

05. CONCILIER SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET TRANSITION ÉNERGETIQUE DES NAVIRES

APAM Charles-Antoine MAGNIEN

Dans un contexte d'accélération du changement climatique, une forte pression politique et économique pèse désormais sur les différents acteurs du secteur maritime pour qu'ils entament un processus de réduction puis d'arrêt de leurs émissions de dioxyde de carbone. Aucune solution technologique transversale ne s'impose toutefois à ce stade pour permettre cette transition. Dans un univers maritime présentant un haut niveau de risque pour la vie humaine et l'environnement et donc fortement encadré, il importe d'ouvrir la possibilité aux armateurs d'expérimenter des technologies de propulsion décarbonées tout en maintenant un niveau de sécurité satisfaisant. Assouplir les normes s'appliquant à ce secteur constitue donc un enjeu fort pour la puissance publique.

RÉSUMÉ

Le recensement des propositions technologiques utilisables sur les navires montre une très grande variété de dispositifs de stockage et d'utilisation de l'énergie. La réglementation de sécurité existante est, à contrario, particulièrement sur les petits navires, construite autour de la seule utilisation de moteurs diesel consommant du gazole. Elle implique par ailleurs un travail administratif très important, tant pour son élaboration que dans le contrôle de la construction et de l'exploitation des navires.

Dans un contexte de forte tension sur les ressources humaines au sein de l'État, ce cadre réglementaire manque de la souplesse nécessaire pour accompagner des projets innovants sans créer d'incertitudes sur leur validation finale par l'administration. Il implique en effet un portage des risques parfois excessif par celle-ci qui, s'il permet à des armateurs très peu structurés d'exercer leur activité, entraîne des difficultés dans le traitement des navires innovants.

Afin de faciliter l'emploi de technologies décarbonées sur les navires, le mémoire propose donc des pistes d'approfondissement de la réglementation prescriptive pour les navires à propulsion nucléaire, sujet réémergent.

Il envisage un assouplissement du cadre portant sur les petits navires en évoluant vers une réglementation par objectifs et une extension argumentée du champ de la délégation pour responsabiliser le secteur privé. En s'appuyant sur les experts maritimes habilités présents sur les littoraux, l'administration aura un effet de levier suffisant pour maintenir un haut niveau de sécurité sur des navires innovants.

RECOMMANDATIONS

1.

Entamer un travail avec l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) sur les installations nucléaires de base marines pour définir :

- la réglementation de sécurité et de prévention de la pollution applicable à des réacteurs marins dans les différents cas d'exploitation envisageables : centrales en mer (power ships), navires de charge, navires à passagers ;
- les standards de qualification et le nombre minimal de marins formés acceptables sur ces différents navires ;
- la réglementation applicable aux installations portuaires accueillant des navires à propulsion nucléaire ;
- les évolutions du décret 84-810 et du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 nécessaires pour clarifier les responsabilités des Centres de Sécurité des Navires (CSN), de l'ASN et des Sociétés de Classification Habilitées (SCH) dans la gestion de ces navires ;
- les mises à jour du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires que pourrait proposer la France à l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

2.

Remanier la division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 pour étendre son champ d'application à tous les navires professionnels de moins de 24 mètres autres que navires de plaisance et navires à passagers.

3.

Lors de la révision des directives 97/70/CE et 2009/45/CE, demander un renvoi formel au recueil de règles obligatoires pour les navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (dit Code IGF) dans les prescriptions applicables aux installations machine des navires de pêche de plus de 24 mètres et des navires à passagers de moins de 24 mètres.

4.

Prévoir des certificats nationaux de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires professionnels de moins de 24 mètres autres que navires à passagers et déléguer leur délivrance, visa et renouvellement à une nouvelle catégorie d'intervenants dotés d'une mission de service public : les experts maritimes habilités.