

**Explications sur la directive européenne 2009/45 en cours de révision par
l'European Maritime Security Agency (EMSA)
Pourquoi la filière maritime Française s'oppose-t-elle à une application de ce texte à ses petits navires
transport de passagers côtiers ?**

Par Philippe Subrero Architecte Naval IFAN

Buts de la commission :

Le but de la commission dans cette démarche normative est d'aboutir à une réglementation uniformisée entre tous les états de l'UE pour les navires effectuant des dessertes domestiques.

Ces navires aux normes unifiées faciliteraient ainsi les échanges de flotte entre pays et la mise en concurrence des chantiers des états membres.

Historique :

Ce projet de réglementation est proposé par la CE pour la première fois dans les années 2000 sous la forme de la directive 98/18.

Ce texte est issu des réglementations de grands navires transocéaniques, et la France accueille de manière incrédule le fait qu'une pareille réglementation puisse être considérée comme directement applicable aux petits navires côtiers.

Les exigences sont en effet très différentes entre des navires hauturiers et des navires ne s'éloignant jamais à plus de 20 milles de la côte, parfois seulement quelques milles pour desservir des îles proches ou effectuer des promenades estivales.

La commission refuse d'entendre les arguments de la France et maintient ses exigences sous la pression des états du Nord de l'Europe qui refusent de prendre en compte les spécificités des états du Sud.

La France est le pays qui possède la plus importante flotte de ce type de navires (environ 460).

Sous la pression de la CE elle transcrit néanmoins cette directive en excluant néanmoins de son champ d'application les navires en matériau autres que l'acier. (Ces navires étant les plus présents dans notre flotte cette directive restera très peu contraignante pour les armements durant les années à venir.)

Depuis 2015, la commission pointe du doigt cette interprétation de la France et souhaite amender la directive pour y intégrer au forceps les navires en aluminium, mais en continuant toutefois à laisser hors directive les navires en polyester et en bois.

Paramètres techniques :

Le propos ici n'est pas de rentrer dans les détails techniques comparatifs des réglementations mais on peut simplement résumer en disant que les navires sous directive seraient 20% plus chers et 10% plus lourds que leurs homologues actuels.

Les exigences de la directive issues des grands navires sont en effet sans commune mesure avec les exigences de notre réglementation nationale (Division 223b).

Notons que celle-ci a fait largement les preuves de sa parfaite adéquation avec les services effectués par les navires actuels en offrant depuis 30 ans une accidentologie égale à Zéro sinistres pouvant être imputés à une exigence réglementaire trop faible.

La directive n'aurait par conséquent aucun bénéfice sécuritaire mais un impact notoirement et inutilement négatif sur l'économie de la filière et sur l'écologie. (Des navires plus lourds = une consommation accrue de carburant).

Conséquence :

La France maintient donc que le saut des exigences techniques imposées par la directive est dénué de tout fondement raisonné.

Elle fait en outre remarquer que cette directive crée une nouvelle distorsion réglementaire et par la même de concurrence entre des fabricants de navires en aluminium et ceux en autres matériaux.

Propositions de la France :

La France propose que la directive 2009/45 soit revue dans son champ d'application de façon à ne s'appliquer qu'aux navires de taille plus importante, dont les caractéristiques maritimes seraient plus proches du cadre réglementaire qui a servi de base à cette directive (SOLAS).

A savoir les navires ayant les caractéristiques minimales suivantes (dès que l'un de ces facteurs est atteint):

**Longueur supérieure à 35/40 mètres,
Nombre de passagers supérieur à 400,
Jauge brute supérieure à 350 UMS**

Paris, le 20 octobre 2016

La révision de la directive 2009/45/CE sur les navires à passagers en navigation nationale menace l'existence des navires côtiers en aluminium !

Armateurs, chantiers navals et architectes français souhaitent faire part de leur grande inquiétude sur les négociations européennes en cours pour la révision de la Directive 2009/45 sur la réglementation des navires à passagers en navigation nationale.

Le projet de texte en cours d'élaboration veut, au-delà des navires en acier couverts actuellement, inclure dans le champ de la directive les navires en aluminium (pour les unités de plus de 24 mètres), sans y inclure cependant ceux en composites ou en bois.

Cela mettrait en péril la flotte des vedettes à passagers en aluminium ⁽¹⁾, où la France est parmi les plus présentes, avec des pertes d'emplois pour les chantiers aluminium et leurs cotraitants, une perte de savoir-faire technologique, et alors que l'aluminium est une solution permettant de construire des unités de moindre masse, donc de moindre consommation énergétique et moins polluantes, et également facilement recyclables.

Ces vedettes en aluminium, qui représentent une bonne part de la flotte française des vedettes, assurent tant des services publics que des services touristiques, et ont prouvé pourtant depuis des décennies leur haut niveau de sécurité et de fiabilité.

Précisons aussi qu'il s'agit là de services côtiers à la journée, et non de navigations hauturières.

L'Administration française rencontre une très forte opposition de la commission européenne pour faire entendre sa voix et par là même celle de notre filière maritime.

Et pourtant, nos arguments sont forts :

- La flotte de navires à passagers en aluminium sous pavillon français est la plus importante d'Europe (hors navires rapides HSC)
- La France présente le plus faible taux d'accidentologie de l'UE, ce qui montre que notre réglementation nationale est parfaitement adaptée.
- La directive 2009/45, qui découle de la réglementation SOLAS adaptée aux grands navires, s'applique de manière générale très mal aux navires de tailles de l'ordre de 25 ou 35 mètres, et particulièrement à ceux en aluminium, car cela entraînerait des combinaisons entre acier et aluminium néfastes à leur durée de vie (corrosion par couples galvaniques), une isolation incendie sur les 2 faces de nombreux éléments de structures ne présentant pourtant pas de risque incendie des 2 cotés, etc., entraînant des navires plus lourds, plus motorisés, et par conséquent plus gros consommateurs de carburant et émetteurs de polluants.

- Que la Commission considère que les navires en composites, et en bois, soient exclus du champ d'application de la nouvelle Directive, serait un cas manifeste de distorsion concurrentielle au sein de l'UE. La France, ayant développé un très fort savoir-faire en construction aluminium, serait particulièrement pénalisée, alors que la sécurité maritime ne serait pas augmentée.

Pour tous ces motifs, nous demandons à nos élus, à nos Ministres, et à toutes nos institutions d'agir urgemment et fortement pour défendre les intérêts de notre pavillon et de notre filière maritime.

GICAN/UIMM/ADF/GASPE/ARMAM/IFAN

Pour le GICAN : Hugues d'Argentré, délégué général
hugues.dargentre@gican.asso.fr

Pour l'UIMM : Franck Gambelli : Directeur, Direction Santé, Sécurité, Conditions de travail et Environnement
fgambelli@uimm.com

Pour ARMATEURS DE FRANCE : Eric Banel, Délégué Général
e-banel@armateursdefrance.org

Pour le GASPE : Gérard Bouchet : Président Gaspe
president.gaspe@gmail.com

Pour l'ARMAM : Philippe Courcaud : Président ARMAM
ph.courcaud@inter-iles.com

Pour l'IFAN : Patrice LAURENT, Président IFAN
info@laurentarchitecture.fr

¹(de vitesses inférieures à 20 nœuds, car au-dessus, la réglementation qui s'applique est celle des navires à grande vitesse, HSC)

GICAN : Groupement des Industries de Construction et Activités Navales

UIMM : Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie

ARMATEURS DE FRANCE : Association des armateurs de France

GASPE : Groupement des Armateurs de Services Publics Maritimes de Passages d'Eau

ARMAM : Groupement des armateurs côtiers de passagers, Manche, Atlantique, Méditerranée

IFAN : Institut Français des Architectes Navals