

# Le point sur l'évolution de la réglementation

Par **François Vivier**, *Architecte Naval*

Depuis une quinzaine d'années, la réglementation applicable aux bateaux de plaisance a considérablement évolué. Aussi je présente ici, d'abord un historique des évolutions pour mieux en comprendre les tenants et aboutissements, puis ce qu'il faut savoir aujourd'hui pour être en règle, plus particulièrement pour nos bateaux voile-aviron.

## La directive européenne

Jusqu'en 1994, chaque pays avait sa propre réglementation, parfois très contraignante, parfois quasi inexistante. La France avait une réglementation assez stricte, sans tomber dans les excès de certains pays où le contrôle des citoyens était malheureusement la considération principale. Outre qu'une mise en commun pouvait être facteur de progrès en matière de vies humaines sauvées, c'est en grande partie la pression des industriels de la plaisance qui a lancé le principe d'une réglementation communautaire, évitant à ces chantiers de multiplier les homologations.

Cela a entraîné la publication en 1994 d'une « directive européenne concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance ».

Cette directive a introduit 4 catégories de conception :

Catégorie de conception	Force de vent (Beaufort)	Hauteur significative de vague
A - haute mer	Plus de 8	Plus de 4 m
B - Au large	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 4 m compris
C - A proximité de la côte	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 2 m compris
D - En eaux protégées	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 0.5 m compris

Noter que les catégories de conception ne portent que sur le bateau lui-même et non sur l'équipement à avoir à bord. Par exemple on dira que tel bateau doit avoir un emplacement prévu pour un radeau de sauvetage. Pour la directive, la question du matériel obligatoire reste à l'initiative éventuelle des états membres. Indépendamment des bateaux eux-mêmes, il y a aussi des normes pour définir, par exemple, de nouveaux standards de gilets de sauvetage. C'est ce qui a permis d'ouvrir la voie aux gilets à gonflement automatique, non homologués en France antérieurement.

La directive a aussi défini des « exigences essentielles » du genre « le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception...et de la charge maximale recommandée par le constructeur... ».

En pratique, cela signifie qu'il appartient au monde la plaisance de se mettre d'accord sur des règles détaillées d'application sous forme de normes ISO.

Enfin, la directive a établi que seuls des « organismes notifiés » étaient habilités à vérifier la conformité à la directive. En France, il existe deux organismes notifiés, l'ICNN et le Bureau Veritas. Noter que les constructeurs de bateaux de catégories C et D de moins de 12 mètres peuvent faire de l'autocertification, c'est-à-dire prendre eux-même la responsabilité de respecter les normes sans contrôle extérieur (mais ils doivent conserver des preuves). Les publicités qui présentent un petit bateau avec la mention « homologué en catégorie C » ont souvent un caractère abusif, car elles laissent supposer un contrôle extérieur qui en général n'existe pas.

Si la directive date de 1994, son application réelle n'a pu intervenir que plus tard car cela supposait d'une part une adaptation du droit de chaque pays (fait en France par décret du 4 juillet 1996 avec application par les professionnels à partir du 16 juin 1998), d'autre part de l'établissement d'un minimum de normes. Aujourd'hui, la quasi-totalité des normes sont rédigées et entrées en vigueur mais il en reste encore qui ne sont pas finalisées (par exemple celle sur les gouvernails), 15 ans après la directive.

Il est important de noter que la directive a exclu un certain nombre de bateaux de son champ d'application, en particulier les bateaux de moins de 2.5 m (donc les petites annexes), les bateaux en construction amateur à condition qu'ils ne soient pas mis sur le marché communautaire pendant une période de 5 ans, les bateaux traditionnels (plus exactement les originaux et copies individuelles de bateaux anciens conçus avant 1950, reconstruits essentiellement avec les matériaux d'origine et désignées comme telle par le constructeur », les bateaux destinés à transporter des personnes à fin commerciale (soit les NUC en France), les bateaux de compétition, canoës, planches à voiles, les hydravions et j'en passe....

Globalement, la directive et les normes ISO qui en résultent, ont contribué à améliorer très sensiblement la sécurité des bateaux, ce qui est malheureusement compensé par une baisse de compétence et de sens marin des plaisanciers. Elle est tout de même d'une application très contraignante pour les petits chantiers artisanaux. De par les demandes des clients, les chantiers construisant en bois sont souvent conduits à ne jamais livrer deux bateaux identiques. Pour chacun, il faut un dossier technique et dans certains cas une expérience de stabilité ou un essai de chavirage avec un équipage complet. Pas facile quand la livraison est en janvier !

## **La réglementation française, de la D224 à la D240**

La France disposait déjà d'un règlement assez complet (la division 224, datant de 1987) qui mélangeait conception et matériel à embarquer. La conception était traitée de façon très partielle (rien sur la structure des bateaux ni sur la stabilité, sauf pour la flottabilité des petits bateaux ouverts). Les exigences sur le matériel étaient contraignantes et rigides (notion de matériel homologué), ne favorisant pas l'innovation en matière de sécurité.

Dans un premier temps, la division 224 a été modifiée, je serais tenté de dire « bricolée », pour s'accorder à la directive. On a introduit des équivalences entre catégories de conception (A à D) et catégories de navigation (1 à 6). L'ancien règlement continuait à s'appliquer à la construction amateur alors que les professionnels devaient appliquer les normes ISO elles-mêmes non figées.

Gérard d'Aboville a été le porte-parole de la profession pour obtenir un texte plus rationnel, plus simple, plus conforme aux textes communautaires. C'est ainsi que la division 224 a fait l'objet d'une révision majeure en 2004. Les anciennes catégories de navigation (1 à 6) disparaissent au profit de deux catégories seulement (moins ou plus de 6 milles), en conservant par ailleurs la notion « d'embarcation légère de plaisance » pour les petits bateaux. Les catégories de navigation sont indépendantes des catégories de conception. Si vous avez un bateau de catégorie de conception B mais que vous ne faites que des petites sorties, vous pouvez n'embarquer que le matériel « moins de 6 milles ». Le but avoué est de responsabiliser les plaisanciers. Les normes ISO s'appliquent désormais à la construction amateur. Cela pose tout de même un sérieux problème : les normes ISO sont payantes (et coûtent cher) et sont des documents de grande complexité peu accessibles à un non professionnel.

Deux ans plus tard, une commission d'évaluation a fait un bilan de l'application de cette nouvelle D224. Cela a donné naissance, non seulement à un nouveau texte rebaptisé D240 en mars 2008, mais aussi à d'autres règlements spécifiques pour les bateaux exclus du champ de la directive européenne : D241 pour les Navires d'Utilisation Collective (NUC) ; D242 pour les navires de plaisance de longueur supérieure à 24 m ; D243 pour les navires de plaisance destinés à la compétition et expérimentaux ; D244 pour les navires de plaisance traditionnels.

Je reviendrais dans un autre article sur la D241 et la D244 (cette dernière non encore publiée) qui sont importantes pour les amateurs de bateaux traditionnels.

La D240 a introduit des règles simplifiées qui évitent à un constructeur amateur de se procurer les normes ISO à l'exception de la norme 12217 qui concerne la stabilité et la flottabilité. Ce monument de près de 200 pages, dont 60 pour les bateaux de moins de 6 mètres est impossible à résumer sans en modifier le contenu. Cette D240 a aussi supprimé les embarcations légères de plaisance en introduisant à la place une nouvelle catégorie de navigation : moins de 2 milles.

## **En pratique aujourd'hui pour les bateaux voile-aviron**

Pour un bateau existant, vous devez respecter les limites de votre catégorie de conception (force de vent et état de la mer) ou un équivalent (à apprécier de façon responsable) pour les bateaux construits avant application de la directive. Pour ces équivalences, la logique est de considérer que l'ancienne 6<sup>ème</sup> catégorie est équivalente à la catégorie de conception D et les anciennes catégories 4 et 5 à la catégorie C. Si le bateau est encore commercialisé, on peut se référer avec sa catégorie de conception actuelle. Attention quand même : on a souvent augmenté les volumes de flottabilité. Les contrôles sont en principe moins tatillons, mais les risques sont surtout au niveau d'une non prise en charge par votre assurance, et d'une responsabilité pénale en cas de pertes humaines. Noter qu'il est possible d'associer un équipage maximal différent suivant les catégories de conception, par exemple 5 personnes en catégorie D et 3 en catégorie C.

Vous devez par ailleurs avoir à bord le matériel, soit « basique » (moins de 2 milles d'un abri), soit « côtier » (2 à 6 milles d'un abri). On en trouve la liste sur le site du ministère et sur tous les catalogues d'accastillage. Ce matériel minimum n'est plus du tout excessif et il vous appartient de déterminer ce que vous devez prendre en plus pour naviguer en sécurité. A titre d'exemple la bouée (souvent incasable sur un petit bateau) peut être remplacée par tout « dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau ». En outre elle n'est pas exigée, soit si l'équipage porte en permanence un « équipement individuel de flottabilité », soit si la capacité du navire est inférieure à 5 adultes.

Si vous construisez un bateau en amateur, les formalités administratives sont devenues très simples et se font par courrier. Il vous faut signer une déclaration sur l'honneur certifiant que votre bateau est conforme à la réglementation et apposer une plaque signalétique sur le bateau. Si vous avez acheté un plan à un architecte sérieux et français, pas de problème, son plan est conforme. Mais en Angleterre et dans d'autres pays, les constructeurs amateurs ne sont pas obligés de se conformer aux règles européennes et donc les plans vendus ne sont pas nécessairement pourvus des réserves de flottabilité requises. Mieux vaut demander confirmation. En règle générale, les plans américains ne sont jamais conformes.

Cela dit, pour la majorité des voiles-avirons légers de moins de 6 mètres (catégorie C ou D), les critères à satisfaire sont simples et peuvent être vérifiés une fois le bateau construit :

- ✓ Faire chavirer le bateau (à l'envers sauf si la flottabilité du mât le rend vraiment impossible) par mer calme.
- ✓ Le redresser avec l'équipage minimum (soit une personne seule si le bateau est susceptible d'être sorti en solitaire)
- ✓ Faire monter les autres équipiers (équipage maximum), tout en écopant autant que de besoin jusqu'à pouvoir naviguer de nouveau.
- ✓ Par ailleurs montrer que le bateau plein d'eau, avec tout son équipage à l'intérieur, peut flotter à peu près droit et stable avec pas plus du tiers du plat-bord immergé.

Je conseille très vivement à tout propriétaire de voile-aviron de réaliser ce test au moins une fois. On découvre toujours un truc qui ne va pas : le gouvernail qui « quitte le bord », le bateau qui se remplit par le puits de dérive (prévoir alors un chiffon attaché à côté), etc....

Pour obtenir ce résultat, il faut non seulement un volume de flottabilité suffisant (et pas trop) mais aussi qu'ils soit placé au bon endroit. Il est toujours possible d'ajouter des volumes de flottabilité, par exemple sous forme de boudins latéraux gonflables ou rempli de mousse.

En cas de doute, il vous reste à consulter un architecte naval qui connaît bien ce type de bateaux...

Nota : je peux fournir par e-mail sur simple demande les textes officiels français et une fiche à l'intention des constructeurs amateurs (jointe à tous mes plans). Contact : [francois@vivier.info](mailto:francois@vivier.info).

\*\*\*\*\*