

## LE RÔLE ET LES MISSIONS DES ORGANISMES DE CONTRÔLE FLUVIAUX FRANÇAIS DANS LE CADRE DE L'EUROPE A CE JOUR.

**François ROSE, Jean FOUSSAT**

François Rose Expertises 13110 PORT DE BOUC

Organisme de Contrôle Jean Foussat 95450 VIGNY

### SOMMAIRE

Dans l'année 2006, la Commission Européenne a publié une directive tendant à uniformiser en Europe les règles de sécurité applicables aux bateaux de navigation intérieure. Dans le même temps, en 2007, le gouvernement français a entrepris une réforme profonde de la gestion des titres de navigation des bâtiments de navigation intérieure, puis a retranscrit en réglementation française la directive européenne.

Ce sont les différents aspects de cette évolution réglementaire, et leur incidence sur la gestion des dossiers, que nous développons dans ce mémoire.

### SUMMARY

In the year 2006, the European Commission issued a directive aiming to standardize in Europe safety rules in matter of inland water boats. At the same time, in 2007, french government entered upon a deep reformation in the management of inland boats registers and, then transcribed as French safety rules the E.C. directive.

In this document we expose the various bearings of such regulation developments, and its repercussions on records management.

### **I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE ET HISTORIQUE DES ORGANISMES DE CONTRÔLE:**

#### **I.1 Historique:**

Comme François ROSE l'est depuis 1984, Jean FOUSSAT est présent sur le secteur fluvial depuis 1987.

Ils ont connu les différentes évolutions du métier d'Expert Agréé par le Ministère des Transports, puis reconnu par les Services de la Navigation / Commissions de Surveillance et finalement par les Services Instructeurs (DRIEA dépendants du Ministère du Développement durable) depuis 26 ans, y compris la mise en application récente et non

encore finalisée des textes issus de la directive européenne de 2006.

Jusqu'en 2007, les titres de navigation des bateaux et autres bâtiments flottants dans les eaux intérieures françaises étaient délivrés par les Services de la Navigation sur avis favorable de la Commission de Surveillance territorialement compétente. Jusqu'à la création de l'EPIC "Voies Navigables de France" en 1991, en remplacement de l'Office National de la Navigation, les Services de la Navigation avaient, de fait, en charge l'entretien et la gestion des voies navigables, la police de la navigation, la délivrance des permis de conduire les bateaux en eaux intérieures, et la délivrance des titres de navigation (permis de navigation ou

certificats de bateaux) pour les bâtiments flottants ou navigants.

Les différents Services de la Navigation étaient soumis à l'autorité de la Direction des Transports Terrestres au Ministère chargé des Transports.

Les Commissions de Surveillance étaient au nombre de 10 et siégeaient à Bordeaux, Lille (Douai), Lyon, Nancy, Nantes, Nevers, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse; sous la présidence du Directeur régional du Service de la Navigation, les commissions étaient composées de représentants de l'administration et de personnalités extérieures compétentes (représentants des Services d'Incendie et de Secours, de Sociétés de Classification, armateurs fluviaux, chantiers navals, experts), et se réunissaient plusieurs fois l'an pour examiner les dossiers de demandes de permis et statuer sur leur délivrance.

Dans la pratique quotidienne, c'est le secrétaire général de la Commission de Surveillance qui gérait les affaires courantes (renouvellement de permis de navigation, examen de demandes "ordinaires") avec l'assistance de nombreux délégués locaux, fonctionnaires du service répartis en résidence dans des subdivisions de navigation tout au long des voies d'eau.

La réglementation applicable était celle issue du décret du 17 avril 1934 en général et, pour le domaine spécifique des bateaux à passagers, les arrêtés du 2 septembre 1970 et du 10 mai 1980; cette réglementation évoluera avec la promulgation du décret du 7 mars 1988 et de ses arrêtés d'application qui remplaceront et abrogeront la quasi-totalité des textes de 1934. L'instruction des demandes de titres de navigation par les Commissions de Surveillance s'effectuait sur la foi de rapports de visites émanant des délégués locaux et des experts mandatés par les propriétaires des bateaux pour effectuer les opérations obligatoires, et notamment les visites à sec quinquennales, et en dresser un rapport éventuellement assorti de prescriptions de réparations ou de mises en conformité.

Une liste d'experts agréés était dressée et tenu à jour par le ministère qui avait opté dans les années 90 pour une procédure triennale de renouvellement des agréments des experts.

Ces experts agréés effectuaient, en principe, leurs visites en présence d'un représentant de l'administration (délégué local ou membre de la commission), qui effectuaient seuls les visites à flot (biennales dans le cas des bateaux à passagers).

Au fil des ans, à la suite de la réorganisation des services consécutifs à la montée en puissance de Voies Navigables de France, beaucoup de délégation locales disparurent, et notamment du fait du non remplacement de départs pour cause de décès, maladie ou retraite.

Il en a résulté un accroissement et un élargissement du domaine d'actions des experts agréés qui ont du s'habituer à effectuer seuls leurs interventions, celles-ci s'étant petit à petit étendues aux missions alors assumées (gratuitement) par les représentants de l'administration, au grand dam des propriétaires de bateaux obligés d'avoir recours à ces prestations tarifées.

Dans le même temps, malgré la baisse ou même, sur certaines voies d'eau, la disparition du trafic commercial, les tâches confiées aux experts agréés se sont vus accrues par l'obligation de contrôle de tous les bâtiments de la flotte des "bateaux logements" désormais tenus de faire la preuve de la détention d'un titre (au moins attestant de leur flottabilité) pour l'obtention d'une convention d'occupation du domaine fluvial et le droit collatéral de payer une redevance à VNF.

Les experts agréés avaient également à leurs compétences l'examen des dossiers et le suivi technique des constructions neuves et, pour les bateaux à passagers ou les engins spéciaux l'établissement de dossiers de stabilité et de flottabilité. La réglementation limitait toutefois leur domaine de compétence aux bateaux accueillant au plus 250 passagers (voies d'eau du deuxième groupe représentant la majorité de celles-ci) et 75 passagers sur les voies d'eau du premier groupe, réputées les plus dangereuses.

Les autres unités étaient du domaine de compétence des sociétés de classification.

Dans les années 1990, un expert agréé pouvait ainsi assurer annuellement jusqu'à une centaine de prestations en visites à sec, à flot

et établissement de dossiers de suivi de construction, de stabilité et de flottabilité.

## 1.2 Situation actuelle:

Aujourd'hui la qualité d'expert agréé a disparu, l'état s'étant libéré de la responsabilité de l'agrément de professionnels dans le même temps qu'il réformait tout le dispositif de contrôle des bateaux et bâtiments de navigation intérieure par le décret 2007-1168 du 2 août 2007.

Exit donc les Commissions de Surveillance et les experts agréés.

Les tâches autrefois dévolues aux Commissions de Surveillance sont globalement reprises par les Services Instructeurs de la Sécurité de la Navigation qui ne sont plus que 5: Douai, Lyon, Nantes, Paris et Toulouse.

L'instruction du dossier (première délivrance ou renouvellement) d'un titre de navigation fait désormais l'objet d'une procédure définie par le décret 2007-1168, ce dernier faisant l'objet d'une importante mise à jour par le décret 2013-253 du 25 mars 2013; toutefois les principes de bases demeurent, dont voici les principaux extraits:

"Le propriétaire du bateau, de l'engin ou de l'établissement flottant ou son représentant désigne un ou plusieurs organismes de contrôle qui interviennent pour son compte dans les phases préalables à la délivrance ou au renouvellement du titre de navigation.

L'organisme de contrôle est notamment chargé de vérifier que le bateau, l'engin ou l'établissement flottant satisfait aux prescriptions techniques définies par arrêté du ministre chargé des transports."

"Est considéré comme un organisme de contrôle :

1° Une société de classification agréée au sens de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, figurant sur la liste dressée par arrêté du ministre chargé des transports ;

2° Une personne physique ou morale qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience personnelle ou de celles de ses représentants, possède des connaissances d'ordre réglementaire et technique dans un ou plusieurs domaines d'intervention relatifs au contrôle et aux expertises des bateaux de navigation intérieure."

"L'intervention d'une société de classification dans les conditions prévues à l'article D. 4221-18 est obligatoire pour :

1° Les bateaux à passagers transportant plus de 150 passagers, ou transportant plus de 75 passagers dans les zones 1 ou 2 ;

2° Les automoteurs de longueur supérieure à 110 mètres ;

3° Les bateaux soumis par la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses à l'intervention obligatoire d'une société de classification ;

4° Les pousseurs et remorqueurs, ou tout autre élément moteur qui participent à un convoi transportant des marchandises dangereuses et dont l'un des éléments au moins nécessite l'intervention d'une société de classification ;

5° Les établissements flottants recevant du public dont l'effectif admis est supérieur à 300 personnes."

"Les modalités d'intervention des organismes de contrôle sont définies par arrêté du ministre chargé des transports."

Cet arrêté est celui du 21 décembre 2007 qui définit plus précisément les missions dévolues à l'expert fluvial et les justificatifs de compétence qu'il doit fournir aux Services Instructeurs.

Dans ce document où il prend la responsabilité de limiter le nombre de société de classifications reconnues comme organismes de contrôle, le ministère se refuse à définir des critères de compétence pour les experts fluviaux pour lesquels il ne veut plus prendre la responsabilité d'une procédure d'agrément.

À défaut de prendre cette responsabilité, le ministère engage une action commune avec l'Association Française de Normalisation (AFNOR) pour l'élaboration d'une norme

opérative qui aboutira à la parution fin 2011 du document NF J91-031 Décembre 2011

### **1.3. La norme NF J81-031 Décembre 2011:**

Cette norme intitulée "Missions, qualité de service et compétences, des organismes de contrôle des bâtiments et établissements flottants intervenant dans le cadre de la procédure d'instruction des titres de navigation" est censée, par définition, s'appliquer à tous les organismes de contrôle, y compris donc les sociétés de classification.

Il semble toutefois paradoxal d'imaginer que ces sociétés, qui possèdent leurs propres règles de procédures et d'évaluation de leurs experts, accepteront d'y déroger pour se conformer aux exigences de la norme.

En l'absence d'un dispositif d'évaluation de conformité dont la mise en place est seulement évoquée, l'existence de cette norme n'a pas freiné une prolifération nouvelle et subite d'experts en bateaux de navigation intérieure, autoproclamés Organismes de Contrôle, avec des bonheurs divers.

Confronté à une compréhensible incertitude sur les compétences réelles de tous ces postulants, des armateurs ont déjà engagé des procédures d'agrément sous forme, par exemple, d'accréditation renouvelable.

Une évolution est toutefois amorcée avec la parution de la directive 2012/48/UE, qui devrait être transposée en droit français avant la fin de l'année 2013. Il apparaît dans ce document la définition des "experts" et "spécialistes":

- 106. "expert" : une personne agréée par l'autorité compétente ou par une institution autorisée qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience, possède des connaissances particulières dans le domaine d'intervention concerné et une connaissance étendue des règlements en la matière et des règles techniques généralement acceptées (par exemple: les normes EN, la législation en la matière, les règles techniques d'autres États membres de l'Union européenne) pour contrôler et

expertiser les installations et dispositifs concernés;

- 107. "spécialiste" : une personne qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience, possède des connaissances suffisantes dans le domaine d'intervention concerné et une connaissance suffisante des règlements en la matière et des règles techniques généralement reconnues (par exemple: les normes EN, règlements spécifiques, les règles techniques d'autres États membres de l'Union européenne) pour évaluer la sécurité de fonctionnement des installations et dispositifs concernés."

En droit interne, il est à noter que ce sont bien ces définitions de l'"expert" et du "spécialiste" qui ont été reprises par l'article D 4221-17 du code des transports, en le qualifiant d'"organisme de contrôle", à la suite du décret de codification 2013-253 du 25 mars 2013, abrogeant la décret 2007-1168 du 2 août 2007, intégrant la réglementation relative à la navigation intérieure dans le code des transports.

## **2. PRESTATIONS DES ORGANISMES DE CONTRÔLE ET TEXTES APPLICABLES:**

### **2.1. Textes techniques applicables:**

Le document principal est aujourd'hui l'arrêté du 30 décembre 2008 qui est la transcription en droit français de la directive 2006/87/CE complété par l'arrêté du 16 décembre 2010. Ce texte concerne les bateaux de commerce et les bateaux à passagers, ainsi que les engins spéciaux à usage professionnel. Il définit les règles de sécurité requises pour la délivrance d'un Certificat Communautaire.

Pour les bateaux de plaisances, deux textes sont appliqués: la division 240 de la réglementation maritime pour les bateaux de moins de 20 m de longueur, amendée par l'arrêté du 11 avril 2012 pour ce qui concerne le matériel de sécurité à embarquer; et l'arrêté du 19 janvier 2009 pour les bateaux de plus de 20 m.

Les arrêtés du 2 septembre 1970 et du 17 mars 1988 qui demeurent applicables aux petites unités et pour les matériels navigants non éligibles à la délivrance d'un certificat communautaire, qui est remplacé par un Certificat de Bateau.

Le Règlement Général de Police de la voie d'eau (RGP).

Le règlement du Rhin (RVBR et ADNR).

Les Règlements de Police Particuliers (RPP) à certains plans et voies d'eau.

En référence à la directive 2006/87/CE, le zonage des voies d'eaux intérieures a été revu selon le texte du 16 décembre 2010 selon les risques présentés par chaque cours ou plan d'eau (courant, vent, vagues) soit en résumé pour la France:

Zone 1 = non attribuée.

Zone 2 = Fluvio Maritime, ancien groupe 1\* (en partie).

Zone 3 = Fleuves et rivières, ancien groupe 2\*.

Zone 4 = Canaux, ancien groupe 2\*

Zone R = le Rhin.

Les Lacs et plans d'eau intérieurs sont détaillés et répartis en zone 3 ou 4, à l'exception du lac Léman classé en zone 2 (avec une réglementation particulière issue d'une convention Franco-Suisse).

\*dans la réglementation applicable aux bateaux à passagers définie par l'arrêté du 2 septembre 1970.

## **2.2. Étendue des prestations des Organismes de Contrôle:**

Le domaine d'intervention des Organismes de contrôle recouvre une grande variété de missions.

- En matière de construction neuve:

- L'organisme de contrôle examine les plans élaborés par l'architecte naval ou le chantier et peut demander renforts ou modifications des structures si nécessaires;
- Il effectue une ou plusieurs visites de chantier en cours de construction pour

s'assurer de la qualité du travail et de la conformité aux plans;

- Il établit le dossier prévisionnel de stabilité à l'état intact et de flottabilité après avarie à partir des données fournies par l'architecte ou le constructeur, où il vérifie et valide un tel dossier établi par un tiers.
- Il procède à la visite de mise en service du bateau et aux essais réglementaires au cours desquels sont relevés les paramètres de vitesse et manœuvrabilité ainsi que les niveaux sonores; il dirige l'expérience de stabilité nécessaire à la validation du dossier prévisionnel et rédige un rapport de synthèse accompagné des plans visés et des documents justificatifs qui lui ont été remis (classement au feu des matériaux, agréments des soudeurs, procès-verbal d'essais divers, attestations de conformité des installations spéciales).
- Une fois toutes les réserves levées, il rédige l'attestation de conformité sans laquelle la Commission de Visite du Service Instructeur ne prononce pas la délivrance du titre de navigation (certificat communautaire, certificat de bateau ou certificat d'établissement flottant, selon le cas).

- Pour les renouvellements de titres:

- L'organisme de contrôle procède à la visite à sec (quinquennale ou décennale selon le type de bateau) au cours de laquelle il est procédé à une inspection visuelle détaillée de la carène et des appareils immergés (hélices, arbres, gouvernails, etc.). L'expert procède ensuite à un contrôle non destructif du matériau constituant la coque, soit au moyen d'un mesureur à ultrasons pour les coques métalliques, d'un mesureur d'humidité pour les constructions en matériaux composites, au moyen d'une lame de couteau enfin pour les coques en bois. Les jeux des paliers d'étambot et de jaumière sont également relevés. Cette visite externe est complétée, dans la mesure de l'accessibilité, par une

inspection de l'état des structures internes.

- La visite intérieure se poursuit avec le contrôle de la conformité à toutes les dispositions techniques de la réglementation applicable. Les points de non-conformité sont relevés et consignés en prescriptions dans le rapport rédigé à l'issue de la visite.
- Il effectue ensuite une contre-visite, généralement à flot, qui permet de constater la bonne exécution des travaux prescrits à l'issue de la visite à sec et, le cas échéant de procéder à des essais si des changements, capables de modifier le comportement du bateau, ont été réalisés.
- Une attestation de conformité est alors établie comme ci-dessus.

### **2.3. Domaines de compétence:**

La compétence des experts indépendants est limitée réglementairement en fonction des critères suivants:

- longueur inférieure à 110 m pour les automoteurs (sans limitation pour les convois poussés),
- capacité passagère inférieure à 150 personnes pour les bateaux à passagers,
- capacité d'accueil inférieure à 300 personnes pour les établissements flottants recevant du public,
- pas de limitation en matière de puissance propulsive ou de vitesse.

La promulgation de ces nouvelles limites de prestations dans le décret 2007-1168 fait que les sociétés de classification, en l'occurrence en France, essentiellement le Bureau Veritas, ont ainsi obtenu un accroissement du nombre de leurs missions en eaux intérieures (tous les bateaux à passagers de capacité comprise entre 150 et 250 passagers sur lesquels les experts agréés avait la compétence avant ce décret de 2007).

Ne disposant apparemment pas d'un effectif suffisant d'experts spécialisés pour intervenir partout en eaux intérieures, le Bureau Veritas doit recourir à confier des missions de visite en sous-traitance auprès d'experts indépendants.

### **3. ADAPTATION ET ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION:**

Il est rapidement apparu à l'usage que certaines des dispositions techniques de l'arrêté du 30 décembre 2008, faute d'avoir fait l'objet des assouplissements de la directive 2006/87/CE que d'autres états membres ont intégrés dans leur transcription, étaient difficilement applicables à la flotte existante. En effet, sur de nombreux bateaux à passagers, le coût des modifications structurelles qu'une mise en conformité nécessiterait équivaut à leur condamnation économique.

De ce fait, un régime dérogatoire s'est instauré de fait, différent selon les Centres Instructeurs, qui devrait perdurer bien au-delà de la fin de l'année 2013 si aucune modification réglementaire raisonnable n'intervient rapidement.

Par ailleurs, l'absence de textes réglementaires, nationaux ou européens, dédiés pour les établissements flottants recevant du public, se traduit par une grande diversité géographique d'instruction des dossiers au moyen de patchworks d'extraits des divers textes existants.

Il apparaît donc urgent que soit promulgué un texte technique énonçant clairement les règles de sécurité auxquelles doivent satisfaire ces établissements flottants pour que les Organismes de Contrôle soient en mesure d'en établir la conformité de façon uniforme devant tous les Services Instructeurs.

Toutefois, la nécessité d'amender la directive, à défaut de le faire pour l'arrêté de décembre 2008 se fait lentement jour et la parution du décret du 25 mars 2013 est peut-être un premier pas dans ce sens.

Le rôle du Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF) en tant que "sapiteur" auprès de l'Administration est essentiel et les relations de cette structure avec les experts est spécialement constructive sur des dossiers dits "complexes".

Il faut toutefois regretter l'absence d'une réelle concertation entre les Organismes de Contrôle et le Ministère pour travailler à l'élaboration

des nouveaux textes que les professionnels ne découvrent qu'une fois qu'ils sont "tout cuits".

A contrario, il peut être argué que l'individualisme des experts indépendants joue contre une cohésion technique de la profession; une saine évolution des mentalités a toutefois conduit bon nombre d'entre eux à se regrouper au sein d'associations représentatives de leur profession comme la Chambre des Experts Fluviaux (CEF) ou le Collège Européen des Experts Maritimes et Fluviaux (CEEMF).

Outre la référence à une charte ou un code de déontologie, ces structures ont participé à l'élaboration de la norme NF J81-031, et s'attachent à une normalisation interne du contenu des missions et du rendu des rapports d'interventions.

#### **4. STATUT COMMERCIAL ET JURIDIQUE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE:**

##### **4.1. Aspect commercial:**

Hormis les sociétés de classification qui, comme leur nom le laisse supposer, sont toutes des sociétés commerciales, les Organismes de Contrôle exercent leur activité sous divers statuts, selon qu'ils sont experts indépendants ou salariés d'une société commerciale.

On rencontre ainsi, principalement:

- des experts professionnels libéraux,
- des experts sous statut d'Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité limitée (EURL),
- des gérants ou salariés de sociétés commerciales:
- Société à Responsabilité Limitée (SARL) ou, plus rarement Société par Actions Simplifiée (SAS),
- des Groupements d'Intérêt Economique (GIE).

##### **4.2. Aspect juridique:**

Le fait étant que, d'un point de vue financier, il est quasiment impossible pour un cabinet d'expertises de vivre uniquement sur les revenus de l'activité d'Organisme de Contrôle, la plupart des

intervenants exercent une activité parallèle génératrice de ressources complémentaires. Cette activité complémentaire s'exerce généralement dans un domaine voisin que ce soit du point de vue de la clientèle:

- agent d'assurance,
- courtier,
- expert évaluateur;

ou dans la compétence technique:

- architecte naval
- bureau d'études technique
- chantier naval
- enseignant,
- expert non exclusif pour une société de classification,
- vendeur de matériel nautique.

Si la diversité et la complémentarité des compétences constituent un apport professionnel indéniable, le plus grand soin doit être apporté par l'expert à éviter de se trouver dans une situation de conflit d'intérêts.

Ce danger est d'ailleurs nettement dénoncé par l'article 3 de l'arrêté du 21 décembre 2007 qui précise: "Pour un bâtiment ou un établissement flottant existant ou en projet sur lequel ils ont été désignés pour intervenir, les organismes de contrôle ne peuvent exercer aucune autre activité de nature à porter atteinte à leur indépendance, liée notamment à un chantier naval, à un bureau d'études, à un constructeur ou à un installateur d'équipements de bord ou à une société d'assurances."

La couverture de l'activité d'Organisme de Contrôle par une assurance responsabilité civile professionnelle est obligatoire et justifiée, mais les assureurs et leurs courtiers ont parfois du mal à définir avec leurs clients les risques réels de leur profession, surtout lorsque la structure sociale exerce une ou plusieurs activités parallèles et/ou complémentaires. Les montants raisonnables de couverture pour la seule activité d'Organisme de Contrôle sont de l'ordre du million d'Euro par année et/ou sinistre.

Les responsabilités effectives sont grandes pour les Organismes de Contrôle d'où le fait que certains se limitent à des missions basiques ou expriment dans leurs rapports de nombreuses réserves (sondage de coque à sec par exemple avec des mentions du type "hors zones non visitées car non visitables" ou plus restrictives encore du type "hors oublis et omissions").

Outre le fait que ces limites de responsabilités ne sont pas toujours susceptibles d'être reconnues dans le cadre d'un procès, elles viennent en contradiction avec l'attente des Services Instructeurs d'une attestation de conformité sans réserves.

Par ailleurs, aux responsabilités induites par l'activité de mesure et de contrôle, s'ajoute celle découlant de l'obligation de conseil à laquelle l'expert ne peut se dérober.

## **5. MOYENS MATÉRIELS DES ORGANISMES DE CONTRÔLE ET RESSOURCES HUMAINES:**

### **5.1. Ressources humaines:**

Hormis le cas anecdotique de l'expert libéral travaillant sans aucune assistance, la structure minimale d'un Organisme de Contrôle se présente comme suit:

- l'expert(e) en titre qui doit allier à une formation de base d'ingénieur(e) ou de technicien supérieur une expérience professionnelle dans les domaines de compétence qu'il revendique;
- un(e) technicien(ne) capable de l'assister dans ses opérations, de dresser des relevés de sondages; une certification COFREND niveau 2 est recommandée;
- un(e) secrétaire / assistant(e) chargée de la tenue du programme d'interventions, de la mise en forme des rapports et attestations et de la gestion de leur archivage.

### **5.2. Moyens matériels:**

Outre l'équipement moderne de toute structure administrative d'un cabinet d'expert, à savoir:

- ordinateurs avec logiciels de traitement de texte, de gestion de fichiers et de traitement d'images, au minimum;
- imprimante, télécopieur, scanner;
- accès internet à haut débit;

l'Organisme de Contrôle doit posséder les moyens matériels propres à l'exercice de ses missions sur le terrain:

- appareil de mesure des épaisseurs à ultrasons, de préférence à double ou triple écho;
- appareil de mesure de l'humidité relative contenue dans une structure composite;
- marteau à piquer, couteau;
- sonomètre;
- contrôleur d'isolement électrique;
- équipements personnels de sécurité.

À ces moyens il convient d'ajouter des logiciels spécifiques, au minimum:

- DAO 2D;
- calculs hydrostatiques.

La difficulté récurrente à disposer des plans de formes de bateaux existants conduit l'Organisme de Contrôle à s'assurer la collaboration de structures spécialisée dans la lasergrammétrie 3D qui effectuera des relevés de carène précis transcrits en fichiers informatiques.

## **6. L'ORGANISME DE CONTRÔLE DANS L'UNION EUROPÉENNE:**

Plusieurs directives ont été promulguées ces dernières années en matière de bateaux de navigation intérieure:

- 2006/87/CE de la Commission du 12 décembre 2006;
- 2008/87/CE de la Commission du 22 septembre 2008;
- 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative aux transports de matières dangereuses (abrogation de l'article 6 de la directive 2006/87/CE de ce fait);
- 2008/126/CE de la Commission du 19 décembre 2008 modifiant plus précisément, l'appendice II de l'annexe II de la directive 2006/87/CE sur la manoeuvrabilité des bâtiments;



- 2009/46/CE de la Commission du 24 avril 2009 modifiant notamment, l'annexe II de la directive 2006/87/CE intègre un CHAPITRE 8 bis intitulé: "EMISSIONS DE GAZ ET DE PARTICULES POLLUANTS PROVENANT DE MOTEURS DIESELS"
- 2012/49/UE de la Commission du 10 décembre 2012 modifiant l'annexe II de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, insérant dans la table des matières de ladite annexe II un chapitre 14 bis intitulé STATIONS D'ÉPURATION DE BORD DES BATEAUX À PASSAGERS;

La mise en application progressive de ces textes au fur et à mesure de leur transposition dans les droits des états membres a pour effet d'aboutir à une reconnaissance internationale (dans la limite de UE) des titres de navigation "certificats communautaires".

Il n'en est pour l'instant pas de même pour ce qui est des Organismes de Contrôle:

- Les états membres ne reconnaissent pas tous les mêmes sociétés de classification;
- En l'absence d'un mode reconnu d'agrément des experts, leur activité demeure actuellement purement nationale.

Dans la situation actuelle, il en résulte par exemple que, pour l'instruction en France du dossier de délivrance d'un certificat communautaire à un bateau étranger qui en est démuné, seul l'expert français est reconnu compétent et il doit, le cas échéant, se déplacer

pour les visites dans le pays ou le bâtiment se trouve.

Une harmonisation des critères de reconnaissance de compétence des experts est donc une nécessité et il est intéressant de constater l'évolution en ce sens qui s'exprime dans la directive 2012/48/UE de la Commission du 10 décembre 2012, comme évoqué précédemment.

Si l'instauration d'un dispositif d'agrément reconnu est indispensable, il convient toutefois de faire remarquer que la surface financière modeste des cabinets d'expert ne résisterait pas au coût pharaonique de procédures d'agrément calquées sur le modèle de celles en vigueur pour les systèmes de gestion de la qualité.

## 7. CONCLUSION:

En France, l'engouement pour la navigation de plaisance et l'habitat flottant, le renouveau de la navigation à passagers et le développement de l'activité d'établissements flottants commerciaux à vocations diverses, ont heureusement compensé la stagnation voire le déclin de la navigation commerciale fluviale.

Cette situation et la perspective d'ouverture de marché qui résultera de la mise en place d'un réel statut européen des Organismes de Contrôle devrait assurer la pérennité de cette activité au service de la sécurité de la navigation intérieure.

Petit métier par le nombre d'intervenants, grand métier au regard des connaissances technologiques et du sens des responsabilités qu'il requiert, l'activité d'Organisme de Contrôle est capable d'offrir des perspectives de carrière intéressantes pour de jeunes ingénieurs.