

DEUX JOURS... 

pour passer mon PERMIS CÔTIER

Pour acheter ou louer une embarcation à moteur, il est indispensable d'être titulaire du permis bateau de plaisance. Je me suis rendu dans un bateau-école parisien afin de connaître la teneur de la formation nécessaire à la présentation de l'examen. Embarquez avec moi durant 2 journées pour apprendre les rudiments de la navigation.

Benoît Henri

Cela peut paraître étrange de passer son permis bateau alors que les vacances sont terminées... Ce n'est pourtant pas si illogique que cela. Les stages se déroulant les mois précédant les vacances d'été sont pris d'assaut par les candidats. Résultat, c'est comme pour la voiture : ça bouchonne au moment de passer l'examen ! Mieux vaut donc anticiper et se préparer tranquillement pour la saison suivante, d'autant que les mois de septembre et d'octobre offrent encore de très belles journées pour naviguer. Pour vous donner une petite idée du contenu d'un stage de préparation au permis côtier, j'ai suivi les cours théoriques et pratiques au sein du centre Paris Nautique (paris-nautique.com). Voici ce que vous allez apprendre.

*Le permis
côtier permet de
naviguer jusqu'à
6 miles
des côtes.**

** Soit un peu moins
de 12 km.*

PHOTOS : THOMAS CLOT, DR.



Paris Nautique dispose de 4 bateaux-écoles en Île-de-France, dont celui du port de l'Arsenal à la Bastille, où je me suis rendu.

1^{re} journée : bien préparer l'examen du code

Pour passer le permis côtier, j'ai opté pour une formule de révisions intensives appelée « Écocotier », à 335 €, hors timbres fiscaux. L'idée est de concentrer au maximum les cours (6 h 30, en une journée) pour passer l'examen au plus vite. Il est plus que conseillé d'avoir bien travaillé son code avant de venir, car il s'agit d'une journée de révisions et d'entraînement. Une seconde journée est prévue pour la partie pratique, à savoir 2 heures de navigation sous la direction d'un moniteur agréé. Il existe aussi des formules moins lapidaires, avec plus d'heures de cours (« formule classique » à 495 € et « formule réussite » à 595 €, hors timbres fiscaux).

À SAVOIR

Le prix du permis bateau

La formation pour l'obtention du permis côtier coûte entre 300 et 400 €. À cela, il faut ajouter le coût incompressible des timbres fiscaux : 38 € pour le droit d'inscription à l'examen et 70 € pour la délivrance du permis. Il n'est pas rare de trouver des offres qui intègrent directement ce surplus de 108 €. Les tarifs sont, en général, indiqués sur les sites des bateaux-écoles, vérifiez bien ce qu'ils comprennent.

2^e journée : Révisions et examens blancs au programme

Il faut avoir bien appris le code avant de venir à cette formation « express ». Les 3 heures de la matinée consacrées à la théorie seront insuffisantes si vous n'avez pas acquis un minimum de connaissances au préalable. Pendant ce temps, nous avons balayé l'en-

semble des thèmes abordés lors de l'examen : balisage des côtes et des plages, les bouées, les feux et les marques, les signaux sonores, l'utilisation de la radio VHF, la réglementation... Notre moniteur nous a surtout aidés à bien comprendre les questions qui nous seront posées afin d'éviter les pièges le jour de l'examen. L'après-midi est consacré à s'entraîner en conditions réelles, en accumulant les tests qui seront ensuite corrigés et expliqués à haute voix.

Durant le stage, le moniteur nous a distillé de nombreuses astuces mnémotechniques pour nous donner toutes les chances de réussir l'examen.



DEUX JOURS...

2^e jour : on embarque sur la Seine pour la pratique

C'est parti pour 2 heures de navigation en compagnie de mon moniteur et examinateur. C'est lui qui déterminera, à l'issue de la formation pratique, si je suis apte ou non à naviguer avec un bateau de plaisance de moins de 20 m et dont la puissance du moteur est supérieure à 4,50 kW. Bien entendu, je ne prends pas tout de suite les commandes. Le temps de quitter le port de

l'Arsenal et de passer l'écluse pour rejoindre la Seine, le bateau est piloté par le moniteur. Ces obstacles franchis, c'est à moi de jouer. Je me retrouve à la barre, non sans une certaine fébrilité. Je reste, bien sûr, sous la surveillance du moniteur. Après quelques minutes et de précieux conseils, la confiance s'installe. Je vais pouvoir enfin commencer à travailler les manœuvres.



Il ne faut que quelques minutes pour bien appréhender l'utilisation du volant et de la manette des gaz.

Garder le cap !

La première manœuvre que je dois réaliser est tout simplement de conserver l'alignement du bateau dans une trajectoire qui m'a été donnée. Je dois, par exemple, viser l'arche centrale du pont (voir photo ci-contre). Quelques explications m'ont, évidemment, été communiquées afin de comprendre le fonctionnement des commandes. À moi, maintenant. Les débuts sont un peu hésitants, même si la vitesse de navigation est réduite au minimum. Je me

rends vite compte qu'un petit coup de barre sur la droite ou sur la gauche me fait très facilement sortir de la trajectoire. Après quelques minutes de pratique, je commence à me familiariser avec le fonctionnement et à compenser les légères déviations. Je passe sous le pont sans encombre ! Je dois maintenant faire la même chose en marche arrière, puis j'enchaîne sur des demi-tours larges et d'urgence. Ces manœuvres sont utiles pour rentrer ou sortir d'un port, par exemple.



À SAVOIR

L'équipement radio du bateau

L'utilisation à bord d'un bateau d'une radio VHF (Very High Frequency) fixe ou portable nécessite l'obtention d'une autorisation administrative appelée « licence d'exploitation ». Vous devez en faire la demande auprès de l'Agence nationale des fréquences (ANFR ; anfr.fr). Elle doit être renouvelée chaque année.



LES CATÉGORIES DE BATEAUX

Ces catégories correspondent à la capacité du navire à supporter une certaine force de vent et une hauteur maximale de vague. De la classification dépend le niveau de l'équipement et du matériel de sécurité.

■ Catégorie A Haute mer

Vent supérieur à Force 8
Vagues de plus de 4 m

■ Catégorie B Large

Vent jusqu'à Force 8
Vagues jusqu'à 4 m

■ Catégorie C Côtiers

Vent jusqu'à Force 6
Vagues jusqu'à 2 m

■ Catégorie D Eaux protégées

Vent jusqu'à Force 4
Vagues jusqu'à 0,50 m

Réussir à stopper le bateau

Franchement, c'est certainement la manœuvre la plus impressionnante. Après m'avoir fait la démonstration, le moniteur me demande d'arrêter la proue du bateau le plus près possible de la pile d'un pont. Ce n'est pas comme avec une voiture, il n'y a pas de freins sur un bateau ! Lorsque l'on coupe le moteur, il continue d'avancer et il faut faire machine arrière pour le stopper. Tout est dans le dosage du moteur pour réussir cette manœuvre : si je mets trop de puissance, le bateau recule et, à l'inverse, il continue d'avancer au risque de heurter l'obstacle. J'approche

donc à vitesse réduite de la pile et j'enclenche la marche arrière au moment opportun. Il me faut plusieurs tentatives pour bien gérer le moteur afin d'arrêter à temps le bateau. Cette manœuvre est très utile pour approcher une bouée ou un « corps-mort » en mer.

Un permis provisoire, valable 1 mois, est délivré en attendant de recevoir le définitif

Repêcher une personne tombée à l'eau

La manœuvre de récupération d'un homme à la mer est, à coup sûr, la plus importante de la formation. Elle doit être parfaitement maîtrisée afin de récupérer la personne passée par-dessus bord, sans la heurter évidemment. Il existe une règle à bord qu'il est impératif de respecter : celui ou celle qui

a vu la personne tomber à l'eau ne doit pas la quitter des yeux, elle en est responsable jusqu'à sa récupération. J'effectue un demi-tour rapide à droite puis j'avance vers l'objectif à vitesse réduite. Au moment de l'approcher, je barre à gauche en enclenchant la marche arrière et je stoppe le bateau.

La personne à secourir doit se trouver à l'arrière droit du bateau. Je lâche les commandes et je saisis la gaffe pour accrocher son gilet de sauvetage. Je le fais ensuite glisser tranquillement vers l'arrière du bateau, il sera beaucoup plus simple de la remonter par cette partie de la coque.

Retour au port et amarrage

C'est la dernière manœuvre à effectuer. Avec tout ce que j'ai appris précédemment et en gérant bien la vitesse, me mettre à quai ne présente pas de grandes difficultés. Plus l'exercice sera répété et plus il deviendra évident à réaliser. Une fois le bateau à quai, il ne faut pas oublier de l'amarrer. Il est donc important de savoir exécuter quelques nœuds pour que le bateau ne se décroche pas, comme le nœud de chaise (voir photo ci-contre).



Bilan

À l'issue de la formation pratique, le moniteur annonce le résultat : **je suis apte à naviguer !** Il ne reste plus qu'à obtenir l'examen théorique. Pour être honnête, **en apprenant bien les cours et en étant studieux lors de la journée de stage intensif, il n'y a pas de raison d'échouer.** Maintenant, j'attends mes premières sorties en mer, quand je serai seul à barrer le bateau... Il faudra y aller progressivement et être patient avant de maîtriser parfaitement mon embarcation !