



COMPTE RENDU DU RENDEZ-VOUS DU 8 OCTOBRE 2019
MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE – DAM

Le 31 octobre 2019

Un rendez-vous a eu lieu le 8 octobre dernier, à la demande de notre syndicat, avec Monsieur Amaury MEULLENAERE Chef de Bureau (DAM), et avec Monsieur Sébastien VERDEAU, son adjoint (SM2).

Le syndicat était représenté par :

- Philippe COURCAUD,
- Thierry ARNAL,
- Philippe SUBRERO ;

Me Vincent GAUTIER nous accompagnait en sa qualité de conseil du syndicat.

Ce rendez-vous avait été souhaité par ARMAM dans le but d'exposer les difficultés de nos armements face au projet de modification de la division 223 (notre lettre du 5 septembre 2019), et la concurrence jugée déloyale de Navires à Utilisation Commerciale (NUC) (notre lettre du 7 juin 2019 relative à l'organisation du Cannes Yachting Festival du 10 au 15 septembre 2019).

A cette occasion, nous avons également exposé les inquiétudes de notre profession face au développement des nouveaux navires à passagers à grande vitesse, phénomène récent de concurrence illustré par le dossier des QUER (navires de Castille).

Ce rendez-vous a commencé à 14h.

Nous avons abordé notre intervention sur l'évolution inquiétante de la Division 223, en soulignant le peu d'effet des discussions ayant existé entre l'administration et les professionnels, et l'inquiétude de nos armements face à une législation qui nous imposerait des transformations extrêmement coûteuses, des modifications mal adaptées, entraînant notamment des problèmes d'augmentation du poids des navires et de perte de capacité.

Nous avons rappelé le phénomène de concurrence déloyale des NUC, qui, sauf exception, fonctionnent souvent en toute illégalité, tant au regard des obligations professionnelles (absence de diplôme), qu'au regard de la réglementation fiscale, sociale, économique, et en matière d'assurance. Nous avons souligné l'impunité totale et affichée de ces exploitants qui communiquent, sans être inquiétés, sur les réseaux sociaux, et qui vendent leurs services à côté de nos billetteries dûment déclarées.

A ce premier stade, nos interlocuteurs se sont lancés dans un discours bien « huilé », très démagogue, expliquant au fond que l'Etat avait pris conscience de l'évolution des mentalités : « *il faut se rapprocher des administrés et des usagers* » devaient-ils déclarer, faisant allusion à l'écoute nécessaire des aspirations des clients et des entrepreneurs nouveaux entrants, même si cela doit en passer par à une inévitable et opportuniste « Ubérisation » de la société.

Et de poursuivre que l'Etat avait également à cœur d'accompagner les évolutions techniques, telles que celles des semi-rigides, révélant même au passage, sans s'en rendre compte, les relations étroites et privilégiées entretenues avec les professionnels de la construction de semi-rigides (Zodiac, Zeppelin, etc.).

Ces industriels se sont on s'en doute révélés « très coopératifs », devant le tapis qui leur est déroulé pour assoir leur présence sur le marché notamment du transport de passagers.

Le but est de rendre ces navires techniquement « compatibles » avec la réglementation des navires de charges. (dont l'acceptation des moteurs HB à essence) Ce qui les autorisera à terme de transporter 12 passagers en s'affranchissant de toutes les exigences que nous avons réussi à imposer aux NUC.

Le discours de la DAM à ce stade a pu se résumer à la volonté de s'adapter à la demande de ces nouvelles mentalités, en vue de simplifier les activités des plaisanciers et des semi-rigides : moins de contraintes, mini-brevets, services facilités dans la zone côtière, atténuation des règles de sécurité...

Notre syndicat, à cette occasion, a rappelé avec force l'évolution de la concurrence exponentielle et inacceptable des NUC, où l'on constate désormais parfois une moyenne de 20 NUC illégaux pour un bateau à « officiel » déclaré comme tel.

Ceci avec, des skippers sans permis, des « taxis-boat » comme à Cannes (parfois 25 semi-rigides environ) qui travaillent « en meute » la nuit et le jour sans aucun contrôle, naviguant parfois à plus de 40 nœuds.

Nous avons exposé à l'Administration le dossier d'enquête réalisé sur toutes nos côtes françaises, avec les dérives qui résultent de ces activités non déclarées, en toute impunité, et en pleine insécurité.

Celle-ci s'est contentée de rappeler la réglementation des NUC : navigation touristique de loisirs, ne transportant pas plus de 12 personnes à bord pour les navires à moteur, n'effectuant pas de ligne régulière (le bateau ne peut pas repartir à vide).

Puis s'en est suivie une évocation des catégories de navigation, avec les subtilités relatives à la notion d'abri.

Nous avons ajouté notre pierre à cette réflexion en évoquant les spécificités méditerranéennes notamment de phénomènes liés au franchissement des caps, qui réservent au navire des changements très forts de vent, tant en direction qu'en intensité, ce qui doit conduire à la plus grande prudence dans la délivrance des catégories en fonction de la capacité du bateau.

Cela nous a amené naturellement à lancer le débat sur les fameux « QUER », évoqués en début de séance.

Nous nous sommes étonnés de la facilité avec laquelle ces navires semi-rigides de transport avaient pu avoir aussi facilement leur accréditation, tout d'abord par la CRS NAMO puis par celle de MARSEILLE, avec la délivrance d'une « 3^{ème} catégorie restreinte ».

L'Administration a paru découvrir l'existence de ces nouveaux semi-rigides espagnols. Nos interlocuteurs ont même semblé interloqués par la bienveillance dont ces dossiers auraient pu avoir bénéficié, et ont « promis » qu'ils allaient se renseigner afin de veiller à la sécurité...

Puis nous avons abordé plus précisément le thème initial principal de notre demande de rendez-vous : les modifications en cours de la directive européenne transport de passagers.

La directive 2009/45 CE devient la directive 2011/2108/UE qui sera transcrite en réglementions française dans la Division 223a.

On peut ici préciser que cette nouvelle mouture de la directive ne s'applique **qu'aux navires de plus de 24m**.

La division 223b reste donc applicable aux navires de moins de 24m de Lr (soit environ 26m Hors tout).

Notez aussi que les navires de toutes tailles en composite sont (curieusement) exclus du champ de cette directive.

Toutefois le nouveau texte ne se contente pas de changer les règles pour les navires futurs mais impose une sévère rétroactivité sur les navires en aluminium existants construits après 1998.

Cette réglementation sera immanquablement très problématique et coûteuse pour nos armements, et nous avons rappelé non seulement son manque de pertinence, largement démontrée par nos experts, mais aussi son incohérence : bateaux plus lourds, moins performants, moins de capacité, et plus gourmands en carburant et bien sûr plus coûteux.

Il nous a été confirmé que des délais seront accordés à la France pour l'application de la rétroactivité sur les navires existants sur une liste de navires à identifier précisément avant...le 31 décembre 2019 ! Ceci à la condition de désigner nominativement au moins 60 bateaux.

(D'où la demande qui vous a été faite de nous aider à lister et justifier l'existence tous vos navires en aluminium de plus de 24 m qui pourront donc bénéficier de ce délais ... Mais non de dérogations !

La séance a été levée à 16h30.

Lors de la prochaine réunion d'ARMAM, nous reviendrons sur ces points plus précisément, et vous proposerons d'élaborer ensemble un projet de « revendications » à adresser à la DAM.

Nous proposerons notamment la création d'un groupe de travail et de réflexion (avec la DAM) destiné à évaluer les possibilités techniques des transformations à effectuer sur les navires existants dans le cadre de la rétroactivité.

Nous devons également nous pencher sur les réelles implications techniques de l'application de ce texte aux navires neufs, et sur le devenir de la construction de tels navires sous pavillon français.

Nous reviendrons également sur les NUC, la division 223, la formation des marins et capitaines, et bien sûr les « QUER » ou assimilés.

Il demeure que l'impression qui est ressortie de ce rendez-vous était la suivante : rigueur accrue pour notre activité, assouplissement pour l'uberisation du transport maritime...

Cela ne doit pas nous décourager, mais au contraire nous amener à plus d'unité entre nous et sans doute plus de réactivité face aux lobbies qui travaillent contre notre profession.