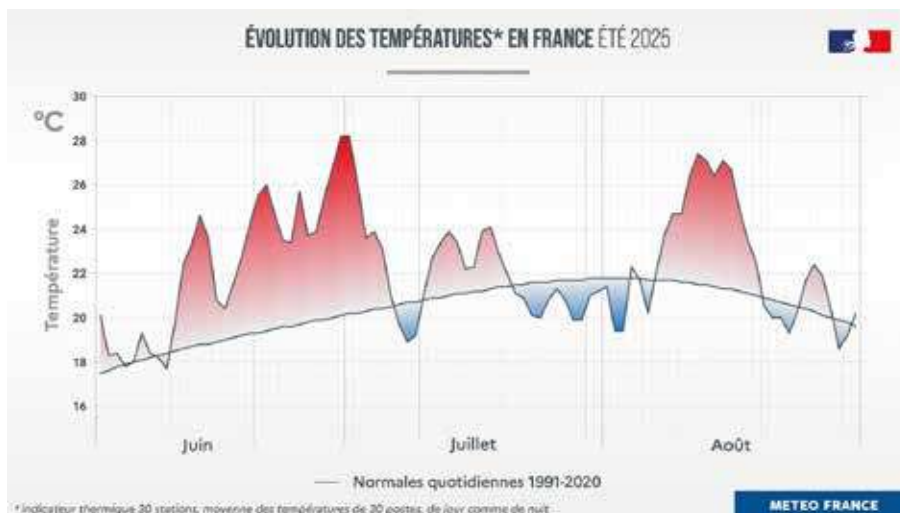
A. La situation météorologique (en métropole)



Extrait du bulletin climatique

L'été 2025 se situe au 3e rang des étés les plus chauds (anomalie de + 1,9 °C par rapport à la normale) derrière les étés 2003 (+ 2,7 °C) et 2022 (+ 2,3 °C). Juin a été particulièrement chaud avec une anomalie de + 3,3 °C, juste derrière juin 2003 (+ 3,6 °C).

Avec deux épisodes caniculaires, le pays a connu 27 jours en conditions de vague de chaleur. L'été 2025 se classe au deuxième rang en nombre de jours de vague de chaleur, après l'été 2022 (33 jours en trois épisodes).



Les vents ont été conformes à la normale, excepté à la fin du mois de juillet dans le Sud-Est où le Mistral et la Tramontane ont refroidi la Méditerranée.

B. Nombre global d'opérations de secours et d'assistance (Plaisance et loisirs nautiques)

6680 opérations ont été assurées par les différents CROSS métropolitains et ultramarins durant la saison 2025, représentant ainsi une augmentation de plus de 10% par rapport à la période précédente. Si toutes les familles de pratiques participent à cette hausse, on note plus précisément que les bateaux de plaisance à moteur (+17%) et les loisirs nautiques sans flotteur (+20%) sont proportionnellement les plus concernés par cette hausse cette saison.

Il convient de garder à l'esprit que ce nombre total d'opérations doit être mis en perspective avec les millions de sorties réalisées (et difficiles à quantifier) par nos concitoyens tout au long de la période.

C. Bilan humain

Les opérations de secours ont concerné au total 16 511 personnes impliquées. On recense 617 blessées.

82 personnes sont malheureusement décédées ou déclarées disparues, soit une augmentation de 10% au total portée par une hausse en plaisance.

Il y a lieu de souligner pour autant que les CROSS connaissent une baisse significative du nombre de décès/disparitions en loisirs nautiques.

D. Moyens de secours mobilisés

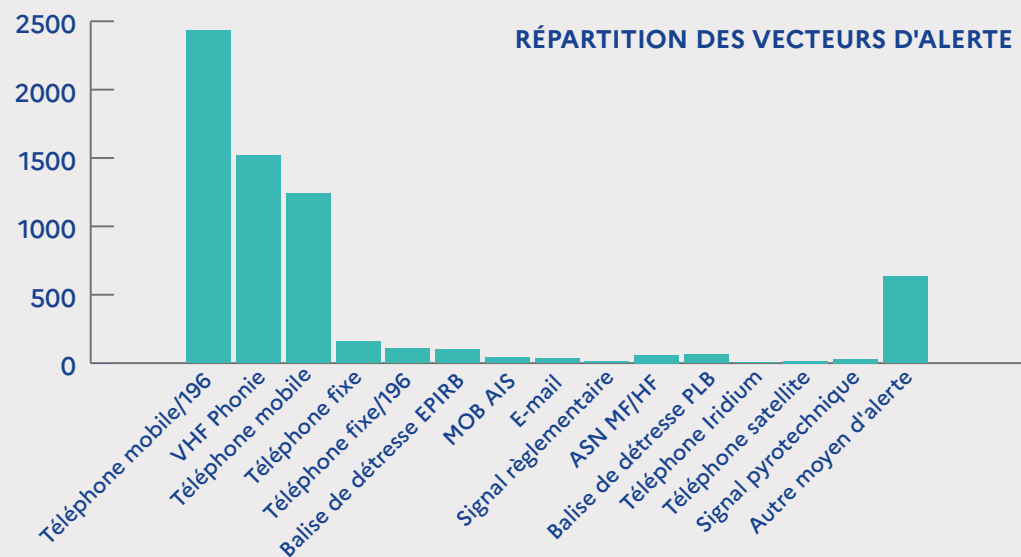
En métropole :

	Moyens nautiques	Moyens aériens	Moyens terrestres
Plaisance	5144	406	617
Loisirs nautiques avec flotteur	1130	131	288
Loisirs nautiques sans flotteur	301	138	242

En France (dont les outre-mer) :

Au total, **78 % des moyens engagés sont de nature nautique**, principalement assurés par la SNSM. **Les moyens terrestres représentent 14 % des interventions**, avec une grande majorité prise en charge par les SDIS. Enfin, **8 % des moyens sont aériens**, mobilisés principalement par la sécurité civile et la marine nationale.

E. Les moyens d'alerte



En France et dans les Outre-mer, une forte prédominance des alertes sont transmises par téléphone mobile (via le 196) représentant à elles seules près de 38 % des cas, suivies des appels par VHF phonie et par téléphone mobile classique, totalisant ensemble presque 43% des alertes. Les autres canaux, comme la balise de détresse EPIRB, les appels téléphoniques fixes classiques ou les signaux pyrotechniques, restent marginaux mais non négligeables. Ces données restent pratiquement identiques à celles enregistrées sur la même période en 2024.

N.B : Le volume d'alertes peut être différent du nombre d'opérations.



II - Activités plaisance à voile et à moteur

Globalité des opérations

Nombre d'évènements	Nombre de personnes impliquées	Nombre de personnes blessées	Nombre de personnes décédées	Nombre de personnes disparues
4948	12 928	426	33	3

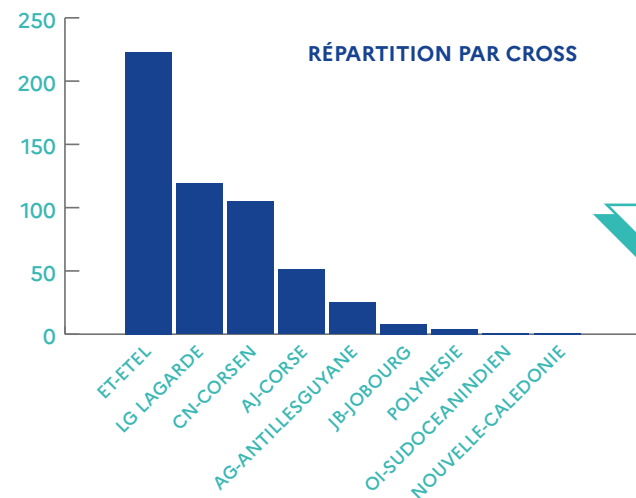
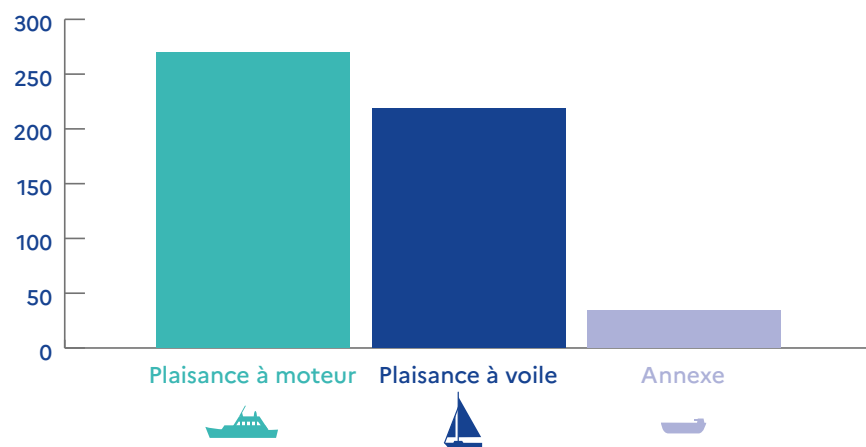
	Métropole	Outremer	Total
Plaisance à moteur	2 694 (+19,7%)	125 (-18,8%)	2 819 (+17,2%)
Plaisance à voile	1 887 (+7,3%)	190 (-17%)	2 077 (+4,5%)
Annexe	43 (+2,4%)	9 (+125%)	52 (+13%)

Les 4 948 (+ 11,5%) opérations Plaisance (hors plongée) se répartissent comme suit, avec entre parenthèse la variation avec les opérations de l'été 2024.

Facteurs déclenchant communs à l'ensemble de la plaisance :

Les avaries de propulsion restent le premier facteur déclenchant mais les données enregistrées par le logiciel SEAMIS permettent de mettre en évidence une forte récurrence d'opérations déclenchées pour des ruptures de mouillage durant lesquelles une personne n'est pas forcément impliquée.

Ces ruptures de mouillage représentent 9,6% des opérations en Plaisance à moteur, 10,54% en Plaisance à voile et 65,38% pour les annexes.



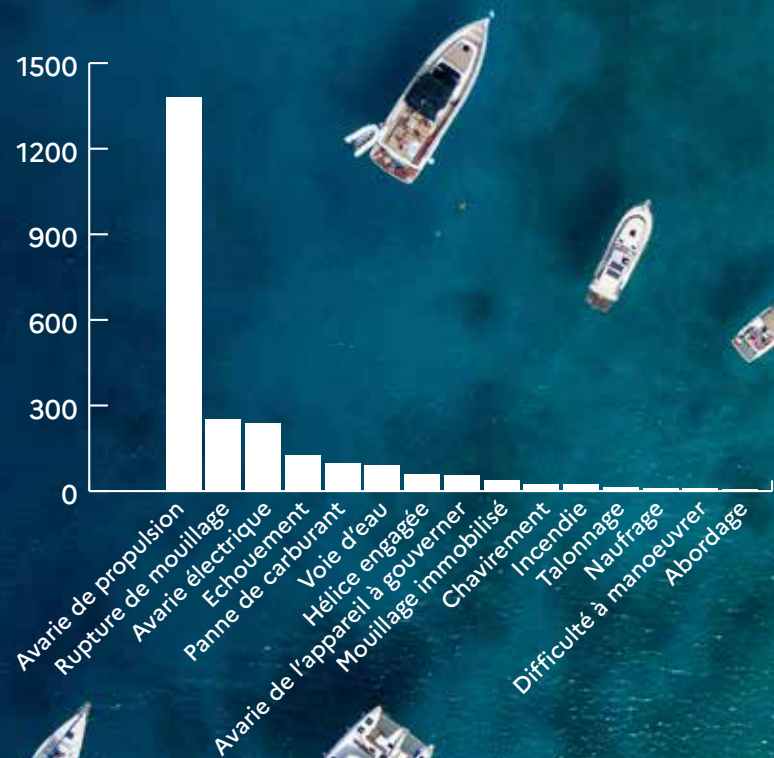
Lors de la réception d'une alerte pour une embarcation à la dérive, les opérateurs des CROSS déclenchent des opérations « SAR », (recherche et sauvetage de la vie humaine en mer).

De fait de nombreux moyens peuvent être mobilisés à tort tant que le propriétaire n'est pas joignable.

L'avarie de propulsion et la rupture de mouillage génèrent à elles seules, 43,23% des opérations d'assistance en plaisance. Ces deux paramètres impliquent une responsabilité d'entretien pour les propriétaires et les utilisateurs.

A. Plaisance à moteur

Les faits générateurs :



Par rapport à la même période en 2024, on constate :

- + 130 avaries de propulsion,
- + 38 avaries électriques,
- + 27 pannes de carburant.

L'entretien des embarcations est un gage de sécurité et soulage les acteurs du secours en mer.

BATEAUX DE PLAISANCE

Comment éviter les incendies de moteur inbord essence ?



Responsabilité du chef de bord

1.

Suivre scrupuleusement les obligations et recommandations du fabricant

- ✔ Conserver et consulter régulièrement le manuel fourni avec le navire.

Prévention des explosions et incendies

2.

Inspecter régulièrement le compartiment moteur

- ✔ Contrôler les éventuelles fuites de carburant.
- ✔ Surveiller la présence de liquide dans les fonds de la cale et les gattes.
- ✔ S'alarmer quand une forte odeur de carburant survient (signe d'explosivité).
- ✔ Se préoccuper d'un moteur difficile à démarrer et présentant des ratés ou des chutes de régimes.

3.

Vérifier le système de ventilation

- ✔ S'assurer d'une bonne ventilation du compartiment moteur pour éviter l'accumulation de gaz inflammables et la surchauffe.
- ✔ Respecter les temps de ventilation précisés par le constructeur avant démarrage.

4.

Installer des détecteurs de vapeur d'essence

- ✔ Placer un ou des détecteurs de vapeur est fortement recommandé. Disposez-les dans le compartiment moteur avec renvoi de l'alarme sonore et visuelle au poste de pilotage.

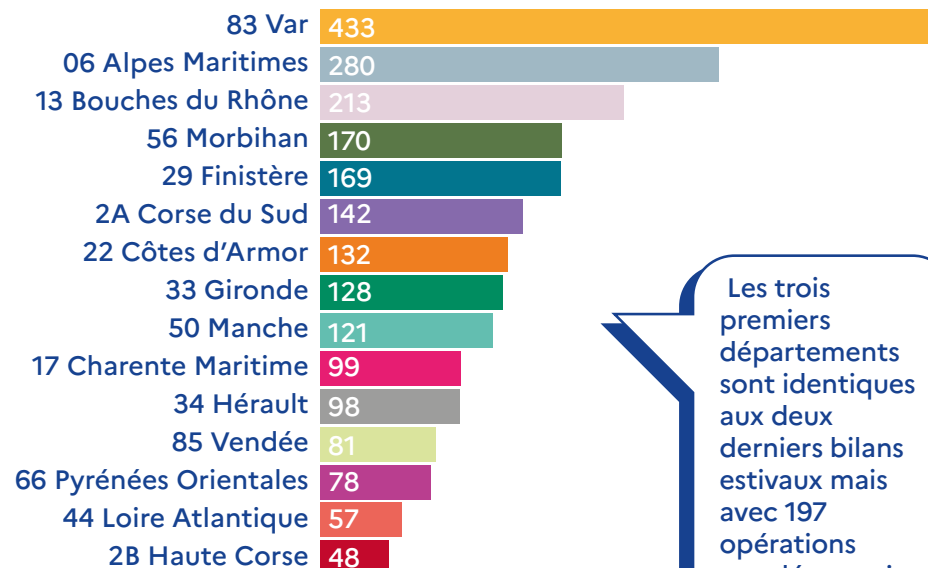
**EN CAS DE DIFFICULTÉS EN MER,
TOUJOURS ALERTE LE 196
OU LE CANAL 16 SUR LA VHF**

**EN SAVOIR +
SUR MER.GOUV.FR**



Les départements concernés :

Les quinze premiers départements :



Les trois premiers départements sont identiques aux deux derniers bilans estivaux mais avec 197 opérations supplémentaires dont 114 évènements de plus pour le Var.



LES BONNES PRATIQUES

Piloter en toute sécurité



Louer ou acquérir un bateau à moteur devient plus abordable et les constructeurs rivalisent d'innovations pour rendre l'expérience plus confortable. Découvrez les bons comportements à adopter lors des manœuvres de port, en navigation et lors des approches de personnes à l'eau.

S'ÉQUIPER

- ✓ Porter un gilet de sauvetage.
- ✓ Porter le **cordón coupe-circuit** sur soi (au poignet ou à la cuisse).
- ✓ Vérifier et embarquer le matériel de sécurité.

S'ENTRAÎNER

- ✓ Préparer sa sortie selon :
 - > les conditions de mer ou de vent ;
 - > le chargement du bateau.

NAVIGUER RESPONSABLE

- ✓ S'assurer du **bon état de son matériel** avant de prendre la mer.
- ✓ Prendre **connaissance de la météo, du site et des éventuels dangers** sur la zone de navigation.
- ✓ **Respecter la réglementation** et vérifier son **matériel de sécurité**.
- ✓ **Assurer une veille permanente** pour se garantir des risques d'abordages, notamment dans des situations de loisirs tractés.
- ✓ **Rester attentif** lors des phases de pilotage.
- ✓ **Être conscient de ses limites** et de celles de son équipage, surtout à haute vitesse.

PILOTER À PLUSIEURS

- ✓ Laisser à chacun le **temps d'entraînement et d'adaptation**.
- ✓ Définir les **procédures de passation** de pilotage.
- ✓ **Transmettre les commandes** toujours au point mort et à l'arrêt.

RÉGLER LA MANETTE DE GAZ

- ✓ **Régler la sensibilité de la manette adaptée à sa navigation :**
 - > tension du cliquet (pour durcir le passage de la position neutre à marche avant ou arrière) ;
 - > tension de la poignée (utile par mer formée).

UTILISER LES BONNES OPTIONS TECHNOLOGIQUES

- ✓ **Pour les manœuvres de port ou d'abordage :** le mode « Dock » réduit à 50 % le régime moteur.
- ✓ **Si une personne est à l'eau près de votre bateau :** le mode « Throttle only » stoppe ou met au point mort votre moteur, pour empêcher tout déplacement du bateau.

AVEC LE CONCOURS DES COMMISSIONS SÉCURITÉ ET FORMATION DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOILE

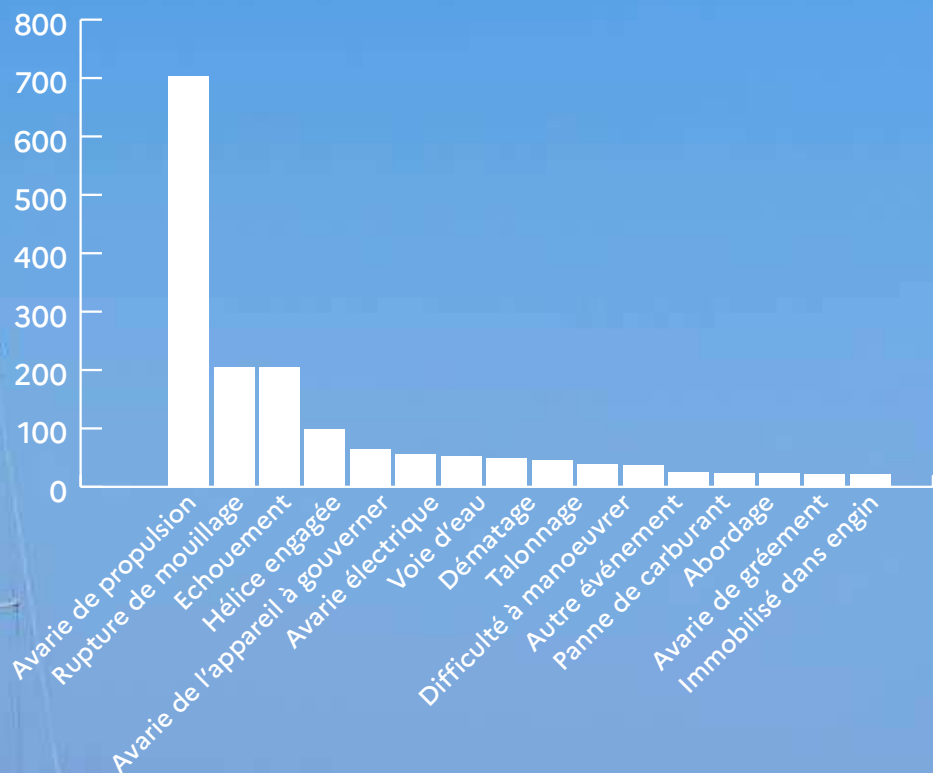


EN SAVOIR + SUR MER.GOUV.FR



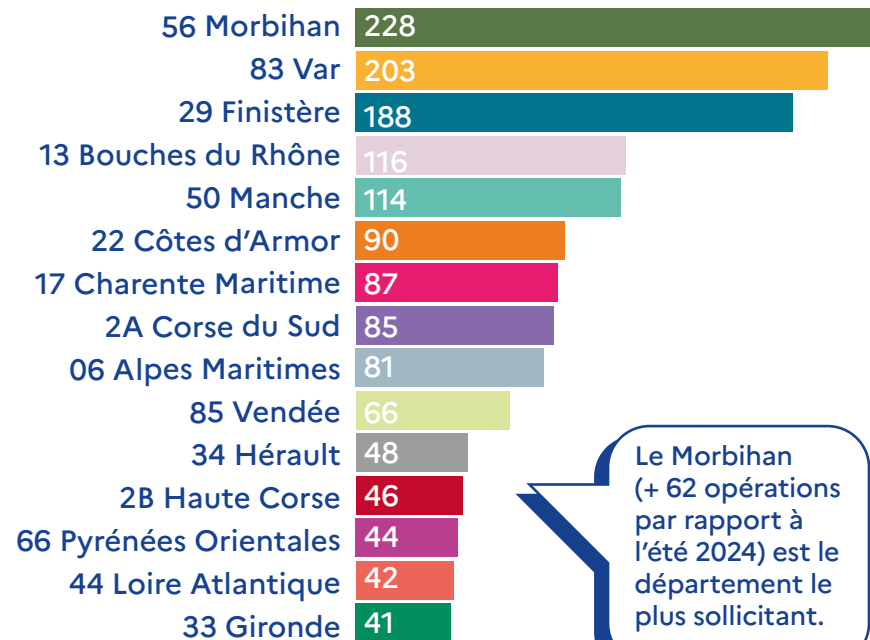
B. Plaisance à voile

Les faits générateurs



L'avarie de propulsion comme première cause de déclenchement d'opérations sur des embarcations navigant principalement à la voile peut être surprenante. Toutefois, un nombre important de bateaux de type « pêche-promenade » équipé d'un modeste gréement sont immatriculés comme bateau à voile et utilisent principalement leur moteur.

Les départements :

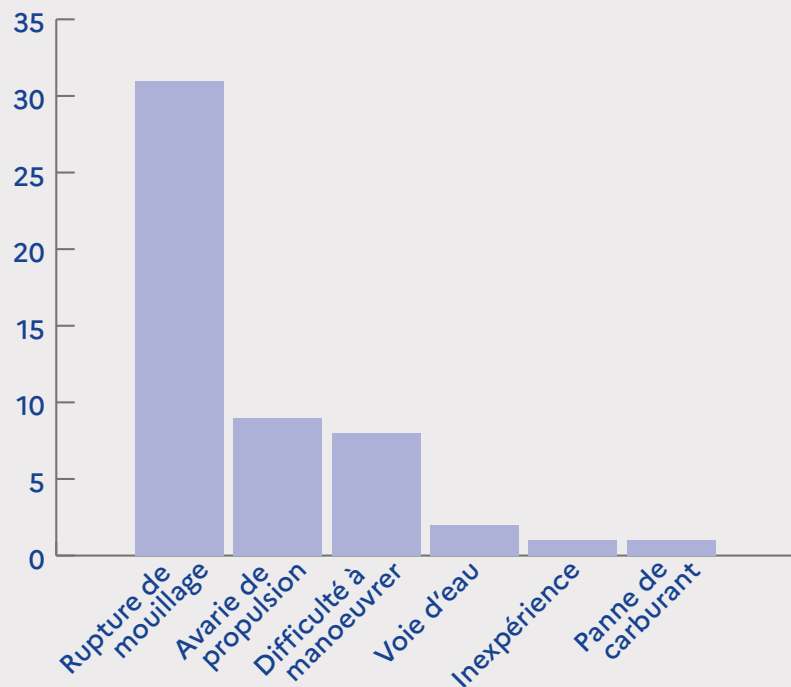


Le Morbihan (+ 62 opérations par rapport à l'été 2024) est le département le plus sollicitant.



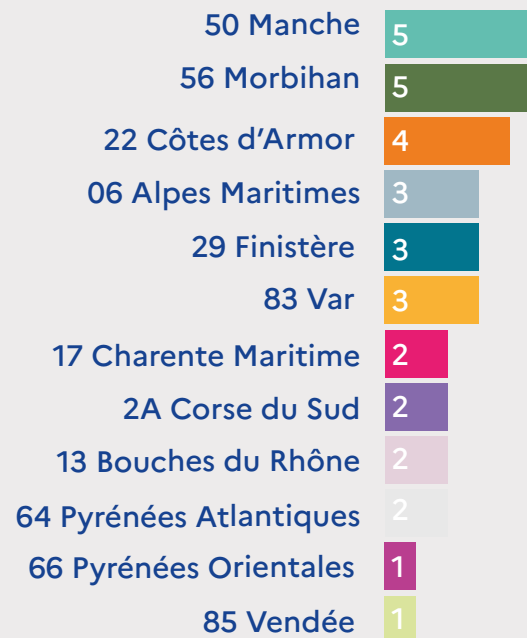
C. Les annexes

Les faits générateurs :



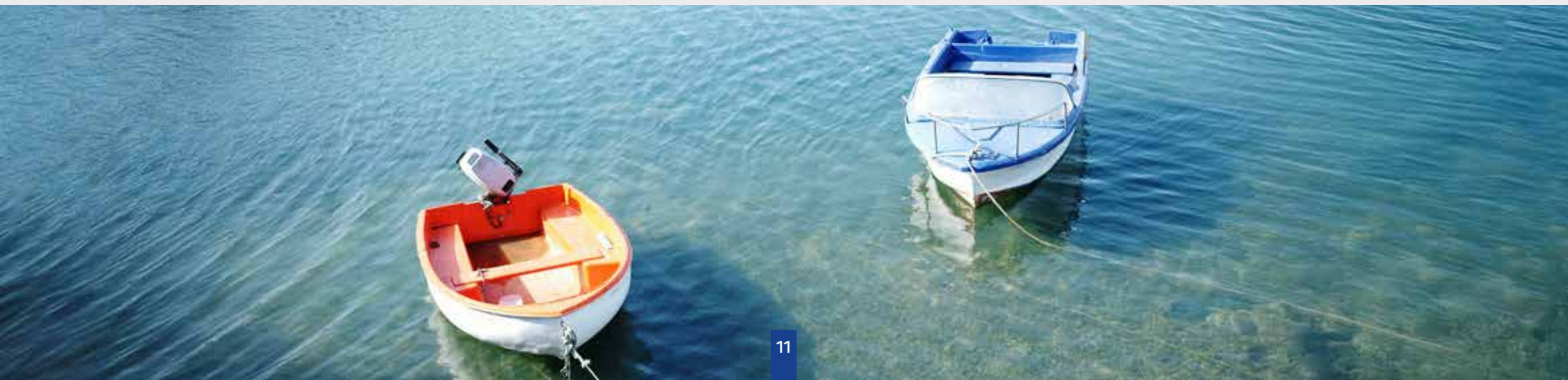
C'est sur la façade Ouest que les moyens de secours sont majoritairement sollicités

Les départements :



21 évènements ont été classés **SAR**, plus de 16 heures de recherches ont été nécessaires pour résoudre les alertes et une personne est décédée suite à une chute à la mer provoquée par un malaise.

Le port du gilet de sauvetage, même dans des conditions clémentes et à bord d'une annexe, reste le meilleur gage de sécurité. Il devient décisif pour une personne seule dans une embarcation.



D. Bilan humain pour la plaisance

En Métropole :

	Personnes impliquées	Blessées	Décédées	Disparues
Moteur	7 791	178	13	1
Voile	4 877	139	8	1
Annexe	78	13	2	0

En Outremer :

	Personnes impliquées	Blessées	Décédées	Disparues
Moteur	451	25	9	1
Voile	497	9	1	0
Annexe	22	0	0	0



Parmi les 36 décès ou disparitions recensés, 21 étaient en lien direct avec la pratique :



PLAISANCE À VOILE :

→ 5 chutes à la mer.

Il est recommandé d'utiliser une longueur de longe la plus courte possible lors des déplacements. Sur le navire, en cas de chute, la longe doit permettre de rester à bord et non de remonter à bord. En effet, la vitesse de déplacement du navire pourrait l'empêcher.

→ 1 à la suite d'un échouement,

→ 1 à la suite d'une collision,

→ 1 à la suite d'un chavirement.



PLAISANCE À MOTEUR :

→ 9 chutes à la mer,

→ 2 à la suite d'un chavirement,

→ 1 accident d'hélice.



ANNEXE :

→ 1 chute à la mer



E. Quelques faits marquants de la saison estivale 2025

Manœuvres au port

La maîtrise de la puissance du moteur lors des manœuvres au port est un paramètre essentiel.

Le 2 août à Pornic, une manœuvre de port a été pour le moins violente :



Le hors-bord se serait retrouvé dans cette situation après une mauvaise manœuvre. ©Le Courrier du pays de Retz

Source : Le courrier du Pays de Retz 04/08/2025

Un autre accident n'a pas fait de blessé mais provient également d'une même difficulté :



© Dominique Bauchet

Un accident spectaculaire s'est produit lundi 18 août en fin de matinée dans le port du Poulguen, près de La Baule. Alors qu'il tentait de manœuvrer, le pilote d'une embarcation a confondu la marche avant et la marche arrière. Le bateau a percuté un ponton avant de finir encastré dans le chenal.

Source : Figaro Nautisme 20/08/2025

Chute à la mer et usage du coupe-circuit

A Bandol, le 20 septembre 2025, 2 plaisanciers ont chuté à l'eau après avoir perdu le contrôle de leur semi-rigide. L'embarcation laissée sans pilote est devenue incontrôlable et a percuté et tué l'une des 2 personnes. Le port du coupe-circuit aurait pu empêcher cet accident. Source : Pneuboat semirigide.fr 21/09/2025

Dans la nuit du 9 au 10 juillet dans la baie de Saint-Brieuc, on déplore trois personnes d'une même famille retrouvées noyées lors d'une sortie en semi-rigide en Côtes-d'Armor. « Au terme de recherches menées toute la nuit, leur bateau vide était d'abord repéré dérivant au large d'Étables-sur-Mer ». Aucun corps n'a été retrouvé porteur d'un gilet de sauvetage ou d'un dispositif de sécurité.

Source : Francebleu.fr, 10/07/2025.



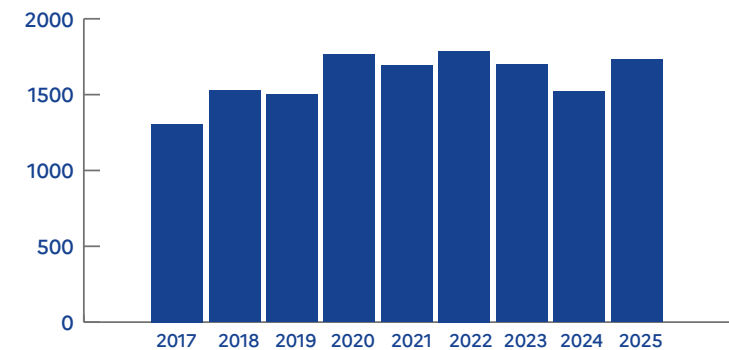
III – Loisirs nautiques

Globalité

Avec 1732 opérations cette saison en CROSS, les loisirs nautiques avec et sans flotteurs, en Métropole et Outre-Mer, connaissent un rebond significatif de 13 % par rapport à la saison passée :

Total des opérations loisirs nautiques avec flotteurs : 961

Total des opérations loisirs nautiques sans flotteur : 771



Ce volume demeure cependant inférieur au pic constaté en 2022 au sortir de la crise covid (1788 opérations). L'augmentation concerne aussi bien les activités avec et sans flotteurs.

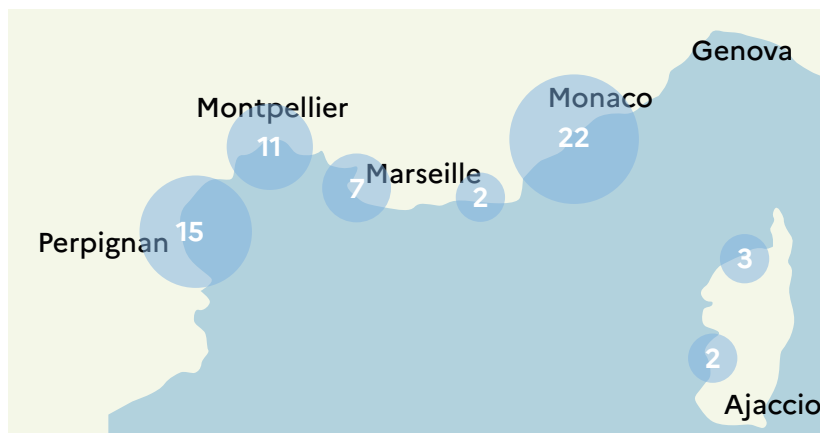
REMARQUE :

La somme des chiffres présentés pour chacune des activités ci-après ne conduit pas au total présenté ci-dessus car il convient de tenir compte des opérations indéterminées, chutes de falaise, emportés par une lame, baignades etc. conduites par les CROSS. S'agissant en particulier des baignades, celles-ci seront appréciées en détail dans le bilan estival dédié à l'observation des noyades distinct du présent document.

A. Véhicules nautiques à moteur (jet ski)

Après une baisse amorcée durant l'été 2024, le nombre d'opérations pour les VNM continue de décroître cette saison (-13% avec 119 opérations). 107 ont eu lieu en métropole et 12 en outre-mer.

Cela ne doit pas cacher néanmoins un certain nombre de « points chauds » qui demeurent particulièrement en PACA et sur le Sud Atlantique.



Les principales causes de déclenchement demeurent l'avarie de propulsion et l'avarie électrique qui représentent 50% des interventions.

Le bilan humain concernant les blessés est stable. Ces opérations ont impliqué 218 personnes. Une femme a notamment été grièvement blessée à la tête par la turbine du jet alors qu'elle se trouvait dans l'eau.

Si l'espace maritime n'a pas connu de décès, une collision mortelle entre un bateau à moteur et un jet ski est survenue sur la Seine le 31 mai.

Le CHU de Montpellier a publié une vidéo utile à la compréhension des dangers pour le passager ou le pilote en cas de défaut de maîtrise de l'engin et de l'absence d'équipements adaptés.

<https://www.youtube.com/watch?v=Lfb29FFrIp4>

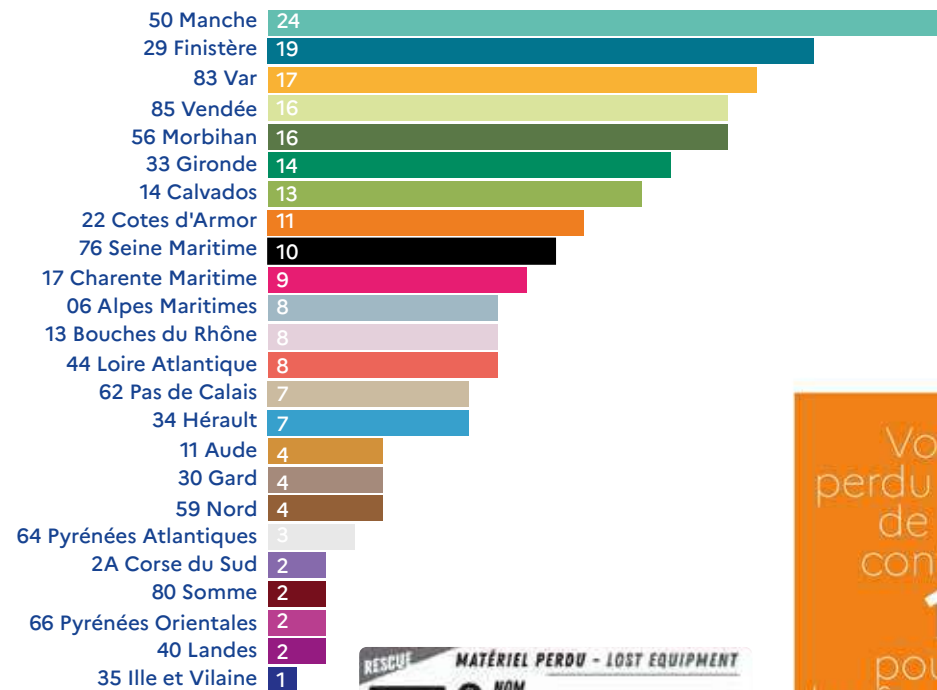


B. Kite surf

Avec 221 opérations cette saison, le kite surf connaît une hausse de 32 % par rapport à la saison précédente alors que nous avons assisté à une baisse continue depuis 2021.

21% des opérations s'avèrent être des fausses alertes (47).

42% des opérations s'expliquent par des difficultés à manœuvrer bien avant les avaries ou les encalminages notamment. Les écoles sont indispensables pour acquérir les bases ou perfectionner son niveau de pratique et donc de sécurité.



Les côtes du nord-ouest de l'hexagone, proches de l'Île-de-France, représentent la moitié des 10 premiers départements concernés.

Le bilan humain fait apparaître deux personnes décédées (l'un lors d'un décollage et l'autre à la suite d'un malaise).

RESCUE MATÉRIEL PERDU - LOST EQUIPMENT

FFVL
Fédération Française de Vols Libres

NOM _____
PRÉNOM _____

TÉL _____
PHONE _____

Remplir en vert ou en noir. Appeler le CROSS : 196 (appel gratuit)
Please contact the owner and notify the emergency services. Please phone number 196

Vous avez perdu votre voile de kitesurf contactez le **196** pour éviter les fausses alertes

PRÉFET MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD



C. Canoë kayak

127 opérations (dont 109 en métropole) ont concerné cette famille de flotteurs cette saison (+7% par rapport à la saison 2024).



Les côtes de Bretagne et de Paca sont les plus exposées.



La difficulté à manœuvrer et le dessalage restent les 2 faits générateurs les plus renseignés. 3 personnes sont décédées en mer cet été. L'arrêt cardio respiratoire est le plus souvent mentionné.

Les pratiquants plutôt débutants auraient tout intérêt à s'intéresser aux conditions de pratique tenant aux conditions physiques requises, à l'état du matériel et aux conditions de mer et de vent prévues. A titre d'exemple, les techniques de ressalage peuvent s'avérer difficiles (envahissement, remontée à bord...).

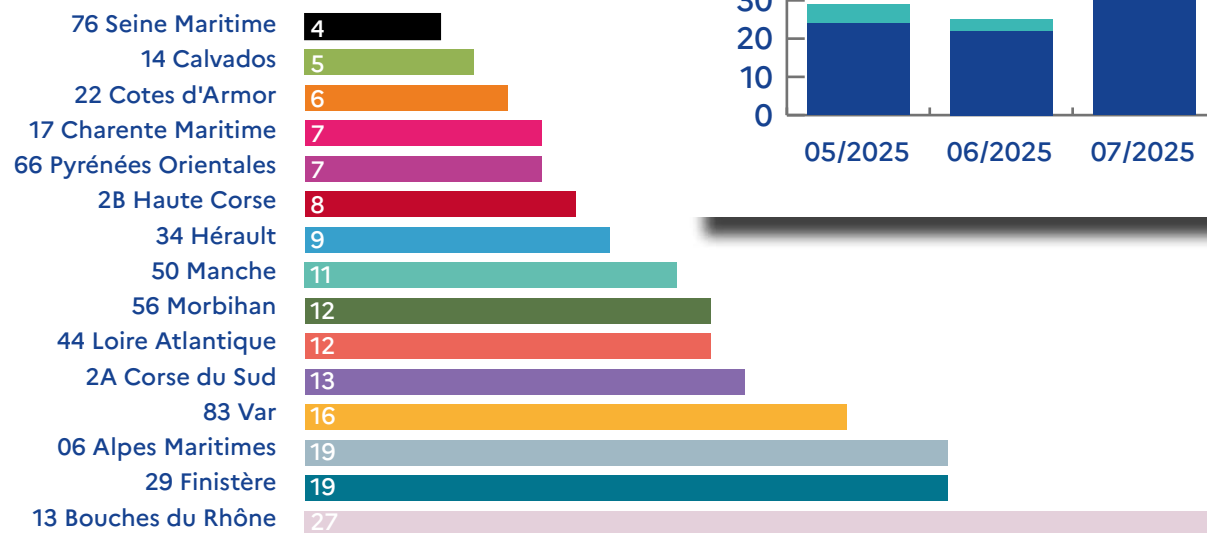
<https://www.dailymotion.com/video/x214r54>



D. Paddle

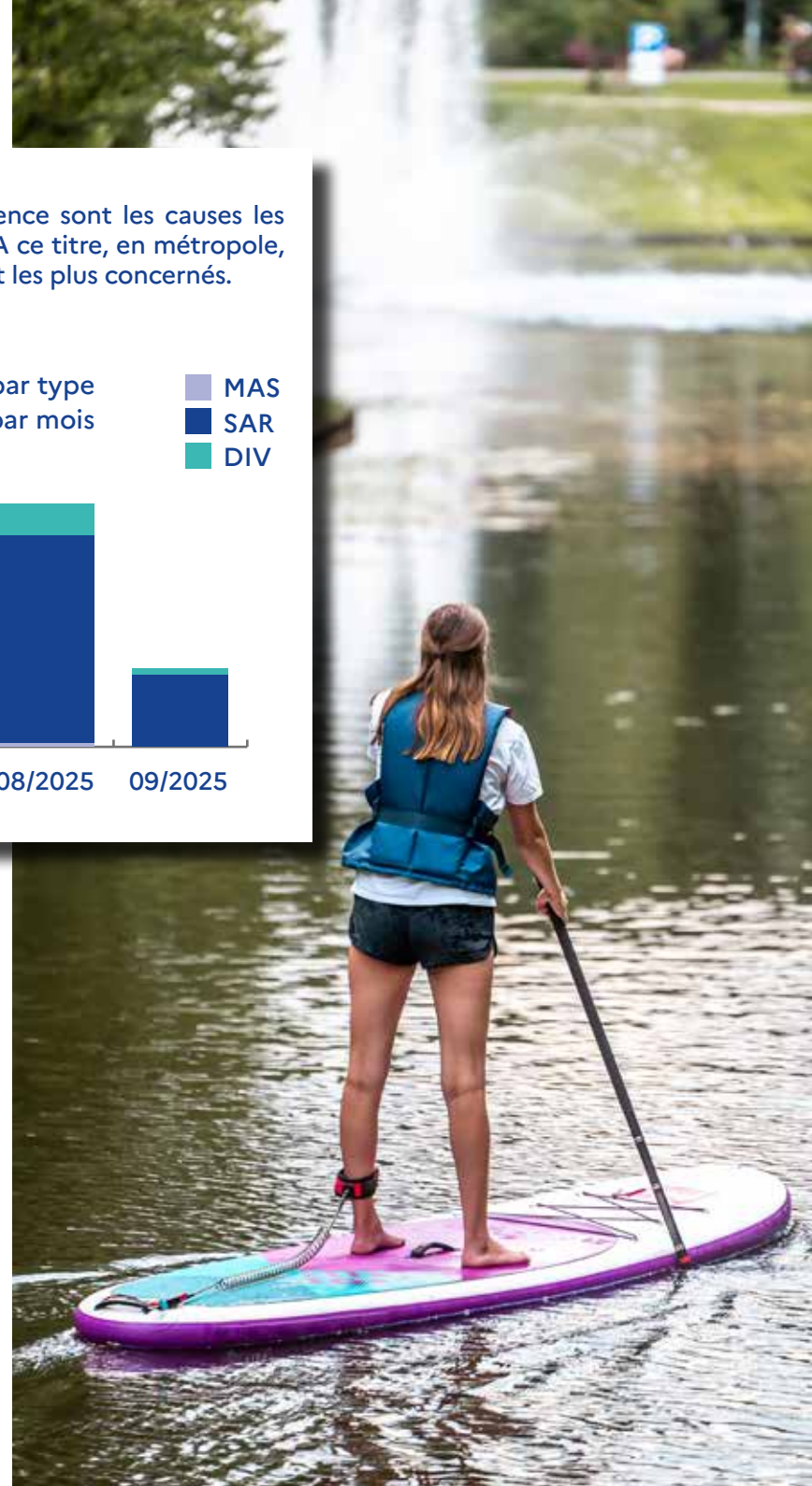
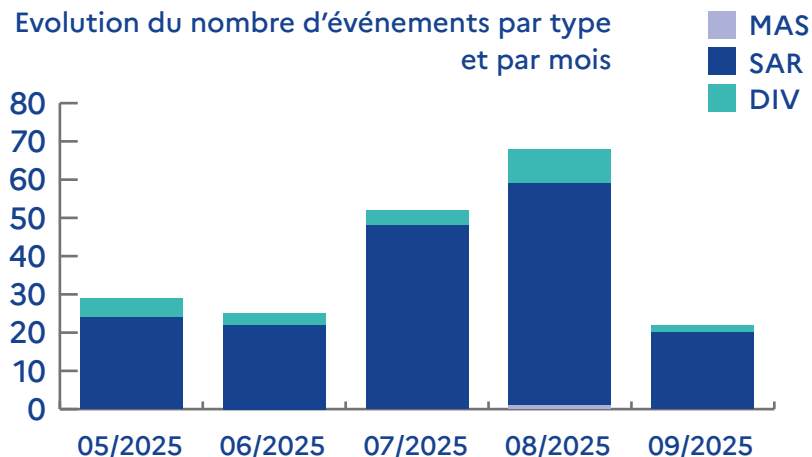
Pour la première fois la barre des 200 opérations est franchie dans les CROSS concernant le paddle (202 opérations, soit +31% par rapport à la saison 2024). Les fausses alertes représentent néanmoins 15% des personnes impliquées.

Cette pratique s'est largement démocratisée sur l'ensemble du territoire avec néanmoins quelques points chauds listés ci-dessous :



Nombre d'opérations pour les 15 premiers départements

La difficulté à manoeuvrer et l'inexpérience sont les causes les plus souvent identifiées par les CROSS. A ce titre, en métropole, les mois de juillet et août sont clairement les plus concernés.



LES INCONTOURNABLES POUR PRATIQUER LE SUP : JE SAIS NAGER - I SWIM
JE NE NAVIGUE PAS PAR TEMPS D'ORAGE - I NEVER SAIL BY STORM

1 JE PRATIQUE LE SUP* EN MER/OCEAN I PRACTISE SUP* ON THE BEACH OR OCEAN

J'utilise toujours un leash (cordon de sécurité). I always take a leash
Je m'informe des prévisions météorologiques : vagues, vent de terre qui souffle de la côte. I find out about weather forecast : waves, earth wind

A JE NAVIGUE ENTRE 300 m ET 2 milles NAUTIQUES (13,7 km) ET MON SUP DÉPASSE 3,50 m**
I SAIL BETWEEN 300 m AND 2 NAUTICAL MILES (2,7 km) AND MY BOARD IS OVER 3,50 m

B JE SURFE OU JE NAVIGUE JUSQU'À 300 m = ENFIN DE PLAGE.
I SURF OR SAIL UNTIL 300 m = BEACH SPORT.

- J'informe de mon départ
- Je navigue avec au moins un autre pratiquant et de pair
- Je dois, en plus, m'équiper :
 - d'un regard à lunette individuelle, étanche
 - d'un gilet à flotte d'une combinaison (protection thermique), d'une bouée de secours et d'un moyen de communication
- I inform about my departure
- I sail by day and never alone
- I always take :
 - A neoprene gilet
 - A life jacket or a wetsuit
 - A float-aid kit and means of communication

Dans les vagues, je respecte les 5 grandes règles de sécurité en surf : respect des zones de bain et des règles de priorité, vagues adaptées à mon niveau, spots peu fréquentés, port de leash.

In the waves, I respect the five great security rules of surfing : respect of swimming zone and priority rules, adapted waves regarding my level, infrequented spots, take a leash.

*STAND UP PADDLE

2 JE PRATIQUE LE SUP* EN EAU INTÉRIEURE I PRACTISE SUP* IN INTERIOR WATER

- Il est recommandé de toujours naviguer au moins à 2. Always sail with someone else.

- Je m'informe si la navigation est autorisée (affichage, mairie...) ; Je peux embarquer, naviguer et débarquer. I ask about authorization of sail.

- Si l'eau est inférieure à 13°, je m'équipe d'une combinaison isotherme. If water is under 13°, I take a wetsuit

- J'informe quelqu'un à terre des horaires et de mes parcours. I inform about my departure

A EN LAC OU CANAL (SANS COURANT)
IN LAKE OR CANALS (NO CURRENT)

J'utilise toujours un leash
Il est recommandé d'utiliser un gilet d'aide à la flottabilité.

I always use a leash
I always wear a life jacket

B EN RIVIÈRE/FLEUVE (AVEC COURANT)
IN RIVER / WITH CURRENT

Le leash est interdit.
J'utilise toujours un gilet d'aide à la flottabilité et des chaussures fermées.
Si je débute, je m'arrête d'abord sur un plan d'eau calme.

Leash is forbidden
I always wear a life jacket and closed shoes
If I'm a beginner I start on calm water

E. Planche à voile et wingfoil

Le Snosan compte cette saison 117 opérations dont 102 en métropole pour les planches à voile, soit une augmentation de 25%. On ne compte que 10% de fausses alertes.

Les opérations ont très majoritairement eu lieu dans l'ouest du pays.

Deux décès sont survenus sur ce type de support en Normandie et en Bretagne. Dans les 2 cas, il s'agissait selon les informations recueillies, de malaise pour des personnes de plus de 65 ans. Comme pour toutes activités nautiques, la question de l'état de forme du pratiquant se pose pour des loisirs qui s'avèrent physiquement sollicitants.



F. Voile légère

Après 2 saisons consécutives de baisse, le nombre d'opérations augmente sensiblement cet été (+45% avec 175 opérations en 2025 pour 120 en 2024). Les 2/3 de ces opérations ont été classées en SAR par les CROSS. Néanmoins, il convient de souligner que cette augmentation est à remettre en perspective avec un volume de pratique qui est important sur ces types de flotteurs dans notre pays.

La bande littorale nord Atlantique est particulièrement concernée :



Les principaux faits à l'origine des déclenchements sont le dessalage, le démâtage ou la difficulté à manœuvrer. Les 2/3 des opérations ont nécessité une assistance et un remorquage par les services de secours. On note que peu d'interventions se concluent par une fausse alerte (seulement 6%). Seule une opération concernait une activité encadrée.

La saison a été également marquée par l'accident sur le bassin d'Arcachon le 21 mai ayant coûté la vie d'un garçon de 8 ans décédé à bord de son optimist percuté par un bateau de pêche durant une séance de voile. Une enquête est en cours au sein du BEA Mer.





Document réalisé par le SNOSAN - Ecole nationale de voile et des sports nautiques, la Direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (Mission nautisme et plaisance), la Direction des sports (Bureau de l'éthique sportive et de la protection des publics).

Conception graphique, Infographies : Print Shop CREA 2025

© Crédit photos : ENVSN, SNSM, Gendarmerie du Gard, Unsplash libre de droit, Pixabay libre de droit, Freepik libre de droit. Flyers : Ministère chargé de la mer, Ministère chargé des sports, Préfecture maritime de la Manche et Mer du nord, Fédération Française de Surf, Fédération française de vol libre.

