

Le Secrétaire général

Paris, le 25 avril 2025

Réf : N°028/SGMER

Le Secrétaire général de la mer

à

Destinataires *in fine*

Objet : campagne de sécurité des loisirs nautiques et de la plaisance 2025.

Pièces jointes : Annexe 1 – bilan de la saison 2024 ;
Annexe 2 – orientations pour la campagne 2025 ;
Annexe 3 – modèle de bilan.

Chaque année, la saison estivale entraîne une concentration de population sur nos côtes et, de fait, une augmentation des comportements dangereux et des risques d'accidents liés aux activités nautiques et de plaisance.

Dans ce cadre, je vous adresse mes directives pour l'organisation de la prochaine campagne de sécurité des loisirs nautiques et de la plaisance (CSLNP), qui se déroulera du **1^{er} mai au 30 septembre 2025**.

Le bilan de la campagne 2024 a confirmé la tendance à la baisse du nombre d'interventions de sauvetage en mer. Celle de 2025 poursuivra les efforts entrepris en matière de prévention, de sensibilisation, de surveillance et de contrôle dans le but de continuer à faire baisser le nombre de personnes blessées ou accidentées en mer.

Vous trouverez en annexe les priorités pour la campagne 2025, vous laissant bien entendu apprécier les modalités de déclinaison que vous jugerez les mieux adaptées à vos façades respectives. Les points suivants méritent une attention particulière.

La CSLNP s'appuiera sur la campagne médiatique que vous êtes amenés à organiser tous les ans, ainsi que sur les opérations « journées sécurité mer » qui ont une vocation préventive et constituent une occasion privilégiée d'échanger avec les pratiquants sur la réglementation

applicable ou les difficultés auxquelles ils sont confrontés. En complément, les opérations de contrôles des plaisanciers et des pratiquants de loisirs nautiques doivent être maintenues tout au long de la CSLNP.

Au-delà du bilan opérationnel établi par les CROSS, il me semble important que vos bilans puissent également mettre en évidence les phénomènes spécifiques à vos façades respectives et valoriser des éléments qui permettront d'améliorer à l'avenir le bilan victimaire comme les informations sur les moyens d'alertes utilisés sur les comportements des requérants victimes ou témoins qui auront facilité, ou à l'inverse, compliqué les opérations de sauvetage.

L'étude de la « victimologie » et des causes des accidents constitue également une priorité. C'est pourquoi, il demeure utile que vos bilans puissent faciliter les retours d'expérience concernant les « accidents remarquables », par leur récurrence ou leur gravité. Vous pourrez vous appuyer sur l'expertise des CROSS, des services de contrôle, des DML et des SCMM de vos façades respectives. Vous pouvez également solliciter l'analyse du SNOSAN au vu de sa connaissance fine de l'évolution des pratiques et de leurs dangers.

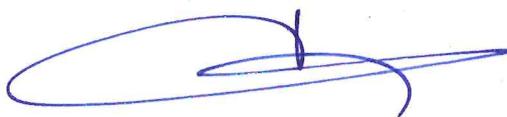
S'agissant du volet répressif de la CSLNP, il est important que vous demeuriez informés tout au long de la campagne du nombre de contrôles et des sanctions relatives aux titres de conduite prononcées par les DML. Je souhaite également que vos comptes rendus soulignent les éventuelles suites judiciaires, notamment pour les affaires les plus graves.

Enfin, afin de faciliter la consolidation et l'harmonisation des bilans, vous trouverez également en annexe un modèle type, qui a été modifié pour tenir compte des observations de vos services. J'insiste sur l'intérêt qu'il soit renseigné de la manière la plus précise possible de sorte qu'il puisse faciliter les retours d'expérience et les échanges de bonne pratiques.

Je vous remercie de bien vouloir me transmettre pour la fin du mois de mai le plan de communication de la CSLNP 2025 de vos façades respectives et pour le 30 novembre 2025 votre bilan de la CNSLP 2025.

Mes services, notamment l'organisme SECMAR, restent à votre disposition pour toutes précisions complémentaires que vous pourriez souhaiter.

Xavier DUCEPT
Secrétaire général de la mer

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, sweeping loop followed by a horizontal stroke and a vertical line.

Liste des destinataires

Pour attribution :

Monsieur le préfet maritime de l'Atlantique

Monsieur le préfet maritime de la Méditerranée

Monsieur le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord

Pour information :

Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique :

Direction générales des douanes et droits indirects

Direction nationale garde-côtes des douanes

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

Ministère de l'Intérieur :

Direction générale de la police nationale

Direction générale de la gendarmerie nationale

Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises

Ministère des Armées :

État-major des opérations de la marine/AEM

Commandement de la gendarmerie maritime

Ministère de la santé et de l'accès aux soins :

Direction générale de la santé

Ministères de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche :

Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture

Ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative

Direction des sports

Mesdames et Messieurs les préfets des départements littoraux

Système National d'Observation de la Sécurité des Activités Nautiques (SNOSAN)

Monsieur le président de la société nationale de Sauvetage en Mer

Monsieur le président de l'association nationale des élus du littoral

Monsieur le président de l'assemblée des Départements de France

Mesdames et messieurs les directeurs départementaux des SDIS côtiers

Préfecture de la région Martinique

Préfecture de la région Guyane

Préfecture de la région La Réunion

Haut-commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie

Haut-commissariat de la République en Polynésie française

Préfecture de Saint-Pierre et Miquelon

Annexe 1

Bilan de la campagne 2024 de sécurité des loisirs nautiques et de la plaisance

Le présent bilan constitue une synthèse des comptes-rendus établis par les préfectures maritimes au terme de la campagne de sécurité des loisirs nautiques et de la plaisance¹ (CSLNP) qui s'est déroulée du 1^{er} mai au 30 septembre 2024.

Ce bilan s'enrichit également de celui du Système national d'observation de la sécurité des activités nautiques (SNOSAN), qui permet, pour chaque activité pratiquée dans le cadre de la CSLNP, d'apporter des précisions complémentaires sur certains points.

Malgré un début de saison plutôt maussade, l'été dernier a été caractérisé par une température moyenne au-dessus des normales de saison et par deux vagues de chaleur enregistrées fin juillet et mi-août. La période estivale s'est écoulée sans coup de vent notable mais s'est accompagnée de forts orages et s'est terminée par un mois de septembre particulièrement maussade. Hormis sur le littoral méditerranéen, la présence en mer de pratiquants de loisirs nautiques et de plaisanciers ne s'est développée qu'en août pour décroître rapidement dès la rentrée, ce qui a inévitablement eu des conséquences sur le nombre de situations d'urgence.

Les marqueurs de la campagne 2024

Sur le plan opérationnel, les CROSS métropolitains ont coordonné au total 5 415 opérations au profit de plaisanciers et de pratiquants de loisirs nautiques, avec ou sans flotteur : 2 568 en Méditerranée, 2 218 sur le littoral atlantique et 629 en Manche - mer du Nord. Au global, on constate une baisse de plus de 6. % du nombre des opérations. Il s'agit de la deuxième année consécutive de diminution (- 3% entre 2022 et 2023). La baisse importante des opérations en Atlantique et en Manche (-10 %) explique cette évolution, la Méditerranée enregistrant pour sa part un nombre d'opérations quasi identique entre les saisons 2023 et 2024.

La plaisance à la voile ou au moteur représente les 3/4 des interventions, les loisirs nautiques avec flotteur 15 % et les loisirs sans flotteur, comme la baignade ou la plongée, 10 %. Les loisirs nautiques enregistrent une nouvelle baisse du nombre des événements (- 15%) ramenant leur nombre au niveau de 2021. La campagne 2022 avait connu, du fait d'un effet de rattrapage à la fin de la pandémie de la Covid, une augmentation notable des interventions concernant tous les types d'activités.

La part des opérations concernant des pratiquants de loisirs nautiques et des plaisanciers dans leur activité globale varie de 60 % pour les CROSS de l'Atlantique et de la Manche - mer du Nord à plus de 75 % pour les CROSS méditerranéens, confirmant l'attractivité de cette dernière façade.

Pour la plaisance, les problèmes techniques (avaries mécaniques, électriques, pannes de carburant...) devançant très largement les erreurs de navigation (abordage, échouement, chavirement...) alors que les pratiquants de loisirs nautiques souffrent le plus souvent d'un défaut de maîtrise et d'un manque de préparation physique ou matérielle.

L'appropriation croissante du numéro d'appel 196 comme source de transmission de l'alerte (de 33 à 40 % entre 2023 et 2024) se poursuit. Elle permet une prise en compte rapide et efficace des situations

¹ La plaisance est la navigation non professionnelle à bord d'un navire à voile ou à moteur, tandis que les activités nautiques se pratiquent avec ou sans un flotteur. Selon les activités, ce flotteur peut être dénommé engin de plage, embarcation ou véhicule nautique à moteur.

d'urgence. Pour autant, l'emploi de la VHF, et du canal 16, demeure et a même légèrement augmenté en 2024 (23 % contre 21 % en 2023).

Bien que la part des opérations de sauvetage de baigneurs coordonnées par les CROSS soit faible, elle présente en revanche un bilan humain conséquent, comme l'analyse le SNOSAN², qui fait état de 155 noyades suivies de décès en mer au cours de la saison 2024, soit 6 de moins qu'en 2023, et 100 de moins que le record enregistré en 2022. La répartition spatiale fait apparaître notamment 94 cas mortels sur les plages, 25 au large et 25 devant les côtes, anses et baies. Un total de 28 baigneurs a perdu la vie au cours des deux épisodes de chaleur intense (29 juillet au 02 août et du 06 au 13 août). Si la baignade représente toujours la première cause de mortalité sur nos côtes, les autres loisirs nautiques et la plaisance présentent un bilan humain non négligeable avec un total de 40 décès : 16 en plaisance et 24 en loisirs nautiques (en intégrant les personnes décédées à la suite d'un isolement par la marée).

Le bilan humain de la plaisance à moteur est trois fois plus important que celui de la plaisance à la voile (12 décès contre 4). Parmi les loisirs nautiques autres que la baignade, la pratique des activités subaquatiques présente le bilan le plus lourd, avec 20 pratiquants décédés au cours de la campagne, alors que les autres activités (canoë-kayak, kite surf, VNM, planche à voile, wingfoil, paddle...) présentent chacune entre 0 et 2 décès. Le nombre des décès dans les activités de chasse sous-marine et d'apnée a peu évolué en un an (11 pour 10 en 2023), alors que l'activité de plongée avec bouteille a causé 9 accidents mortels en 2024 soit quatre de plus qu'en 2023. Alors que les activités subaquatiques provoquent des interventions sur les trois façades, les accidents mortels se concentrent principalement dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Var.

Sur le plan des contrôles, la forte implication des services de l'État pour sécuriser la séquence méditerranéenne des JOP a entraîné une réduction de 9 % des contrôles pour cette façade. Cette baisse a été atténuée par une augmentation de 7 % du nombre de navires contrôlés se trouvant en infraction. En Manche et mer du Nord, les services de l'État étant engagés dans la surveillance du flux d'émigration vers la Grande-Bretagne, le nombre de contrôle continue de diminuer, passant de 2 830 en 2022 à 1 935 en 2023 et 1 102 en 2024, soit deux baisses consécutives de 31 % puis de 43 %. Cette baisse notable s'accompagne également d'une diminution importante du pourcentage de navires en infraction, passant de 17 % en 2023 à 8 % en 2024. En Atlantique, malgré le déroulement d'événements maritimes d'importance au cours de l'été, le nombre de contrôles est resté quasiment identique à celui de 2023. Les 9 490 contrôles réalisés sur cette façade ont permis de constater que 35 % des navires contrôlés étaient en infraction et que 12 % des pratiquants des loisirs nautiques ne respectaient pas la réglementation propre à leur activité.

Le nombre total des contrôles réalisés au cours de la campagne 2024 s'établit au final à 22 907, soit une diminution de 17% par rapport à 2023 faisant suite à une baisse de 6 % observée entre les campagnes de 2022 et de 2023. La nature des principales infractions demeure identique d'une année à l'autre. Le défaut de matériel de sécurité est la plus fréquemment constatée, suivi des défauts de titre de conduite et de circulation et de la vitesse excessive. Au total, 4 215 infractions ont été relevées par les services de contrôle au cours de la campagne, la grande majorité à l'égard de plaisanciers. Parmi eux, 158 plaisanciers ont fait l'objet d'une décision de suspension de leur titre de conduite contre 317 en 2023.

² Le SNOSAN utilise les bases de données des CROSS ainsi que les données fournies par la SNSM, les SDIS, les CRS et les SAMU, ce qui explique les différences constatées avec les bilans des CROSS.

Annexe 2

Les orientations pour la campagne de sécurité des loisirs nautiques et de la plaisance 2025

L'enjeu de la CSLNP reste, année après année, de voir réduire l'accidentologie, dans une période de forte affluence touristique.

Pour y parvenir, les services de l'État disposent des deux principaux modes d'action que sont la prévention et la répression. A ce titre, je souhaite que vous vous assuriez de la mobilisation de l'ensemble des services impliqués non seulement à l'occasion des traditionnelles journées sécurité en mer (JSM) mais également tout au long de la période.

1° - Directives en matière de prévention et de sensibilisation

Afin de prévenir au mieux la survenance des accidents, il convient de sensibiliser et d'informer le public sur les dangers du bord de mer, sur l'intérêt et l'obligation de respecter les réglementations applicables et sur la nécessité d'être acteur de sa propre sécurité et de celle des autres. Vous multiplieriez en conséquence les occasions d'atteindre cet objectif au travers de votre propre campagne de communication mais également à l'occasion des contrôles effectués en mer comme à terre. Les JSM doivent être dans ce contexte avant tout des moments privilégiés de rencontres et d'échanges avec les pratiquants et ne doivent pas à ce titre voir leur nombre de nouveau diminuer. Je vous remercie d'y veiller et de sensibiliser les services placés sous votre autorité.

➤ La baignade

Comme le souligne le bilan de la saison 2024, la baignade demeure de loin la première activité à risque, représentant les $\frac{3}{4}$ des 200 personnes décédées au cours de la saison. Au-delà du nombre de noyades suivies de décès, le bilan du SNOSAN indique qu'il y a eu au cours de l'été 2024 360 interventions de la SNSM en plus. La baignade doit donc à ce titre demeurer une préoccupation de la CSLNP 2025. Compte tenu du lien confirmé entre les épisodes de fortes chaleurs et l'augmentation des cas de noyades, vous mettrez à profit la prévisibilité de ces épisodes pour renforcer à cette occasion les actions de sensibilisation et d'information.

Les messages de prévention pourront porter sur la prise en compte de la météorologie et de ses effets sur l'état de la mer, la connaissance des phénomènes de marée et de courants d'arrachement propres à certains secteurs côtiers. Ils devront également inviter à la fréquentation en priorité des plages surveillées et à une attitude de vigilance extrême à l'égard des plus jeunes enfants.

Afin de sécuriser la cohabitation des activités, notamment en faveur de la sécurité de la baignade, il est important que vos services soient bien impliqués en amont dans le processus d'élaboration et de révision des plans de balisage de plages. En parallèle, vous exercerez également votre rôle d'analyse des dispositifs de surveillance de la baignade mis en place par les municipalités, car lorsque ceux-ci font défaut, ce sont les services de l'État, et à titre principal les moyens sous votre coordination, qui assurent l'intervention y compris dans la bande des 300 mètres.

➤ La plongée

Comme la baignade, les activités subaquatiques (la plongée en bouteille, l'apnée et la chasse sous-marine) ont connu en 2024 une augmentation des opérations de secours de l'ordre de 10 %. Le bilan humain final s'établit en effet à 20 personnes décédées à la fin de la CSLNP 2024 contre 16 en 2023. La façade méditerranéenne est concernée au premier chef et son expérience doit pouvoir profiter aux autres.

La plongée avec bouteille étant la plus accidentogène des activités subaquatiques, il convient d'intervenir au niveau des structures commerciales ou associatives dans le cadre desquelles se déroulent la plupart des plongées. En amont de la saison, l'organisation de journées de rencontre avec les professionnels du secteur consacrées à la prévention des accidents peut constituer un levier d'action intéressant. Il sera utile de rappeler la nécessité d'appliquer strictement les modalités de transmission des alertes vers les CROSS pour permettre une prise en charge plus rapide et efficace des victimes. Celles-ci devront être suivies, au cours de la saison, « d'opérations palanquées », objet d'une coordination inter-services.

➤ **Les isolements par la marée**

Les opérations consécutives à des situations d'isolement par la marée ayant également progressé de manière sensible (+ 14%) au cours de la dernière CSLNP, représentant jusqu'à 11 % opérations sur la façade de la Manche et de la mer du Nord, il convient de maintenir vos efforts de sensibilisation pour éviter ces situations de mise en danger, qui plus est consommatrices de moyens de sauvetage et potentiellement mortelles (4 personnes décédées durant la CSLNP 2024). Les périodes de « grandes marées »¹ étant particulièrement favorables aux situations d'isolement par la marée, vous déciderez, en vous basant sur leurs prévisions, de la programmation d'actions de communication et de prévention et notamment de l'opportunité qu'elles puissent se dérouler sur le terrain.

➤ **L'évolution de l'environnement**

Les plaisanciers comme les adeptes de loisirs nautiques doivent pouvoir s'adapter aux changements qui interviennent dans leur environnement. C'est le cas avec les chantiers de mise en exploitation des parcs éoliens en mer, qui font l'objet d'arrêtés spécifiques, établis localement, afin de permettre la cohabitation de ces installations avec les activités nautiques. Les journées de sécurité mer pourront de nouveau être mises à profit pour faciliter l'appropriation de ce nouvel enjeu.

Les services comme le public doivent être également sensibilisés aux dangers de « l'ubérisation » qui, grâce à une mise en relation facilitée par l'outil numérique entre propriétaires et pratiquants, change le rapport de l'usager avec l'environnement marin, qui peut lui sembler, à tort plus accessible, et conduit en réalité à un déficit de rigueur dans la pratique.

Concernant la facilité d'accès qui caractérise nombre de loisirs nautiques avec flotteur, vous inviterez les services à la vigilance sur des disciplines à la popularité grandissante, qui présentent certains risques, pouvant être atténués par le respect de la réglementation applicable. Si aucun matériel n'est requis pour la pratique en deçà de 300 mètres d'un abri, au-delà de cette zone d'évolution, leur pratique nécessite soit l'emport d'un minimum de matériel de sécurité² (planches à voile, planche aérotractée, planche nautique à moteur, canoe-kayak) soit d'être encadrée (Stand Up Paddle Board)³.

➤ **Les évolutions réglementaires**

Parmi les évolutions récentes de la Division 240 découlant de l'arrêté du 11 octobre 2024⁴, certaines devront faire l'objet d'une phase de sensibilisation des usagers lors de la CSLNP 2025. Il en est ainsi des évolutions touchant aux caractéristiques du compas magnétique (article 240-2.04) comme celles

¹ Coefficient de marée supérieur à 90.

² Articles 240-2.10 et 240-2.11.

³ Article 240-2.08

⁴ Arrêté de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation du 11 octobre 2024 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 240, 244).

liées à l'adaptation à la morphologie des usagers de leurs équipements individuels de flottabilité (article 240-2.16).

2°- Directives en matière de contrôle et de répression

Lorsque les efforts d'information et de prévention s'avèrent insuffisants, il convient de constater et de sanctionner les comportements dangereux, susceptibles d'engager l'intégrité physique du pratiquant ou du plaisancier comme celle des autres pratiquants.

➤ **Maintenir le nombre de contrôles**

Contrairement à la CSLNP 2024, la prochaine saison ne devrait pas être perturbée par des manifestations internationales mobilisant les services de contrôle. Le nombre de contrôle de l'application de la réglementation devra donc être plus soutenu qu'en 2024.

En revanche, la recherche d'un ciblage plus pertinent doit être une priorité des services de contrôle. Il est d'ailleurs souhaitable de programmer les contrôles sur toute la période de fréquentation du littoral et pas uniquement lors des journées sécurité mer, dont la vocation première doit rester la prévention.

➤ **L'application de nouvelles règles**

Depuis l'arrêté du 1^{er} octobre 2023, tout conducteur de navire à moteur de propulsion hors-bord est tenu d'avoir un poignet ou une jambe reliés à son coupe circuit. Un coupe-circuit de secours doit également obligatoirement se trouver à bord. Si la saison passée, la sensibilisation a été privilégiée, il convient maintenant de réprimer le non-respect de ces mesures qui doivent permettre de réduire les conséquences de l'éjection du pilote ainsi que sa récupération par ses coéquipiers. L'arrêté précité du 11 octobre 2024 est venu préciser cette obligation, notamment lorsque le navire est équipé d'un coupe-circuit électromagnétique.

L'arrêté précité a également rendu obligatoire la veille permanente du canal 16 lorsque le navire est équipé d'une installation radioélectrique VHF fixe ou portative (alinéa 2, article 240-2.07). Cette mesure peut permettre de disposer de moyens d'alerte supplémentaires en cas de situation d'urgence.

Tenant compte de l'évolution des pratiques, l'arrêté précité a créé un article 240-3.02, qui exige des chefs de bord de navires comme les pilotes de véhicules nautiques à moteur loués ou prêtés puissent présenter aux agents de contrôle une déclaration⁵ comportant notamment les coordonnées du propriétaire.

Si l'arrêté de 2023 avait rendu obligatoire le port d'une combinaison pour le pilote d'un VNM comme de son passager, il faut noter que celui de 2024 supprime l'obligation de l'emport d'un extincteur portatif pour les mêmes engins.

Tout contrevenant à ces nouvelles règles pourra être verbalisé dès cette saison.

➤ **L'importance des sanctions administratives**

L'article 6 du décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur prévoit que «les titres de conduite peuvent être retirés temporairement ou définitivement en cas d'inobservation des règlements de police afférents à la circulation en eaux maritimes ou en eaux intérieures ainsi qu'en cas de négligence ou d'imprudence grave de nature à compromettre la sécurité du conducteur, des passagers ou des tiers ou en cas de conduite en état d'ébriété ou de consommation de stupéfiants ». Il vous appartient de sensibiliser les

⁵ L'article 240-A.6. précise le modèle de cette nouvelle annexe.

services de contrôle ainsi que les DDTM/DML présents sur votre façade afin que ces mesures, présentant un réel caractère dissuasif, constituent un véritable levier d'action dans le cadre de la déclinaison sur vos façades de la CSLNP.

Annexe 3

Approche opérationnelle

Sujet	Catégorie	Sous-catégorie 1	Sous-catégorie 2	A	A-1	Evolution (en %)	
Opérations	Plaisance	A moteur					
		A voile					
		Annexe					
		Total plaisance					
	Loisirs nautiques	Avec flotteur	VNM				
			Kayak				
			Paddle SUP				
			Kite-surf				
			Planche à voile				
			Surf				
			Sports tractés				
			Voile légère				
		Autres					
		Sans flotteur	Isolation par la marée				
			Baignade				
			Apnée et chasse sous-marine				
	Plongée autonome						
Total loisirs nautiques							
Total Plaisance et loisirs nautiques							
Total opérations coordonnées par le CROSS sur la même période							
Faits générateurs	Plaisance	Avarie	Total avaries				
			Dont avarie appareil propulsif				
			Dont avarie électrique				
			Dont immobilisé dans engin				
			Dont panne carburant				
		Homme à la mer					
		Abordage & collision					
		Incendie					
		Voie d'eau					
		Chavirement					
	Loisirs nautiques	Echouement					
		Demande aide médicale					
		Rupture de mouillage					
		Abordage & collision					
		Avarie de propulsion					
		Demande aide médicale					
		Difficulté à manoeuvrer					
Fausse alerte							
Moyens d'alerte	Balise de détresse	EPIRB (406 MHz)					
		PLB (406MHz)					
		MOB AIS					
	Signal pyrotechnique						
	Téléphonie mobile						
		Dont appel via le 196					
	Téléphonie fixe						
VHF	ASN						
	Phonie						
Zones d'engagement des moyens	Côtier et proche côtier (ETF)	Dont ports et accès portuaires					
		Dont bande des 300 m					
	Large						

Approche victimaire

Sujet	Catégorie	Sous-catégorie 1	Sous-catégorie 2	A	A-1	Evolution (en %)	
Décédés & disparus	Plaisance	A moteur	Total plaisance à moteur				
			Dont chute à la mer				
			Dont abordage/collision				
			Dont échouement				
			Dont chavirement				
			Dont annexe				
		A voile	Total plaisance à voile				
			Dont chute à la mer				
			Dont abordage/collision				
			Dont échouement				
			Dont chavirement				
	Total plaisance						
	Loisirs nautiques	Dont baignade	Total baignade				
			Dont mineur				
			0-5 ans				
		Dont VNM					
		Dont plongée autonome					
Dont apnée et chasse sous-marine							
Dont isolement par la marée							
Total loisirs nautiques							
Total plaisance et loisirs nautiques							
Décès non directement liés à la pratique plaisance et loisirs nautiques							
Blessés	Plaisance	A moteur					
		A voile					
	Loisirs nautiques	Avec flotteur					
			Dont VNM				
		Sans flotteur					
	Dont plongée « bouteille »						
Total plaisance et loisirs nautiques							

Approche répressive

Sujet	Catégorie	Sous-catégorie 1	Sous-catégorie 2	A	A-1	Evolution (en %)	
Contrôles	Contrôle plaisance						
	Contrôle loisirs nautiques						
		Dont VNM					
	Total contrôles plaisance et loisirs nautiques						
Infractions	Polices administratives spéciales	De la plaisance	Total plaisance				
			Dont vitesse				
			Dont zone de navigation				
			Dont titre de conduite				
			Dont titre de navigation				
			Dont matériel de sécurité				
			% de navires en infraction				
		Des loisirs nautiques	Total loisirs nautiques				
			Dont vitesse				
			Dont zone de navigation				
			Dont titre de conduite				
			% de pratiquant en infraction				
		Total plaisance et loisirs nautiques					
		Enquête de police judiciaire	Homicide par imprudence				
	Blessures involontaires						
Mise en danger d'autrui							
Délit de fuite							
Sanctions	Administratives	Suspension de permis					
		Retrait de permis					
		% de sanctions administratives prononcées / dossiers présentés en commission					