

La construction des bateaux de plaisance

(Cette synthèse traite de la construction, la déconstruction, la modification et de l'abandon des bateaux de plaisance)

La réglementation applicable aux constructions et modifications provient essentiellement de la division 240, anciennement division 224 (qui s'applique toujours pour certains navires), **annexée à l'arrêté du 11 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.**

Au niveau du déchargement des navires, c'est-à-dire la déconstruction de ceux-ci provenant du désassemblage des planches qui composent un bateau (Dictionnaire de l'Académie Française), tout comme pour les modifications, il faut le signaler au bureau d'immatriculation où a été précédée l'immatriculation de votre bateau selon le Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure.

Pour les réparations, « les bâtiments à réparer doivent être placés sur des cales de radoub » selon **l'article 7.12 du RGP.**

Construction :

Depuis le 16 juin 1996, les bateaux de plaisance et les véhicules nautiques à moteur sont soumis au marquage CE (directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 1994, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, transposée en droit français par le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996). Ce marquage s'applique à tous les bateaux

de plaisance de 2,5 à 24 mètres. Il en va de même depuis le 1er janvier 2005 pour les véhicules nautiques à moteur mis sur le marché communautaire (**directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance transposé par le décret n°2006-1322 du 30 octobre 2006**). Ceci est valable pour les constructions professionnelles.

Si vous souhaitez construire vous-même votre bateau, alors votre bateau de plaisance est considéré comme une **construction amateur** c'est-à-dire une « embarcation conservée et mise en service par une personne qui en a réalisé l'assemblage, pour son usage personnel ». Une construction amateur n'est pas soumise au marquage CE à condition qu'elle ne soit pas mise sur le marché dans les 5 ans suivant sa mise en service. Les éléments (fournitures ou matériaux) du bateau peuvent être séparément astreints au marquage CE à leur mise sur le marché. Ainsi, le vendeur des éléments constitutifs du bateau doit les avoir marqués avant l'utilisation de ceux-ci par vous-même.

Toute construction amateur neuve doit répondre aux exigences du **chapitre 240-2 de la division 240 depuis le 15 avril 2008**. Si certaines parties de votre bateau ont été réalisées par un professionnel, alors leur conformité doit être justifiée par le professionnel ayant réalisé les travaux, soit par des documents attestant de la conformité CE des éléments acquis préfabriqués (coque ou équipements). De plus, « préalablement à sa mise en service, un navire neuf subit une évaluation de sa conformité aux dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui lui sont applicables. Cette évaluation donne lieu à l'établissement d'une déclaration écrite de conformité ».

Dans les deux cas, construction amateur (article 240-2.03 de la division 240) et construction professionnelle (annexe I du décret du 4 juillet 1996), la coque de votre bateau doit recevoir un numéro unique d'identification dit « CIN » (anciennement numéro « HIN »). Ce numéro est apposé de façon permanente sur la coque selon la norme européenne harmonisée EN/ISO 10087.

Ce numéro comporte :

- le code du constructeur ;
- le pays de fabrication ;
- le numéro de série particulier ;
- l'année de fabrication ;
- l'année du modèle.

Le navire doit aussi posséder une plaque signalétique qui est inaltérable par le milieu marin et fixée de manière inamovible à l'intérieur de l'embarcation, du cockpit ou de la timonerie, à un endroit immédiatement visible.

Pour les constructions amateurs, les informations suivantes doivent figurer sur la plaque (**Article 240-2.04 de la division 240**) :

- le nom du constructeur ou de l'importateur ;
- le modèle le cas échéant ;
- la mention « Embarcation conforme à l'arrêté du 23 nov. 1987 modifié - division 240 » ; (ou division 224)
- la catégorie de conception ;
- la charge maximale recommandée par le constructeur ;
- le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord ;
- la puissance maximale de l'appareil propulsif.

Pour les constructions soumises au marquage CE, les informations suivantes doivent figurer sur la plaque (**Annexe I du Décret du 4 juillet 1996**) :

- nom du constructeur ;
- marquage "CE" selon le modèle prévu à l'annexe III du Décret du 4 juillet 1996;
- catégorie de conception du bateau au sens du point 1 de la présente annexe ;
- charge maximale recommandée par le constructeur au sens du point 3.6, à l'exclusion du poids du contenu des réservoirs fixes lorsqu'ils sont pleins ;
- nombre de personnes admises à bord recommandé par le constructeur selon la catégorie de conception du bateau.

Il faut constater que le baptême de votre bateau n'est pas une formalité obligatoire.

Modification :

Il est tout à fait possible pour tout propriétaire d'effectuer ou faire effectuer des modifications sur son navire de plaisance quel que soit l'âge de ce dernier. Un navire de plaisance est dit modifié lorsqu'il a subi une ou plusieurs modifications suivantes (**Article 240-1.06 de la division 240**) :

- modification du nombre maximal de personnes pouvant être embarquées ;
- variation de la longueur de coque de plus de 1 % ;
- modification de plus de 10 % du déplacement lège, au sens de l'article 240-2.07 de la division 240 ; (Voir annexe à la fin de la synthèse)
- modification du chargement maximal admissible, au sens de l'article 240-2.07 de la division 240 ; (Voir annexe à la fin de la synthèse)
- augmentation de la puissance de propulsion maximale, ou maximale recommandée, excédant 15 % ;
- changement de la nature du combustible de propulsion, si toutefois dans ce dernier cas le navire comporte un moteur ou un réservoir de combustible fixe.

Toutes ces modifications doivent satisfaire aux exigences de sécurité et de prévention de la pollution énoncées au chapitre 2 de la division 240 et le navire fait l'objet d'une nouvelle évaluation de conformité, effectuée par la personne endossant la responsabilité de la conformité, à défaut le propriétaire. Cette évaluation est réalisée selon les dispositions de l'article 240-2.01 de la division 240 (Voir annexe à la fin de la synthèse).

L'article 85 du Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure dispose qu' « en cas de modification aux caractéristiques d'un bateau, inscrites sur le registre d'immatriculation, le propriétaire est tenu, dans le délai d'un mois, d'en faire la déclaration écrite au bureau d'immatriculation, en y joignant le certificat d'immatriculation et l'extrait des

inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou le certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

S'il s'agit de modifications des caractéristiques, mention en est faite, avec indication de la date, sur le registre et sur le certificat d'immatriculation. »

Cet article ajoute que « *lorsque l'autorité chargée du bureau d'immatriculation apprend, autrement que par la déclaration du propriétaire [...] que des modifications ont été apportées aux caractéristiques d'un bateau [...] elle fait dresser procès-verbal de l'infraction commise par le propriétaire pour non-déclaration et, sans attendre le résultat des poursuites, elle procède sur son registre aux inscriptions et, s'il y a lieu, à la radiation [...]* ».

Déconstruction :

En premier lieu, lorsqu'il s'agit de votre propre intention de détruire votre bateau de plaisance, il n'existe aucune filière de prise en charge des bateaux de plaisance en fin de vie. Ceux-ci sont coulés en mer, échoués, stockés ou déconstruits par les particuliers, hors de tout cadre organisationnel et réglementaire précis. Il faut noter que les réglementations françaises et européennes relatives aux bateaux de plaisance ne traitent pas spécifiquement de la fin de vie de ce mode de transport. Mais la réglementation est en cours de mise en place puisque nous avons vu l'apparition, depuis quelques décennies, de la construction de bateaux en plastique, amiante ou autre éléments ayant une incidence sur l'environnement alors qu'avant les bateaux de plaisance étaient construits en bois.

Cependant, les bateaux de plaisance en fin de vie sont considérés comme des déchets dangereux, en raison de la présence d'huiles de lubrification, d'huiles de moteur et d'autres composants dangereux. En conséquence, lors de leur déconstruction, s'appliquent les réglementations relatives aux substances contenues.

De plus, votre bateau de plaisance doit être désimmatriculé auprès de la commission de surveillance où votre bateau a été immatriculé dans un délai d'un mois. Selon l'article 7 de l'arrêté du 25 septembre 1992 relatif aux conditions d'inscription et d'apposition de marques extérieures d'identité des bateaux de plaisance circulant ou stationnant sur les eaux intérieures :

« Le propriétaire doit informer la commission de surveillance qui a procédé à l'inscription dans le délai maximal d'un mois de : [...] en cas de destruction du bateau, lui retourner le certificat portant la mention " bateau détruit le ... " ; » L'article 85 du Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure dispose que « lorsque l'autorité chargée du bureau d'immatriculation apprend, autrement que par la déclaration du propriétaire [...], soit qu'un bateau a été perdu, déchiré ou est devenu innavigable, elle fait dresser procès-verbal de l'infraction commise par le propriétaire pour non-déclaration et, sans attendre le résultat des poursuites, elle procède sur son registre aux inscriptions et, s'il y a lieu, à la radiation ».

Le déchirage des bâtiments sur les berges, ports et chemins de service n'est possible qu'en vertu d'une autorisation délivrée par les gestionnaires. Dans ce cas, le déchirage du bâtiment s'effectue immédiatement après sa mise à terre et est continué sans interruption. (Article 7.13 du RGP).

Il est à noter en second lieu, qu'en cas de péril imminent, il peut être procédé d'office sur l'ordre donné par le préfet et sans mise en demeure préalable, à la destruction des bâtiments ou établissements flottants dangereusement placés. Il est dressé procès-verbal de cette destruction. (Article 1.29 du RGP)

La nouvelle filière française de déconstruction des bateaux de plaisance dite BPHU

L'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER) sous l'égide de la Fédération des Industries Nautiques (FIN) vient d'être créée pour la mise en place de la filière française de déconstruction des bateaux de plaisance dite BPHU (bateau de plaisance hors d'usage). Ainsi, un centre de déconstruction expérimentale a été ouvert à Cæn-la-Mer (14, Calvados) le mercredi 10 juin 2009.

Le programme BPHU mis en place par la FIN a permis de définir un mode opératoire en 6 phases.

1) Inscription du bateau en BPHU, pour procéder à son élimination administrative et son affectation à un centre régional de déconstruction.

2) Désarmement du bateau : démâtage des mâts et haubans, enlèvement de la quille, des lests, safrans, extraction des ensembles « non attachés » et mobiles : voiles, ancre, ...

3) Dépollution du bateau : récupération des hydrocarbures, huiles, ...

4) Déconstruction sélective des sous-ensembles métalliques, du mobilier, des équipements électriques

5) Séparation de la coque et du pont, dépose des sous-ensembles de matériaux hors composites

6) Gestion multi-filières des différents matériaux.

Pour plus de précision, veuillez vous référer aux sites internet de l'APER ou du FIN :

<http://www.aper.asso.fr> ou <http://www.fin.fr/frameset.asp?langue=fr>

Abandon de bateau de plaisance:

Un abandon résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.

Pour tout bâtiment abandonné, celui-ci « est conduit, par les soins de l'agent de la navigation qui en a constaté l'abandon, dans un lieu où il ne pourra gêner la navigation. » (Article 7.11 du RGP).

Dans le cas de l'abandon de tout engin flottant ou à tout navire en état de flottabilité dont le tonnage est égal ou supérieur à 25 tonneaux de jauge brute abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures et présentant des dangers, la **loi n°85-662 du 3 juillet 1985** s'applique.

Pour mettre fin aux dangers résultant des navires abandonnés, l'autorité compétente qui est désignée à **l'article 3 du décret n°87-830 du 6 octobre 1987** peut réquisitionner des personnes et des biens. Elle peut aussi mettre en demeure le propriétaire de prendre les mesures nécessaires et s'il ne le fait pas ou s'il y a urgence, l'autorité compétente peut intervenir d'office.

Enfin, « si l'état d'abandon persiste, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut être prononcée » et « la cargaison des navires et engins flottants abandonnés peut être vendue ».

*** Source :**

- Rapport Final de Novembre 2006 sur l'Etude de la Fin de Vie des moyens de Transport en France (Hors VHU) – Etude réalisée pour l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie par BIO Intelligence Service

- Fiche « Le marquage CE des bateaux de plaisance » Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer; Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'aménagement du territoire, décembre 2008.

- Fiche « La construction amateur » Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer; Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'aménagement du territoire, décembre 2008.

Annexe :

Article 240-2.01 de la division 240

Evaluation de conformité hors marquage « CE »

I. Sauf dispositions contraires, les canoës, les kayaks, les gondoles, hydrocycles, submersibles, aéroglisseurs, hydroptères et navires dont la propulsion est assurée par la vapeur, sont soumis aux dispositions du présent article.

II. Les dispositions du présent article s'appliquent également aux constructions amateur.

III. Les navires cités aux paragraphes I et II satisfont aux dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution du présent chapitre. Sauf mention expresse contraire, lorsque l'application d'une norme est prescrite, elle s'entend par la prise en compte des derniers amendements de cette norme, ou de la norme nouvelle qui l'aurait remplacée.

IV. Préalablement à sa mise en service, un navire neuf subit une évaluation de sa conformité aux dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui lui sont applicables. Cette évaluation donne lieu à l'établissement d'une déclaration écrite de conformité, établie sur le modèle de l'annexe 240-A.1, puis transmise à l'autorité compétente. Cette disposition est également applicable à un navire modifié par son propriétaire.

V. La déclaration de conformité prévue au paragraphe précédent est signée par le constructeur ou son mandataire, ou encore un importateur assumant la responsabilité de la conformité du navire.

VI. Lorsque plusieurs personnes sont amenées à endosser la responsabilité de la conformité de navires considérés comme identiques, chacune d'entre elles doit entreprendre une évaluation distincte pour les navires dont elle a la responsabilité.

Article 240-2.07 de la division 240

Nombre maximal de personnes et charge maximale

I. Le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire léger, ainsi que sa charge maximale, sont déterminés par son constructeur.

II. La masse du navire léger comprend tous les éléments de structure y compris les installations de confort et les éléments de l'aménagement, le lest fixe ou mobile, les machines et leurs accessoires, les moteurs hors-bord, gréements, mouillages, ainsi que les éléments d'accastillage fixes, ou amovibles s'ils sont spécifiques au navire.

III. La charge maximale comprend les personnes de 75 kg pouvant être embarquées, le matériel d'armement, l'avitaillement, les fluides consommables au maximum de remplissage des capacités fixes et mobiles, les bacs ouverts tels que viviers, baignoires et piscines complètement remplis, ainsi que les équipements collectifs de sauvetage et les embarcations annexes, lorsqu'elles sont prévues. Jusqu'à cette charge maximale, le navire satisfait aux exigences de flottabilité et de stabilité évaluées conformément aux dispositions de l'article 240-2.09 ainsi qu'à l'usage prévu notamment en matière d'autonomie en vivres, et en consommables destinés aux machines.

IV. Le nombre de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire est déterminé de manière à satisfaire aux exigences de flottabilité et de stabilité évaluées conformément aux dispositions de l'article 240-2.09, ainsi qu'en fonction des places assises disponibles à bord, et des aménagements intérieurs. Est considéré comme place assise tout emplacement pouvant contenir une surface assise d'au moins 0,37 m², dans un cockpit, sur un banc de nage, ou d'autres emplacements dédiés.

V. Les navires supports de plongeurs sont munis de dispositifs permettant le rangement et l'arrimage aisés du matériel de plongée.