

Transport de passagers

Les navires à utilisation collective recadrés

La loi française recadre les fameux navires à utilisation collective (Nuc), bateaux de plaisance ou du patrimoine utilisés à titre commercial pour le transport de passagers, accusé de concurrencer l'activité des vedettes armées au commerce.



Eric Sauter

L'« Étoile polaire » de l'armement malouin Étoile marine, est un navire du patrimoine armé comme Nuc, un statut adapté à ces navires bien particuliers. Mais les abus constatés dans le sud de la France sur les semi-rigides entraînent une refonte globale de ce statut.

Qui peut faire quoi et avec quel bateau ? Face au tollé des armateurs privés de vedettes à passagers dénonçant depuis plusieurs années ce qu'ils estiment être une concurrence déloyale, mais aussi pour remettre à plat un cadre réglementaire devenu illisible par l'empilement des dérogations et des interprétations variables d'un quartier maritime à l'autre, le ministère des Transports a décidé de nettoyer le statut des navires à utilisation commerciale (Nuc).

Uniquement à la France, ce statut visant les navires conçus pour la plaisance a été créé en 1984 à

la faveur du regain d'intérêt des Français pour les vieux gréements dont il fallait ouvrir une possibilité d'exploitation commerciale. À l'origine, le Nuc désignait d'ailleurs l'utilisation collective, quand les passagers donnaient la main pour tirer des bords ou affaler les voiles. Autre temps, autres mœurs, le Nuc regroupe aujourd'hui une très grande variété de navires, des voiliers historiques aux semi-rigides en passant par les yachts à moteur exploités en location.

Globalement, le décret modificatif du 6 juin 2013 et l'arrêté du 23 septembre 2013 ne remettent

pas en cause l'utilisation de bateaux de plaisance pour le transport payant de passagers. Mais il pose des conditions. Les navires relevant de centres de formation comme les navires de plongée sous-marine ou les bateaux des centres nautiques doivent clairement marquer le distinguo : activité de formation hors TVA ou activité commerciale sous réserve de remplir les conditions réglementaires des Nuc. Et sur-

tout, comme le rappelle la loi, les Nuc « effectuent une navigation sportive ou touristique, à l'exclusion de toute exploitation en ligne régulière ». Un affichage avec horaires fixes pour les mêmes destinations, comme c'est le cas sur le littoral varois, corse ou azuréen, est de ce fait interdit.

UN ESPACE MINIMUM PAR PASSAGER

S'agissant des capacités d'emport, le nouveau cadre n'apporte qu'une seule modification. Elle ne concerne que les voiliers dits historiques dont la capacité maximale est portée de 30 à 120. Au demeurant, un cas de figure plutôt rare en France. Ne sont concernés que la frégate corsaire *Étoile du Roy*, déjà à 120 passagers mais inscrite au commerce, le trois-mâts goélette *Marité* qui navigue en Nuc sous dérogation avec 60 passagers, et la future *Hermione* dont le mode d'exploitation n'est pas encore arrêté.

La vraie nouveauté, c'est l'introduction de tranches de temps de navigation, avec les normes minimales de confort et de sécurité, qui peuvent encore réduire la capacité maximale autorisée. Les pneumatiques et semi-rigides sont clairement dans le colimateur : plus question de s'as-

soir sur les boudins gonflables. À bord de ces embarcations rapides, « les places assises sont orientées vers l'avant. » Et l'espace par passager est précis : c'est 0,4 m², incluant une place assise. Dans tous les cas de figure, la capacité d'emport, variable selon les temps et lieu de navigation mais aussi la classe du navire, est déterminée par le centre de sécurité des navires pour les moins de 12 mètres ; par le directeur interrégional de la mer après avis de la commission régionale de sécurité pour les 12-24 mètres, et le ministère pour les plus de 24 mètres.

En outre, le seuil des 12 passagers déclenche plusieurs obligations pour l'exploitant : équipage composé au minimum de deux personnes, système de gestion de la sécurité, système de comptage et d'enregistrement de personnes embarquées, registre de réclamation et système de communication global.

Avec ce toilettage en profondeur des Nuc, l'État compte remettre un peu d'ordre et de clarté sur un plan d'eau devenu explosif au fil des ans. Les arguments défendus par les vedettes professionnelles l'ont globalement emporté. Les circulaires de l'État sur ces nouvelles règles du jeu devraient être diffusées en octobre.

Frédéric AUVRAY

■ **LES ARMATEURS DE VEDETTES SATISFAITS.** Un texte « clair et précis ». Président de l'Association des armateurs privés de navires à passagers (Armam), Philippe Courcaud ne cache sa satisfaction. « Ce qui nous tracasse, c'est la dérive incontrôlée de ce statut qui fausse la concurrence. À Ajaccio, la flotte des semi-rigides Nuc ou non Nuc travaillant au noir dépasse maintenant la flotte de vedettes à passagers. Ce phénomène né en Corse a débordé sur toute la Méditerranée et touche maintenant la façade atlantique. » Satisfait sur le fond, mais attentif à son application. « Les contrôleurs, des Affaires maritimes ou des services fiscaux, ont désormais un texte de référence. Nous espérons seulement qu'ils auront les moyens humains pour l'appliquer, y compris la redevance Barnier, versée pour les espaces naturels. » L'enjeu n'est pas mince pour les 65 adhérents de l'association qui exploitent près de 500 navires et transportent 5 millions de passagers par an.

■ **ÉTOILE MARINE CROISIÈRE : « UNE SEGMENTATION NOCIVE ».** Avec un grand voilier historique inscrit au commerce et le gros de la flotte sous statut Nuc, Étoile marine croisière à Saint-Malo ne voit pas de progrès dans ce nouveau cadre réglementaire. Pour Valdo Dhoyer, directeur des opérations, c'est « un texte franco-français qui reste dans ce cadre étroit ». La fragmentation par temps de navigation est selon lui un « non sens. Cette segmentation ne répond à rien. On va surtout exiger un maximum d'aménagements qui ne sont pas toujours possibles sur des bateaux existants. Pour la jonque « La Boudeuse » dont on voulait reprendre l'exploitation, on nous imposait un radeau de sauvetage Solas alors que le Nuc ne l'exigeait même pas. Du coup, on a laissé tomber. »

Les nouvelles normes applicables aux Nuc

Type de navires sous statut Nuc	Navires à moteur < 24 mètres	Navires à voile < 24 mètres	Navires > 24 mètres et voiliers construits avant 1965 ainsi que leurs répliques
Règlement technique	Division 241	Division 241	Divisions 241 et 242 Division 241 et 244 (voiliers historiques)
Fiscalité	TVA déductible, taxe Barnier en cas de fréquentation d'espaces naturels classés		
Capacité maximale (eaux territoriales)	12 équipage inclus	30 équipage inclus	À moteur : 12 équipage inclus À voile : 30 équipage inclus Voiliers historiques : 120
Capacité maximale (eaux internationales)	12 équipage inclus	12 équipage inclus	12 équipage inclus
Navigation < 3h	Capacité éventuellement réduite selon le respect des normes de confort et de sécurité		
Navigation < 12h	Capacité éventuellement réduite selon le respect des normes d'hygiène (water closet)		
Navigation > 12h et < 24h	Capacité éventuellement réduite selon le respect des normes d'hygiène (local sanitaire, réfectoire)		
Navigation > 24h	Capacité éventuellement réduite selon le respect des normes d'hygiène (local sanitaire, réfectoire, couchettes)		

Les nouvelles règles applicables aux navires à utilisation collective sont décrites dans ce tableau. Elles restreignent de fait la capacité d'emport de passagers en imposant une disposition des places dans le sens de la marche ainsi que des équipements complémentaires selon la durée de navigation.