MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

*Direction des ports maritimes et des voies navigables.*
Voies navigables.
2e bureau.

## CIRCULAIRE N° 70-105 DU 30 SEPTEMBRE 1970
**relative à la réglementation des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime.**

*Le ministre de l'équipement et du logement*

*à*

*Messieurs les présidents des commissions de surveillance des bateaux à propulsion mécanique ;*

*Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement (pour information) ;*

*Messieurs les préfets (pour information) ;*

*Messieurs les ingénieurs généraux des ponts et chaussées, chargés d'une inspection de navigation (pour information).*

Circulaire abrogée : circulaire n° 8 du 22 janvier 1963 (1) sur la construction et le service des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime.

### 1. Préambule.

La présente circulaire a pour objet de commenter et de préciser les conditions d'application des textes suivants publiés au *Journal officiel* du 15 septembre 1970 :

— décret n° 70-809 du 2 septembre 1970 (2) portant règlement d'administration publique modifiant et complétant les dispositions du décret du 17 avril 1934 réglementant le service des bateaux, engins stationnaires et établissements flottants ayant une source d'énergie à bord et des barges susceptibles d'être intégrées dans un convoi poussé ou d'être propulsées et non soumis à la réglementation de la navigation maritime ;

— décret n° 70-810 du 2 septembre 1970 (3) portant règlement d'administration publique et relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation de la navigation maritime ;

(1) *Bulletin des textes officiels* n° 63-3, texte n° 59.
(2) *Bulletin officiel* n° 70-74, texte n° 552.
(3) *Bulletin officiel* n° 70-74, texte n° 553.





— arrêté ministériel du 2 septembre 1970 (1) concernant les dispositions relatives à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime ;

— décision du 2 septembre 1970 (2) portant classement des voyages des bateaux à passagers non soumis à la réglementation de la navigation maritime.

### 2. Objet de la réforme.

L'objectif essentiel des études entreprises depuis plusieurs mois par l'administration — et auxquelles ont participé quelques délégués des commissions de surveillance — a été de renforcer au maximum la sécurité des personnes tout en établissant une réglementation spécialement adaptée aux bateaux en cause et assez souple pour pouvoir être modifiée lorsque son adaptation aux progrès de la technique ou aux besoins de la circulation paraîtra nécessaire.

Désormais, et comme en navigation maritime, les dispositions essentielles techniques et administratives concernant les bateaux à passagers de navigation intérieure font l'objet de règlements séparés. Il en sera également ainsi pour les bateaux de plaisance, lorsque les études actuellement engagées à leur sujet seront terminées.

La définition de ces deux catégories — analogue à celle figurant dans les règlements de navigation maritime — est donnée par l'article 1er du décret n° 70-809 du 2 septembre 1970.

Je crois bon de la rappeler :

*Un bateau de plaisance* est un bateau utilisé *sans but lucratif*, à une navigation sportive ou touristique.

*Un bateau à passagers* est un bateau n'ayant pas le caractère d'un bateau de plaisance et destiné à transporter *plus de six passagers*, non compris :

— le capitaine, les membres de l'équipage, les autres personnes employées ou occupées à bord, en quelque qualité que ce soit pour les besoins du bateau ;

— les enfants de moins d'un an.

Enfin, il convient de rappeler que la réglementation s'applique aux bateaux non soumis à la réglementation maritime et circulant sur les fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs d'eau douce (qu'ils soient domaniaux ou non).

### 3. Commentaires.

J'appelle tout d'abord votre attention sur le fait que les dispositions du décret du 17 avril 1934 continuent à s'appliquer aux bateaux à passagers, sauf dérogation ou addition, résultant des nouveaux textes.

Quant aux novations introduites, elles ont un double aspect :

— un aspect administratif ;

— un aspect technique.

(1) *Bulletin officiel* n° 70-74, texte n° 554.
(2) *Bulletin officiel* n° 70-74, texte n° 555.

3.1. *Dispositions administratives.*

Trois mesures apportées par la nouvelle réglementation méritent d'être particulièrement signalées :

— l'approbation des plans et notes de calcul ;

— l'assistance d'experts ;

— la validité des permis de navigation.

3.1.1. Compte tenu de l'importance des problèmes de sécurité que pose le transport de passagers, tout doit être mis en œuvre pour rendre plus efficaces les visites préalables à la mise en service des bateaux et les opérations ultérieures de contrôle : c'est pour cette raison que désormais le propriétaire d'un bateau à passagers devra vous adresser, préalablement à la demande de permis de navigation :

— les plans et dessins détaillés de construction du bateau ;

— les notes de calcul ;

— une attestation d'un expert agréé.

Ces documents, ainsi que, pour les bateaux visés à l'article 6 de l'arrêté ministériel du 2 septembre 1970, le certificat de classification, devront être conservés, en un exemplaire, à bord, annexés au permis de navigation et présentés à toute réquisition de l'autorité compétente.

3.1.2. Je suis bien conscient que la nouvelle réglementation va accroître sensiblement les tâches des commissions de surveillance et de leurs délégués. Cependant, vous allez pouvoir bénéficier de l'assistance d'experts dont les interventions sont prévues par les articles 2 et 3 du décret n° 70-810 du 2 septembre 1970. Ces experts sont désignés par les propriétaires ; leurs honoraires seront à la charge de ces derniers.

Enfin, en application de l'article 6 de l'arrêté du 2 septembre 1970, certains bateaux devront faire l'objet d'une classification par une société de classification reconnue par le Gouvernement français.

3.1.3. La réglementation précédente ne fixait pas de limite pour la validité des permis de navigation. Une disposition de l'article 62 du décret du 17 avril 1934 astreignait seulement les bateaux à passagers à une visite annuelle ; mais cette visite devait être provoquée par les propriétaires. Une telle disposition s'est révélée inopérante.

De plus, psychologiquement, il est beaucoup plus valable de fixer un délai de validité des permis. Ce délai est fixé à deux ans comme celui existant dans la réglementation applicable sur le Rhin et sur la Moselle internationale.

*La durée de validité devra être explicitement mentionnée sur les permis.*

D'autre part, il demeure entendu qu'au cours de la période qui s'écoulera entre la délivrance d'un permis de navigation et le renouvellement de celui-ci vous devrez, au titre de la surveillance permanente prévue à l'article 62 du décret du 17 avril 1934, assurer toutes les vérifications indispensables par des visites périodiques ou inopinées.





3.2. *Dispositions techniques.*

Les bateaux à passagers devront satisfaire à des règles très précises qui font l'objet de l'arrêté ministériel du 2 septembre 1970.

Il convient de mentionner tout particulièrement :

— les règles de construction (art. 3) et notamment l'obligation de classification en première cote pour certaines catégories de bateaux à passagers (art. 6) ;

— les règles de stabilité à l'état intact et les conditions de flottabilité et de stabilité en cas d'avarie, qui conditionnent à l'évidence le degré de sécurité que présente un bateau (art. 7, 8 9 et 10) ;

— la détermination du franc-bord, qui elle-même entraîne la fixation du nombre maximum de passagers autorisés et qui doit permettre d'éviter toute surcharge du bateau (art. 11, 12, 13) ;

— la composition de l'équipage, à fixer de telle sorte que soit assurée en toutes circonstances la sécurité des manœuvres et la conduite du bateau (1) ;

— les engins et dispositifs de sauvetage (art. 21), dont le nombre est sensiblement augmenté et pour lesquels l'accent est mis sur les engins flottants dont l'efficacité semble meilleure que celle des gilets de sauvetage individuels ; définition est donnée des caractéristiques des engins de sauvetage, de leur repérage et de leur accessibilité (art. 20 et 22) ;

— les dispositifs d'assèchement et épuisement, qui jouent un rôle principal dans la sécurité d'un bateau, car une voie d'eau dans la coque, même de faible importance, peut se révéler catastrophique au bout d'un certain temps (art. 24) ;

— la protection contre l'incendie et la panique, qui doit limiter les risques d'incendie et éviter en cas de sinistre l'augmentation du nombre des victimes en permettant une évacuation sûre, rapide et ordonnée du public à bord (art. 25, 26, 27, 28, 29) ;

— enfin l'obligation de faire usage de signaux de détresse (art. 34).

Si, pour l'application des nouvelles règles techniques, la commission de surveillance, ses délégués ou les services qui lui apportent leur concours rencontrent des difficultés d'application, vous devrez m'en référer, sans délai, avec tous les éléments d'appréciation nécessaires.

(1) Il est apparu illusoire d'augmenter les effectifs pour prévoir un secours efficace à apporter aux passagers en cas de naufrage.

Dans ce cas, la solution réside :

— dans un équipement convenable du bateau en engins de sauvetage et dans leur mise en œuvre rapide ;

— dans un équipement correct du poste de pilotage pour la transmission des ordres des capitaines en cas de sinistre (art. 31 de l'arrêté) ;

— dans l'application de règles de sécurité spéciales pour l'encadrement des groupes d'enfants. (Une réglementation de cette nature est du ressort du secrétaire d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs. Son attention sera attirée sur cet aspect du problème).

### 4. Actions à entreprendre pour la mise en vigueur de la nouvelle réglementation.

4.1. Il vous appartiendra de m'adresser des propositions en vue de l'agrément des experts.

Ces experts devront être, en principe, soit des sociétés de classification reconnues, ayant une représentation dans le ressort de la commission de surveillance, soit des organismes ou personnes privées ayant une qualification particulière en matière de constructions fluviales ou maritimes, mais ne possédant pas d'intérêts directs ou indirects dans des entreprises de construction fluviale ou de transports fluviaux.

Ces propositions devront être appuyées de justifications précises sur les titres, qualifications et références des organismes et personnes proposées. J'appelle votre attention sur la nécessité de procéder, dans un premier temps, à un tri très serré entre les diverses candidatures susceptibles d'être recueillies.

4.2. Quelle que soit l'aide apportée par les experts, il n'en demeure pas moins que les commissions de surveillance et les services qui leur apportent leur concours auront une tâche accrue.

Je vous invite dès maintenant à rechercher, parmi le personnel des divers services chargés d'attributions de navigation dans le ressort de la commision de surveillance (directions départementales et services spécialisés) un ou plusieurs agents, titulaires ou non, du niveau d'ingénieur des T. P. E., ayant manifesté une compétence particulière en constructions fluviales ou navales, en vue de leur désignation, en accord avec les services intéressés, pour assister la commission de surveillance dans les opérations de mise en application de la nouvelle réglementation relative aux bateaux à passagers.

Il devra être rendu compte de ces désignations qui devront êtres faites de manière à permettre une continuité rigoureuse des opérations de contrôle des bateaux à passagers par des personnes hautement qualifiées, notamment pendant les périodes de congés.

Je me propose de créer prochainement à la direction des ports maritimes et des voies navigables une cellule spécialisée dans l'étude des problèmes techniques relatifs à la réglementation des bateaux à propulsion mécanique, au concours de laquelle vous pourrez faire appel, notamment pour l'examen des plans et calculs présentés à l'appui des demandes de nouveaux permis de navigation pour les bateaux à passagers.

4.3. *Homologation des engins de sauvetage.*

Le nombre des engins de sauvetage à bord ne garantit la sécurité que si la qualité des engins est suffisante. En navigation intérieure, les engins de sauvetage ne sont pas homologués. En attente d'une normalisation de l'association A. F. N. O. R. vous vérifierez, au moment des visites, que les engins de sauvetage remplissent les conditions de sécurité voulues, en vous inspirant à cet effet des recommandations ou des normes édictées par la protection civile ou les règlements de la marine marchande.





4.4. *Classement des voyages des bateaux à passagers.*

La décision du 2 septembre 1970 portant classement des voyages a été prise, compte tenu des propositions que vous avez faites en réponse à la lettre-circulaire du 26 mai 1970.

Ce classement ne présente pas un caractère définitif. Des modifications pourront lui être apportées, sur propositions justifiées de votre part, soit que des voies d'eau ou plans d'eau à classer dans le premier groupe aient été omis lors du classement initial, soit qu'inversement il vous apparaisse que des voies d'eau ou plans d'eau initialement classés dans le premier groupe ne présentent pas des difficultés de navigation telles qu'il convienne de les maintenir dans ce groupe.

### 5. Dérogations.

L'article 36 de l'arrêté ministériel du 2 septembre 1970 prévoit que des dérogations aux prescriptions des articles 6, 7, 9, 11, 12 et 18 pourront être accordées par la commission centrale de surveillance.

J'insiste sur le fait que de telles dérogations ne seront accordées qu'à titre tout à fait exceptionnel.

Les demandes des propriétaires devront donc être soigneusement examinées par la commission de surveillance et me seront ensuite transmises avec l'avis de cette dernière, accompagné de toutes justifications utiles.

### 6. Dispositions transitoires.

L'ensemble des dispositions du décret n° 70-810 du 2 septembre 1970 et de l'arrêté ministériel de même date est immédiatement applicable aux bateaux dont la construction a été entreprise depuis le 16 septembre 1970 ou qui sera ultérieurement entreprise.

Pour les bateaux dont la quille a été posée avant le 16 septembre 1970 l'article 37 de l'arrêté du 2 septembre 1970 prévoit des mesures dérogatoires. Mais les dérogations s'accompagnent de certaines précautions ayant pour objet d'assurer, en tout état de cause, la sécurité. Il s'agira pour la commission de surveillance d'imposer dans ce cas des engins de sauvetage supplémentaires.

D'autre part, les permis de navigation délivrés avant le 16 septembre 1970 cesseront d'être valables dans un délai de neuf mois, c'est-à-dire le 17 juin 1971.

Il vous appartient dès maintenant de donner une large publicité à cette mesure auprès des exploitants des bateaux à passagers. Ceux-ci devront être invités à présenter dès que possible leurs demandes de nouveaux permis de navigation, conformément à la nouvelle procédure.

### 7. — Circulaire abrogée.

La circulaire n° 8 du 22 janvier 1963 sur la construction et le service des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime est abrogée.

*Le ministre de l'équipement et du logement,*
ALBIN CHALANDON.