

ENTREPRISES

Navires à passagers

L'Armam sur le pont face aux réglementations

L'Armam, qui regroupe les principaux armateurs privés de vedettes côtières à passagers, a le spleen. À ses yeux, trop de règlements pourraient mettre en péril leur activité.



L'Armam représente aujourd'hui 80 % de l'activité du trafic côtier de passagers en France.

L'Armam a tenu son assemblée générale fin mars à Bénodet, dans le Finistère. Groupement des Armateurs côtiers de passagers, Manche, Atlantique, Méditerranée, l'association est née en 2000 et représente aujourd'hui 80 % de l'activité du trafic côtier de passagers en France. Il s'agit principalement d'unités de 15 à 30 mètres, adaptées à la capacité des ports d'embarquement et de débarquement. Les armements sont d'ailleurs la plupart du temps de petites entreprises, souvent familiales.

En vingt ans, cette économie littorale et saisonnière a su répondre à l'évolution des normes techniques, en particulier en construisant des vedettes modernes en aluminium et en composites. Ces matériaux ont permis d'alléger les unités, de réduire le poids et la puissance motrice et ainsi d'abaisser la consommation de carburant et les émissions carbonées.

Mais en 2002, la transcription en droit français de la directive 1998/18 CE, relative aux règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, a été vécue comme un coup

de tonnerre. Du jour au lendemain, les armateurs de petites vedettes côtières se sont ainsi vu imposer, via la division 223 A, le même niveau d'exigences que les grands navires océaniques en matière de protection incendie, drome de sauvetage, stabilité, électricité, etc., découlant de la convention Solas.

Les armateurs se sont alors battu bec et ongles avant d'obtenir le soutien de l'administration française. Celle-ci a fait valoir, devant la Commission européenne, que l'aluminium et le composite ne devaient pas entrer dans le champ de la division 223 A, mais constituer une division spécifique (223 B), aux contraintes plus raisonnables.

Nouveau coup de tonnerre. « Il y a quelques semaines, nous avons appris que la Commission européenne voulait remettre en cause la classification en 223 B de nos navires en aluminium et même en composites », explique Philippe Courcaud, président de l'Armam et dirigeant de la société Croisières inter-îles (La Rochelle).

La raison ? La volonté de l'Europe d'harmoniser les règles

entre pays membres afin « de faciliter les changements de pavillon et les constructions dans les pays étrangers », précise Philippe Subrero, conseiller technique de l'Armam en tant qu'architecte naval (Mer et

Design). Ce qu'il faut savoir, c'est que les navires français en aluminium bénéficient d'une réglementation appropriée qui offre un haut niveau de sécurité. Notre secteur ne déplore aucun accident grave imputable à la sécurité des navires depuis des années. Si la directive devait s'appliquer en l'état, ce serait un nouveau coup de boutoir dans la rentabilité des armements à passagers côtiers. Elle surviendrait dans un contexte déjà très tendu pour les compagnies de transport et ferait suite à une avalanche de mesures très sévères. »

CONCURRENCE

Et de citer l'application (rétroactive) de la division 190 pour l'accès à bord de personnes handicapées, et l'obligation récente de classification des vedettes à passagers de plus de 24 mètres par les sociétés de classification. Ceci en vertu de l'arrêté 84-810 modifié en juillet 2012 qui consacre l'externalisation de services auparavant dévolus aux Affaires maritimes.

Sans parler de la concurrence de ces embarcations de plaisance classées comme Nuc (navires à utilisation commerciale), ou de la modification du mode de comptage des passagers.

Aujourd'hui, les armements côtiers hésitent à se lancer dans la construction de navires de plus de 24 mètres, ne sachant pas de quelle manière vont être révisées les règles et normes de sécurité (directive 2009/45 UE).

Devront-ils construire des unités en composite plus courtes et plus larges, donc plus énergivores ? C'est le processus intervenu en Espagne et en Italie où l'application de la même directive a conduit les petits armements à privilégier la construction de bateaux en composite, voire en bois, pour y échapper.

L'Armam demande que les normes ne concernent que les unités de plus de 35 mètres, de plus de 300 UMS et de plus de 400 passagers. Elle est soutenue dans sa démarche par Armateurs de France, l'Ecsa (les armateurs européens) et l'administration française.

Franck JOURDAIN

Adapter la formation aux besoins des armements

Thierry Arnal, dirigeant de Trans Côte d'Azur (Cannes) déplore que les demandes de l'Armam dont il est le vice-président ne soient jamais prises en compte par l'enseignement maritime : « Les petits armateurs côtiers exploitant des vedettes de moins de 200 UMS, en gros moins de 30 mètres et moins de 300 passagers, sont invivables. »

Il se bat depuis de longues années pour faire admettre par l'administration la nécessité de modifier le contenu de plusieurs formations professionnelles. À ses yeux, « les brevets de capitaine 200 et 750 kW sont totalement inadaptés. Depuis plusieurs années, les collectivités territoriales ont orienté leur soutien vers ces diplômes en délaissant le certificat d'initiation à la navigation (Cin) de huit semaines ».

C'est pourtant, selon lui, le Cin qui donne les rudiments de navigation, pas le 200. « 90 % de ceux qui frappent aux portes de nos entreprises ont le 200 : ils sont tout surpris quand ils comprennent qu'ils ne commanderont pas avant quatre ou cinq ans. Certains



Thierry Arnal, vice-président de l'Armam, se bat pour faire admettre la nécessité de modifier le contenu de plusieurs formations.

abandonnent. Ce qu'il faudrait, c'est alléger le Cin à quinze jours en formation et quinze jours en stage en entreprise pour que les candidats vérifient que ça leur plaît. Puis après passent le capitaine 200. »

Au registre des formations inadaptées, Thierry Arnal en voit d'autres : les brevets de mécanicien, par exemple. « La formation datée de 1995 est restée au niveau de la vapeur quand les bateaux sont passés à l'électronique.

Aujourd'hui, nos mécaniciens ne touchent plus au moteur, ils se contentent de vérifier les niveaux. Seuls les constructeurs sont habilités à intervenir sur les moteurs. Ce sont les règles européennes sur les émissions de CO2 qui imposent. »

Mais que faire ? Pour Thierry Arnal, une seule solution : modifier le contenu des formations et l'adapter aux besoins réels de la profession.

F. J.

► **5,5 MILLIONS DE PASSAGERS TRANSPORTÉS.** La flotte française des vedettes à passagers compte au total près de 500 navires (11 % en acier) dont 410 de moins de 24 mètres. Fin 2014, l'association comptait 63 compagnies (80 % des armateurs côtiers à passagers français) armant 250 navires sur les façades de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée. La Méditerranée se taille la part du lion, avec 40 armements. Certains d'entre eux assurent des liaisons maritimes régulières ou saisonnières souvent liées aux dessertes des îles. D'autres proposent différentes activités, comme la visite de sites touristiques, la pêche en mer, etc. L'an passé, les navires adhérents à l'Armam ont transporté 5,5 millions de passagers.