



Ministère de l'Ecologie, du Développement
Durable et de l'Energie
Direction du Transport Maritime
Grande Arche
Tour Pascal A et B
92055 LA DEFENSE CEDEX

La Rochelle le 26 juillet 2012

A l'attention de Monsieur le Ministre Frédéric CUVILLIER

Objet : NUC ou Navire de plaisance à Utilisation Commerciale

Monsieur le Ministre,

L'association ARMAM que nous représentons, regroupe les Armateurs côtiers de Manche Atlantique et Méditerranée et représente à ce jour quarante-cinq armements de navires de transport à passagers, deux cents navires, cinq cents marins et trois millions cinq cent mille passagers transportés chaque année. Vous trouverez annexé à ce présent courrier la composition de notre bureau.

Nous venons aujourd'hui vous alerter à propos de la concurrence déloyale exercée par les NUC (Navire de plaisance à Utilisation Commerciale) ainsi que par les navires de plaisance à usage personnel qui pratiquent une activité commerciale en toute illégalité.

Nos activités de transport maritime de passagers sont fragiles par nature car soumises à des facteurs incontrôlables comme les conditions météorologiques ou le cours du pétrole. A ces difficultés depuis quelques années s'ajoute également un développement forcené d'activités parallèles pratiquées soit par des NUC titulaires d'un livret bleu, soit par des navires de plaisance titulaires d'un livret orange.

La concurrence dans toute activité commerciale est naturelle et nécessaire pour la clientèle. Cependant force est de constater que les règles édictées en matière fiscale, sociale, de sécurité ... ne sont pas les mêmes pour tous les acteurs du transport maritime.

Groupement des armateurs côtiers de navires à passagers

Manche - Atlantique - Méditerranée

En effet les NUC, seuls navires de plaisance habilités à exercer une activité commerciale sous réserve d'un équipage enrôlé, ne sont pas soumis à la même réglementation que tout autre navire de commerce affecté au transport de passagers. En matière fiscale il s'agit notamment de l'exonération systématique de la taxe Barnier ou l'abattement très fréquent des droits de port. En matière d'armement et de sécurité, les NUC répondent à la réglementation de la division 241 et les navires à passagers à celle de la division 223, la différence la plus notable étant les critères de stabilité. Nous pouvons également vous citer un équipement de sécurité allégé et notamment la dispense de radeaux de sauvetage en quatrième catégorie, une dotation médicale réduite à la simple trousse de secours pour les navires de plaisance contre une dotation médicale C sur nos navires, une petite VHF portable sur les unités de moins de 12m contre une ASN sur nos bateaux, une visite de coque tous les trente-six mois et tous les dix ans pour la structure, contre une visite chaque année par une société de classification sur nos vedettes à passagers. Les NUC n'ont pas de contraintes particulières par rapport à la vitesse qu'ils peuvent atteindre (souvent jusqu'à 50 nœuds pour les NUC à moteur) alors que le navire à passagers au-delà des 20 nœuds doit répondre à la réglementation NGV. Nous pouvons encore évoquer une motorisation à essence sur ces embarcations avec le risque d'explosion qui en découle (nous joignons d'ailleurs à cette missive une coupure de presse relatant un événement de cet ordre, heureusement sans issue dramatique).

En outre les quelques obligations réglementaires que les NUC devraient respecter au titre de la division 241 sont régulièrement bafouées comme nous pouvons facilement le constater à bord de nos navires qui les côtoient tous les jours. Les infractions les plus courantes sont les suivantes :

- Transport de plus de 12 passagers pour les NUC à moteur,
- Exploitation de lignes régulières avec horaires bien définis,
- Port de base non clairement identifié, indistinct pour les passagers et évoluant en cours de journée,
- Défaut d'affichage de la mention obligatoire « retour au port base obligatoire en fin de journée » ou « navigation de nuit interdite »
- Navigation de nuit,
- Eloignement de plus de 20 miles du port base,
- Absence de registre des personnes embarquées,
- Défaut d'affichage du rôle incendie, de voie d'eau et d'abandon,
- Défaut d'information auprès des passagers embarqués des consignes à suivre en cas de situation critique,
- Défaut de tenue du journal machine pour les NUC avec appareil moteur supérieur à 250 KW
- Absence du registre de mouvement des hydrocarbures.

Que dire des autres navires de plaisance pourtant par définition à usage personnel, qui surfent également sur l'activité « transport de passagers » et qui rivalisant déjà avec les NUC professionnels, concurrencent à fortiori pleinement nos entreprises exerçant soit une activité commerciale illicite sans déclaration fiscale ou employant des travailleurs non déclarés. Il s'agit notamment des loueurs de bateaux qui n'hésitent pas à mettre un skipper à bord et à proposer un circuit touristique à leur clientèle, des navires des écoles de voile ou de plongée qui font de la billetterie ...

Vous comprendrez bien aisément que ces pratiques irrégulières génèrent un coût de revient à la place bien inférieur que sur nos vedettes !

Nous sommes malheureusement bien impuissants face à cet essor qui pourrait nous être fatal, la réglementation s'appliquant sur nos navires à passagers ne cessant de s'amplifier depuis une dizaine d'années alors que dans le même temps les règles s'assouplissent pour les NUC pour preuve le projet porté par la FIN (Fédération des Industries Nautiques) de NUC à voile pouvant embarquer jusqu'à 120 passagers contre 30 aujourd'hui. La mission de la navigation de plaisance se voit d'ailleurs contrainte d'étudier actuellement une évolution de la définition du navire de plaisance à utilisation commerciale intégrant cette augmentation de capacité.

De source administrative il a été dénombré en France, Antilles comprises, quatre cent quarante-neuf NUC dont cent onze à voile et trois cent trente-huit à moteur. Cependant sachant que l'identification des NUC est impossible, ce nombre est à coup sûr très en dessous de la réalité.

Nous nous permettons de vous rappeler que 80% de la marine marchande en France est constituée par les armements effectuant la navigation côtière et que 50% de ces 80% correspondent à des navires à passagers, notre profession générant également des emplois indirects au sein des chantiers de construction et de tous les sous-traitants.

Afin de sauver notre profession, nous vous adressons donc les demandes suivantes :

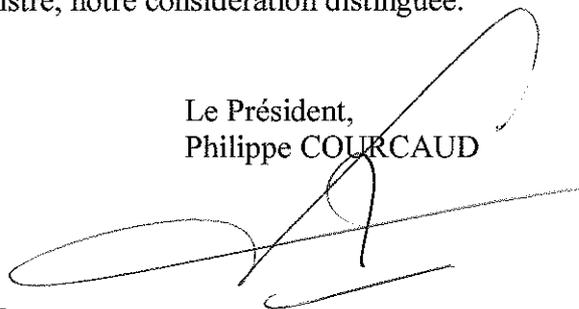
- L'instauration de l'identification claire type « NUC » suivie d'une référence sur la coque des NUC professionnels, le défaut de cette identification impliquant de fait l'interdiction de toute exploitation commerciale,
- L'abrogation du projet du décret visant à augmenter la capacité des NUC à voile pour la porter à 120 passagers,
- L'application des mêmes règles de fiscalité, d'armement, de sécurité, de droit social ... à tous les exploitants : navires à passagers ou navires de plaisance à utilisation commerciale,
- La mise en place par les autorités maritimes qualifiées de contrôles fréquents sur tout type de navire et le cas échéant l'établissement de procès-verbaux.

A toutes fins utiles nous vous précisons que nous allons également nous rapprocher de la DAM (Direction des Affaires Maritimes) afin qu'une circulaire à destination des quartiers des affaires maritimes soit établie, répertoriant les infractions commises par les NUC soit au code disciplinaire et pénal de la marine marchande, soit au code des transports.

Nous espérons que cette lettre retiendra votre attention et bien entendu nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Nous vous remercions par avance de l'intérêt que vous porterez à nos requêtes et vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, notre considération distinguée.

Le Président,
Philippe COURCAUD



- PJ : - Composition bureau ARMAM
- Coupure de presse relative à l'explosion d'un semi rigide

Copie : M. BOUCHET Gérard, Président du GASPE



Composition bureau ARMAM 2012

Fonction	Nom	Courriel	Téléphone
Président	Philippe COURCAUD	ph.courcaud@inter-iles.com	06 10 25 70 74
Vice Président Manche	Pascal BLANCHET	ps.blanchet@wanadoo.fr	06 77 11 16 60
Vice Président Atlantique	Francis FAVROUL	francis.favroul@wanadoo.fr	06 08 37 37 83
Vice Président Méditerranée	Thierry ARNAL	cannes@trans-cote-azur.com	06 09 54 26 12
Secrétaire	Pierre-Yves MONFORT	vedettes.odet@gmail.com	06 83 16 37 69
Secrétaire adjoint	Franck LAUSSEL	laussel.tlv@orange.fr	06 86 46 66 63
Trésorier	Philippe GOURET	ph.gouret@smn-navigation.fr	06 87 76 67 19
Représentant Golfe du Lion	Patrick HUBERT	cmrc@club-internet.fr	06 85 20 58 26
Représentant Corse	François CANCELLIERI	naveva@naveva.com	06 86 37 91 32
Conseiller Technique	Philippe SUBRERO	p.subrero@meretdesign.fr	06 16 26 45 46



Groupement des armateurs côtiers de navires à passagers

Manche - Atlantique - Méditerranée

3 Promenoir des Courauleurs – 17025 LA ROCHELLE CEDEX 1 – Tél 05 46 50 55 54



Leur fils souffrait d'une clavicule cassée

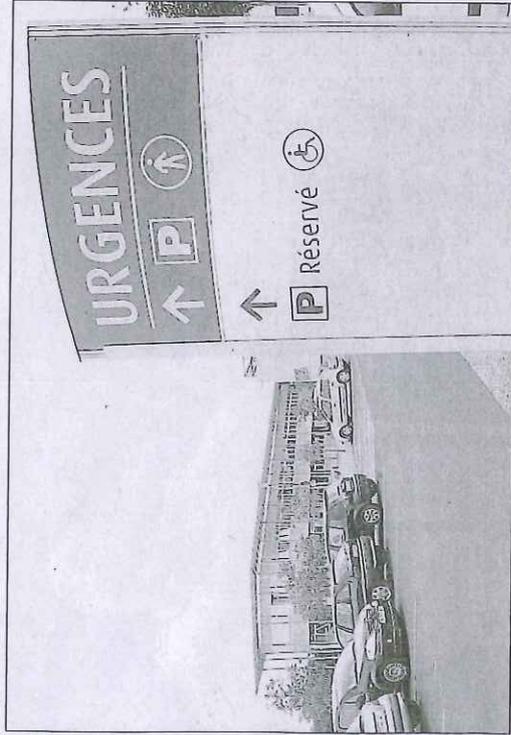
SAINTES Ils avaient conduit leur enfant aux urgences hospitalières après une chute. Ils estiment qu'il n'y a pas été bien pris en charge

EMMANUELLE CHIRON
e.chiron@sudouest.fr

Mathys, 2 ans et demi, est un enfant vif. Ce mercredi 20 juin au matin, il chute du lit parental. Le petit tombe sur la tête et le bras et il se met à vomir. Direction les urgences pédiatriques du centre hospitalier de Saintes. Sur place, l'enfant ne bronche pas. « Mathys ne se plaint jamais », confie son papa, Nicolas Bouchet. L'infirmière chargée, à l'entrée des urgences, d'évaluer la douleur de l'enfant a dû penser la même chose. « Mathys a, quand même, indiqué une douleur au cou », soutient son père. Après avoir vu le médecin, l'enfant sort avec une prescription pour des antalgiques. Pas de radiographie mais la recommandation de rap-peler si des symptômes de traumatisme crânien se manifestent.

Retour aux urgences

Angélique, la maman, rappelle les urgences dans l'après-midi. Elle explique que son fils se plaint de douleurs au bras. « On ne pouvait pas toucher et il le penchait bizarrement », confirme Nicolas. Mais, au téléphone, l'hôpital conseille simplement à la maman de lui redon-



Les parents du petit Mathys estiment avoir attendu trop longtemps une radiographie pour leur enfant blessé. PHOTO E. C.

une semaine après sa première visite aux urgences.

Le diagnostic tombe : la clavicule du garçon s'est cassée dans la chute. Depuis, les parents ne décolèrent pas. « On nous a un peu pris pour de jeunes parents trop affolés. Résultat, sa clavicule était cassée ; ce n'est pas rien. » La famille Bouchet reproche au corps médical de l'hôpital de n'avoir pas effectué de radio, malgré son insistance.

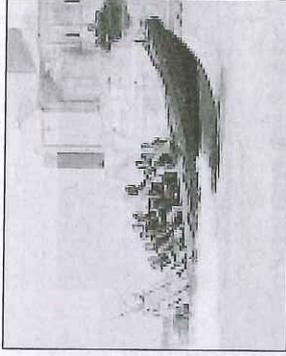
Une attente fréquente

Les parents de Mathys ignoraient aussi qu'ils auraient pu revenir le jeudi matin. Ils auraient été pris en charge. Une mauvaise communication que l'hôpital cherchera à améliorer avec les médecins de ville.

Mais le délai d'attente aux urgences - souvent plus de deux heures - pour passer un examen est très fréquent. « Nous avons beaucoup de

Un semi-rigide explose dans l'estuaire

MORTAGNE Jacques Peignon a perdu son outil de travail lors d'un incendie. Il n'a pas été blessé



Le semi-rigide était basé dans le port de Talmont. PHOTO PHOTO DR

Hier, en fin d'après-midi, à 400 mètres du chenal du port de Mortagne et 200 mètres de la côte, un incendie s'est déclaré dans le compartiment technique d'un pneumatique semi-rigide, de 7,20 mètres, de Jacques Peignon. Propriétaire, il l'utilise pour son activité Allô Taxi Mer.

Seul à bord au moment de l'incendie, il revenait de port Maubert pour rejoindre le port de Mortagne. Peu après, une forte explosion l'a projeté à l'eau. Les plaisanciers se trouvant sur l'estuaire se sont tout de suite rendus sur les lieux et ont pu le récupérer.

Sain et sauf, mais choqué, il n'a pas été hospitalisé. L'embarcation a été entièrement détruite et a coulé. Les

pompiers de Cozes, Mortagne, Jonzac, Royan et Gémozac se sont rendus sur place, ainsi que Dragon 17 de la sécurité civile et la vedette de la SNSM de Royan.

Navigateur et spécialiste du pneumatique semi-rigide, pour l'avoir pratiqué en conditions extrêmes, Jacques Peignon avait choisi ce type d'embarcation afin de faire découvrir l'estuaire. Il créait, il y a 4 ans, la société Allô Taxi Mer, basée à Talmont

Annick Marié

Inceste : la mère fait appel

JUSTICE Marie-Carmen L. a fait appel de sa condamnation à cinq ans de prison afin d'obtenir sa remise en liberté

née dans les deux mois par la cour d'appel de Poitiers. » Le parquet de Saintes a fait, à son tour, appel pour que le cas de Marie-Carmen L. soit réglé dans son entier. Ce ne sera pas devant une cour d'assises mais devant la chambre correctionnelle de

La cour d'appel de Poitiers a condamné