



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

navigation de plaisance

Question écrite n° 82100

Texte de la question

M. Étienne Mourrut attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le développement de la navigation de plaisance, tant dans l'espace maritime que fluvial. Corollaire de l'engouement pour ce type de loisir, il y a multiplication de bateaux de plaisance dont les propriétaires assurent l'entretien dans des conditions plus ou moins satisfaisantes. Les ventes de bateaux d'occasion se multiplient, souvent sans aucune garantie si ce n'est les recours judiciaires contre un vendeur indélicat. En conséquence, il lui demande s'il ne lui apparaîtrait pas judicieux, à l'instar du dispositif existant dans la partie réglementaire du code de la route, d'instituer un contrôle technique pour les navires de plaisance à compter de leur 5e année de première mise à l'eau.

Texte de la réponse

Chaque année, il y a environ 60 000 mutations de propriété concernant des navires de plaisance immatriculés pour une navigation maritime, et quelques milliers pour les bateaux de plaisance destinés à une navigation en eaux intérieures. Ces opérations concernent des embarcations très différentes tant par le mode propulsion (voile, moteur, énergie humaine) que par les matériaux de construction utilisés (matériaux composites, acier, aluminium, bois...), la taille (de 2,50 mètres à 24 mètres et parfois plus) ou encore l'année de construction, l'origine et le type (navire de grande ou très petite série ou construction amateur). Ainsi, le nombre de modèles de navires ou de bateaux en circulation est très important, d'autant plus que la durée d'usage est longue. L'instauration d'un cahier des charges, base d'un contrôle technique fiable et juste, sera donc très difficile à réaliser compte tenu de cette grande diversité de modèles, que l'on ne retrouve pas dans le secteur automobile. Il faut aussi noter qu'un contrôle sérieux nécessiterait la mise au sec de plusieurs milliers d'embarcations, ce qui entraînerait des difficultés techniques et administratives, notamment en ce qui concerne la manutention et le stockage dans les ports, et, bien sûr, un coût plus élevé que pour un contrôle technique automobile. Le contrôle technique pour les automobiles n'a pas pour finalité de garantir le parfait état d'un véhicule dans son ensemble mais d'attester qu'un certain nombre de dispositifs importants en matière de sécurité sont satisfaisants. Enfin, les études menées, notamment par le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, à la suite d'accidents ou d'incidents en mer, a montré qu'il n'y avait pas de corrélation entre l'âge du bateau et la fréquence des accidents ou incidents. C'est une différence importante avec le secteur automobile car une voiture en mauvais état est un facteur accidentogène. En conséquence, le Gouvernement n'envisage pas, pour le moment, de mettre en place un système de contrôle technique obligatoire pour les navires et bateaux de plaisance à partir de cinq ans, système difficile à concevoir administrativement et techniquement, et dont le coût serait élevé pour la collectivité comme pour les plaisanciers. Il est toujours possible, lors d'une transaction, d'avoir recours à un expert maritime pour avoir une estimation de l'état et de la valeur de l'embarcation.

Données clés

Auteur : [M. Étienne Mourrut](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 82100

Rubrique : Tourisme et loisirs

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 juin 2010, page 6883

Réponse publiée le : 21 septembre 2010, page 10433