



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

navigation de plaisance

Question orale n° 176

Texte de la question

M. Etienne Mourrut appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur les difficultés fiscales qu'engendre la réglementation française en matière d'immatriculation des navires. Nul n'ignore que la France en quelques décennies a vu sa flotte marchande, qui fut l'une des plus importantes, être reléguée au 28e rang mondial. Lutter contre certains pays, paradis fiscaux pour la plupart, qui n'ont pas la même acception que nous de la responsabilité administrative, demandera à la Communauté internationale des efforts massifs et de longue durée. C'est sur le secteur de la navigation de plaisance qu'il voudrait capter son attention. Jusqu'ici, ce secteur n'était que très marginalement touché par la fuite des pavillons, tout au moins en ce qui concerne les petites et moyennes embarcations de plaisance. Or, depuis quelques années, avec la libéralisation du marché unique, le plaisancier ressortissant de l'Union européenne a le libre choix du pavillon. Bien entendu, le principe de cette liberté n'est pas à remettre en cause. En effet, la fuite des pavillons désormais palpable par les services des douanes n'est qu'un effet pervers d'un manque d'harmonie des réglementations nationales sur le plan européen. Au-delà du préjudice fiscal qui peut être attaché aux droits de francisation, il souhaite mettre l'accent, sur les conséquences liées aux moyens et aux équipements de sécurité obligatoires à bord des embarcations. Car il faut savoir que la nomenclature n'est pas identique pour une même catégorie de navires que l'on soit en France ou dans un autre pays de l'Union. Bon nombre de plaisanciers préfèrent désormais immatriculer leur bateau en Belgique, par exemple, où les exigences sont bien moins élevées et donc moins coûteuses. Néanmoins, il s'agit ainsi et tous les gens de la mer le reconnaîtront, d'une question fondamentale. Les équipements de sécurité ne protègent pas uniquement le plaisancier concerné, ils sont voués aussi à assister les autres navires en difficulté. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer si le Gouvernement compte mettre un terme, de facto, à cette évasion et à ce véritable problème de sécurité en exigeant une homogénéisation des réglementations liées au « pavillon » sur le plan européen.

Texte de la réponse

RÉGLEMENTATION APPLICABLE À L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE PLAISANCE

M. le président. La parole est à M. Etienne Mourrut, pour exposer sa question, n° 176, relative à la réglementation applicable à l'immatriculation des bateaux de plaisance.

M. Etienne Mourrut. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, je souhaite aborder devant vous les difficultés fiscales qu'engendre la réglementation française en matière d'immatriculation des navires. En quelques décennies, la France a vu sa flotte marchande, qui fut l'une des plus importantes du monde, être reléguée au vingt-huitième rang. Lutter contre certains pays - des paradis fiscaux pour la plupart, qui n'ont pas la même acception que nous de la responsabilité administrative - demandera à la communauté internationale des efforts massifs et de longue durée. Mais c'est sur le secteur de la navigation de plaisance que je voudrais attirer votre attention.

Jusqu'ici, ce secteur - tout au moins les petites et moyennes embarcations de plaisance - n'était que très marginalement touché par la fuite des pavillons. Or, depuis quelques années, avec la libéralisation du marché unique, le plaisancier ressortissant de l'Union européenne a le libre choix du pavillon. Bien entendu, le principe de cette liberté n'est pas à remettre en cause. La fuite des pavillons, désormais « palpable » par les services des douanes, n'est qu'un effet pervers d'un manque d'harmonie des réglementations nationales sur le plan européen. Au-delà du préjudice fiscal qui peut être attaché aux droits de francisation, je souhaite mettre l'accent, monsieur le secrétaire d'Etat, sur les conséquences qu'elle peut avoir sur les moyens et équipements de sécurité obligatoires à bord des embarcations.

La nomenclature n'est pas identique pour une même catégorie de navires, que l'on soit en France ou dans un autre pays de l'Union européenne.

Bon nombre de plaisanciers préfèrent désormais immatriculer leur bateau en Belgique, par exemple, où les exigences sont bien moins élevées et donc moins coûteuses.

Il s'agit pourtant, et tous les gens de la mer le reconnaîtront, d'une question fondamentale. La qualité et la performance de ces équipements, tout en contribuant à améliorer la survie en mer, permettent aux services de sécurité d'intervenir avec beaucoup plus d'efficacité sur les navires ou équipages en difficulté.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, le Gouvernement compte-t-il mettre un terme à cette évasion et à ce véritable problème de sécurité en exigeant l'harmonisation en Europe des réglementations liées au « pavillon » ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Mourrut, je vous remercie pour cette question - que vous m'avez d'ailleurs déjà posée par écrit et à laquelle je vous ai répondu il y a quelques jours.

Vous avez rappelé la directive de 1994 qui rapproche les dispositions législatives, réglementaires, administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance ; il existe ainsi une réglementation unique concernant les règles de sécurité applicables à la construction des navires de plaisance mis sur le marché communautaire depuis le 16 juin 1998. Cette directive a été transposée dans notre droit français par un décret du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux et plaisance de des pièces et éléments d'équipement.

Seulement, cette réglementation ne concerne ni l'armement de sécurité, ni la qualification de l'équipage - en particulier le permis -, ni les taxes dont un plaisancier peut être redevable à différents titres. Ces domaines, de nature régalienne, relèvent de la souveraineté de chaque Etat et l'Union européenne n'a pas estimé devoir à ce jour intervenir.

Le matériel d'armement et de sécurité qu'un plaisancier emporte à bord est un élément important de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la solidarité entre gens de mer. C'est pourquoi les navires de plaisance sous pavillon français sont astreints à une réglementation spécifique.

Les autres Etats membres de l'Union européenne ont des réglementations différentes qui n'imposent aucune obligation, ce qui est assez rare, ou imposent des obligations pratiquement similaires aux nôtres. Les normes techniques applicables à ce type de matériel sont d'ailleurs harmonisées au niveau européen, voire international.

Votre question, monsieur le député, nous a amenés à regarder les statistiques. Celles-ci montrent que si des imprudences sont encore à déplorer, il n'apparaît pas que les plaisanciers français prennent le risque d'immatriculer leur navire sous un autre pavillon, uniquement dans l'espoir - un peu vain - de faire quelques économies sur le matériel.

S'agissant de la petite et la moyenne plaisance, on n'observe pas de fuite particulière de pavillons. Au contraire, depuis la modification législative de 1996 autorisant un ressortissant européen à prendre pavillon français, un certain nombre de navires sont restés sous pavillon français alors que leur propriétaire aurait pu en décider autrement.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement demeurera particulièrement attentif envers toute distorsion qui risquerait de remettre en cause la sécurité des pratiques nautiques. Cet objectif est prioritaire. Nous allons d'ailleurs profiter de la période printanière pour diffuser une information particulière sur la question. M. Leonetti, qui est lui aussi un élu de Méditerranée, connaît bien ces problèmes. Nous avons enregistré de nombreux accidents en plaisance l'été dernier, aussi bien sur les rivages méditerranéens que sur les rivages atlantiques et outre-mer.

Monsieur Mourrut, nous allons faire une expérience et prendre une nouvelle mesure : un numéro d'appel simplifié permettra de joindre le CROSS depuis un téléphone portable ; nous allons tenter cette expérience dans trois départements. Par ailleurs, nous allons faciliter l'emploi de la VHF à bord des navires de plaisance. En effet, compte tenu du poids de certaines taxes, de nombreux plaisanciers ne l'utilisent pas ou refusent de s'en servir, même en situation difficile.

Tout cela concourt, je le crois, au renforcement de la sécurité à bord, ce qui était, monsieur Mourrut, au coeur de votre question.

Données clés

Auteur : [M. Étienne Mourrut](#)

Circonscription : Gard (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 176

Rubrique : Tourisme et loisirs

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 mars 2003, page 1487

Réponse publiée le : 5 mars 2003, page 1507

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 3 mars 2003