



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## sécurité de la navigation

Question écrite n° 73820

### Texte de la question

M. Jean-Jacques Urvoas attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur la nécessaire adaptation de la réglementation française pour éviter la disparition des bateaux du patrimoine. Il semblerait que, pour l'heure, la direction des affaires maritimes s'oppose à toute forme d'initiation à la voile sur ces bateaux, et considère par principe que les stagiaires s'adonnant à ce loisir sont des passagers payants, les vieux gréements sur lesquels ils évoluent devant dès lors répondre aux caractéristiques modernes d'un transport de passagers. En raison de cette réglementation rigide, nombre de bateaux classés ne naviguent aujourd'hui presque plus, en dépit des sommes conséquentes investies par l'État et les collectivités territoriales en faveur de leur restauration. Il s'ensuit que la préservation de notre patrimoine maritime national est aujourd'hui mise en danger et, qu'au-delà, des centaines d'emplois sont menacés de disparition, liés au tourisme, aux chantiers qui conservent précieusement des savoir-faire, aux écoles de voile. Pourtant, à l'initiative de l'Allemagne, sept pays européens ont signé le 4 septembre 2000 à Wilhelmshaven un accord proposant aux États signataires un canevas adapté de réglementation pour les navires anciens et les répliques. La France, malheureusement, n'a pas ratifié cet accord, qui a pourtant permis de sauver des milliers de bateaux. Aujourd'hui, la situation dans notre pays se révèle catastrophique. Sans bien sûr compromettre d'aucune manière la sécurité des personnes embarquées sur ces vieux gréements, il lui demande en conséquence si le Gouvernement serait prêt à envisager un assouplissement de la réglementation qui leur est appliquée, de façon à sauvegarder notre patrimoine maritime et les activités économiques afférentes à celui-ci.

### Texte de la réponse

La préservation des navires du patrimoine est une préoccupation constante du ministère chargé de la mer. La réglementation applicable aux navires anciens ou à leurs répliques dépend de leur utilisation. Il convient de distinguer, d'une part, les navires de plaisance à usage personnel ou de formation et, d'autre part, les navires transportant des passagers et ayant une activité commerciale. Ainsi, une réglementation spécifique est applicable aux navires traditionnels à usage personnel ou de formation, quelle que soit leur taille. Sont considérés comme navires traditionnels les bateaux de moins de 24 mètres conçus avant 1950 et les bateaux de plus de 24 mètres conçus avant 1965. Ce dispositif concerne aussi bien les constructions d'époque en état ou restaurées ou bien leurs répliques si elles sont construites principalement avec des matériaux d'origine. Cette réglementation particulière, dite division 244, a fait l'objet d'un arrêté le 9 mars 2009. Elle permet de prendre en compte les exigences indispensables en matière de sécurité des personnes embarquées tout en respectant les caractéristiques patrimoniales de ces embarcations. Cette réglementation répond ainsi aux besoins spécifiques des propriétaires et notamment des associations tant que l'activité proposée ne revêt pas un caractère commercial. Par ailleurs, ces navires, lorsqu'ils sont reconnus et classés comme bateaux d'intérêt patrimonial, bénéficient d'une exonération du droit annuel de francisation et de navigation en application de l'article 224-3 du code des douanes. En revanche, les navires traditionnels à voile affectés à des prestations de transport de passagers doivent être conformes aux dispositions plus générales exigées pour ce type d'activité, notamment en

ce qui concerne la sécurité des passagers. En effet, le fait de transporter des passagers, personnes payant pour une prestation de transport, impose que des dispositions réglementaires particulières, différentes de celles concernant les navires à usage privé, soient applicables, tant en ce qui concerne le navire que la qualification de l'équipage. Ces exigences particulières sont différentes suivant le nombre de passagers transportés. La France n'a pas ratifié le mémorandum de Wilhelmshaven qui concerne les navires pratiquant une activité commerciale et non une utilisation à titre privé.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Jacques Urvoas](#)

**Circonscription :** Finistère (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 73820

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Écologie, énergie, développement durable et mer

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 9 mars 2010, page 2553

**Réponse publiée le :** 29 novembre 2011, page 12530