

Compte rendu de la réunion ARMAM du 02 Avril 2013 à PARIS

Le 02 Avril 2013 à partir de 14h00 s'est tenue au sein de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer à Paris une réunion en présence de M. Hervé GOASGUEN Chef de la Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques et d'ARMAM, représenté par :

Président	Philippe COURCAUD
Vice-Président Manche	Pascal BLANCHET
Vice-Président Méditerranée	Thierry ARNAL
Secrétaire	Pierre-Yves MONFORT
Conseiller technique	Philippe SUBRERO

Cette réunion avait été sollicitée pour faire part à l'Administration des inquiétudes des adhérents d'ARMAM quant à la modification en cours de la définition du Navire à Utilisation Commerciale dans la réforme du Décret 84-810 visant initialement la jauge.

La réunion débute par une présentation d'ARMAM et de ses adhérents. Les diverses actions menées par ARMAM sont également évoquées.

M. GOASGUEN rappelle l'origine du statut du Navire à Utilisation Collective accordé aux navires de plaisance, ce statut ayant permis de donner un cadre d'exploitation à l'activité de Day-charter sur voiliers aux Antilles. Le statut de NUC a ensuite été étendu aux navires du patrimoine puis aux navires à moteur. De Navire à Utilisation Collective il est passé à Navire à Utilisation Commerciale pour être plus proche de la réalité.

Aujourd'hui la modification du Décret 84-810 classe les navires de plaisance en trois catégories :

- Personnel
 - Formation
 - Commercial (NUC)
- 1- Personnel : Utilisation à titre privé
Association à but non lucratif
Emprunteur gratuit
Sans activité commerciale sauf « sponsoring »
Location coque nue (loueurs)
 - 2- Formation : Centre nautique ou de plongée
Bateau Ecole
 - 3- NUC : Prestation commerciale d'embarquement de passagers pour une navigation touristique ou sportive.

La modification du Décret 84-810 conserve les capacités actuelles d'emport de passagers sauf pour les navires à voile, neufs ou existants, construits avant 1965 ou leurs répliques, pour lesquels la capacité pourra être portée à 120 passagers.

Quant aux navires dits « traditionnels » dont la capacité avait été limitée à 30 personnes embarquées (équipage + passagers) si leur dimension le permet ils pourraient voir leur capacité augmenter.

La volonté est de permettre la mise en service et l'exploitation, sous pavillon français, de grands navires à voile tels que ceux que l'on peut admirer à Brest et Rouen mais aussi à l'étranger. C'est

pourquoi la France devrait ratifier la Convention de Londres et permettre de ce fait aux navires traditionnels armés en NUC une exploitation en navigation internationale.

ARMAM précise à M. GOASGUEN que les conflits rencontrés par un très grand nombre de ses adhérents ne sont pas dus à l'exploitation des navires du patrimoine (essentiellement positionnés en Bretagne) mais avec l'exploitation des NUC à moteurs.

ARMAM dénonce les nombreuses dérives constatées sur tout le littoral Manche-Atlantique-Méditerranée, l'impunité de ceux qui profitent de ces dérives se livrant ainsi une concurrence déloyale de transport de passagers, l'opacité dans laquelle baigne les NUC à moteur, indiscernables parmi les embarcations de plaisance de location ou personnel.

L'identification extérieure des navires de plaisance armés en NUC est une proposition faite à M. GOASGUEN. Une telle mesure permettrait d'une part aux diverses autorités compétentes (Affaires Maritimes, Douanes, URSAFF,...) un contrôle de l'activité réelle des NUC et d'autre part de discerner les vrais des faux NUC.

ARMAM propose également que la notion de service régulier soit mieux définie.

ARMAM, par souci d'équité, et pour ne pas favoriser davantage une concurrence déloyale, demande que la redevance de la TPM ainsi que toutes les taxes dues au titre de l'exploitation pour l'embarquement/ le débarquement de passagers soient appliquées aux NUC. Pour faire suite aux courriers adressés aux diverses directions régionales des douanes, une rencontre avec M. NESTAR de la direction générale de MONTREUIL sera provoquée.

Sur le fond le statut des NUC à moteur n'est pas condamné par ARMAM, d'autant que plusieurs de ses adhérents exploitent également ce type de navire.

C'est à ce titre d'exploitant qu'ARMAM attire l'attention de M. GOASGUEN sur le fait que ces navires atteignant des vitesses relativement élevées, 40 nœuds et plus, sont à exploiter avec prudence. Il conviendrait de définir un certain nombre de critères telle que la valeur des accélérations acceptables, la vitesse maximum d'exploitation, la qualité des sièges, la surface par passager, la qualité des équipements individuels de survie (VFI), la double motorisation... et rapprocher de ce fait la sécurité des personnes embarquées sur un NUC à moteur de celle imposée sur des navires à passagers. ARMAM précise qu'il serait également souhaitable d'interdire le transbordement de passagers. Un référentiel pourrait ainsi être rédigé par les autorités maritimes et transmis dans les différents quartiers afin de faire appliquer son contenu.

Philippe COURCAUD évoque ensuite les difficultés récurrentes rencontrées par les armateurs pour recruter des salariés titulaires de brevets validés. Il est ainsi convenu d'organiser un rendez-vous entre ARMAM et la directrice des Affaires Maritimes.

En conclusion l'action d'ARMAM n'a pas été inutile car l'augmentation de capacité ne concernera que les NUC à voile construits avant 1965 ou leurs répliques. De plus cette réunion servira de support pour la rédaction de l'arrêté d'application du décret en conseil d'état à paraître.

A 16h30 la réunion prend fin.