FFESSM
COMITÉ INTER RÉGIONAL
Ile-de-France/Picardie

Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins
Fondée en 1948, membre fondateur de la Confédération mondiale des activités subaquatiques
French Underwater Federation

COMMISSION TECHNIQUE REGIONALE

PLONGEE ET VOYAGE

Mémoire présenté dans le cadre du stage d'instructeur régional

Septembre 2009

Patrick SAVOUREY

JE DEDIE CE MEMOIRE A CELLE ET A CEUX QUI N'ONT PAS HESITE A ME FAIRE CONFIANCE A DE NOMBREUSES REPRISES, EN QUITTANT SUR MA PROPOSITION LEUR FOYER, ET PARCOURANT PARFOIS DES MILLIERS DE KILOMETRES POUR TROUVER UN CIEL PLUS BLEU, DES BATEAUX QUI RESTENT A FLOT, DES MATELAS SANS PUNAISES, DE L'EAU DOUCE ET CHAUDE DANS LEUR SALLE DE BAINS, TOUT CECI AVEC LA POSSIBILITE DE REVENIR SAIN ET SAUF A LA CASE DEPART ;

BREF A MA FAMILLE ET MES AMIS QUI ACCEPTENT ENCORE DE ME VOIR JOUER LES GENTILS ORGANISATEURS, MALGRE QUELQUES SURPRISES…

TABLE DES MATIERES

I Introduction Page 4

II Réactions et Interventions Face à un Incident de Parcours Page 5

III Les voyages à forfait Page 8

IV Environnement législatif et réglementaire Page 11

V Recommandations aux organisateurs de sorties Page 18

VI Préparer son voyage Page 19

VI.1 en voiture Page 19

VI.2 en train Page 23

VI.3 en avion Page 23

VI.4 prévenir plutôt que guérir Page 33

VII Sur place Page 36

VIII Au retour Page 37

IX La bagagerie de plongée Page 38

X Conclusion Page 46

I Introduction

La variété de l'offre de voyages pour le plongeur français en individuel ou en groupe amène présidents, directeurs techniques et autres organisateurs de déplacements en club à devoir faire des choix difficiles, tant le choix de destinations et de tarifs s'est élargi au cours de la dernière décennie.

Quelques exemples pour une semaine au mois de mai 2008 avec transport au départ de Paris, pension complète et 5 jours de plongée :

- 617 € à Hurghada (Egypte) en hôtel 2 étoiles
- 735 € à Niolon au centre UCPA
- 619 € à Bodrum (Turquie) en hôtel 4 étoiles
- 765 € à Galeria en résidence de tourisme

D'organisateur de « sorties », les clubs et leurs responsables deviennent de facto des organisateurs et, par voie de conséquence, des vendeurs de voyages

La relation directe établie par le club avec la structure de plongée s'efface de plus en plus au profit d'une relation avec un voyagiste (Tour Operator)

La connaissance du Code du Sport ne suffit plus. L'organisateur de sorties se trouve confronté à des contraintes et des alea qui dépassent largement le cadre de la pratique qui nous est familier ; c'est principalement aux présidents de clubs et aux responsables de sorties que ce mémoire est destiné, en espérant cependant que tous les lecteurs pourront y trouver quelque intérêt.

II Réactions et Interventions Face à un Incident de Parcours

Comme tout plongeur convenablement formé, l'organisateur d'un voyage en groupe peut s'attendre à devoir faire face à des situations imprévues et à réagir en conséquence, même s'il a apparemment peu de prise sur la situation.

Voici quelques exemples tirés de mon expérience personnelle :

- **Croisière Nord (mer Rouge) - mars 2005** :

J'emmène un groupe de 22 plongeurs de mon club ; le départ en avion pour Hurghada est prévu à 02:30 du terminal 3 de l'aéroport Charles de Gaulle ; nous sommes bien sûrs convoqués à l'enregistrement deux heures avant, donc à minuit et demie.

Au moment de récupérer les billets de mon groupe au comptoir du correspondant du Tour Operator Aquarev, je suis prévenu que notre avion de la compagnie charter égyptienne AMC est en panne à Madrid.

Malgré tout, nous sommes invités à enregistrer nos bagages puis une navette nous transporte en direction de l'hôtel Hilton de l'aéroport où nous arrivons dans nos chambres vers 03:00.

Après une courte nuit, nous prenons notre petit déjeuner au Hilton ; la seule nouvelle de la matinée est que nous sommes conviés à déjeuner à l'hôtel Ibis tout proche du terminal 3, où nous avons à nouveau rendez-vous à l'enregistrement à 14:30.

Nous attendons sans aucune information jusqu'à 17:30 lorsque des cars viennent nous transférer vers Orly Sud avec nos bagages que nous avons dû récupérer.

A Orly, nous avons toutes les peines du monde à trouver les comptoirs qui nous sont destinés où l'enregistrement est totalement chaotique, la tension (et le ton) a sensiblement augmenté chez des plongeurs d'un autre groupe et le personnel au sol débordé doit appeler la Police de l'Air à la rescousse.

Carte d'embarquement en main, nous rejoignons enfin la salle d'embarquement bondée où nous attendrons près de deux heures sans aucune information. Cette nouvelle épreuve est à nouveau émaillée par des échanges verbaux de plus en plus vifs entre le personnel d'Aéroport de Paris et quelques membres très excités de l'autre groupe de plongeurs. Mon épouse et moi restons stoïques dans l'adversité et cette attitude inspire manifestement mon groupe qui, bien que très fatigué, conserve

son calme. La présence et l'exemplarité d'un chef de groupe permet décidément d'éviter le pire lorsque des difficultés surviennent ; cette évidence s'impose aussi bien à terre que sous l'eau.
Nous décollons sur un charter français de la compagnie Axys Airways vers 21:30, donc avec 19 heures de retard ; nous accéderons à notre bateau qui heureusement partait d'Hurghada vers 5 heures du matin.
Le reste du voyage, et surtout les plongées, se passe parfaitement.

- **Croisière Brother Elphinstone Daedalus (mer Rouge) - mars 2006** :

Cette fois, je pars au sein d'un groupe de 20 plongeurs ; le départ est prévu à 01:00 du terminal 3 de CDG, à nouveau sur la compagnie charter égyptienne AMC avec une franchise de bagages de 15kg en soute.
Comme l'année précédente, je récupère les billets au comptoir indiqué par le Tour Operator Aquarev qui n'a malheureusement envoyé personne pour nous assister ; je constate alors que d'autres prestataires sont présents physiquement, notamment celui du T.O. xxx, et que leur médiation avec le personnel d'enregistrement va s'avérer très utile.
Des membres de mon groupe vont payer plus de 150€ d'excédent de bagages, certains agents s'avérant très zélés dans l'application stricte de la règle des 15kg, d'autres beaucoup moins ; j'entends alors une consigne que je garderai en mémoire : « les passagers du groupe du T.O. xxx ne payent pas d'excédent ».
A l'arrivée (à l'heure prévue) à 07:30 à Hurghada, notre accueil est un peu surprenant : le « réceptif » Seafari s'étonne que nous arrivions « trop tôt » et nous donne quartier libre jusqu'à 16:00 (le déjeuner étant à notre charge) où nous sommes transférés sur Marsa Galeb avec notre accompagnateur / divemaster local qui s'avérera très sympathique tant que nous aurons le plaisir de sa présence.
Après une bonne croisière où la seule mauvaise surprise sera réservée aux passagères des cabines du pont inférieur dont les salles de bain serviront de fosse septique pour celles du pont supérieur, retour sur Hurghada à 14:00 le samedi pour un vol prévu à 18:30 qui est annulé (avion en panne à Paris).
Notre accompagnateur s'éclipse et Seafari refuse de faire quoi que ce soit sans instructions du T.O. qui bien sûr n'arriveront pas.
Groupe et bagages sont entassés devant les bureaux de Seafari ; mon épouse et moi insistons pour que des hôtels soient appelés pour nous accueillir.

Nous trouvons finalement un hôtel qui accepte de recevoir notre groupe en « day use » (accès piscine + dîner) que chacun va devoir régler en espèces. A 22:00, j'apprends que le départ est prévu le lendemain matin à 08:00 ; je négocie alors 7 chambres triples avec le directeur de l'hôtel que je dois régler personnellement (là encore, en espèces).
Ce risque calculé pris, je mettrai des semaines à obtenir un remboursement du T.O. où, après appels et courriers infructueux, une visite dans ses bureaux débloquera la situation. Je n'ai accordé qu'une oreille distraite à l'argument selon lequel c'est la compagnie aérienne qui est responsable…

- **Croisière St John's (mer Rouge) - octobre 2007** :

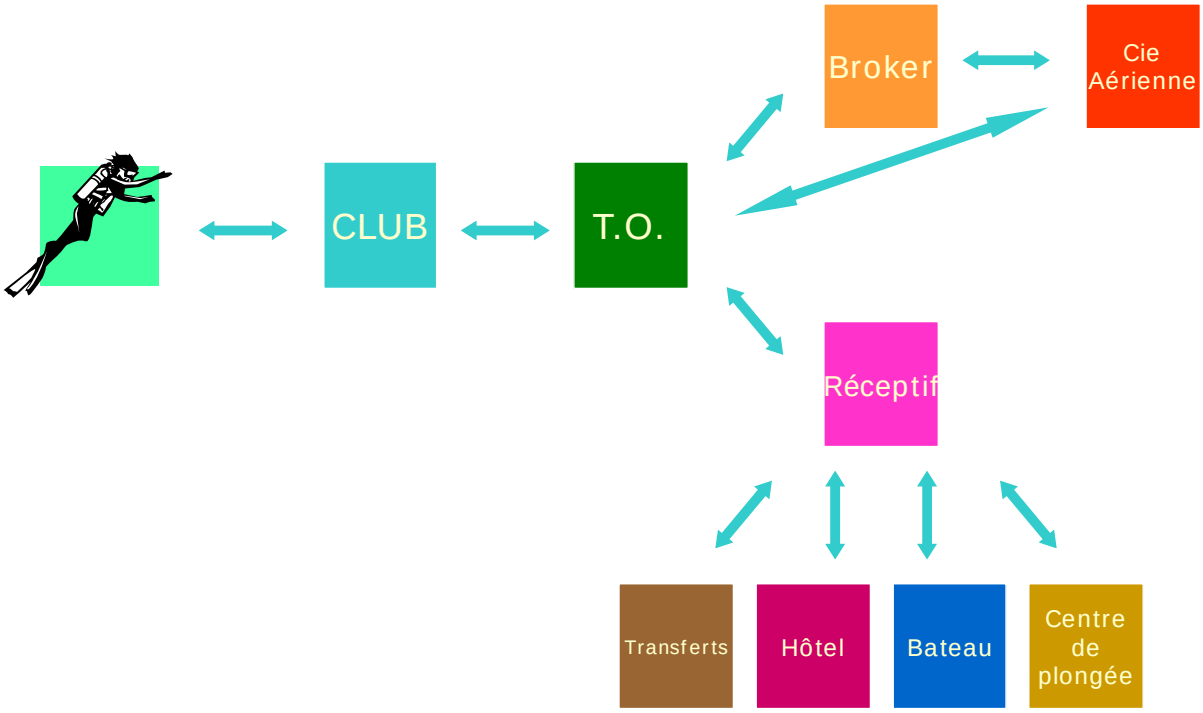
Troisième et dernière expérience successive avec un groupe de 14 plongeurs ; le départ et les six heures (!) de transfert sur Hamata se déroulent sans encombres mais nous avons été prévenus dès notre arrivée à Hurghada le samedi par notre accompagnateur / divemaster local : le bateau affrété par le réceptif Dune est défectueux et se traîne.
Effectivement, l'unique moteur tombe en panne en pleine mer et au milieu de la nuit ; par bonheur, nous avons pu trouver un mouillage.
Nous remontons mardi sur Hamata où nous attendrons 24 heures pour un bateau de rechange ; nous avons donc perdu 2 jours et demi de plongée sur 5, agrémentés, cerise sur le gâteau, par des vols d'espèces et de téléphones portables dans les cabines.
Cette fois le réceptif Dune reconnait sa responsabilité et donne instruction au T.O. de nous rembourser à ses frais les 550€ que la croisière nous a coûtés et nous accorde un avoir de 200€ sur une croisière ultérieure dans les deux ans (que nous n'utiliserons pas…). Le retour se passe bien, un hôtel et des chambres ayant cette fois été mis à notre disposition pour attendre un vol partant au milieu de la nuit.
Là encore, calme et contact permanent entre chef de groupe, réceptif et T.O. ont permis d'éviter le ratage total.

Ces exemples sont absolument authentiques et illustrent l'intérêt que pourra, je l'espère, revêtir la suite de ce mémoire.

III Les voyages à forfait

Un voyage forfaitisé en l'apparence simple fait intervenir une chaîne complexe d'intervenants aux responsabilités juridiques et logistiques multiples.

Qui fait quoi ?



Chaque participant individuel se détermine et répond à la proposition qui lui est faite par l'organisateur de la sortie qui a lui-même établi le contact avec un Tour Operator (voyagiste) en réservant un forfait sur brochure ou parfois « à la carte ».

En contrepartie d'un tarif « groupe », le Tour Operator va généralement demander à l'organisateur de la sortie d'être son seul interlocuteur, de gérer les inscriptions et le cadencier des paiements, de transmettre toutes les informations indispensables à chaque participant (dates, horaires, prestations, formalités, etc.), de récupérer l'ensemble des billets et des bons d'échange à l'aéroport de départ, et enfin de remettre ces bons d'échange au réceptif local et/ou aux divers prestataires.

Tout ceci simplifie sensiblement le travail du Tour Operator et réduit les coûts liés au traitement individuel de chaque participant (personnel, administration, carnet de

voyage individuel et son contenu), autant de charges que justifie la marge que le Tour Operator va prévoir sur le coût des prestations qu'il forfaitise (de l'ordre de 20% pour des voyages individuels).

Au-delà des charges liées à la vente, le Tour Operator a dû en effet choisir, négocier et consolider chaque prestation composant le forfait ; c'est ce que l'on appelle la « production » :

- le transport aérien : il est négocié soit directement avec la compagnie aérienne régulière, soit avec un autre Tour Operator qui a réservé un stock de sièges dépassant ses propres besoins, soit avec un consolidateur (broker) qui est l'intermédiaire habituel lorsque les vols sont affrétés, c'est-à-dire effectués par des compagnies aériennes assurant des liaisons à la demande et non sur la base d'un programme régulier, les célèbres charters.

- les prestations dites « terrestres » (qui dans le cas d'un voyage plongée englobent généralement les prestations aquatiques) : elles sont négociées avec un prestataire établi dans la destination ; dans le cas général, c'est un professionnel du tourisme, agence ou similaire, que l'on appelle un « réceptif », qui va lui-même négocier localement et revendre de l'hôtellerie / restauration, du transport (transferts, excursions, locations de voitures) et des prestations diverses (billetterie pour des évènements sportifs et culturels, activités sportives, guides et/ou chauffeurs individuels, etc.). Dans le cas des voyages plongée, en particulier en mer Rouge, ce rôle de réceptif est joué par des opérateurs spécialisés qui exploitent clubs et bateaux de plongée (en propre ou loués) et dont la majorité des collaborateurs ne sont pas des professionnels du tourisme mais des encadrants de plongée locaux ou expatriés. Pour des raisons linguistiques et culturelles, ces prestataires se spécialisent souvent dans un ou plusieurs pays émetteurs de clientèle ; on comprendra donc pourquoi l'offre des Tour Operators français à destination de la mer Rouge, bien que semblant très variée sur de nombreux catalogues alléchants, est au final concentrée sur peu de prestataires locaux dont les deux plus connus ont été cités dans le récit de mes expériences. Cette situation a un avantage : ces prestataires sont sensés comprendre la motivation première et les attentes des plongeurs voyageurs ; elle a un

inconvénient : en cas d'incident de parcours sortant du cadre de la prestation plongée, ces prestataires n'ont pas toujours la réactivité voulue par des professionnels auxquels se confient corps et âmes des voyageurs plongeurs.

En tout état de cause, il convient de rappeler un principe simple, même si les ingrédients d'un voyage à forfait peuvent être, comme on l'a vu, complexes : il n'y a en fait qu'une relation contractuelle pour concrétiser tout cet ensemble, celle qui s'établit entre le club de plongée en tant que personne morale, et/ou ses adhérents participant au voyage et le Tour Operator. Quel que soit l'enchaînement des responsabilités matérielles, logistiques ou autres, au final, c'est au Tour Operator qui a vendu le forfait d'en assumer la responsabilité sur le plan légal et réglementaire.

IV Environnement législatif et réglementaire

IV.1 – Environnement législatif

Les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours sont fixées par le **Code du Tourisme**.

Ses dispositions viennent d'être profondément modifiées par la Loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques (dite « Loi Novelli »)

Le lecteur pourrait être tenté de se demander en quoi un déplacement en club, une « sortie » dans le jargon des plongeurs, est concerné par ce texte.

Une lecture attentive permet de répondre à cette interrogation légitime :

« LIVRE II : ACTIVITES ET PROFESSIONS DU TOURISME

TITRE 1er : DES AGENTS DE VOYAGE ET AUTRES OPERATEURS DE LA VENTE DE VOYAGES ET DE SEJOURS

Chapitre unique : Régime de la vente de voyages et de séjours.

Section 1 : Dispositions générales.

Article L211-1 :

I.- Le présent chapitre s'applique aux personnes physiques ou morales qui se livrent ou apportent leur concours, quelles que soient les modalités de leur rémunération, aux opérations consistant en **l'organisation ou la vente :**

a) De voyages ou de séjours individuels ou collectifs ;

b) De services pouvant être fournis à l'occasion de voyages ou de séjours, notamment la délivrance de titres de transport, la réservation de chambres dans des établissements hôteliers ou dans des locaux d'hébergement touristique et la délivrance de bons d'hébergement ou de restauration ;

(…)

Le présent chapitre s'applique également aux opérations de production ou de vente de **forfaits touristiques**, tels que ceux-ci sont définis à l'article L. 211-2, (…)

IV.- **Les associations et les organismes sans but lucratif ne peuvent réaliser tout ou partie des opérations mentionnées au I qu'en faveur de leurs membres.**

(…)

Article L211-2 :

Constitue un **forfait touristique** la prestation :

1° Résultant de la combinaison préalable d'au moins **deux opérations** portant respectivement sur le **transport, le logement ou d'autres services** touristiques non accessoires au transport ou au logement et représentant une part significative dans le forfait ;

2° **Dépassant vingt-quatre heures** ou incluant une nuitée ;

3° Vendue ou offerte à la vente à un **prix tout compris.** »

Il est donc tout à fait clair qu'une sortie club comportant quasiment toujours transport, hébergement, restauration et plongées, le tout sur plusieurs jours et réglé à un prix tout compris par chaque adhérent constitue bel et bien un forfait touristique au sens de la Loi.

Il est également clair que le club est autorisé à réaliser cette prestation (ceci uniquement en faveur de ses membres, je reviendrai sur ce point crucial) mais que ceci le place en situation de **responsabilité légale de vendeur de voyages et de séjours.**

Ces textes confirment l'existence de divers opérateurs autorisés à exercer cette activité : agences de voyages, associations et organismes à but non lucratif, organismes locaux de tourisme, gestionnaires d'hébergement et d'activités de loisirs, transporteurs de voyageurs et agents immobiliers.

En revanche, la grande nouveauté est la disparition du dispositif des licences, agréments, habilitations et autorisations ; les personnes physiques ou morales souhaitant vendre voyages et séjours doivent désormais être immatriculées à un registre, et pour ce faire :

- justifier d'une garantie financière suffisante au remboursement des fonds reçus en cas de problème,
- justifier d'une assurance garantissant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile professionnelle,
- justifier d'un certain nombre de conditions d'aptitude professionnelle.

Ne sont pas tenus à cette immatriculation les associations sans but lucratif qui n'ont pas pour objet l'organisation de voyages et qui ne se livrent à ces opérations qu'à titre exceptionnel au profit de leurs adhérents.

Si le nouveau dispositif va sensiblement simplifier l'encadrement de cette activité, il ne va pas le supprimer.

On notera par exemple que des ressortissants d'un autre état membre de l'Union Européenne ne peuvent pas exercer ces activités en France de façon régulière en échappant à l'immatriculation.

Des sanctions et mesures conservatoires sont prévues ; est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait :

- de se livrer à cette activité sans respecter la législation,
- d'exercer les fonctions de représentant légal ou statutaire d'une personne morale se livrant à cette activité sans respecter la législation,

Le tribunal peut, en outre, ordonner la fermeture temporaire ou définitive de l'établissement exploité par les personnes condamnées.

IV.2 - Environnement réglementaire

La partie réglementaire du Code du Tourisme ne reflète pas encore les modifications intervenues dans la partie législative ; en revanche, il est vraisemblable que les sections relatives au contrat de vente de voyages et de séjours et à l'obligation d'information des passagers aériens sur l'identité du transporteur aérien ne seront pas modifiées.

Le dispositif réglementaire porte sur :

- l'information préalable du consommateur
- les clauses obligatoires du contrat de voyage
- la possibilité de cession du contrat
- l'encadrement des clauses de modification de prix
- les obligations du vendeur en cas de modification ou d'annulation du voyage

Information préalable du consommateur : Article R211-6 :

Sur la base d'un support écrit, le vendeur doit communiquer les informations sur les prix, les dates et les autres éléments constitutifs des prestations fournies à l'occasion du voyage ou du séjour tels que :

- Transport : destination, moyens, caractéristiques, catégorie, horaires et lieux de départ et de retour
- Hébergement : mode, niveau, classement local
- Repas fournis : du 1er au dernier fourni, et donc leur nombre précis
- Itinéraire : s'il s'agit d'un circuit
- Formalités : visas, sanitaires
- Autres services inclus ou en supplément : visites, excursions
- Taille minimum / maximum du groupe (si la taille minimum n'est pas atteinte, l'annulation n'est permise que jusqu'à 21 jours du départ)
- Prix total des prestations et indication des conditions de révision
- Indication des redevances et taxes non incluses
- Calendrier et modalités de règlement
- Modalités de réclamations
- Conditions et dates limites d'annulation de nature contractuelle et réglementaire

- Précisions sur les risques couverts et le montant des garanties des divers contrats d'assurances du vendeur
- Date limite d'information du vendeur en cas de cession du contrat par l'acheteur
- Engagement de fournir par écrit à l'acheteur, au moins 10 jours avant le départ : coordonnées précises de la représentation locale du vendeur ou, à défaut, d'organismes locaux susceptibles d'aider l'acheteur en cas de difficulté ou, à défaut, le numéro d'appel permettant d'établir de toute urgence un contact avec le vendeur
- Clause de résiliation et de remboursement sans pénalités des sommes versées par l'acheteur en cas de non-respect de l'obligation d'information sur les conditions d'annulation de nature contractuelle

Il convient de noter que les modalités de révision de prix doivent être très détaillées, en particulier leur mode de calcul, à la hausse et à la baisse, la part du prix à laquelle s'applique la variation et le cours de la ou des devises retenues comme référence lors de l'établissement du prix contractuel.

Autre précision importante : l'acheteur peut céder son contrat avant sa prise d'effet à un cessionnaire qui remplit les mêmes conditions que lui pour effectuer le voyage
Le cédant doit informer le vendeur par recommandé avec avis de réception au plus tard 7 jours avant le départ (15 jours pour une croisière)
Cette cession n'est soumise en aucun cas à une autorisation préalable du vendeur.

Obligations du vendeur en cas de modification ou annulation du voyage :
- Avant le départ, les modifications significatives donnent droit à l'acheteur d'annuler sans pénalités. L'annulation du fait du vendeur donne droit à remboursement immédiat plus indemnité contractuelle potentielle à l'acheteur, sans préjuger des recours en réparation des dommages éventuels.
L'indemnité éventuellement due à l'acheteur est au minimum égale à la pénalité qu'il aurait encourue s'il avait annulé de son fait à cette date

Après le départ, les modifications significatives imposent au vendeur :

- de proposer des prestations de remplacement avec remboursement éventuel de la différence de prix dès le retour
- d'organiser sans supplément le retour de l'acheteur dans des conditions équivalentes à celles prévues
- L'acheteur peut refuser les prestations de remplacement s'il a des motifs valables

Pour bénéficier des dispositions réglementaires, le plongeur individuel devrait être l'acheteur et avoir communication des conditions de ventes du contrat.
Pour être acheteur, le plongeur devrait donc régler lui-même son voyage au vendeur, sans passer par la comptabilité de son club, ce qui lui permettrait notamment de bénéficier des assurances proposées par son moyen de paiement en cas d'annulation et de ne pas cumuler les assurances ni de risquer de perdre tout ou partie de son voyage en cas d'impossibilité de partir.

Dans le cas de séjours où une assurance annulation n'était pas proposée par le prestataire et où le règlement par chèque ne permettait pas la couverture alternative que proposent certaines cartes de paiement (cas typique des stages fédéraux), le plongeur se trouvait démuni.
C'est avec cette situation à l'esprit que j'ai fait partie de ceux qui ont encouragé notre assureur partenaire à proposer une assurance annulation en complément de l'assurance individuelle complémentaire conseillée avec la licence fédérale ; j'ai donc vu avec plaisir apparaître le dispositif « Top » depuis le début de la saison 2008 / 2009.

De la réglementation à la réalité, il y a malheureusement quelques nuances, ainsi que j'ai pu le constater, voici la perle n°1 relevée dans la documentation d'un Tour Operator :

Vous trouverez ci-après les prix détaillés des voyages du catalogue, calculés selon un dollar américain à 0,78 euro et selon les tarifs aériens en vigueur lors de l'établissement de ce cahier. Ces prix vous sont communiqués à titre indicatif, sans valeur contractuelle. Lorsque vous souhaitez vous inscrire à l'un de ces voyages, ou à tout autre voyage que nous vous composerons sur mesure, vous recevrez un programme personnalisé, avec un bulletin d'inscription chiffré, ayant valeur de contrat de voyage et comportant les conditions générales et particulières de vente.

Et cette perle n°2, bel exemple de clauses abusives et contradictoires :

Art. 10 — CESSION DE CONTRAT

Dans le cas de cession par le client de son contrat à un cessionnaire, toute modification de nom entraînera des frais comme suit:

- À plus de 15 jours avant le départ: 46 euros de frais par personne,
- À moins d'une semaine avant le départ: les conditions de modifications seront appliquées. Le cédant s'engage à payer les frais de modification liés à la cession du contrat.

frais. En cas de modification à moins de 30 jours les conditions d'annulation s'appliquent.

V Recommandations aux organisateurs de sorties

En conclusion sur cette partie législative et réglementaire de mon mémoire, je dois donc insister : il va de l'intérêt des clubs lorsqu'ils organisent un voyage avec un Tour Operator de prévoir avec lui un règlement individuel par chaque participant, par chèque ou carte. Les avantages de ce procédé sont multiples :

- Environnement législatif et réglementaire plus sûr

- Bénéfice des assurances annulations liées aux moyens de paiement

- Laisser la personne morale du club (et la personne de son président) hors des relations contractuelles du voyage

- Le club ne court pas le risque d'être considéré légalement comme un organisateur / vendeur de voyage

- Pas d'alourdissement inutile de la comptabilité du club

- Le « compte épargne » est une vieille initiative louable proposée dans certains clubs où les adhérents règlent par acomptes mensuels le montant de la sortie sur le compte du club ; au moment de régler individuellement, remboursez à chacun son épargne

Enfin, au cas où des clubs décideraient de passer outre, je dois leur rappeler qu'ils prennent un risque supplémentaire en acceptant des participants hors club, qu'ils soient accompagnants ou plongeurs, la loi mentionnant explicitement que seuls les adhérents de l'association organisatrice devraient pouvoir bénéficier de la prestation.

VI Préparer son voyage

VI.1 En voiture

Peu de questions se posent à ce sujet ; je n'en ai relevé qu'une, souvent émise, jamais vraiment traitée : peut-on, sans risque de perdre la couverture de son assurance automobile, transporter des blocs gonflés dans son véhicule ?

La lecture attentive des conditions générales d'un contrat d'assurance automobile AXA m'a permis de relever l'information suivante :

« Nous ne garantissons jamais les dommages causés ou subis par le véhicule assuré lorsqu'il transporte des matières dangereuses, inflammables, explosives, corrosives ou comburantes dans la mesure où ces matières ont provoqué ou aggravé le sinistre. Toutefois, il n'est pas tenu compte dans cette exclusion des transports d'huiles, d'essences minérales, **de gaz liquides ou de produits similaires, ne dépassant pas 500 kg ou 600 litres**, y compris l'approvisionnement de carburant liquide ou gazeux nécessaire au moteur ».

Un gaz liquide étant un gaz très fortement comprimé et refroidi, il m'a semblé que le transport de quelques blocs contenant du gaz ventilable, et se situant bien en deçà des limites de poids et de volume évoquées, ne pouvait constituer une cause d'exclusion de garantie.

J'ai cependant approfondi le sujet et fait une demande écrite au Cabinet qui assure mon véhicule auprès d'une grande compagnie.

A ma question formulée ainsi :

je pratique la plongée sous marine à titre personnel et je transporte donc occasionnellement dans le coffre de mon véhicule de une à quatre bouteilles de plongée d'une capacité de 15 litres chacune contenant de l'air comprimé à 200 bars.

En cas d'accident, le fait que je transporte ces bouteilles d'air comprimé est il susceptible d'entraîner une exclusion de garanties ?

J'ai obtenu la réponse écrite suivante dans la journée :

Je vous confirme que vous pouvez transporter des bouteilles de plongée dans votre véhicule dans la limite d'un poids total de 75 kg.

Ceci constitue au moins une réponse claire et rassurante, même si elle ne peut avoir de valeur universelle. J'invite le lecteur à formuler sans inquiétude le même type de demande auprès de son assureur pour en avoir le cœur net.

A toutes fins utiles et sans que le lecteur puisse y voir quelque allusion à la réputation du plongeur, je rappelle que, par contre, les contrats d'assurance automobiles ne garantissent pas les dommages :
« subis par le véhicule assuré lorsque le conducteur conduit sous l'empire d'un état alcoolique ou refuse de se soumettre à un dépistage d'alcoolémie ; subis par le véhicule assuré lorsque le conducteur a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ».
A bon entendeur…

Dans le cas de transport de blocs en nombre, qui peut se présenter dans la soute d'un autocar, la lecture attentive de la fiche de données de sécurité que la Société Air Liquide a eu la bonne idée de mettre en ligne sur internet m'amène à comprendre les réticences des transporteurs.
La partie 14 intitulée « Informations relatives au transport » mentionne explicitement : « s'assurer que les récipients sont fermement arrimés » ; les soutes d'autocars ne sont à ma connaissance pas équipées de dispositifs d'arrimage, ce simple fait invite à la prudence et au transport de blocs vides.

AIR LIQUIDE	FICHE DE DONNEES DE SECURITE	Page : 1 / 3
		Edition révisée n° : 1
		Date : 16/3/2006
		Remplace la fiche : 0/0/0
	Air Comprimé	AL000A

Etiquette 2.2 : Gaz non inflammable et non toxique.

1 IDENTIFICATION DE LA SUBSTANCE / PRÉPARATION ET DE LA SOCIÉTÉ / ENTREPRISE

Nom commercial : Air Comprimé
N° FDS : AL000A
Identification de la société : AIR LIQUIDE SA
France
Voire le paragraphe 16 "AUTRES INFORMATIONS"
N° de téléphone en cas d'urgence : Voire le paragraphe 16 "AUTRES INFORMATIONS"

2 COMPOSITION / INFORMATIONS SUR LES COMPOSANTS

Substance / Préparation : Préparation.

Nom de la substance		Contenance	No CAS	No CE	Numéro index	Classification
Azote	:		7727-37-9	231-783-9	----	
Oxygène	:		7782-44-7	231-956-9	008-001-00-8	O; R8

Ne contient pas d'autres composants ni impuretés qui pourraient modifier la classification du produit.

3 IDENTIFICATION DES DANGERS

Identification des dangers : Gaz comprimé.

4 PREMIERS SECOURS

Premiers secours
- Inhalation : Non dangereux.
- Contact avec la peau et les yeux : Sans effets sur les tissus vivants.
- Ingestion : L'ingestion n'est pas considérée comme un mode d'exposition possible.

5 MESURES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Classe d'inflammabilité : Ininflammable.
Risques spécifiques : L'exposition prolongée au feu peut entraîner la rupture et l'explosion des récipients.
Produits de combustion dangereux : Aucun(e).
Moyens d'extinction
- Agents d'extinction appropriés : Tous les agents d'extinction connus peuvent être utilisés.
Méthodes spécifiques : S'éloigner du récipient et le refroidir avec de l'eau depuis un endroit protégé.
Equipements de protection spéciaux pour pompiers : Aucun(e).

6 MESURES À PRENDRE EN CAS DE DISPERSION ACCIDENTELLE

Précautions individuelles : Aucun(e).
Précautions pour l'environnement : Aucun(e).
Méthodes de nettoyage : Aucun(e).

AIR LIQUIDE	FICHE DE DONNEES DE SECURITE	Page : 2 / 3
		Edition révisée n° : 1
		Date : 16/3/2006
		Remplace la fiche : 0/0/0
	Air Comprimé	AL000A

7 MANIPULATION ET STOCKAGE

Stockage : Entreposer le récipient dans un endroit bien ventilé, à température inférieure à 50°C.

Manipulation : Empêcher l'aspiration d'eau dans le récipient.
Interdire les remontées de produits dans le récipient.
Utiliser seulement l'équipement spécifié approprié à ce produit et à sa pression et température d'utilisation. Contacter votre fournisseur de gaz en cas de doute.
Se reporter aux instructions du fournisseur pour la manipulation du récipient.

8 CONTRÔLE DE L'EXPOSITION / PROTECTION INDIVIDUELLE

Protection individuelle : Aucune n'est nécessaire.

9 PROPRIÉTÉS PHYSIQUES ET CHIMIQUES

Etat physique à 20 °C	: Gaz comprimé.
Couleur	: Incolore.
Odeur	: Aucun(e).
Masse moléculaire	: 29
Point de fusion [°C]	: Non applicable.
Point d'ébullition [°C]	: Non applicable.
Pression de vapeur, 20°C	: Non applicable.
Densité relative, gaz (air=1)	: 1
Densité relative, liquide (eau=1)	: Non applicable.
Solubilité dans l'eau [mg/l]	: Inconnue, mais considérée comme faible.

10 STABILITÉ ET RÉACTIVITÉ

Stabilité et réactivité : Stable dans les conditions normales.

11 INFORMATIONS TOXICOLOGIQUES

Informations toxicologiques : Ce produit n'a pas d'effet toxicologique connu.

12 INFORMATIONS ÉCOLOGIQUES

Information relative aux effets écologiques : Pas d'effet écologique connu causé par ce produit.

13 CONSIDÉRATIONS RELATIVES À L'ÉLIMINATION

Généralités : Peut être évacué à l'atmosphère.

14 INFORMATIONS RELATIVES AU TRANSPORT

No ONU	: 1002
I.D. n°	: 20
ADR/RID	
- Désignation officielle de transport	: AIR COMPRIMÉ
- ADR Classe	: 2
- Code de classification ADR/RID	: 1 A
- Etiquetage ADR	: Etiquette 2.2 : Gaz non inflammable et non toxique.
Autres informations relatives au	: Eviter le transport dans des véhicules dont le compartiment de transport n'est pas

AIR LIQUIDE	FICHE DE DONNEES DE SECURITE	Page : 3 / 3
		Edition révisée n° : 1
		Date : 16/3/2006
		Remplace la fiche : 0/0/0
	Air Comprimé	AL000A

14 INFORMATIONS RELATIVES AU TRANSPORT (suite)

transport

séparé de la cabine de conduite.
S'assurer que le conducteur du véhicule connaît les dangers potentiels du chargement ainsi que les mesures à prendre en cas d'accident ou autres éventualités.
Avant de transporter les récipients :
- S'assurer que les récipients sont fermement arrimés.
- S'assurer que le robinet de bouteille est fermé et ne fuit pas.
- S'assurer que le bouchon de protection de sortie du robinet (quand il existe) est correctement mis en place.
- S'assurer que le dispositif de protection du robinet (quand il existe) est correctement mis en place.
- Assurer une ventilation convenable.
- Se conformer à la réglementation en vigueur.

15 INFORMATIONS RÉGLEMENTAIRES

Classification CE : Non inclus dans l'Annexe I.
Non classé comme préparation dangereuse.

Etiquetage CE : Aucun étiquetage CE requis.

- **Symbole(s)** : Aucun(e).
- **Phrase(s) R** : Aucun(e).
- **Phrase(s) S** : Aucun(e).

16 AUTRES INFORMATIONS

S'assurer que toutes les réglementations nationales ou locales sont respectées.

La présente Fiche de Données de Sécurité a été établie conformément aux Directives Européennes en vigueur et est applicable à tous les pays qui ont traduit les Directives dans leur droit national.

Avant d'utiliser ce produit pour une expérience ou un procédé nouveaux, examiner attentivement la compatibilité et la sécurité du matériel mis en oeuvre.

Les informations données dans ce document sont considérées comme exactes au moment de son impression. Malgré le soin apporté à sa rédaction, aucune responsabilité ne saurait être acceptée en cas de dommage ou d'accident résultant de son utilisation.

Utilisations recommandées & restrictions : La présente FDS est donnée à titre purement informatif et peut être modifiée sans préavis. [Avant d'acheter quelque produit que ce soit, veuillez prendre contact avec le bureau local d'AIR LIQUIDE afin d'obtenir une FDS complète (comportant la raison sociale du fabricant et le numéro de téléphone à contacter en cas d'urgence).]

Fin du document

VI.2 En train

Ce moyen de transport, en particulier le TGV, est extrêmement pratique pour le plongeur voyageur à condition de respecter quelques règles simples :

- arriver suffisamment à l'avance pour être parmi les premiers à monter dans sa voiture : **les compartiments à bagages sont limités**, même si les derniers modèles de TGV ont vu apparaître des espaces supplémentaires de rangement en milieu de voiture. La partie située au niveau du plancher est bien-sûr la plus adéquate mais elle ne peut contenir que trois à quatre bagages de grand format ; elle évite des efforts musculaires et vertébraux inutiles et, pour des trajets de retour, elle a le mérite d'épargner aux autres bagages un goutte à goutte d'eau de mer coulant éventuellement des sacs de plongée rangés au dessus d'eux,
- vérifier le type de TGV à la réservation et, dans le cas de rames « duplex », choisir des places situées **au niveau inférieur** : si la vue est un peu moins panoramique, cela évite en revanche de devoir gravir l'étroit escalier d'accès au niveau supérieur avec un sac lourd et encombrant, puis de le redescendre à l'arrivée.

Ces précautions observées, les seuls véritables soucis matériels du voyage en train en France sont plutôt occasionnés par l'accès aux gares, avec une mention particulière pour les portillons de contrôle de la RATP, et par les gares elles mêmes où escalators et ascenseurs en panne ainsi qu'escaliers pentus donnent une bonne idée au plongeur surchargé de bagages de la galère quotidienne que réservent les déplacements en transport en commun à la personne handicapée physique. Mention particulière cette fois pour la gare SNCF de Marseille St-Charles où dix ans de travaux n'ont pas facilité la vie de l'usager, en particulier du plongeur voyageur.

VI.3 En avion

Moins fréquent, plus lointain, plus complexe, c'est le moyen de transport que je détaillerai le plus.

Le plongeur voyageur peut être amené à utiliser les services de deux types de transporteurs aériens :

- Compagnies dites régulières
- Compagnies dites charter

La distinction entre ces deux types de transporteurs est essentiellement d'ordre commercial et marketing ; toutes les compagnies régulières et charter sont en effet soumises aux mêmes organismes de gestion du trafic aérien internationaux et nationaux (DGAC en France) qui imposent notamment des règles de maintenance et de sécurité.

Le Code du Tourisme prévoit dans sa partie réglementaire (article R211-15) que tout consommateur qui achètera un billet d'avion ou un forfait touristique sera désormais informé du nom de la compagnie qui le transportera effectivement ; si ce nom est incertain au moment de l'achat, la liste des compagnies possibles comportera au maximum trois alternatives. Cette information doit être transmise avant la conclusion du contrat et elle doit être obligatoirement confirmée lors de la conclusion du contrat.
Cette réglementation initiée après le tristement célèbre accident de Flash Airlines à Sharm El Sheikh a été récemment assouplie puisque **le Tour Operator a maintenant la possibilité de modifier l'identité du transporteur jusqu'au moment de l'enregistrement.**

L'information sur le ou les transporteurs lors de l'achat du forfait est donc de facto devenue purement indicative ; il faut reconnaître que la version précédente de la réglementation était en réalité très rarement respectée, la quasi-totalité des Tour Operators ne mentionnaient dans leurs brochures et lors de la conclusion du contrat que le nom du consolidateur (Air Masters, Airlink,…) pour ne révéler le nom de la compagnie que sur la convocation, quelques jours avant le départ.
Le voyageur précautionneux devra donc se munir des listes éditées par divers sites internet d'information, par delà la liste des compagnies interdites de vol dans l'Union Européenne, pour juger du risque potentiel qu'il prend à l'embarquement.

Lors de la préparation du voyage, le plongeur est soumis à une contrainte particulière : le transport de son équipement. Pour illustrer cette contrainte, je me suis livré à une pesée précise :

- Sac Atlas Scubapro : 6,2 kg
- Détendeur MK25/S600 : 1,35 kg

- Octopus R295 : 0,79 kg
- Gilet T Black : 4,88 kg
- Combinaison 2 pièces 5 mm : 3,38 kg
- Chaussons : 0,3 kg
- PMT : 2 kg
- Phare + ordinateur : 2 kg
- Parachute : 0,3 kg

Total : 21,2 kg

Cette pesée met en évidence, si besoin était, l'intérêt que présente une bonne connaissance préalable des franchises de bagages de différents transporteurs aériens et du coût des excédents éventuels.

Compagnies régulières, le cas **d'Air France** :

- Franchise au poids (classe éco):
  - Zone 1 (France métropolitaine) : 20 kg avec 3€ / kg supplémentaire
  - Zone 2 (Antilles – Réunion) : 25 kg avec 12€ / kg supplémentaire
  - Exceptions : membres elite / elite plus Flying Blue (5, 10, 20 kg gratuits) et bagages spéciaux
- Franchise au nombre de bagages (classe éco):
  - Zone 5 (Egypte / Mexique) : 2 bagages de 23 kg maximum chacun avec :
    - forfait de 50€ par bagage plus lourd (limite 32 kg)
    - forfait de 150€ par bagage supplémentaire

Les bagages spéciaux pour Air France :

Le transport d'équipements sportifs est soumis à des conditions spécifiques (franchise au poids): sacs de golf, équipements de plongée, skis ou snowboard :

- L'équipement de sport est **inclus dans la franchise** ; au delà de la franchise, et dans **une limite de 20 kg** par équipement, une somme forfaitaire est appliquée par aller simple :

- sur les destinations de France métropolitaine : **20 €**
- sur les destinations moyen courrier : **40 €**
- sur les destinations long courrier : **80 €**

La crise aidant, Air France vient malheureusement de doubler ces sommes forfaitaires pour atteindre les montants ci-dessus.
Si l'équipement est plus lourd que 20 kg, vous devrez payer pour chaque kilo supplémentaire le tarif standard des excédents de bagages.

Pas de condition spécifique pour les destinations avec franchise au nombre de bagages

Compagnies régulières, le cas de **Transavia**, encore trop peu connue, filiale d'Air France et KLM qui dessert Hurghada au départ d'Orly Sud et Hurghada, Sharm et Mersa Alam au départ d'Amsterdam Schiphol :

Franchise au poids :

- 20 kg avec 9€ / kg supplémentaire
- les bagages spéciaux n'incluent pas les sacs de plongée, alors qu'un traitement spécifique s'applique aux sacs de golf (forfait de 20€ par trajet pour un sac jusqu'à 15 kg) ; il y a matière à mener une négociation à ce sujet…

Extrait des infos spécifiques aux bagages plongée (et aux plongeurs) chez Transavia :

Articles de plongée
Seules les bouteilles de plongée vides sont acceptées. Les bouteilles de plongée ne sont transportées que s'il y a de la place. Harpons et couteaux font partie des articles dangereux et ne sont jamais transportés dans la cabine. Les harpons sur azote ne sont pas acceptés. Les lampes sous-marines ne sont transportées dans la cabine que si la batterie ou l'ampoule a été retirée. Le bouton marche/arrêt doit être scellé en position 'arrêt'. Vous ne pouvez pas plonger au cours des dernières 24 heures précédant le vol en raison de la maladie des caissons. Il n'est pas nécessaire de signaler à l'avance le transport des articles de plongée sous-marine.

Compagnies régulières, le cas de **Corsair** :
Franchise au poids (classe éco):

- 20 à 32kg avec 10€ / kg supplémentaire
- **Mention spéciale sur les phares de plongée qui doivent être transportés en cabine, ampoule démontée***

Franchise au nombre de bagages (classe éco) :

- 2 bagages d'un poids maximum cumulé de 40 kg (Antilles) à 50 kg (Sénégal) avec 15€ / kg supplémentaire

Compagnies régulières, le cas de **Ryanair** :
Franchise au poids :

- 15 kg avec 15€ / kg supplémentaire
- **30€ par trajet pour un équipement sportif jusqu'à 30kg**

* : à ce propos, certains ouvrages recommandent de ne pas placer les ordinateurs dans les bagages de soute où (je cite) la pressurisation ne serait pas la même qu'en cabine. L'ancien navigant que je suis justifie plutôt ce conseil par la différence éventuelle de **température**, l'intégralité de la carlingue d'un avion de ligne étant pressurisée.

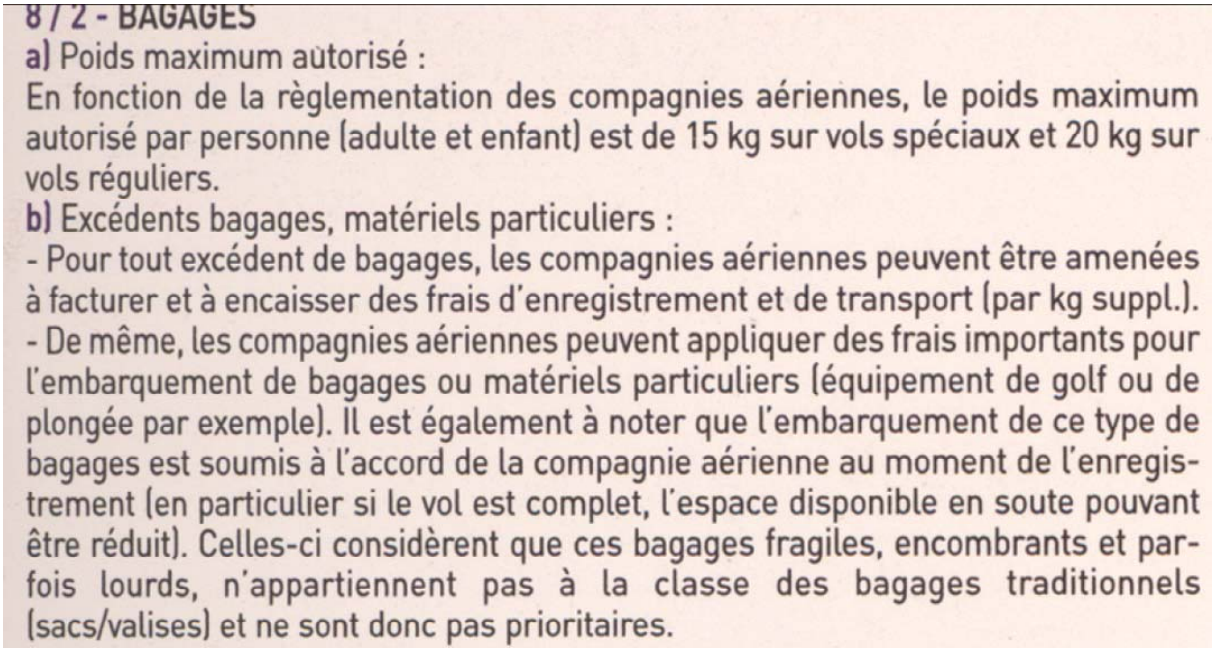
Les franchises bagages des compagnies charter

Sur l'Egypte : Air Cairo, AMC, Lotus Air, XL Airways, Air Méditerranée :

Franchise au poids de 20 kg (voire 15)

La présence d'un représentant du T.O. à l'enregistrement peut limiter grandement la facturation de suppléments dont le montant n'apparaît dans aucun document contractuel

Perle n°3



8 / 2 - BAGAGES

a) Poids maximum autorisé :

En fonction de la règlementation des compagnies aériennes, le poids maximum autorisé par personne (adulte et enfant) est de 15 kg sur vols spéciaux et 20 kg sur vols réguliers.

b) Excédents bagages, matériels particuliers :

- Pour tout excédent de bagages, les compagnies aériennes peuvent être amenées à facturer et à encaisser des frais d'enregistrement et de transport (par kg suppl.).
- De même, les compagnies aériennes peuvent appliquer des frais importants pour l'embarquement de bagages ou matériels particuliers (équipement de golf ou de plongée par exemple). Il est également à noter que l'embarquement de ce type de bagages est soumis à l'accord de la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement (en particulier si le vol est complet, l'espace disponible en soute pouvant être réduit). Celles-ci considèrent que ces bagages fragiles, encombrants et parfois lourds, n'appartiennent pas à la classe des bagages traditionnels (sacs/valises) et ne sont donc pas prioritaires.

Il est permis de s'étonner à la lecture de la dernière phrase ci-dessus qu'un Tour Operator spécialisé considère qu'un équipement de plongée ne soit pas un bagage prioritaire.

En ces temps où la sécurisation du voyage aérien impose des règles de plus en plus strictes, le plongeur voyageur aura intérêt à vérifier en cas de doute la liste des articles interdits en bagages de soute ou de cabine, et ce au niveau international (OACI) ou à celui de la compagnie aérienne utilisée.

Irrégularités dans le transport

Le règlement européen du 11 février 2004 a établi des règles en matière d'indemnisation ou d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol

Règlement CE du 11/02/04

Il s'applique aux vols réguliers et non réguliers, y compris les vols faisant partie de circuits à forfait

Il protège les passagers partant d'un aéroport situé dans un état membre, ou vers un tel aéroport si le vol est assuré par un transporteur communautaire

En cas de **refus d'embarquement** (par le transporteur), l'indemnité* est fixée à :

- 250 € pour les vols <= 1500 km,
- 400 € pour les vols CE > 1500 km et pour tous les autres vols entre 1500 et 3500 km
- 600 € pour tous les autres vols

* : réduite éventuellement jusqu'à 50% si réacheminement rapide

Exemple d'indemnisation :

BON D'INDEMNISATION /e-MCO
COMPENSATION VOUCHER

AIR FRANCE

COMPENSATION POUR NON EMBARQUEMENT
COMPENSATION FOR DENIED BOARDING

2670

Avoir
Credit note

Crédit possible du montant minoré sur CB
Possible credit of reduced amount on Credit Card

EUR 225

Non Remboursable
Non Refundable

Valable jusqu'au: 18 JUN 2008
Valid until

Escale emettrice: CDGAF
Issuing station

Emetteur M354845
Issuer

TKNE 0571723595541 1

153

A valoir uniquement en agence Air France/KLM et sur vol AF ou KL
Valid only in Air France/KLM agency and on AF or KL flight

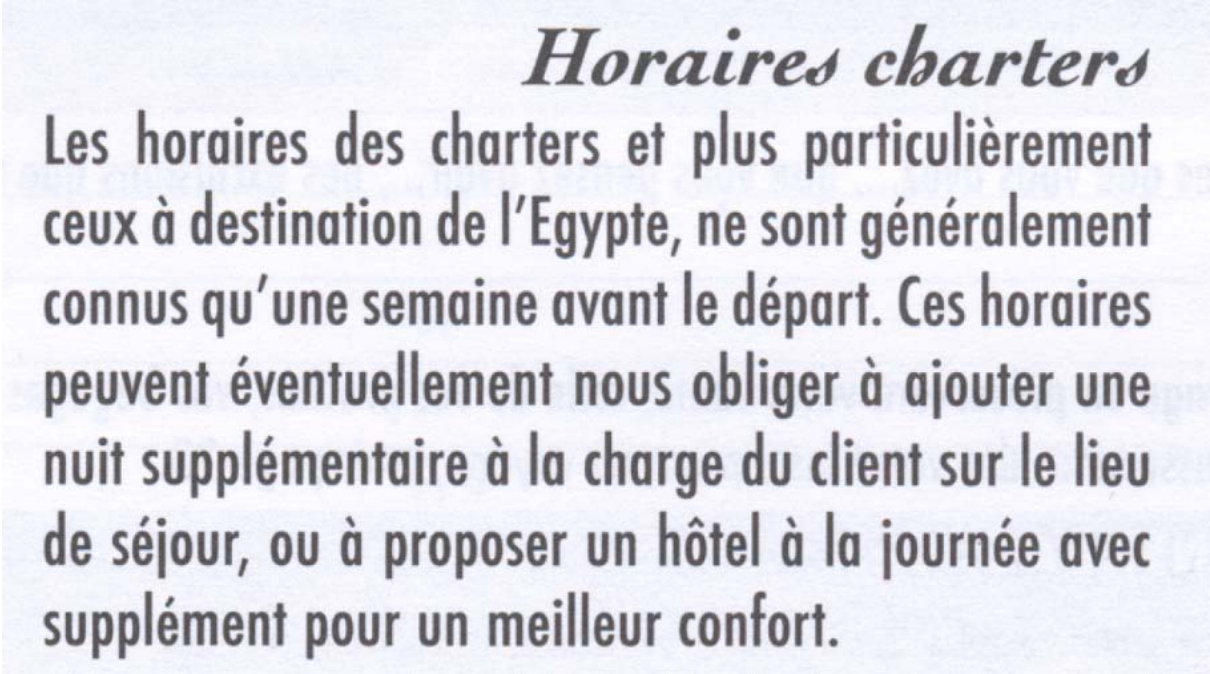
BON VOYAGE

En cas de **retard significatif** (2 à 4 heures selon la distance à parcourir):

- offre gratuite de rafraîchissements et de restauration selon délai d'attente
- hébergement à l'hôtel si attente de nuit

Lorsque le retard est d'au moins 5 heures, un remboursement peut être exigible, le voyageur renonçant alors à partir.

Perle n°4



Horaires charters

Les horaires des charters et plus particulièrement ceux à destination de l'Egypte, ne sont généralement connus qu'une semaine avant le départ. Ces horaires peuvent éventuellement nous obliger à ajouter une nuit supplémentaire à la charge du client sur le lieu de séjour, ou à proposer un hôtel à la journée avec supplément pour un meilleur confort.

Une telle clause me semble tout à fait abusive ; c'est au Tour Operator de prévoir cette éventualité et de l'inclure dans sa prestation ; je me suis d'ailleurs trouvé plusieurs fois dans cette situation au moment de retours et n'ai jamais eu à payer de supplément.

Correspondances

Entre un vol international et un vol intérieur, il est généralement obligatoire de récupérer son bagage enregistré et de le soumettre au contrôle douanier à l'aéroport de correspondance.

Entre deux vols internationaux, le bagage enregistré est considéré comme étant en transit et étiqueté en conséquence à l'enregistrement au départ. Si le voyageur est muni de billets multiples, il faudra éventuellement préciser cela à l'enregistrement et présenter l'ensemble de ses billets.

Un cas particulier : celui des « transits » aux Etats-Unis lors de voyages vers l'Amérique centrale ou les Antilles :

- laisser les bagages en accès libre (ni clef, ni verrou)
- attention au **temps de correspondance (2 heures 30 minimum)**
- attention au type et à la date d'émission de son passeport

Depuis le 11 septembre 2001, les autorités américaines obligent en effet le passager en transit à passer les contrôles d'immigration, récupérer son bagage enregistré puis à le réenregistrer pour le vol suivant.

VI.4 Prévenir plutôt que guérir

Ce vieil adage prend tout son sens lorsque le plongeur s'apprête à quitter son foyer et bien souvent son pays de résidence. Contrairement au lézard moyen qui restera sagement dans son hôtel ou son club, le plongeur pratiquant un sport dit de nature va s'exposer à des risques supplémentaires liés à la fois à la plongée et aux conditions spécifiques du lieu où il va s'immerger.

Il serait superflu de revenir sur la liste du matériel de sécurité et le contenu de la trousse de secours ; tous les cours fédéraux sur la législation et la réglementation abordent ce sujet. Dans la plupart des cas, le plongeur voyageur limité en bagages comptera donc sur la structure locale qui va l'accueillir pour disposer du matériel en question ; dans le cas d'une croisière, il sera évidemment préférable de vérifier la présence et l'état de ce matériel avant de quitter le port.

Autre précaution : les assurances individuelles dites « complémentaires », bien qu'elles soient à mon avis tout à fait essentielles. L'étude de leurs conditions générales et particulières, des risques couverts et exclus ainsi que des montants garantis justifierait à elle seule un mémoire ; ce sujet est par ailleurs régulièrement abordé lors des journées des présidents de clubs et des moniteurs dans notre inter-région. Que l'on soit partisan d'une couverture Axa ou DAN ou des deux combinés est à mon avis affaire de choix individuel ; je conseillerais en tous cas au chef de groupe de s'assurer avant le départ que ce choix a été fait par tous les membres de son groupe, dans le cadre de ce que je décris comme l'obligation morale de moyens. En cas de souci, la réaction naturelle du groupe sera de se tourner vers lui ; il pourrait alors être ennuyeux de découvrir qu'aucune solution de rapatriement et/ou de traitement n'est disponible ou que les seules solutions possibles vont avoir un effet financier très douloureux sur le compte en banque de l'intéressé.

Si le voyage en question se déroule au sein de l'Espace Economique Européen, il sera en outre très utile de se munir d'une carte européenne d'assurance maladie, à demander au moins 15 jours avant de partir à sa caisse, notamment en ligne sur le site ameli.fr ; il est même possible d'obtenir une attestation provisoire si le départ est plus proche. Les assureurs comme Axa ou DAN étant tout à fait sérieux mais pas philanthropes, ils vont bien sûr demander au plongeur en cas de sinistre d'effectuer des demandes de remboursement auprès de l'assurance maladie, ces

remboursements venant en déduction de leur propre dédommagement. Un cas récent survenu dans mon club au cours d'une sortie en Espagne m'amène à insister sur l'importance de ces précautions : une bonne préparation doit permettre une bonne prise en charge, c'est-à-dire un plongeur qui ne rentre chez lui ni amputé d'une jambe, ni amputé de quelques milliers d'euros.
La protection du voyageur ne se limite d'ailleurs pas à l'Europe, je recommande donc en cas de soins médicaux d'urgence, quel que soit le pays, de garder toutes les factures et ordonnances ; elles peuvent souvent être prises en charge sur la base des barèmes français par l'assurance maladie et donc par une mutuelle complémentaire.
Au-delà de ces conseils, je souhaite m'en tenir à la prévention, pas à la guérison ; je n'ai en effet aucune autorité à mesurer ou comparer les mérites ou compétences respectives des équipes chargées d'assister le plongeur accidenté dans sa prise en charge et son rapatriement éventuel, chez Axa, DAN ou autre.
Sur le plan juridique, ces assureurs proposent assistance et protection ; rappelons à ce sujet, si besoin était, que la responsabilité civile et pénale du plongeur peut être engagée pour des faits survenus à l'étranger, à la fois au regard de la législation locale et de celle de son pays de résidence habituelle.

Si un problème survient avant le départ et le rend impossible, c'est bien sûr la couverture annulation éventuelle qu'il conviendra de faire jouer. Dans le cas d'une cause médicale, mon expérience personnelle me permet de donner quelques conseils afin de faciliter la constitution du dossier de remboursement : conservez précieusement une copie de l'ordonnance et des bordereaux de remboursement de l'assurance maladie relatifs aux actes médicaux et aux médicaments (reçus par courrier ou obtenus en ligne sur ameli.fr) ; ces documents vous seront demandés par l'assurance, notamment afin de lever toute espèce de doute sur la nature et la réalité de la cause médicale invoquée pour une annulation de voyage. Chacun sait que le plongeur est le plus honnête des voyageurs, ses assureurs voudront simplement s'en convaincre une fois de plus.

Dernière recommandation évidente au voyageur : vérifier à l'avance que ses vaccinations sont à jour et que la destination choisie ne comporte pas des risques sanitaires impliquant des vaccins « inhabituels » (fièvre jaune, typhoïde, hépatite A

et B, etc.) et des traitements antipaludéens ; un encadrant de mon club est ainsi rentré d'Egypte avec de beaux souvenirs subaquatiques… et une hépatite A (jaunisse) qu'une vaccination aurait pu lui éviter.

En résumé, le bon sens imposera de prendre conseil auprès de son médecin traitant sur les risques spécifiques à une destination donnée, qu'il s'agisse d'obtenir des conseils sur la composition de sa trousse de secours, les vaccinations ou les autres mesures de précaution.

VII Sur place

Arrivé à destination, ne pas hésiter à reprendre contact avec le Tour Operator en cas de problème (si possible)

Sur place, le « chef de groupe » a, je le répète, une obligation (morale) de moyens, si l'unique solution viable à un problème nécessite un règlement (même en liquide), un seul impératif : exiger des reçus

La perte ou vol de passeport est un problème majeur, a fortiori loin d'une capitale.
Chef de groupe, centralisez pour chaque voyageur : fiche de renseignements individuels club, photocopie du passeport et deux photos d'identité et **plusieurs exemplaires imprimés de votre liste de participants**. Cette dernière précaution peut sembler futile mais cette liste ne sert pas seulement à faire l'appel, elle m'a permis de faire embarquer le membre d'un de mes groupes qui avait égaré son billet d'avion au retour, l'agent d'enregistrement considérant cette liste imprimée (qu'il a conservée) comme une preuve matérielle suffisante de l'appartenance de l'étourdi en question à mon groupe.

VIII Au retour

Bagage manquant ou détérioré à l'arrivée: **gardez impérativement billet (bulletin d'itinéraire) ET original de la carte d'embarquement**. Ils vous seront réclamés en plus de la contremarque de l'étiquette de bagage.
Trop de voyageurs imprévoyants laissent leur carte d'embarquement, voire leur talon de billet dans la pochette de leur siège lors du retour.
Ne remplissez pas hâtivement la liste du contenu de bagages perdus

En cas de litige à régler au sujet du voyage à forfait, restez zen, ne sortez l'artillerie et/ou ne faites appel à l'assurance « protection juridique » du partenaire de la Fédération que si nécessaire, après avoir entamé les négociations. Les Tour Operator plongée sont des commerçants qui tiennent à leur bonne réputation.

IX La bagagerie de plongée

« Au commencement était… le sac de plongée jaune citron»

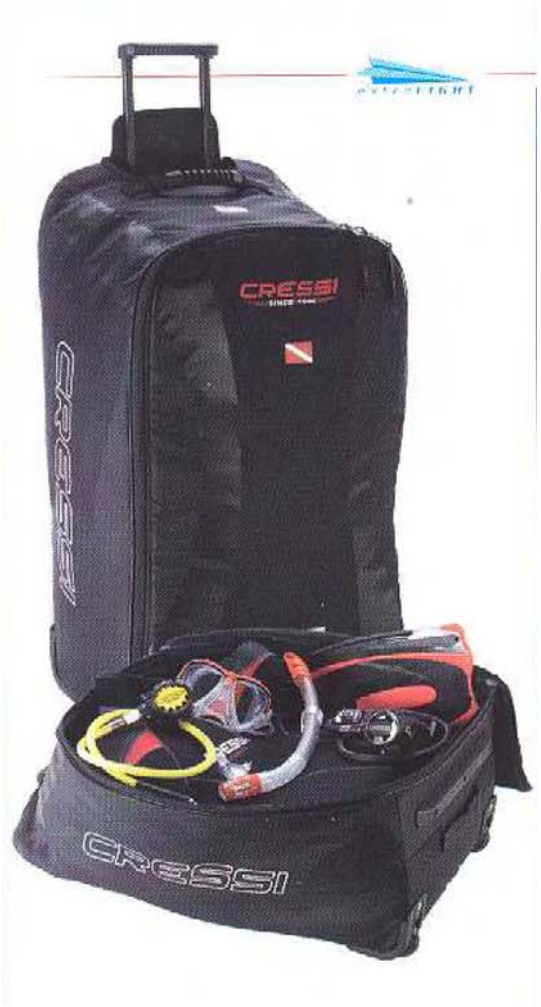
Mais oui, à la genèse de la bagagerie de plongée, et de la mienne, était le sac de plongée jaune citron avec ses poignées de portage noires.

Au fil des ans, destinations et modes de transport se diversifiant, l'offre de la bagagerie de plongée s'est considérablement élargie et son utilisation régulière en fait un poste budgétaire non négligeable du plongeur voyageur ; le transport en avion n'est effectivement pas tendre pour les points de faiblesse les plus exposés des sacs (angles et fermetures). Il en va de même pour les escaliers où les chocs à répétition des roulettes sur les marches lorsque les sacs sont pleins fragilisent rapidement les axes. Le plongeur est donc comme tous les voyageurs, ses bagages sont soumis à rude épreuve et, de mon expérience, doivent être remplacés régulièrement, d'où l'intérêt d'effectuer des achats éclairés.

Laissons de côté les modèles destinés au transport des articles de base (PMT principalement) utilisés lors des séances piscines, de type sac filet, à dos ou en bandoulière, ou sacs étanches de forme « sac de marin » venant en complément d'un bagage principal.

Les modèles de bagages « plongée » destinés aux voyages se décomposent en :

- sacs de type « sac de sport » avec ouverture longitudinale, poignées latérales et bandoulière,
- idem, mais équipés de roulettes et d'une poignée télescopique,
- sacs de forme « valise » avec ouverture latérale, compartiments multiples, roulettes et poignée à fourche télescopique,
- valise « antichocs ».



Sac à dos très léger de 85 litres, spécialement conçu pour les voyages aériens, en robuste nylon 420 deniers. Poignée télescopique, roulettes démontables, étui porte identité, deux anses pour le portage à la main, un seul grand espace central clos par une fermeture YKK.

Moby Light = 2,90 kg
Ellipse Steel / MC 5 300 bar din = 0,75 kg
Octopus Ellipse = 0,40 kg
Mini SPG = 0,30 kg
Flex BC Med = 1,80 kg
Hose Jacket = 0,15 kg
Comfort Plus Wetsuit tg. 3 = 2,10 kg
Comfort Plus Hood tg. 3 = 0,20 kg
High Stretch Gloves 3,5 mm tg. M = 0,10 kg
Boots 3,5 mm Med = 0,60 kg
Reaction Med = 2,10 kg
Matrix = 0,20 kg
Gamma = 0,15 Kg

TOTAL = 11,75 kg

CRESSI
SINCE 1946
www.cressi.com

Où le poids devient un argument de vente…

IX.1 Les sacs

L'expérience prouve que, plus que la solidité du tissus généralement exprimée en Décitex (unité qui mesure en fait le **poids** des bobines de fils constitutifs du tissus, donc corrélée plus ou moins directement avec la solidité), les zones de faiblesse sont constituées par les fermetures à glissière et les roulettes (en particulier leur axe).

Les fermetures à glissière

Ce dispositif inventé aux Etats-Unis est constitué de deux bandes de tissus bordées d'une glissière sur laquelle se déplace une navette d'ouverture / fermeture. La glissière est constituée soit de mailles (en métal ou en matériau synthétique) soit d'une spirale en nylon. La navette peut être soit en métal, soit en matériau synthétique avec un système de tirage qui peut lui aussi constituer un point de faiblesse, en particulier lorsque la navette est coincée. Le fournisseur le plus connu aujourd'hui n'est plus le célèbre « Eclair » mais le japonais « YKK ».

Une longue expérience du voyage et de la plongée me permet d'affirmer que le produit le plus fiable est la **fermeture à glissière à mailles synthétiques avec navette synthétique ou traitée anticorrosion**. J'ai pu constater que la glissière à mailles est sensiblement plus résistante, en particulier lorsque la fermeture suit un angle droit et que le sac est plein avec un contenu qui exerce une pression significative. Quant à la navette, il est complètement inconséquent de la part des équipementiers de concevoir des bagages plongées avec des fermetures à navette en métal oxydable exposées à l'eau de mer.

Je ne peux donc que noter que Beuchat, Cressi et Scubapro ont suivi cette voie dans la conception de leurs produits ; Tribord, Mares et autres Seac Sub ou Aqualung en ont décidé autrement, ce qui a probablement pour effet de limiter leur prix.

BIEN !
PAS BIEN !

Les roulettes

Elles sont maintenant presque toujours de type « roller » en polyuréthane très résistant ; leur point de faiblesse se situe au niveau de leur axe et/ou de son logement ; leur réparation est, je l'ai expérimenté, coûteuse et difficile à obtenir, Les logements de ces roulettes étant en général rivetés. Contrairement aux bagages classiques de grandes marques (Samsonite, Delsey, etc.) pour lesquels des boutiques de réparation accréditées par les compagnies aériennes stockent des pièces détachées, il est quasi impossible de faire réparer les roulettes d'un sac de plongée.

En synthèse de ce tour d'horizon de la gamme classique de bagages plongées, j'ai élaboré le comparatif suivant sur la base de la gamme proposée par le Vieux Campeur en calculant deux indices de mon crû :

- un ratio capacité / poids à vide qui doit donc être aussi élevé que possible,
- un ratio prix d'achat / litre de capacité qui, pour ménager nos budgets, doit être aussi bas que possible

Les prix indiqués sont ceux en vigueur en juillet 2009 chez le Vieux Campeur, ils n'ont donc qu'une valeur provisoire et permettent surtout de classer les articles listés les uns par rapport aux autres.

MARQUE	MODELE	TYPE	FERMETURE	REMARQUE	CAPACITE (L)	POIDS (KG)	INDICE C/P	PRIX (€)	PRIX / L
SEAC SUB	MATE 300	SAC DE SPORT	SPIRALE		73	1,84	39,7	49,5	0,68
MARES	CRUISE X-STRAP	SAC DE SPORT	SPIRALE		62	1,69	36,7	55	0,89
AQUA LUNG	CLASSIC	SAC DE SPORT	SPIRALE	JAUNE CITRON	95	1,5	63,3	49	0,52
BEUCHAT	PACIFIC	SAC DE SPORT	MAILLES		60	1,95	30,8	59	0,98
AQUA LUNG	TRAVELLER 450	SAC DE SPORT	SPIRALE		60	1,3	46,2	66,5	1,11
SCUBAPRO	JUMBO	SAC DE SPORT	MAILLES		117	2,3	50,9	67	0,57
TUSA	ROLLER DUFFEL BAG	A ROULETTES	SPIRALE		117,5	4	29,4	99,5	0,85
SEEMAN SUB	ECCO PACK	A ROULETTES	SPIRALE		114	5,3	21,5	89	0,78
MARES	**CRUISE ROLLER**	**A ROULETTES**	**SPIRALE**	**PLIABLE**	**128**	**3,57**	**35,9**	**99**	**0,77**
OCEANIC	DUFFLE BAG	A ROULETTES	SPIRALE	PLIABLE	113	5,2	21,7	129	1,14
SCUBAPRO	CARAVAN	A ROULETTES	MAILLES		94	3,6	26,1	129	1,37
BEUCHAT	CALIFORNIA	A ROULETTES	MAILLES		100	5	20,0	129	1,29
CRESSI	MOBY LIGHT	A ROULETTES	MAILLES		90	2,9	31,0	119	1,32
OCEANIC	PRO BAG	A ROULETTES	SPIRALE		102	6,2	16,5	158	1,55
MARES	CRUISE BACKPACK	A ROULETTES	SPIRALE		131	5,69	23,0	165	1,26
BEUCHAT	OFFSHORE 2000	A ROULETTES	MAILLES		110	4,8	22,9	155	1,41
CRESSI	MOBY 5	A ROULETTES	MAILLES		85	4,5	18,9	159	1,87
SEAC SUB	MATE 600	A ROULETTES	SPIRALE		117	7	16,7	199	1,70
AQUA LUNG	TRAVELLER 1550	A ROULETTES	SPIRALE		103	7	14,7	199	1,93
SCUBAPRO	ATLAS	A ROULETTES	MAILLES		140	6,2	22,6	214	1,53

Parmi les bagages à roulettes, c'est donc le « Cruise Roller » de Mares qui remporte le concours avec un indice de presque 36 litres de capacité par kg à vide et un prix

d'achat de 0,77 € par litre de capacité, devançant nettement son petit frère le « Moby Light » qui fait pourtant l'objet d'une publicité particulière sur sa légèreté.
Loin de moi l'idée de vouloir donner une valeur scientifique à ce petit travail, d'autant plus que, rien n'étant parfait en ce monde, ce sac est équipé de fermetures à spirale qui risquent de durer ce que durent les roses.

IX.2 Les valises « antichocs »

A l'opposé du spectre de la longévité, le plongeur voyageur est amené à utiliser ces valises pour transporter les contenus les plus fragiles (audiovisuel, informatique, médicaments, etc.).
Le qualificatif « antichocs » est bien sûr abusif puisque ces bagages ne peuvent qu'y résister, pas les éviter, et surtout ne pas se déformer à l'impact.
En France, deux gammes très similaires sont disponibles en provenance des Etats-Unis :

- Peli Products, la plus connue et la plus chère,
- Explorer

J'ai connaissance d'un troisième fournisseur, lui aussi américain : Hardigg Storm que l'on peut acheter en ligne et qui s'est avéré moins cher que ses concurrents.

Outre les caractéristiques communes à ces valises (résistance et poids), elles sont garnies intérieurement de mousse prédécoupée qui permet de personnaliser facilement ce capitonnage ; certains modèles sont équipés de roulettes et d'une poignée télescopique et qualifiés un peu abusivement de bagages de cabine ; avec un poids à vide de 11 kg pour les plus petites, ces valises risquent fort de prendre directement le chemin de la soute et votre compte en banque d'en supporter les conséquences.
Ces bagages sont donc à éviter en avion, sauf bien sûr pour les professionnels qui n'ont pas à assumer personnellement le coût de leur transport.

IX.3 Bagages alternatifs

D'autres pratiques sportives ayant de nombreux adeptes amenés à voyager, j'ai recherché des alternatives en dehors de l'offre spécifique plongée et en ai trouvé une dans l'univers du nautisme qui me semble tout à fait intéressante dans le domaine de la légèreté, à explorer au moins pour les voyages en avion où les roulettes ne s'imposeraient pas.

Cette gamme représente l’antithèse de la valise antichoc puisqu’elle regroupe des malles en polyamide enduit de PVC, souples et pliables (4 cm de hauteur à vide), imperméables et dont la rigidité peut être assurée par une plaque de fond optionnelle. Le modèle de 125 litres pèse 1,24 kg avec sa plaque de fond, soit un indice C/P de 100 qu’aucun bagage plongée n’avoisine, à un prix d’achat de 88€ soit 0,70€ / litre également très performant. Affaire à suivre, comme quoi la transversalité peut avoir du bon en matière d’équipement, les pratiquants du nautisme ayant des contraintes au moins aussi fortes que les nôtres en matière d’espace limité à bord.

X Conclusion

Parmi les souvenirs que ce mémoire m'a permis de raviver, je note qu'en 25 ans de pratique de plongée dans le cadre fédéral, tous mes brevets de plongeur nomade ont été obtenus à l'occasion de séjours organisés par des bénévoles ; je suis d'autant plus reconnaissant à toutes les équipes fédérales, qu'elles soient intervenues au plan départemental, régional ou national, y compris ces dernières années dans le cadre de la CTR ou du collège des instructeurs, que bien souvent nous étions tous « dans le même bateau » à tous les sens du terme, ayant quitté nos foyers avec armes et bagages, avec les bons côtés et les alea que cela représente, et une prise de responsabilité dépassant celle du « simple » encadrant fédéral.

Avant de souhaiter bon voyage au lecteur, je souhaite avoir fait partager un peu de ma passion commune pour le monde de la plongée et celui du tourisme ; lorsque l'on sait que tout lieu habité de notre planète peut être atteint en 48 heures tout au plus, on mesure les opportunités que cela offre à notre pratique, avec des moyens d'achat et de réservation qui nous permettent maintenant d'accéder à l'offre des professionnels du monde entier (en acceptant de se soumettre à la législation de leur pays d'origine).

Un petit clin d'œil à nos amis américains où les plus gros croisiéristes plongées comme Aggressor ou Peter Hughes offrent 10% de réduction sur leurs forfaits aux moniteurs (sans autre condition que l'envoi d'une copie de leur brevet) sur des tarifs en US Dollars déjà attractifs aux taux de change actuels ; un exemple que bien peu de prestataires européens ont suivi.

A cet égard, je note que le simple envoi d'un scan de ma carte CMAS m'a permis d'obtenir ce type d'avantage et qu'une fois arrivé sur place, ce sésame m'a toujours permis de voir mes prérogatives reconnues. Les formations fédérales, en particulier les stages initiaux, comportent un volet CMAS dans leur partie « réglementation » mais, avec la multiplication des occasions de plonger dans de nombreux pays, je pense que nous n'insisterons jamais assez sur le fait que les brevets CMAS sont aussi reconnus globalement que ceux du RSTC. Comme beaucoup d'entre nous, je

vois avec plaisir la FFESSM reprendre une place de poids au sein des instances de la CMAS ; il faudra peut être songer à insérer des annonces publicitaires dans des magazines comme « Plongée » ou « Plongeurs International » vantant les avantages de nos équivalences CMAS pour le plongeur au long cours , à l'instar de PADI qui, ne prétendant pas proposer le cursus à valeur internationale, laisse planer un doute à ce sujet dans l'esprit du voyageur mal informé ; de nature plus commerciale que technique, ce sera ma dernière suggestion dans ce mémoire au collège des instructeurs.