



ARCHITECTURE NAVALE
BUREAU D'ÉTUDES SUBRERO

Direction des Affaires Maritimes
Mission de la navigation de plaisance et des
loisirs nautiques
Bureau de la Règlementation et du Contrôle
de la sécurité des navires (SM2)
Tour Séquoïa
92055 LA DEFENSE cedex

La Rochelle le 15 avril 2016

A l'attention de Mrs Damien CHEVALLIER & Xavier NICOLAS

Messieurs,

Comme convenu suite à notre réunion en vos bureaux le 17 mars dernier, nous revenons vers vous et vous prions de trouver ci-après le compte rendu des différents sujets que nous avons abordés.

Liste des participants :

- Damien CHEVALLIER, DAM
- Xavier NICOLAS, DAM
- Philippe COURCAUD, ARMAM
- Pascal BLANCHET, ARMAM
- Thierry ARNAL, ARMAM
- Philippe SUBRERO, ARMAM
- Fabrice EPAUD, Chantiers OCEA

Directive 2009/45 :

Concernant cette directive européenne nous sommes globalement satisfaits de la position défendue pour la France par nos interlocuteurs de l'Administration.

Nous avons eu à ce sujet de nombreux échanges par courrier pour répondre notamment aux questionnaires de la CE, et une réunion à Paris lors du Salon Nautic pour en débattre.

ARmateurs Manche Atlantique Méditerranée - Groupement des navires à passagers côtiers

Siège social : 3 Promenoir des Courealeurs – Le Gabut – 17025 LA ROCHELLE CEDEX 1

☎ 05 46 50 09 08 ☎ 05 46 41 16 96 ✉ contact@armam.fr

Nous pensons avoir une conscience commune des conséquences néfastes et du danger que représente ce texte pour le secteur du transport de passagers et de la construction navale sur le plan économique notamment.

Nous sommes également convaincus que la CE, avec cette réglementation obéit d'avantage à un principe idéologique qu'à de réelles préoccupations sécuritaires qui ne seraient aucunement justifiables par une quelconque accidentologie.

La France peine hélas à faire entendre sa conviction que tant pour les bateaux aluminium que pour l'ensemble de la flotte, sa réglementation est parfaitement adaptée et offre une sécurité suffisante aux navires et aux passagers.

Nous continuons donc à compter sur vous pour poursuivre la défense de ces positions.

Évolution de la division 215 :

Plus près de nos préoccupations actuelles l'évolution de la division 215 intégrant les grandes lignes de la MLC 2006 pose un certain nombre de problèmes sur les petits navires. Ces remarques ont été confirmées par plusieurs chantiers navals pour des constructions actuellement en cours.

Sur les navires à passagers :

Pour les navires côtiers majoritaires dans nos armements et qui n'ont pas de poste d'équipage prévu pour un séjour systématique d'une ou plusieurs nuits à la mer, cette réglementation ne pose pas de problème particulier d'habitabilité.

Par contre la notion de **bruits et vibrations**, qui est diversement interprétée par les CRS peut conduire à des débats parfois difficiles alors qu'un peu de bon sens et d'aménagement du texte pourrait grandement en faciliter l'application.

Sur les navires de charge de petite taille :

Sur ces navires de moins de 24m et de moins de 200 UMS (référence à la MLC 2006) il serait impératif de réaliser une concertation avec les chantiers et les architectes pour amender le texte et faciliter sa mise en œuvre pour les plans d'agencement de ces navires. Il pourrait notamment être pris en compte en plus de la notion de taille et de jauge celle de durée du séjour à la mer.

Les difficultés portent notamment sur les points suivants :

- Position des cabines par rapport à l'avant du navire,
- Éclairage naturel,
- Agencement du réfectoire,
- Surface des cabines,
- Nombre et nature des sanitaires,
- Planchers des cabines en dessous de la flottaison,

Certains de ces points posent également problèmes sur les petits navires de pêche.

S'ajoute à ces mesures le fait que la classe obligatoire des plus de 24m "contraint" la taille des navires, ne facilitant pas une conception conforme à ces exigences. Nous abordons ci-après la question.

Division 130 :

Le point que nous avons abordé porte sur la classification des navires de plus de 24m de Lr. Comme nous vous en avons informé en réunion, les armateurs et les constructeurs ont été très surpris par cette nouvelle disposition.

Pour faire référence à un exemple concret nous vous invitons à consulter la présentation d'un navire actuellement en construction au chantier TMI de Saint Mandrier.

Il s'agit d'un transbordeur de 30 mètres en acier destiné au transport de fret et de camions vers les îles de l'archipel de Porquerolles.

Ce navire vient en remplacement d'une unité âgée de plus de 30 ans et opère dans le cadre d'une DSP.

Le budget avait été approché avec une surveillance classique du Bureau Véritas mais la classification a fait grimper son prix de plus de 25%.

L'armateur se pose donc la question de savoir ce que peut apporter à son navire pour naviguer en 3ème et 4ème catégorie, une classification dont l'impact s'avère coûteux tant en terme de construction que sur le suivi ultérieur du navire par la classe.

Cette disposition, avec son sévère effet de seuil, conduit directement à maintenir la taille des bateaux sous la limite de la classe, ce qui donne des unités qui seront limitées à une taille de #26 mètres hors tout.

Les armateurs demandent donc d'ores et déjà des bateaux plus larges pour conserver une capacité maximale et qui seront moins performants sur le plan des consommations et plus pénalisants pour l'environnement.

Nos adhérents ont déjà 5 navires de ce type (les nommerons-nous bientôt "navires division 130" ?). Ils sont livrés, en cours de construction ou en phase d'études.

Nous vous invitons à vous référer aux documentations ci-jointes :

- Navire 1 : transbordeur 30 m classé en cours de livraison,
- Navire 2 : vedette à passagers de 26 m en construction,
- Navire 3 : transport mixte fret passagers en cours de lancement de la production.

Deux autres unités, qui auraient dues confortablement atteindre la taille des 30 mètres sont actuellement en train de s'atrophier à 26 mètres dans l'attente urgente du retour que vous voudrez bien nous faire concernant l'évolution possible de ce texte :

- Navire 4 : vedette mixte fret passagers 30 m,
- Navire 5 : vedette à passagers 25m à hydrojets (celle-ci étant encore d'avantage pénalisée car les hydrojets qui dépassent de la coque seront comptés dans la Lr, et viennent encore amputer la longueur utile du navire).

Ce que nous souhaiterions :

Durant notre réunion nous avons notamment proposé la possibilité que seule la structure de la coque puisse être classée "croix de malte".

Le franc bord et la stabilité seraient visés par le BV comme actuellement, le reste des installations restant soumis aux divisions pertinentes des règlements français comme la division 223b ou la division 222.

Vous comprendrez que la réponse à cette question conditionne fortement l'orientation des futurs projets.

ARmateurs Manche Atlantique Méditerranée - Groupement des navires à passagers côtiers

Siège social : 3 Promenoir des Courealeurs – Le Gabut – 17025 LA ROCHELLE CEDEX 1

☎ 05 46 50 09 08 📠 05 46 41 16 96 ✉ contact@armam.fr

Division 241 NUC :

Bien que cette division soit issue du domaine de la plaisance, elle traite bien maintenant, au grès de ses mutations, de navires commerciaux... C'est pourquoi nous avons donc aussi tenu à aborder le sujet avec vous.

Nous considérons que cette question des NUC n'est pas traitée de façon satisfaisante par le bureau de la plaisance qui ne se préoccupe pas assez des dérives constatées sur le terrain, dues pour l'essentiel à un texte confus qui rend impossible tout contrôle par les autorités locales, elles-mêmes dans l'incompréhension totale de ce qui est exigible.

Nous vous rappelons sur ce point que nous sommes dans l'attente de votre retour sur la « note de communication commune réglementation NUC ARMAM & GASPE » qui vous a été transmise par courriel le 23 mars dernier.

Les navires NUC ont sur la profession de marin un effet toxique qui transforme des emplois pérennes en emplois déréglementés. Nous ne comprenons pas ce que notre économie gagne à cette libéralisation qui ouvre grande la porte à une « ubérisation » de la profession et du transport. Nous considérons que cette division qui concerne des navires commerciaux devrait être débattue avec sérieux non pas en CNSNP mais en CCS.

Vous nous avez parlé d'un principe qui a Ô combien "résonné juste à nos oreilles" au vu de nos préoccupations, c'est la notion **d'étude d'impact**.

Ce principe bien appliqué pourrait résoudre beaucoup de nos problèmes réglementaires. Nous vous confirmons que les organisations professionnelles (Armateurs, Architectes, Constructeurs) sont grandes ouvertes à vos consultations sur les impacts ou la faisabilité des évolutions réglementaires.

Elles sont prêtes à y apporter toute l'attention, les commentaires techniques, et les remarques nécessaires à une évolution réglementaire raisonnée.

Si ce processus semble inopérant avec la commission européenne nous sommes à votre écoute attentive pour le mettre en œuvre au moins à l'échelle nationale.

Nous vous remercions encore pour votre accueil et votre écoute lors de cette réunion et restons dans l'attente de vos réponses et décisions dont certaines vous l'aurez compris attendent une réponse très urgente pour donner une orientation définitive aux projets en cours.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos sincères salutations.

Le Président,
Philippe COURCAUD



Pièces jointes :

Navires donnés en exemples de projets et de réalisations cités dans le texte, confidentiels et réservés à la bonne compréhension de ce courrier.