



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## sécurité de la navigation

Question orale n° 566

### Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les conséquences pour les bateaux de patrimoine de l'arrêté du 13 septembre 2013 qui permet de déterminer le nombre de passagers pouvant être admis à embarquer sur les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC). S'ils naviguent effectivement sous le statut de NUC, les bateaux de patrimoine n'ont cependant pas les mêmes caractéristiques et le décret risque de fragiliser durablement les entreprises qui gèrent ces bateaux. Aussi, il souhaite que le Gouvernement prenne en compte expressément les préoccupations légitimes des professionnels du secteur et qu'il réévalue l'impact de l'arrêté sur leurs entreprises.

### Texte de la réponse

#### CONSÉQUENCES POUR LES BATEAUX DE PATRIMOINE DE L'ARRÊTÉ DU 13 SEPTEMBRE 2013 RELATIF AU NOMBRE DE PASSAGERS ADMISSIBLES SUR LES NAVIRES DE PLAISANCE À UTILISATION COMMERCIALE

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour exposer sa question, n° 566, relative aux conséquences pour les bateaux de patrimoine de l'arrêté du 13 septembre 2013 relatif au nombre de passagers admissibles sur les navires de plaisance à utilisation commerciale.

**M. Gilles Lurton.** Monsieur le ministre, un arrêté du 13 septembre 2013 détermine le nombre de passagers pouvant être admis à embarquer sur les navires de plaisance à utilisation commerciale. Je vous alerte sur les conséquences de cet arrêté pour les bateaux de patrimoine, qui font la fierté de notre marine à voile. Bien qu'ils soient classés statutairement comme des navires de plaisance à utilisation commerciale, l'application de l'arrêté leur est impossible, sauf à fragiliser durablement les entreprises qui assurent leur gestion.

Ainsi, l'article 8 de l'arrêté établit l'obligation de déterminer un nombre maximum de passagers et de définir un plan de placement. De telles dispositions rendent quasiment inexistantes les zones accessibles pour les bateaux de patrimoine. De même, l'arrêté interdit toute possibilité de manœuvrer pour les passagers, alors que c'est l'essence même de leur présence à bord. La fragmentation par temps de navigation est également dénoncée par les professionnels. Un bateau est apte à la mer pour une durée indéterminée en fonction du vent et de la météo, et non pour trois heures, six heures ou vingt-quatre heures de navigation ! L'arrêté impose aussi des aménagements de confort et de sécurité qui ne sont pas réalisables sur les bateaux de patrimoine.

Il est regrettable, monsieur le ministre, que ces mesures aient été prises sans concertation avec la profession et sans tenir compte des spécificités de ces navires dont l'accidentologie est quasi-nulle. Aucune marge de manœuvre n'a été laissée à la profession qui m'a fait part de son désarroi face à une telle méconnaissance du métier.

Aussi, monsieur le ministre, je souhaite que vos services réévaluent l'impact de ce texte sur les entreprises de ce secteur. Quelles mesures comptez-vous prendre afin que le plus contraignant dénominateur commun de sécurité ne devienne pas la règle, et que ces navires d'exception, souvent prêts à appareiller sur les quais de Saint-Malo, ne soient pas les grandes victimes de cet arrêté ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, je vous remercie pour cette question qui permet de « maritimer » le débat, si je puis m'exprimer ainsi. Les bateaux de patrimoine sont une des richesses du patrimoine maritime de la France. Nous y sommes particulièrement attachés. Leur présence sur nos côtes et dans nos ports perpétue une tradition, à la grande satisfaction du public, qui y est tout aussi attaché. L'intention du Gouvernement n'est évidemment pas de fragiliser l'exploitation de ces navires. Au contraire, nous voulons la faciliter.

Un décret relatif à la sécurité maritime fort ancien pour la matière, datant du 30 août 1984, a été modifié le 6 juin 2013 dans le but de relever le nombre de personnes autorisées à embarquer sur des navires de plaisance à utilisation commerciale. Il ouvre le droit à l'embarquement d'un maximum de trente personnes sur des navires à voile, et cent vingt personnes sur des navires historiques ou leur réplique, dans le respect des exigences de sécurité.

L'arrêté du 13 septembre 2013 relatif au nombre de passagers admissibles sur les navires de plaisance à utilisation commerciale auquel vous avez fait référence a été pris pour appliquer ces nouvelles dispositions. Il établit les critères et conditions de sécurité permettant de fixer, pour chaque navire, le nombre de personnes pouvant embarquer, en fonction de l'utilisation du navire, de la réception à quai, d'une navigation de courte, moyenne ou longue durée. Cette possibilité d'augmenter le nombre de passagers à bord des navires à voile, et particulièrement ceux du patrimoine, est donc une avancée pour le secteur.

Néanmoins, lors de la publication de l'arrêté, ces avancées n'ont pas toujours été comprises et la formulation des critères a certainement suscité des inquiétudes, dont vous vous faites l'écho. Je tiens à préciser qu'il n'est en aucune façon envisagé, par exemple, de définir une place fixe aux passagers lors de la navigation : cela relève de la compétence du capitaine. De même, il n'est pas interdit de faire participer les passagers aux manœuvres du navire.

Cet arrêté comporte donc un certain nombre d'imprécisions ou de maladresses de rédaction. Je m'engage à ce qu'il fasse l'objet d'une concertation renouvelée dans le but de modifier cette rédaction, afin de lever toute ambiguïté.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gilles Lurton.

**M. Gilles Lurton.** Monsieur le ministre, je vous remercie de cette réponse, qui est susceptible de rassurer les professionnels de ces secteurs. Si l'arrêté est applicable sur des bateaux modernes, il ne l'est pas sur les vieux gréements que nous connaissons tous, compte tenu de la qualité architecturale de ces navires qui font souvent partie de notre patrimoine historique.

## Données clés

**Auteur :** [M. Gilles Lurton](#)

**Circonscription :** Ille-et-Vilaine (7<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 566

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [18 février 2014](#), page 1412

**Réponse publiée au JO le :** [26 février 2014](#), page 2261

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [18 février 2014](#)