

## Catégories de conception des bateaux de plaisance

### En quelques mots

Les catégories de conception présentaient quelques lacunes en termes de clarté quant à leurs définitions :

1. **Les libellés**
  - > Des termes proches des catégories de navigation historiques étaient utilisés ;
2. **La limite haute de la catégorie A**
  - > Elle excluait les « conditions anormales » sans pour autant les qualifier précisément, et introduisait une notion subjective « d'autonomie » ;
3. **La hauteur de vague significative**
  - > Un concept abstrait pour les plaisanciers ;
4. **La vitesse du vent sur l'échelle de Beaufort**
  - > Largement utilisée dans le domaine maritime, il est souvent nécessaire de rappeler qu'elle repose sur une moyenne établie sur une période de 10 minutes. Ici encore, le niveau d'appréciation n'est pas immédiat, du moins pour les primo utilisateurs, voire pour nombre de plaisanciers.

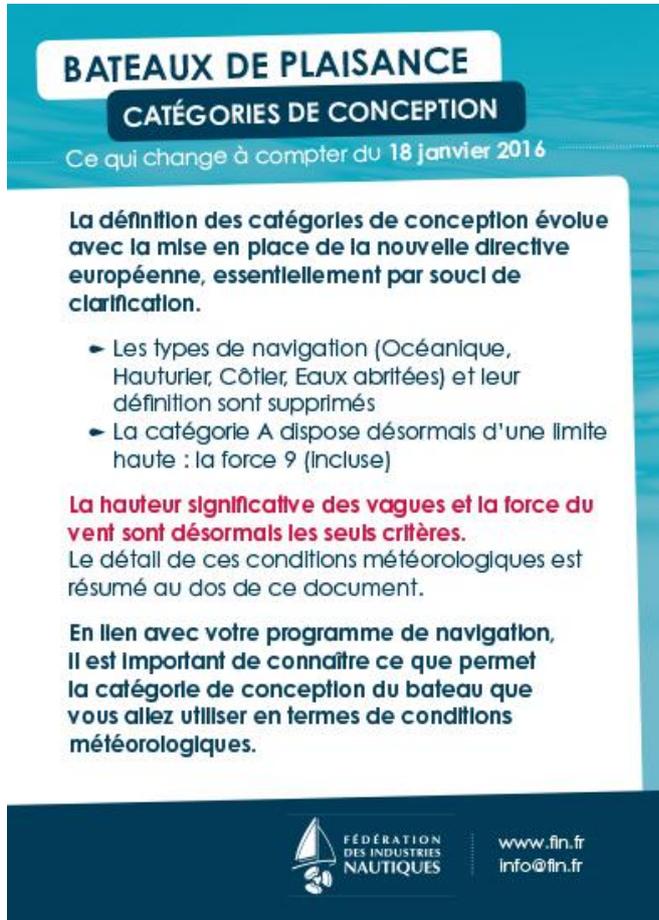
**Les points 1 et 2** ont été clarifiés dans le texte de la **nouvelle Directive Européenne**.

**Les points 3 et 4** sont traités à travers le travail de **vulgarisation** produit dans le **flyer** ci-dessous par la **F.I.N.**

## Le Flyer de la F.I.N.

Au Recto : ce qui change dans la directive 2013/53UE.

Les 2 changements notoires de cette nouvelle directive européenne sur les bateaux de plaisance sont synthétisés ici.



**BATEAUX DE PLAISANCE**  
**CATÉGORIES DE CONCEPTION**

Ce qui change à compter du 18 janvier 2016

**La définition des catégories de conception évolue avec la mise en place de la nouvelle directive européenne, essentiellement par souci de clarification.**

- ▶ Les types de navigation (Océanique, Hauturier, Côtier, Eaux abritées) et leur définition sont supprimés
- ▶ La catégorie A dispose désormais d'une limite haute : la force 9 (Incluse)

**La hauteur significative des vagues et la force du vent sont désormais les seuls critères.**  
Le détail de ces conditions météorologiques est résumé au dos de ce document.

**En lien avec votre programme de navigation, il est important de connaître ce que permet la catégorie de conception du bateau que vous allez utiliser en termes de conditions météorologiques.**

 FÉDÉRATION  
DES INDUSTRIES  
NAUTIQUES

[www.fin.fr](http://www.fin.fr)  
[info@fin.fr](mailto:info@fin.fr)

## La démarche

### Un bref historique

Lors de la mise en place du marquage CE, la catégorisation des bateaux de plaisance a fait l'objet d'une profonde remise en question. Auparavant la réglementation française, basée sur des notions d'habitabilité et d'autonomie, définissait les 6 catégories de navigation que nous connaissions si bien.

Lors de son élaboration, la réglementation européenne s'est quant à elle inscrite dans une approche différente : l'évaluation des risques liés à la sécurité de l'équipage. Elle a ainsi introduit la notion de conditions météorologiques à travers quatre catégories de conception, visant à garantir graduellement cette sécurité par des exigences adaptées à l'environnement d'utilisation des bateaux.

Or, dans une volonté de lisibilité en définitive plus troublante que bénéfique, cette réglementation européenne s'est vue « connecter » aux conditions météorologiques (catégories de conception) une notion de programme d'utilisation à laquelle nous étions familiers (En haute mer, au large, à proximité de la côte, en eaux protégées). Cette association s'est révélée particulièrement perturbante pour les plaisanciers. « Comment puis-je faire le tour du monde avec un bateau en catégorie de conception B, alors que le libellé de cette catégorie spécifie un programme uniquement Hauturier ? »

### La nécessité d'une clarification

Dans le cadre de cette révision et suite à de nombreuses tractations de notre fédération relayées par l'EBI (European Boating Industry), nous sommes parvenus à convaincre la commission de la nécessité de clarifier la définition des catégories de conception, difficile à maîtriser par nos clients plaisanciers.

Ainsi, la nouvelle réglementation européenne sur les bateaux de plaisance a rectifié ce point : les catégories de conception sont maintenant uniquement définies par des conditions météorologiques. Les termes relatifs aux types de navigation (Océanique, Hauturière, Côtière, Eaux Abritées) sont supprimés. Dans le même temps, une limite haute a été précisément définie pour la catégorie de conception A, la plus élevée : la force 9 (incluse).

### La communication envers les plaisanciers

A l'occasion de l'entrée en application de la nouvelle directive européenne le 18 janvier 2016, il est important de communiquer ensemble vers les plaisanciers afin de leur apporter un message clair sur ce que représentent les différentes plages d'utilisations des bateaux à travers leurs catégories de conception.

## **FOCUS et termes employés**

### Bien comprendre les conditions météorologiques

#### **Catégorie de conception**

Une catégorie de conception est une plage d'utilisation pour laquelle est conçu et construit un bateau de plaisance.

Pour un bateau donné, à chaque catégorie de conception sont associées des conditions d'utilisation: un équipage maximal et une charge maximale recommandés.

#### **Vitesse du vent**

La force de vent sur l'Echelle de Beaufort (BF) est la vitesse moyenne du vent réel sur une période de 10 minutes à 10m au-dessus de la mer.

Voici l'[échelle de Beaufort](#) publiée par l'Organisation Météorologique Mondiale ([WMO en anglais](#)).

Sur la base de la méthodologie d'évaluation des services météorologiques américains, les

rafales sont d'environ 1,3 fois le vent moyen au-delà de 25 nœuds.

L'anémomètre du bord mesure le vent apparent, qui additionne vectoriellement la vitesse du bateau et la vitesse du vent, de manière instantanée.

### **Hauteur de vague**

#### Hauteur de vague maxi :

La hauteur maximale d'une vague est la distance mesurée verticalement depuis la crête jusqu'au creux de cette vague.

#### Hauteur de vague significative :

La réglementation européenne utilise la hauteur significative des vagues (H 1/3) qui est la hauteur moyenne sur une période donnée du tiers des vagues les plus fortes.

Elle reflète la hauteur de vague estimée par un observateur.

Sur une période de 3 heures, la hauteur maxi équivaut au double de la hauteur significative.

La hauteur significative des vagues est liée au vent ("mer du vent"), et exclut les effets de côte et de courant (déferlantes près des côtes, raz)

Voici un schéma illustrant cette notion de hauteur significative :

#### Au Verso : la vulgarisation des caractéristiques

La hauteur de vague significative que l'on retrouve dans la Directive Européenne est ici transposée en hauteur de vague maxi, notion plus explicite pour nous plaisanciers.

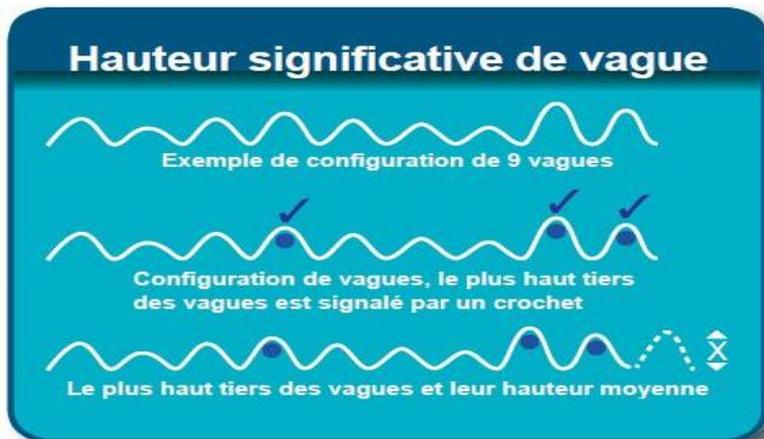
La force de vent sur l'Echelle de Beaufort, par définition exprimée à travers une moyenne des vitesses instantanées sur une période de 10 minutes, est déclinée dans ce document en une vitesse de vent réel établi associée à une vitesse de vent réel en rafales.

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DES CATÉGORIES DE CONCEPTION					
	Vent maxi 			Vagues Maxi 	Vague Significative
<b>Catégorie A</b>	Force 9	Etabli 47 nds	Rafales Env. 61 nds	10 m	> 4m
<b>Catégorie B</b>	Force 8	Etabli 40 nds	Rafales Env. 52 nds	8 m	< 4m
<b>Catégorie C</b>	Force 6	Etabli 27 nds	Rafales Env. 35 nds	4 m	< 2m
<b>Catégorie D</b>	Force 4	Etabli 16 nds	Rafales Env. 23 nds	0,5 m	<0,3m

La hauteur Maxi des vagues est mesurée de creux à crête. La réglementation européenne utilise la notion de hauteur significative des vagues (H 1/3).

La force du vent (échelle de Beaufort) est la vitesse moyenne du vent réel sur une période de 10 minutes à 10 m au-dessus de la mer.

En savoir plus sur les catégories de conception [www.fin.fr](http://www.fin.fr) 



Hauteur de vague moyenne	Hauteur significative de vague x 0,625
Probabilité de vague la plus haute sur une période de 10 minutes	Hauteur significative de vague x 1,6
Probabilité de vague la plus haute sur une période de 3 heures	Hauteur significative de vague x 2,0
Probabilité de vague la plus haute sur une période de 12 heures	Hauteur significative de vague x 2,25
Probabilité de vague la plus haute sur une période de 24 heures	Hauteur significative de vague x 2,35

### Les effets locaux sur les vagues et le vent

La définition des conditions météorologiques ne peut pas tenir compte des effets locaux sur les vagues, même sans vent. Un exemple intéressant est le déferlement des vagues :

- quand la profondeur diminue (à la côte)
- dans les cas "vagues contre-courant", "barre côtière", "raz",
- etc.

Le vent, soit synoptique, soit augmenté par les effets de brise ou de côte peut augmenter ou diminuer ces effets.

### Liens utiles

Lien vers le site de la Commission Européenne et les documents officiels

- [http://ec.europa.eu/growth/single-market/european-standards/harmonised-standards/recreational-craft/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/growth/single-market/european-standards/harmonised-standards/recreational-craft/index_en.htm)

Lien vers le site de l'Organisation Météorologique Mondiale

- <http://www.wmo.int>

Lien vers le site de la garde côtière canadienne

- <https://www.ec.gc.ca/meteo-weather/default.asp?lang=Fr&n=279AC7ED-1&offset=3&toc=show>

