Les normes de l'industrie mondiale de la construction navale se font sans la France du fait d'un manque d'experts

Malgré une forte concurrence mondiale, la France garde une place importante dans le domaine de l'industrie navale. Cependant, son absence des commissions de normalisation internationales lui porte préjudice et l'écarte des décisions importantes. Réunion d'information le 26 avril à Saint-Denis.

L'Europe demeure un acteur central de l'industrie mondiale de la construction navale, en dépit du déplacement, ces dernières dizaines d'années, de la production de nouveaux navires de haute mer, d'abord vers le Japon, ensuite vers la Corée du Sud et enfin récemment vers la Chine. Bien que sa part de marché ne représente qu'environ 15 % du total mondial, l'Europe conserve une position de chef de file en termes de navires civils livrés, qui représentent environ 30 % du total, soit 15 milliards d'euros en 2007.

Placée au 6è rang mondial et dans un contexte de forte concurrence, l'industrie navale française se doit impérativement de rester compétitive. Pour cela, les filières maritimes, fluviales et de plaisance ont à relever plusieurs défis majeurs notamment liés à la raréfaction du pétrole, à la croissance des échanges mondiaux ainsi qu'aux impacts environnementaux qu'elles auront à anticiper. Pour se maintenir sur l'ensemble des segments du marché, elles devront faire de gros efforts en matière d'innovation et de développement technologique.

Afin de répondre à cette problématique, la création d'un Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales (CORICAN) a été décidé par le Comité interministériel de la Mer en décembre 2009. Son objectif est la définition d'une stratégie à moyen et long terme pour la recherche et le développement technologique notamment par la définition d'un programme industriel « Navire du futur », à l'instar de ce qui a été réalisé en mars 2010 par les chantiers allemands Knierim Yachtbau. Ces derniers ont mis à l'eau « PlanetSolar », le plus grand navire solaire du monde, qui est recouvert de 470 m² de panneaux solaires et a entrepris un tour du monde en 2011.

Le navire du futur, économe, propre, sûr et intelligent devra permettre un gain très important sur la consommation d'énergie actuelle ; anticiper la réglementation en matière de protection de l'environnement sur sa durée de vie et garantir un recyclage dans des conditions économiques acceptables ; améliorer les standards de sécurité, de sûreté et de confort de l'équipage, des passagers et de la cargaison au cours d'activités courantes comme en situations extrêmes (tempêtes, piraterie, etc.) ; et assurer l'optimisation de la navigation, des consommations, des émissions et des opérations courantes et critiques du navire.

Aujourd'hui, il existe au sein de l'organisation internationale de normalisation ? ISO ? un comité technique constitué d'experts du monde entier qui traite de nombreux travaux sur ce sujet, l'ISO/TC 8 sous présidence américaine et secrétariat conjoint de la Chine et de l'Allemagne. Les sujets en cours : amélioration des performances environnementales des navires à quai, nettoyage de déversements de pétrole et planification de la réponse, gestion des déchets de navires, évaluation des risques des systèmes antisalissure, efficacité énergétique dans la conception et les opérations pour le secteur maritime, protection de l'écosystème marin contre le bruit sous-marin irradié, gestion de l'eau de ballast?

Alors qu'au niveau international le développement de nombreux travaux normatifs sur la construction naval vont bon train, au niveau national il n'existe pas actuellement de commission de normalisation. La France suite, certes, depuis de nombreuses années les travaux internationaux à travers une veille normative, elle est absente des décisions. Ne pouvant justifier d'une expertise suffisante sur les travaux en cours de développement au sein de l'ISO/TC 8, elle vote par défaut "Abstention" sur les différents projets et ne peut donc influer sur le cours des travaux, quand bien même ceux-ci viendraient en contradiction avec les intérêts français.

AFNOR recherche donc des experts pour défendre les intérêts français. Ils auront à travailler sur des recueils de données relatives aux domaines «Construction navale » afin de les structurer, dans la perspective de fournir des informations et argumentaires pour prendre les meilleures décisions en termes de développement stratégique et opérationnel de ces normes, qui présentent un caractère transverse et intéressent, à priori, différents secteurs de l'économie.

La normalisation en « Construction navale » est une réelle opportunité pour les acteurs du secteur, en termes de services innovants mais également comme vecteur pour répondre aux grands enjeux de sociétés. Ne laissez à d'autres le soin de décider pour vous !

Télécharger le dossier complet présentant le bilan 2011 des travaux de normalisation sur le sujet et les perspectives 2012?

Consultez le communiqué de presse du Comité interministériel de la mer sur la mise en place d'un Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales (CORICAN)?