

# Philippe Courcaud, président de l'Armam

## « Nous n'avons pas été entendus »

Règles de sécurité et construction des navires, Nuc, formation des navigants, autant de problématiques en suspens, parfois depuis des années. Philippe Courcaud regrette l'absence de réponse de l'administration.

**Quels sont les projets des armements en matière de construction de navires ?**

Il n'y en a pas. Architectes, armateurs et chantiers, nous sommes tous dans l'expectative des modifications que veut apporter l'Europe et qui vont bouleverser les règles de la construction (lire page 6). Le texte actuel de la directive 2009/45 nous convient. Il ne s'applique qu'aux navires en acier alors qu'en France les navires sont construits en alu. Mais courant 2015, la Commission européenne a décidé que les navires en alu doivent se conformer à la même réglementation que ceux en acier, alors qu'elle n'est pas du tout adaptée aux petits navires côtiers. Les textes en préparation portent sur les normes de stabilité, les installations électriques et mécaniques, etc. Ça donne des bateaux plus lourds, plus compliqués à comprendre et à manier pour les équipages. Cela entraîne une perte en termes de sécurité et va générer un surcoût de 20 à 25 % sur les nouveaux navires. Cependant, selon les derniers documents que nous avons reçus, les experts semblent s'être aperçus que cette réglementation en préparation est difficile à appliquer sur les petits navires. C'est effectivement une hérésie. Ils seraient prêts à transiger et à exclure des nouveaux textes les navires de moins de 24 mètres.

**Concernant les règles liées à la sécurité, là aussi, vous êtes en désaccord avec les autorités. Pour quelles raisons ?**

Pour les navires de plus de 24 mètres, l'administration se désengage et veut transférer la classification au Bureau Veritas ou à des sociétés de certification. Cela n'apporte rien en matière de sécurité. Malgré tous nos arguments dans les discussions avec l'administration, nous n'avons pas été entendus. Au contraire, la procédure a même été alourdie, avec davantage de points à vérifier. Que cette procé-

sure existe pour des navires de plus de 45 mètres qui peuvent être amenés à changer de pavillon, c'est normal. Mais les petits navires ne devraient pas être concernés. L'accidentologie est nulle. Quand il y a un problème sur un navire à passagers, c'est dû à une éventuelle erreur humaine, pas aux aspects techniques concernés par la classification.

**Sur les Nuc non plus, vous n'avez pas le sentiment d'être entendus. Sur quoi portent vos revendications ?**

Nous voyons les Nuc se multiplier. Et multiplier les infractions à la réglementation sans jamais être contrôlés. Cela se traduit par des embarquements de passagers sur la plage, des affichages d'horaires, des transferts d'un point A à un point B alors qu'ils sont censés partir d'un point A et y revenir déposer leurs passagers. Beaucoup sont dans l'illégalité et ne paient pas la taxe d'accostage et l'Énim. Côté administrations, que ce soient les douanes, les Affaires maritimes, la gendarmerie maritime, personne ne s'en occupe. Nous demandons seulement que la réglementation soit appliquée.

**Vous avez aussi des problèmes liés à la formation des navigants. Quels sont-ils ?**

Après leur formation, les diplômés doivent effectuer un temps de navigation pour valider leur brevet. Mais faute d'offres d'embarquement, ils ne peuvent plus le faire au long cours ni à la pêche. De notre côté, nous les armements, nous ne pouvons pas les embaucher parce qu'ils n'ont pas le brevet. Certains administrateurs acceptent d'accorder des dérogations pour des chefs 3000 qui ont le diplôme mais pas la validation. L'énorme problème, c'est que nous avons des gens formés mais qui vont quitter le métier faute d'avoir pu valider leur diplôme.

Myriam GUILLEMAUD



« L'énorme problème, c'est que nous avons des gens formés mais qui vont quitter le métier faute d'avoir pu valider leur diplôme », pointe Philippe Courcaud.

### Maintenance du système propulsif sur site ou dans nos ateliers



**Atlantic Propulsion Service**

- Pièces de rechange CPP, propulseur et étanchéité de ligne d'arbre
- Reconditionnement pales d'hélice
- Vulcanisation joints tube d'étambot
- Intervention à travers le monde



SAINT-BRÉVIN-LES-PINS

Tél. +33 (0)2.40.39.45.47 - [www.atlanticpropulsionservice.fr](http://www.atlanticpropulsionservice.fr)  
[contact@atlanticpropulsionservice.fr](mailto:contact@atlanticpropulsionservice.fr)

