

CONTEXTE

transport côtier Quelque 400 bacs et vedettes au service des passagers en France

Assurant des lignes régulières dans le cadre de délégation de service public ou chargées de promener des touristes en mer, les compagnies de transport côtier transportent plus de 30 millions de passagers chaque année.

Près de 33 millions de passagers et 1 200 navigants à l'année, chiffre qui peut facilement être multiplié par quatre en saison estivale : en métropole (26,5 millions de passagers) comme Outre-Mer (5,8 millions), le transport maritime côtier de passagers tient largement la comparaison avec le trafic des ferries et des paquebots de croisière qui représentent respectivement 24 et 4,4 millions de passagers enregistrés dans les ports métropolitains et d'outremer.

Les côtiers regroupent une flotte de plus de 400 unités aux tailles et aux fonctions très variées. Les lignes régulières de passagers exploitées en délégation de service public, en régie directe ou encore sous la forme de syndicat mixte, représentent 75 % du trafic et le quart de la flotte. On compte vingt services de ce type en métropole, trois dans les collectivités territoriales d'Outre mer, à Mayotte, en Martinique (transrade) et à Saint-Pierre et Miquelon.

Ils sont représentés par le Gaspe, le Groupement des armateurs de services maritimes de passage d'eau qui, entre autres, gère la convention collective du secteur, distincte depuis 1951

de la convention d'Armateurs de France. « Nos deux conventions officiers et personnels d'exécution ont été renouvelées en juillet 2015 mais nous n'avons pas encore obtenu du ministère l'arrêté d'extension, ce qui bloque leur application », se désole son président Gérard Bouchet.

DEMANDE TOURISTIQUE

L'autre mode d'exploitation est purement touristique et regroupe environ 300 vedettes à passagers comprises très majoritairement entre 15 et 24 mètres de longueur. Cette activité professionnelle, très dépendante des conditions météorologiques, regroupe environ 80 sociétés, dont 64 adhérentes à l'Armam, l'association des armateurs privés de navires à passagers côtiers qui revendique 5,5 millions de passagers.

Hormis des soucis sur l'évolution du cadre réglementaire et l'épineuse question de la concurrence des navires semi-professionnels à utilisation commerciale (Nuc) ou privés sans aucun statut (faux Nuc), l'activité est aujourd'hui bien orientée.



Les lignes régulières publiques, comme ici les bacs de Seine, emploient 730 marins dont 270 officiers.

« L'engouement pour les sorties en mer ne se dément pas et bénéficie depuis deux ans du détournement des Français des destinations touristiques à l'étranger », souligne Philippe Courcaud, président d'Armam et directeur de Croisière inter-îles à La Rochelle.

Les besoins de nouveaux navires se font sentir, les armateurs de vedettes souhaitant aussi bien innover dans les modes de propulsion avec la percée récente des modèles hybrides électriques avec pack de batteries, que dans les services à bord avec des possibilités

de restauration. Des mini-croisières dans les eaux françaises qui devraient profiter à toute la filière. Plus de 90 % des vedettes naviguant en France sont issues de chantiers navals français.

Frédéric AUVRAY

Nuc Toujours des remous sur l'eau

La volonté des autorités de clarifier le statut des navires à utilisation commerciale (Nuc) n'a pas abouti. Les propriétaires de vedettes à passagers regrettent toujours cette concurrence qu'ils jugent déloyale.

La remise à plat en 2013 du statut des Nuc (navires à utilisation commerciale) définis par la division 241 devait ramener le calme sur l'eau. Il n'en est rien. Durant l'été 2014, puis en 2015, les armateurs privés de vedettes professionnelles à passagers ont continué à se plaindre de la

présence massive d'une concurrence de navires embarquant des passagers payants sans évoluer dans le même cadre réglementaire et fiscal que les professionnels.

« Comme les taxis, nous sommes confrontés à une uberisation de la mer », tempête

Philippe Courcaud. Le président de l'Armam est rejoint par le président du Gaspe, « totalement solidaire sur ce point. Il nous arrive de récupérer sur les îles des passagers abandonnés par des prestataires peu scrupuleux », témoigne Gérard Bouchet.

L'arrêté du 13 septembre 2013 était pourtant clair, en définissant des critères de sécurité, de confort et de capacité maximale de passagers pour ces navires conçus pour la plaisance à utilisation commerciale, l'appellation exacte des Nuc.

contrôlés », estime Philippe Courcaud.

À La Rochelle, le président de l'Armam estime à 30 000 passagers le nombre de passagers embarqués pour Oléron par cinq Nuc, « dont 10 000 à même la plage en utilisant de simples annexes ».

Vrais ou faux Nuc, cette concurrence s'est surtout développée avec la multiplication des semi-rigides. Là aussi, le décret de 2013 a pourtant défini des critères très précis pour l'embarquement de passagers à bord de ce type d'embarcations : interdiction de s'asseoir sur les boudins, douze places assises au maximum orientées vers l'avant.

Dans une lettre ouverte aux autorités maritimes datée de mars 2016, l'Armam fournit un moyen visuel très simple pour distinguer les vrais des faux Nuc : l'immatriculation. Les deux lettres du quartier maritime suivi d'un numéro commençant par 9 ou 8, c'est un vrai. Une lettre supplémentaire, et c'est un faux.

F. A.

COLÈRE UNANIME DES ARMATEURS

Francis Favroul, vice-président Atlantique d'Armam, armateur à Arcachon. « Les Nuc, c'est l'ubérisation du transport de passagers. Les propriétaires sont incontrôlables, des gens sans foi ni loi. Ils outrepassent les règles en matière de sécurité, ils naviguent jour et nuit et ils le font sans contrôle. Les autorités se sont déchargées du problème. Elles semblent attendre le jour où se produira un accident pour intervenir. »

François-Marie Cancellieri, armateur à Ajaccio. « Les Nuc n'ont pas le droit de mettre en place des lignes ni de sortir la nuit, mais tout le monde s'en

fiche. Nous, nous ne pouvons pas dépasser les 20 nœuds. Eux font du 40-50 nœuds. Pendant que nous faisons un voyage, ils en font deux. Ils représentent pour nous une concurrence déloyale, avec parfois des bateaux qui ne sont même pas déclarés. Nous avons adressé des courriers aux Affaires maritimes, à la préfecture, aux douanes, à la gendarmerie, à la presse. Rien ne bouge. »

Ernest Colombani, armateur à Calvi. « Nous, nous offrons une sécurité absolue à nos passagers, en respectant des lois draconiennes. Tandis que les Nuc, c'est l'anarchie. Ils multi-

plient les petites embarcations, ne respectent pas les règles. J'ai 74 ans et 55 ans de mer, je suis écœuré par la légèreté de l'administration. »

Thierry Arnal, armateur dans les Alpes-Maritimes. « 90 % de l'activité des Nuc est en dehors des clous. Ils ne paient pas de TVA, ne sont pas inscrits au registre du commerce, ne paient pas l'Énim. Si le fisc y mettait le petit doigt, ça changerait les choses. Les Nuc déstabilisent toute la filière, les architectes, les chantiers, les armateurs, les marins... »

Myriam GUILLEMAUD

DES LIMITES NON RESPECTÉES

Limités à douze passagers au maximum, trente pour les voiliers, cantonnés aux balades en mer de jour de 12 heures au maximum à partir d'un port de base, interdits d'exploiter une ligne régulière d'un point A à un point B, les Nuc sont également soumis à la TVA, de même qu'à la taxe Barnier, la contribution au financement des espaces protégés assise sur la billetterie.

« Les textes sont là, mais on ne constate aucune volonté de les appliquer. Autant nos sociétés sont régulièrement suivies, autant, sur mer, les Nuc et plus encore les faux Nuc totalement illégaux ne sont rarement