



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Concurrence des navires d'activité côtière dans le transport de passagers

Question orale n° 1509

Texte de la question

Mme Edith Audibert attire l'attention de Mme la ministre de la mer sur les conséquences de l'assouplissement de la réglementation en matière de transport maritime de passagers. En effet, alors que la réglementation antérieure pour les navires d'activité côtière (NAC) permettait d'encadrer les activités portuaires de courtes distances, fin 2020, la commission de plaisance l'a assouplie, incluant le transport de passagers au nombre des activités autorisées pour les NAC. Cette ouverture au transport d'un maximum de 12 passagers risque de créer un déséquilibre concurrentiel dont vont pâtir les armateurs de navires à passagers alors que l'on constate que de nombreux NAC, profitant de cette ouverture, modifient déjà leurs activités initiales pour faire principalement du transport de passagers. Alors qu'un capitaine de navire suit une formation de six mois et doit justifier d'au moins douze mois de navigation, un pilote de NAC obtient son brevet de navigation en seulement trois semaines. De même, alors que les navires de transport de passagers sont soumis à un certain nombre de normes et d'obligations qui limitent leur capacité de charge et régulent leur navigation, les NAC échappent largement à tous contrôles et peuvent se permettre de prendre des libertés avec la réglementation. De plus, alors que les professionnels du transport maritime de passagers sont soumis à des taxes portuaires et à diverses redevances, les NAC ont la possibilité de se déclarer sous le régime de l'autoentreprise et d'échapper ainsi aux obligations fiscales supportées par les professionnels. La multiplication du nombre de NAC n'est pas sans conséquence sur un environnement côtier marin particulièrement fragile et constitue un risque nouveau qui n'est pas négligeable et qu'il faut prendre en compte. Face à cette diversification, les compagnies maritimes deviennent commercialement plus agressives et les petites structures risquent fort d'être déstabilisées par cette nouvelle concurrence. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures urgentes qu'elle entend prendre afin d'éviter la dérive de la situation et revenir à l'esprit originel de la réforme, à savoir celui de la servitude des ports de plaisance ou des zones de mouillage en excluant toute possibilité de transport de passagers.

Texte de la réponse

TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

Mme la présidente. La parole est à Mme Edith Audibert, pour exposer sa question, n° 1509, relative au transport maritime de passagers.

Mme Edith Audibert. Fin 2020, la commission de plaisance a décidé d'assouplir la réglementation touchant les activités portuaires de courte distance, à laquelle sont soumis les navires d'activités côtières (NAC) en matière de commerce. Ces derniers ont été autorisés à transporter des passagers, dans la limite de douze personnes, ce qui a immédiatement suscité un appel d'air et causé un important déséquilibre concurrentiel, dont pâtissent les armateurs de navires de passagers. Profitant de cette ouverture, de nombreux NAC modifient leur objet initial pour effectuer principalement du transport de passagers – ce n'est pas acceptable, d'autant plus que les compagnies d'assurance refusent de les assurer pour cette nouvelle activité.

L'ouverture de la réglementation a eu d'autres conséquences anticoncurrentielles : alors qu'un capitaine de navire suit une formation de six mois et doit justifier d'au moins douze mois de navigation, un pilote de NAC obtient un brevet de navigation en seulement trois semaines. De même, alors que les navires de transport de passagers sont soumis à des normes et à des obligations qui limitent leur capacité de charge et régulent leur navigation, les NAC échappent largement à tout contrôle et prennent des libertés avec la réglementation. Enfin, alors que les professionnels du transport maritime de passagers sont soumis à des taxes portuaires et à diverses redevances, les NAC peuvent opter pour le régime de l'autoentreprise, échappant ainsi aux obligations fiscales supportées par les professionnels.

La multiplication de ces navires n'est pas non plus sans conséquences sur l'environnement côtier marin, particulièrement fragile. En tant que députée de la troisième circonscription du Var, je suis particulièrement préoccupée par la très forte pression humaine provoquée par le transport de passagers dans les îles situées au large d'Hyères. Le parc national de Port-Cros s'inquiète particulièrement de la pression anthropique supplémentaire provoquée par le transport de passagers des NAC.

Face à cette diversification d'activités, les compagnies maritimes adoptent des pratiques commerciales plus agressives, et les petites structures risquent fort d'être déstabilisées par la concurrence des navires de plaisance. Quelles mesures urgentes entendez-vous prendre, madame la ministre, pour éviter la dérive de la situation et revenir à l'esprit originel de la réforme, celui de la servitude des ports de plaisance ou des zones de mouillage, en excluant toute possibilité de transport de passagers par les NAC ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la mer.

Mme Annick Girardin, ministre de la mer. Nous avons effectivement revu la réglementation relative aux NAC, afin d'encadrer une activité qui existait déjà, mais qui n'était régie par aucun cadre juridique clair. Des décisions s'imposaient pour remédier à cette absence de cadre, qui empêchait de réaliser des contrôles – Mme Mauborgne l'a évoqué. En tant que ministre, ma première priorité est bien la sécurité en mer.

Cette évolution permet en outre de créer des emplois, notamment pour les jeunes, dont je suis convaincue qu'ils doivent redécouvrir les activités maritimes. Jusqu'à présent, la conduite des NAC ne nécessitait que des brevets accessibles par des formations courtes : or cette activité peut offrir aux jeunes une première approche des métiers de la mer, et les inciter à suivre une formation plus complète de marin.

Vous dénoncez le déséquilibre concurrentiel que créerait le nouveau cadre pour les armateurs de navires de passagers. Rappelons toutefois que les NAC sont limités à une navigation très côtière, à moins de 6 milles nautiques – soit 9 kilomètres – de leur point de départ, et à moins de 2 milles – 3 kilomètres – d'un abri, tandis que les navires classiques peuvent s'éloigner à des centaines de kilomètres. Un NAC peut transporter douze personnes au maximum, tandis que les navires de transport peuvent accueillir 100 à 200 fois plus de passagers.

Je peux comprendre votre inquiétude – il faut toujours entendre les inquiétudes des territoires –, mais je crois que nous avons pris une bonne décision : voyons ce que donnera son application. Vous vous inquiétez – c'est normal et légitime –, et vous relayez les inquiétudes d'acteurs de terrain ; cependant, cette disposition n'étant pas encore en vigueur, il n'est pas démontré qu'elle entraînera une quelconque concurrence déloyale. Les textes ne sont pas encore publiés : je vous les communiquerai dès qu'ils paraîtront, et nous en dresserons un bilan dès la fin de la saison touristique. Il faut avoir l'humilité de dire que, si un outil ne correspond pas aux besoins ou aux pratiques du terrain, il devra être modifié. Nous serons vigilants, les uns comme les autres.

Mme la présidente. La parole est à Mme Edith Audibert.

Mme Edith Audibert. Permettez-moi juste d'insister sur la nécessité de veiller à la circulation terrestre et maritime pour assurer la conservation du patrimoine national de nos îles tout en en faisant profiter la population. Nous essayons d'un côté, dans les nouvelles délégations de service public qui concernent notamment les îles d'Hyères, de réguler la capacité de charge ; ce n'est pas pour, de l'autre, augmenter la circulation sur nos îles.

Porquerolles compte 300 habitants à l'année ; en saison, ce nombre est multiplié par quatre et l'île accueille jusqu'à 20 000 visiteurs par jour. Cela crée beaucoup de complications, vous le devez comprendre. En particulier, le parc national de Port-Cros s'inquiète beaucoup de la capacité de charge.

Données clés

Auteur : [Mme Edith Audibert](#)

Circonscription : Var (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1509

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Mer

Ministère attributaire : Mer

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 juin 2021](#)

Réponse publiée le : 16 juin 2021, page 6272

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [8 juin 2021](#)