

N° 338

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Enregistré à la Présidence du Sénat le 6 février 2013

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur le projet de loi portant **diverses dispositions** en matière d'**infrastructures** et de **services de transports** (PROCEDURE ACCELEREE),*

Par M. Roland RIES,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, *président* ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Philippe Esnol, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mmes Laurence Rossignol, Esther Sittler, M. Michel Teston, *vice-présidents* ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, *secrétaires* ; MM. Joël Billard, Michel Billout, Jean Bizet, Vincent Capo-Canellas, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Michel Doublet, Jean-Luc Fichet, Jean-Jacques Filleul, Alain Fouché, Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, MM. Benoît Huré, Daniel Laurent, Alain Le Vern, Jean-François Mayet, Stéphane Mazars, Robert Navarro, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, André Vairetto.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 260, 334 et 339 (2012-2013)

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION	7
EXPOSÉ GÉNÉRAL	9
I. DES PROBLÈMES TECHNIQUES BIEN IDENTIFIÉS ET DES MESURES ATTENDUES DE LONGUE DATE...	9
A. TRANSPORT ROUTIER : UN MÉCANISME DE RÉPERCUSSION DE L'ÉCOTAXE POIDS LOURDS A REVOIR, DES DELAISSES ROUTIERS À RECLASSER, DES CONTRÔLES À RENFORCER	9
1. <i>Un mécanisme de répercussion de l'écotaxe poids lourds à revoir</i>	9
2. <i>250 kilomètres de délaissés routiers à reclasser dans la voirie départementale ou communale</i>	11
3. <i>Des contrôles à renforcer</i>	11
B. TRANSPORT MARITIME : DES OUTILS DE GESTION ET DES DROITS À RENFORCER, DANS L'INTÉRÊT DES GENS DE MER	12
1. <i>La concurrence déloyale des pavillons de complaisance s'exerce dans nos eaux territoriales et désespère les gens de mer</i>	12
2. <i>Des navires abandonnés gênent la vie portuaire faute d'outils adaptés pour les démanteler</i>	13
II. ...APPELLENT DIVERSES DISPOSITIONS TECHNIQUES ET DES MISES À JOUR QUI SONT DEVENUES URGENTES	15
EXAMEN DES ARTICLES	19
• TITRE I^{er} DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ	19
• <i>Article 1^{er}</i> (article L. 2111-1 du code des transports) Missions obligatoirement subdéléguées à la direction des circulations ferroviaires (DCF) de la SNCF	19
• <i>Article 2</i> (article L. 2121-7 du code des transports) Recours par les régions au groupement européen de coopération territoriale (GECT) pour organiser des services de transport ferroviaire transfrontaliers	20
• <i>Article 3</i> (article L. 2122-4 du code des transports) Présentation séparée des comptes pour la fourniture de services de transports et pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire	23
• <i>Article 4</i> (article L. 2232-1 du code des transports) Renforcement du contrôle du domaine public ferroviaire, en protection contre les vols	25
• TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER	27
• <i>Article 5</i> (article L. 123-3 du code de la voirie routière) Reclassement de routes nationales ou de sections de routes nationales déclassées	27
• <i>Article 6</i> (article L. 112-3 du code monétaire et financier) Indexation des rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics en matière d'infrastructures et de services de transport	29
• <i>Article 7</i> (articles L. 3221-2, L. 3222-3, L. 3242-3 du code des transports) Modification du dispositif de prise en compte de l'écotaxe poids lourds dans le tarif du transport	32

• <i>Article 8</i> (articles L. 3115-1, L. 3115-2, L. 3115-3, L. 3115-4, L. 3115-5 [nouveaux] du code des transports) Droits des passagers en transport par autobus et autocar	42
• <i>Article 9</i> (articles L. 130-6 et L. 225-5 du code de la route, article L. 1451-1 du code des transports) Renforcement des moyens de contrôle des fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres	46
• <i>Article 10</i> (article L. 3314-2 du code des transports) Désignation des véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'obligation de formation professionnelle	50
• <i>Article 11</i> (articles L. 3315-2 et L. 3315-6 du code des transports) Contrôle du respect de la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que des dispositions relatives à la durée du travail, au repos et aux congés du code du travail et sanction d'obligations prévues à ce titre	51
• TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL	53
• <i>Article 12</i> (articles L. 4244-1. et L. 4244-2 [nouveaux] du code des transports, article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques) Déplacement d'office des bateaux sur le domaine fluvial	53
• <i>Article 13</i> (article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, articles L. 4313-2, L. 4321-1 et L. 4321-3 du code des transports) Habilitation des agents des ports fluviaux en matière de contravention de grande voirie	57
• <i>Article 14</i> (article L. 4322-20 du code des transports) Ressources du Port autonome de Paris	60
• TITRE IV DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME	61
• <i>Article 15</i> (articles L. 5141-1, L. 5141-2-1 [nouveau], L. 5141-3, L. 5141-3-1 [nouveau], L. 5141-4, L. 5141-4-1 [nouveau], L. 5141-4-2 [nouveau], L. 5141-6 et L. 5242-16 du code des transports) Simplification des procédures d'expropriation des navires abandonnés	61
• <i>Article 16</i> (articles L. 5122-25, L.5122-26 à L. 5122-30 [nouveaux], L. 5123-2, L. 5123-3, L. 5123-4 et L. 5123-6 du code des transports) Limitation de responsabilité en cas de marée noire	66
• <i>Article 17</i> (articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement) Coordination avec l'article précédent	70
• <i>Article 18</i> (article L. 215-1 du code de la consommation, articles L. 218-26, L. 218-36, L. 218-53, L. 218-66, L. 521-12 et L. 713-7 du code de l'environnement, article L. 513-2 du code minier, article L. 544-8 du code du patrimoine, article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite, articles L. 205-1, L. 231-2, L. 942-1 et L. 942-7 du code rural et de la pêche maritime, article L. 1515-6 du code de la santé publique, articles L. 5123-7, L. 5142-7, L. 5222-1, L. 5243-1, L. 5243-2, L. 5243-2-2, L. 5243-7, L. 5262-4, L. 5335-5, L. 5336-5 et L. 5548-3 du code des transports, articles L. 8271-1-2 du code du travail et L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, article 33 de la loi n°68-1181 du 30 décembre 1968, article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008) Habilitation des agents des affaires maritimes en conséquence de la fusion des corps des inspecteurs et des contrôleurs	71
• <i>Article 19</i> (articles L. 5111-2 et L. 5111-3 du code des transports) Unification des marquages d'identification des bateaux et des navires dans la zone fluviomaritime	73
• <i>Article 20</i> (articles L. 5241-7-1 (nouveau), L. 5242-1, L. 5242-2, L. 5281-1 et L. 5281-2 (nouveaux) du code des transports) Visite des navires et enquête nautique	75
• <i>Article 21</i> (articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports) Autorité portuaire dans le port de Port-Cros	78
• <i>Article 22</i> (article L. 5531-19 [nouveau] du code des transports) Pouvoir de consignation à bord exercé par le capitaine du navire	79
• <i>Article 23</i> (articles L. 5561-1, L. 5561-2, L. 5562-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-1, L. 5563-2, L. 5564-1, L. 5565-1, L. 5565-2, L. 5566-1 et L. 5566-2 [nouveaux] et L. 5342-3 du code des transports) Conditions sociales du pays d'accueil	82

• TITRE V DISPOSITIONS RELATIVES À L’AVIATION CIVILE	87
• <i>Article 24</i> (article L. 571-7 du code de l’environnement) Circulation des aéronefs de secours	87
• TITRE VI MODALITÉS D’APPLICATION À L’OUTRE MER	88
• <i>Article 25</i> (articles L. 632-1 et L. 640-1 du code de l’environnement, L. 5712-2 [nouveau], L. 5722-2 [nouveau], L. 5732-2 [nouveau], L. 5742-2 [nouveau], L. 5752-2 [nouveau], L. 5761-1, L. 5761-2 [nouveau], L. 5762-3 [nouveau], L. 5771-1, L. 5771-2[nouveau], L. 5772-4 [nouveau], L. 5781-3 [nouveau], L. 5782-4 [nouveau], L. 5791-3 [nouveau], L. 5792-4 [nouveau], L. 6761-1 et L. 6771-1 du code des transports)	
Modalités d’application de la loi dans les outre-mer	89
TRAVAUX EN COMMISSION	97
I. AUDITION DU MINISTRE	97
II. EXAMEN DU RAPPORT	110
ANNEXE LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	131
TABLEAU COMPARATIF	133

Mesdames, Messieurs,

Avec le Grenelle de l'environnement, l'État et, au-delà, la société civile, ont convenu d'un cap et d'un calendrier pour une transition écologique de notre économie, aussi bien que de nos modes de consommation. Les objectifs chiffrés sont audacieux, inédits : notre pays, pour lutter contre le réchauffement climatique, s'est proposé de réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre avant 2020, alors même que la consommation y augmenterait ; à l'issue de la conférence environnementale, le Président de la République a même fixé un cap plus audacieux encore : réduire de 40 % nos émissions d'ici 2030.

Or les transports représentent, parmi les « gros émetteurs de CO₂ », le seul domaine où l'empreinte carbone continue de se dégrader : alors que la tendance globale est à la baisse des émissions (– 5 % pour la France et – 10 % pour l'UE entre 1990 et 2008), les émissions du secteur des transports ont continué à croître de 10 % pour la France et de 25 % pour l'Union européenne entre 1990 et 2008. Sur la « trajectoire » du Grenelle, les transports se distinguent ainsi du logement, de l'industrie et même des BTP : chaque véhicule consomme moins de carburant, émet moins de particules et de gaz carbonique, mais l'ensemble du secteur continue de polluer davantage ; c'est que les déplacements continuent de progresser, et la tendance va se poursuivre dans les années à venir ; c'est, également, que le report modal, indispensable pour suivre la trajectoire du Grenelle, est quasiment au point mort : la route, même, continue de gagner des parts dans les transports de marchandises. Nous devons donc, ou bien reconnaître que nos objectifs étaient trop ambitieux, et tenir compte du réel, ou bien remettre les transports sur la trajectoire du Grenelle, par des mesures suffisamment fortes pour faire changer nos comportements, pour être décisive.

A l'aune de ce défi, les mesures de ce texte portant diverses dispositions relatives au transport paraîtront accessoires. Elles n'en participent pas moins à l'effort d'ensemble et leur utilité est évidente sur trois points au moins :

– l'augmentation des tarifs du transport routier pour accompagner l'écotaxe poids lourds, instituée par l'article 7, est une condition de la réussite même de cette première grande disposition de la fiscalité écologique ;

– les nouveaux moyens d'action confiés aux autorités pour déplacer les « épaves fluviales » (article 12) ou vendre les navires abandonnés (article 22), amélioreront le fonctionnement de nos voies d'eaux et de nos

ports maritimes, au moment où on leur demande d'être plus efficaces, pour mieux participer au report modal ;

– diverses mesures techniques de ce texte, enfin, apportent des solutions pratiques à des problèmes identifiés de longue date et qui peuvent trouver leur source dans le génie administratif consistant parfois – trop souvent – à compliquer la gestion des choses, par des transpositions incomplètes, des règles contradictoires, ou encore des procédures byzantines, en bref, le bréviaire trop commun des tracasseries qu'on doit régulièrement lever par des textes fort utiles en pratique.

Autre grande mesure de ce projet de loi, qui valorise les gens de mer et l'économie maritime : l'application des grands principes de notre droit social aux navires venant travailler dans nos eaux intérieures et territoriales. Notre commission a examiné récemment le sujet, en adoptant la proposition de loi relative au cabotage maritime, dont Mme Evelyne Didier était la rapporteure. Face à la concurrence déloyale de navires, immatriculés en Europe mais employant des marins à des conditions « internationales », le Gouvernement, avec l'article 23, applique les conditions de l'État d'accueil, c'est-à-dire les règles sociales et de sécurité que la France peut imposer aux navires des pavillons étrangers, à tous les navires « utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service ». Avec cet article audacieux, le Gouvernement va aussi loin que les règles européennes l'y autorisent pour protéger l'emploi marin français, c'est un progrès important.

Au cours de sa séance du mercredi 6 février 2013, votre commission a examiné les 25 articles de ce texte et a adopté 34 amendements, dont 28 amendements sur proposition du rapporteur.

A l'issue de l'examen des articles, votre commission n'a pas adopté l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. DES PROBLÈMES TECHNIQUES BIEN IDENTIFIÉS ET DES MESURES ATTENDUES DE LONGUE DATE...

A. TRANSPORT ROUTIER : UN MÉCANISME DE RÉPERCUSSION DE L'ÉCOTAXE POIDS LOURDS A REVOIR, DES DELAISSES ROUTIERS À RECLASSER, DES CONTRÔLES À RENFORCER

A l'heure actuelle, une problématique suscite de nombreuses inquiétudes dans le secteur du transport routier de marchandises : l'impact économique de la mise en place de l'écotaxe poids lourds.

1. Un mécanisme de répercussion de l'écotaxe poids lourds à revoir

L'« écotaxe poids lourds » figure parmi les engagements du Grenelle de l'environnement. Alors que sa mise en œuvre a été actée en 2008, cette taxe poids lourds nationale n'est toujours pas entrée en vigueur et devrait l'être seulement au cours de l'année 2013. Le contrat signé entre l'État et Ecomouv', la société en charge du dispositif technique nécessaire à sa collecte, stipule qu'elle devrait pouvoir être mise en œuvre à partir du 20 juillet 2013.

L'instauration de cette taxe a été précédée par l'adoption d'une taxe poids lourds alsacienne, bien en amont du Grenelle. A l'origine, cette dernière visait à répondre aux reports de trafic sur le réseau alsacien engendrés par la mise en place d'une taxe kilométrique en Allemagne, la *Lastkraftwagen Maut*. Elle ne devrait toutefois être opérationnelle qu'à partir du 20 mai 2013, alors qu'elle devait représenter une « expérimentation » préalable à la mise en place de la taxe poids lourds nationale, et prenant fin avec elle. Dans ce contexte, cette taxe alsacienne n'est plus qu'une trace de l'histoire, et son maintien ne se justifie plus, d'autant qu'elle couvre un champ beaucoup plus réduit de redevables que la taxe nationale¹...

Outre cette inégalité territoriale, la mise en œuvre imminente de l'écotaxe soulève la question de sa répercussion auprès des utilisateurs de transport. Elle avait été prévue dès l'origine, suivant le principe de « l'utilisateur-payeur » et afin de ne pas peser sur l'équilibre économique déjà fragile du secteur du transport routier de marchandises. La loi de finances pour 2009 a ainsi prévu une majoration du prix du transport correspondant à la

¹ La taxe poids lourds alsacienne s'applique aux seuls poids lourds de plus de 12 tonnes, alors que la taxe poids lourds nationale concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

taxe poids lourds¹ acquittée par le transporteur, en précisant que cette répercussion peut s'effectuer sur des bases réelles ou forfaitaires, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Le décret a été signé le 4 mai 2012, soit juste avant le départ du précédent Gouvernement. Il distingue trois cas de figure :

– pour les opérations de transport réalisées pour un donneur d'ordre unique, la majoration s'effectue au réel, et correspond au montant dû au titre de la taxe ;

– pour les opérations de type messagerie ou déménagement², le prix du transport est majoré d'un montant forfaitaire en application d'un barème fixé par arrêté du ministre chargé des transports et établi en fonction du poids et des lieux de chargement et déchargement des marchandises transportées ;

– dans tous les autres cas, qui sont en fait majoritaires, le prix du transport routier est majoré d'un pourcentage forfaitaire calculé par le transporteur en appliquant le pourcentage résultant du rapport entre le montant dû au titre de la taxe pour la période pendant laquelle l'opération de transport a été effectuée, et le chiffre d'affaires de cette période.

Le décret prévoit également la création d'une commission nationale d'évaluation du dispositif de répercussion de la taxe pour évaluer le fonctionnement du dispositif et proposer les ajustements nécessaires.

Ce décret a suscité une levée unanime de boucliers. La **complexité** du dispositif, qualifié à plusieurs reprises d'« usine à gaz », est le grief le plus souvent évoqué à son encontre.

Outre que la distinction entre les trois cas de figure n'est pas toujours évidente, le mécanisme prévu pour chacun d'entre eux est source d'une **surcharge administrative sans précédent et difficile à assumer pour les entreprises de transport**, alors que 82 % d'entre elles sont composées de moins de dix salariés !

Le dispositif retenu pour le troisième cas – le plus fréquent dans les faits –, dans lequel le transporteur calcule le taux de majoration appliqué au tarif de sa prestation *a posteriori*, représente une **source potentielle de litiges entre transporteurs et chargeurs**. Ces derniers pourraient être tentés de négocier ce taux, ce qui conduirait à vider de sa substance le dispositif et à fragiliser les relations entre chargeurs et transporteurs.

Les chargeurs ont également déploré une **absence de visibilité en amont**, puisque, dans le troisième cas, le montant de la répercussion est calculé *a posteriori*.

¹ Ou à la taxe poids lourds alsacienne.

² Il s'agit en fait de toutes les opérations de transport qui « repose[nt] sur une organisation donnant lieu soit à des opérations de groupages et de tris à des fins d'acheminement, soit à toute autre prestation indissociable de l'opération de transport et que le prix de l'opération ne permet pas d'isoler le prix du transport routier proprement dit ».

Les transporteurs ont par ailleurs dénoncé **l'absence de prise en compte des frais de gestion engendrés par la mise en œuvre de l'écotaxe** alors que cette dernière mobilise une partie de leur trésorerie, implique des moyens consacrés à la gestion des dispositifs techniques nécessaires à la collecte de la taxe (par exemple la gestion des abonnements), et constitue une source de litiges, qui entraîne des frais en conséquence.

Rejeté de façon unanime par les chargeurs comme par les transporteurs, ce décret a fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État, par l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) et la confédération française du commerce interentreprises (CGI). Outre le manque d'intelligibilité du dispositif, le recours conteste l'absence de lien direct entre le montant de la taxe acquittée par le transporteur, d'une part, et la majoration forfaitaire prévue dans le troisième cas, d'autre part. Le dispositif prévu par le décret du 4 mai 2012 est donc fragile, ne serait-ce que d'un point de vue strictement juridique.

L'ensemble de ces considérations conduisent à préconiser une refonte de ce dispositif, et ce dans les plus brefs délais, afin qu'il puisse être pleinement opérationnel lorsque la taxe entrera en vigueur.

2. 250 kilomètres de délaissés routiers à reclasser dans la voirie départementale ou communale

Soixante-dix sections de routes nationales, représentant une longueur totale de 250 kilomètres, sont actuellement gérées par l'État parce que leur reclassement dans la voirie départementale ou communale n'a pas été possible en raison du cadre législatif actuel. A défaut d'accord des collectivités concernées, ce reclassement ne peut en effet être prononcé par décret en Conseil d'État que si le déclassement est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé d'une voie existante, ce qui n'est pas toujours le cas.

Or, ces sections de routes sont d'une longueur limitée (la plus courte d'entre elle mesure 40 mètres et la plus longue 8 km !) et les directions interdépartementales des routes, qui en sont parfois bien éloignées, ont du mal à en assurer l'entretien dans les faits.

3. Des contrôles à renforcer

Les contrôleurs des transports terrestres interviennent sur route et en entreprise. Leur mission répond à plusieurs objectifs : assurer la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules, garantir une concurrence loyale entre les entreprises de transport,

assurer le respect des réglementations du travail dans les transports routiers. Ils jouent donc un rôle primordial dans le secteur du transport routier, qui se trouve néanmoins limité par défaut d'habilitations adéquates. La liste des infractions qu'ils peuvent constater gagnerait à être complétée, de même que les moyens juridiques dont ils disposent à cet effet.

Pour ne citer que quelques exemples frappants, ils ne peuvent aujourd'hui se faire communiquer les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire, ni constater les infractions relatives aux plaques d'immatriculation. Ils n'ont par ailleurs pas accès, dans le cadre de leurs missions, aux locaux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier.

B. TRANSPORT MARITIME : DES OUTILS DE GESTION ET DES DROITS À RENFORCER, DANS L'INTÉRÊT DES GENS DE MER

Parmi les difficultés obérant le développement de nos transports maritimes – au premier chef le manque de raccordement de nos grands ports maritimes à leur hinterland –, deux doivent être soulignées ici : d'une part, la concurrence déloyale que nos marins subissent, dans nos eaux territoriales, de la part d'équipages employés aux conditions internationales par des armateurs étrangers, y compris communautaires ; d'autre part, la gêne subie par nos ports maritimes du fait de navires abandonnés, qui sont mal ou pas pris en charge par les autorités portuaires, faute de règles claires sur le partage des responsabilités et des charges.

1. La concurrence déloyale des pavillons de complaisance s'exerce dans nos eaux territoriales et désespère les gens de mer

Les progrès constants du transport maritime ces dernières décennies ont signifié pour les marins français l'arrivée, dans nos ports mêmes, des conditions « internationales » d'emploi : des navires battant pavillon étranger qui emploient des marins pour 520 dollars par mois et très peu de protection sociale, proposent des services de transports maritimes en concurrence directe avec les navires du pavillon français. L'Europe n'a pas endigué cette mondialisation subie : les États-membres ont ouvert le transport maritime (en 1986) puis le cabotage maritime (en 1992) à la concurrence ; mais, faute d'harmonisation sociale, ils ont échoué à préserver l'emploi de leurs marins et de leurs chantiers navals. Dans la course à l'activité maritime, certains États n'ont pas hésité à abaisser leur pavillon au standard international y compris pour le cabotage européen. Des États comme la France, qui ont refusé d'appliquer ces minimas internationaux à leur propre territoire, subissent de

plein fouet la concurrence déloyale de navires battant pavillon d'États membres qui font travailler leurs navires à des conditions sociales que les Européens refusent sur leur sol. Dans ces conditions, les marins qui travaillent en France assistent, impuissants, à la concurrence de navires « plus compétitifs » parce qu'ils emploient des équipages aux conditions internationales.

En dotant le pavillon français d'un registre mieux armé dans la concurrence internationale – le Registre international français (RIF) –, le législateur a clairement écarté du territoire français ces conditions sociales minimales qui valent dans le transport maritime international¹. Or, des navires d'autres pavillons européens qui emploient des marins aux conditions internationales, viennent concurrencer ceux du pavillon français qui se sont interdit d'employer des marins à des conditions inacceptables sur le sol national.

2. Des navires abandonnés gênent la vie portuaire faute d'outils adaptés pour les démanteler

Le sujet est bien connu dans les ports maritimes : des navires maintenus à quai pour des opérations de contrôles, ou suite à un arraisonnement, ou encore pour le paiement de créance, sont abandonnés par leur propriétaire, avec l'équipage – l'ensemble étant laissé à charge des autorités portuaires et de l'État. Des armateurs sont de bonne foi et manifestent de la bonne volonté : le maintien à quai dure alors le temps des réparations nécessaires et, s'il faut aider à prendre en charge une partie de l'équipage, l'épisode n'a rien d'extraordinaire dans la vie d'un port, qui en a vu d'autres. Mais dans d'autres cas, l'armateur pris sur le fait avec un navire hors norme ou un équipage insuffisant, sait d'emblée qu'il abandonnera son navire douteux dont la valeur marchande n'équivaut pas à la réparation. Les épaves maritimes deviennent alors une véritable gêne pour le port et une source de pollution importante, sans que les autorités disposent des outils pour y mettre fin.

Sur les 21 navires actuellement abandonnés dans nos ports (voir examen de l'article 15), trois cas ont récemment défrayé la chronique, pour leur caractère inextricable :

¹ Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français. Le RIF est interdit à quatre catégories de services maritimes : 1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par décret, des lignes régulières internationales ; 2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ; 3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ; 4° Les navires de pêche professionnelle.

– le *Captain Tsarev*, vraquier battant pavillon du Panama et victime d'une avarie de propulsion en mer, a été immobilisé au port régional de Brest le 25 novembre 2008. En quatre ans, ce navire à l'état d'abandon a accumulé des créances importantes, en particulier 430 000 euros de droits de ports envers le Conseil régional de Bretagne. En cas de démantèlement, les frais de dépollution seraient de 200 000 euros pour la seule évacuation du fioul lourd. Lors de l'organisation des fêtes nautiques, le conseil municipal et la CCI de Brest ont dû prendre en charge les coûts de déhalage du navire d'un montant de 30 000 euros ;

– le *Anna*, navire de commerce battant pavillon des Comores, amarré au Grand Port Maritime de La Rochelle le 3 juillet 2008, a fait l'objet d'un constat d'abandon en novembre 2009. Le port a dû alors prendre toutes les mesures conservatoires de sauvegarde du navire : renforcement de l'amarrage, branchement sur courant à terre, fermeture et verrouillage de l'ensemble des portes étanches et intérieures... Le suivi de son état, le gardiennage et le maintien à flot ont entraîné plus de 100 000 euros de frais, à la charge du port. Le propriétaire a été déchu et le navire, fortement dégradé, a été mis à la vente pour démantèlement mais il n'a pas trouvé preneur. L'État a finalement apporté 160 000 euros, ce qui a permis d'engager le démantèlement et de faire cesser les dangers de pollution car le navire risquait de sombrer dans le bassin... ;

– le 25 mai 2009, le cargo frigorifique *Matterhorn*, battant pavillon libérien, a été dérouté dans le port du Ponant à Brest par la Marine Nationale sur ordre du parquet, car il présentait un sillage suspect de 22 kilomètres de long. Alors que le parquet exigeait une caution de 300 000 euros pour le départ du navire, l'armateur s'est déclaré en faillite. L'équipage de quinze membres – treize Russes et deux Ukrainiens –, après trois mois sans salaire, a été rapatrié par l'État après avoir été aidé par des marins locaux. En novembre 2010, suite au constat d'abandon du navire, le propriétaire est déchu de ses droits. Les droits de port impayés s'élevaient alors à 160 000 euros. L'État a dû, pour délivrer le « passeport vert » préalablement à la vente, réaliser, à sa charge, un inventaire des matières dangereuses présentes à bord du navire et faire pomper les 440 tonnes de fioul lourd encore présents : l'ensemble a représenté quelque 180 000 euros. Finalement, le *Matterhorn* a été vendu pour démantèlement en juin 2012.

Ces exemples révoltants d'impéritie tiennent, pour beaucoup, aux lacunes et aux incohérences de notre réglementation. Le code des transports organise les procédures de déchéance et de vente, mais elles manquent d'efficacité parce que la répartition des charges est mal distribuée entre les opérateurs. Ces règles ont été définies dans les années 1980, lorsque les ports de commerce relevaient tous de la compétence de l'État alors que depuis la décentralisation, l'ensemble des ports relève des collectivités territoriales, à l'exception des grands ports maritimes. Dès lors, les liens ne sont pas toujours clairs entre l'autorité portuaire, qui demande la déchéance de propriété, et l'État, qui le plus souvent a déclenché l'immobilisation du navire et qui est le

destinataire de la propriété déchué aussi bien que des sommes tirées de sa vente.

En 2010, la mission parlementaire conduite – à la suite directe du Grenelle de la Mer – par Pierre Cardo sur le démantèlement des navires a souligné l'intérêt de simplifier les procédures applicables aux navires abandonnés¹. Des associations locales, qui alertent les autorités et se mobilisent pour aider les équipages abandonnés avec leur navire par des armateurs « voyous », appellent également à rendre enfin possible une action rapide des pouvoirs publics sur les navires « ventouses »².

II. ...APPELLENT DIVERSES DISPOSITIONS TECHNIQUES ET DES MISES À JOUR QUI SONT DEVENUES URGENTES

Ce texte porte bien « *diverses dispositions* » en matière d'infrastructures et de transports : il s'agit, pour l'heure, de parer à des difficultés identifiées de longue date, de « mettre à jour » certaines dispositions de notre droit, avec des avancées notables ici et là, ou encore de prendre des mesures de simplification devenue urgentes, comme c'est le cas pour la mise en place de l'écotaxe poids lourds.

Cette actualisation juridique, aussi bien que ces mesures techniques, n'ont évidemment pas vocation à se substituer aux grandes lois annoncées pour cette année en matière de transports – en particulier la réforme de notre organisation ferroviaire. Mieux, les « *diverses dispositions* » doivent se garder d'empiéter sur les réformes à venir, qui composent un tout sur lequel le Parlement débattre très prochainement, et bien au-delà l'ensemble des partenaires concernés.

Dans ce cadre, **ce texte comprend six parties**, visant les divers modes de transports.

La première partie concerne les **transports ferroviaires** et comprend quatre articles :

– l'article 1^{er} précise les missions obligatoirement subdélégées à la direction des circulations ferroviaires (DCF) de la SNCF dans le cadre d'un contrat de concession et de partenariat ; il en écarte les études techniques pour l'instruction des demandes de sillons, que la rédaction actuelle du code des transports paraît inclure dans ces missions ;

– l'article 2 donne la possibilité aux régions de recourir au groupement européen de coopération territoriale (GECT) – et donc de coopérer par ce biais avec des États étrangers – pour organiser des services de

¹ Mission parlementaire « Démantèlement des navires ». Rapport du 28 juin 2010.

² En particulier l'association Mor Glaz, <http://www.morglaz.org/>.

transport ferroviaires transfrontaliers, de façon à mieux répondre aux demandes dans les bassins de déplacement transfrontaliers ;

– l'article 3 impose aux entreprises ferroviaires de présenter séparément leurs comptes pour la fourniture de services de transports et pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire, conformément au droit européen ;

– enfin, l'article 4 habilite les agents de SNCF-Infra à constater les contraventions de grande voirie sur le domaine public ferroviaire, possibilité réservée actuellement (et contre le bon sens même) aux seuls agents de RFF et de l'exploitant.

La deuxième partie, composée de sept articles, vise le **transport routier** :

– l'article 5 étend les possibilités de reclassement des routes nationales ou sections de routes nationales déclassées dans la voirie départementale et communale, en cas d'avis défavorable de la collectivité concernée : alors que cette possibilité était auparavant subordonnée à l'ouverture d'une voie nouvelle ou au changement de tracé d'une voie existante, cette condition n'est plus requise ; il s'agit de permettre le reclassement de 250 kilomètres de délaissés routiers actuellement gérés par l'État dans la voirie communale ou départementale, avec une compensation financière pour la remise en état ;

– l'article 6 autorise l'indexation des rémunérations prévues par les contrats de partenariat, de délégation de service public et des concessions de travaux publics en matière de transports sur l'indice général des prix ; une telle indexation, considérée comme indispensable à l'équilibre économique des opérations concernées, est souvent prévue par ces contrats, alors qu'elle est proscrite par le code monétaire et financier : cet article sécurise donc ces contrats ;

– l'article 7 remplace le dispositif de répercussion de l'écotaxe poids lourds sur les chargeurs par une majoration forfaitaire du prix du transport, fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises ;

– l'article 8 codifie des règles relatives aux droits des passagers en transports par autobus et autocar, fixées par le règlement européen n° 181/2011 du 16 février 2011 ; elles concernent en particulier l'information des voyageurs, leur indemnisation en cas d'annulation du voyage, le traitement des plaintes, ainsi que le droit au transport des personnes handicapées ;

– l'article 9 étend les moyens de contrôle des fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres, en complétant la liste des infractions qu'ils peuvent constater et en renforçant les moyens juridiques dont ils disposent dans le cadre de leur mission ;

– l'article 10 corrige une erreur de codification relative à l'obligation de formation professionnelle pour la conduite des véhicules de voyageurs ;

– enfin, l'article 11 autorise les agents chargés du contrôle des transports terrestres à accéder aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier, pour mieux contrôler l'application de la réglementation sociale européenne ; il corrige également une erreur de codification.

La troisième partie est consacrée au **transport fluvial** et comprend trois articles :

– l'article 12 autorise le préfet à faire déplacer d'office les bateaux dont le stationnement compromet la sécurité de la navigation ou gêne son exercice ;

– l'article 13 habilite les agents des ports autonomes fluviaux à constater les contraventions de grande voirie sur le domaine public de ces ports ;

– l'article 14, enfin, donne une base légale aux droits de port établis par le Port autonome de Paris.

La quatrième partie porte sur le **transport maritime** et comprend neuf articles :

– l'article 15 simplifie les procédures de gestion des navires abandonnés ainsi que la déchéance de propriété de ces navires ;

– les articles 16 et 17 facilitent la constitution de fonds de limitation de responsabilité en cas de marée noire, conformément à la convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) ;

– l'article 18 modifie à droit constant la dénomination des corps civils des affaires maritimes habilités à exercer les pouvoirs de police, suite à la fusion des corps des affaires maritimes et l'abrogation d'anciens statuts des affaires maritimes ;

– l'article 19 impose aux bateaux pratiquant la navigation fluviomaritime les mêmes obligations d'identification qu'aux navires de mer pratiquant cette navigation ;

– l'article 20 réorganise l'enquête nautique, en lui donnant un caractère administratif et relève le montant des amendes réprimant les infractions aux règles de la sécurité maritime ;

– l'article 21 confère au directeur du parc naturel de Port-Cros la qualité d'autorité portuaire, investie du pouvoir de police portuaire ;

– l'article 22 précise et encadre le pouvoir confié au capitaine du navire de consigner à bord toute personne mettant en cause la préservation du navire, de la cargaison ou la sécurité des personnes embarquées ;

– l'article 23, enfin, précise les règles de l'État d'accueil – en matière de nationalité des marins, de composition de l'équipage, de protection sociale, de contrat de travail et de langue de travail à bord – qui s'imposent aux navires

pratiquant le cabotage national ou effectuant des services maritimes dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

La **cinquième partie**, relative à **l'aviation civile**, comprend l'article 24, exonérant certains aéronefs, en particulier ceux qui participent à des opérations de secours, des restrictions de navigation dans les zones fortement urbanisées.

Enfin, avec l'article 25, **la sixième partie fixe les conditions d'application à l'outre-mer** des articles 8, 15 à 20, 22 et 23 du projet de loi.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ

Article 1^{er}

(article L. 2111-1 du code des transports)

Missions obligatoirement subdéléguées à la direction des circulations ferroviaires (DCF) de la SNCF

Objet : Cet article précise qu'en cas de contrat de partenariat ou de concession portant sur l'infrastructure ferroviaire, seule la gestion opérationnelle des circulations doit être obligatoirement confiée à la direction des circulations ferroviaires (DCF) de la SNCF, à l'exclusion des études techniques nécessaires à l'instruction des sillons.

I. Le droit actuel

L'article L. 2111-11 du code des transports dispose que « *pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national* », Réseau ferré de France (RFF) peut recourir à un contrat de partenariat ou à une convention de délégation de service public. Le même article précise que « *lorsque la gestion du trafic et des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée par la SNCF, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet* ».

Or, l'article L. 2123-5 du même code confie à la DCF « *les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national* » et l'article L. 2123-8 précise qu'une convention définit « *les conditions d'exécution et de rémunération des missions exercées [par la DCF], notamment pour ce qui concerne les études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons et la gestion opérationnelle des circulations* » : **le rapprochement de ces deux articles peut laisser croire que les études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons devraient être confiées à la DCF** par le titulaire d'un contrat de partenariat ou d'une concession.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 1^{er}, en remplaçant à l'article L. 2111-11 précité, « *la gestion du trafic et des circulations* » par « *la gestion opérationnelle des circulations* », **lève l'ambiguïté sur les missions obligatoirement subdéléguées à la DCF** : les études préparatoires n'en font pas partie, puisqu'elles ne relèvent pas de la gestion opérationnelle du trafic et des circulations à proprement parler.

III. La position de votre rapporteur

La vente des sillons et les études techniques qui la permettent sont partie intégrante de l'activité commerciale du gestionnaire d'infrastructure, en plus des opérations de renouvellement ou d'entretien du réseau. Ces missions se distinguent nettement de la gestion opérationnelle des circulations proprement dite, qui consiste par exemple à définir l'espacement des trains ou encore à gérer les aiguillages – fonctions qu'il est légitime de subdéléguer à la DCF, compte-tenu des objectifs de sécurité et de continuité du service public.

Dans ces conditions, cet article apporte une précision bienvenue.

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 2

(article L. 2121-7 du code des transports)

Recours par les régions au groupement européen de coopération territoriale (GECT) pour organiser des services de transport ferroviaire transfrontaliers

Objet : Cet article donne la possibilité aux régions de recourir au groupement européen de coopération territoriale (GECT) pour organiser des services de transport ferroviaire transfrontaliers.

I. Le droit actuel

Le règlement n° 1082/2006 du 5 juillet 2006 a institué le **groupement européen de coopération territoriale (GECT)** pour faciliter la coopération transnationale et interrégionale **dans le domaine de la cohésion économique et sociale**. Le GECT peut être créé par des États de l'Union européenne, des collectivités régionales ou locales, des associations et tout

autre organisme de droit public ; il dispose de la personnalité juridique propre et de l'autonomie financière.

Ce règlement européen a été précisé par la loi n° 2008-352 du 16 avril 2008¹, qui a prévu deux types de groupement :

– le **groupement européen de coopération territoriale (GECT)** proprement dit, avec une participation ouverte aux États frontaliers membres du Conseil de l'Europe² (article L. 1115-4-2 du code général des collectivités territoriales) ; les collectivités territoriales peuvent contracter uniquement sur les matières relevant de leurs compétences et toute participation à un GECT est soumise à l'autorisation préalable de l'État ;

– le « **groupement local de coopération transfrontalière** » ou « **district européen** »³ entre collectivités territoriales et leurs groupements, sans les États (article L. 1115-4-1 du code général des collectivités territoriales). L'objet du district européen est d'exercer « *les missions qui présentent un intérêt pour chacune des personnes publiques participantes et de créer et gérer des services publics et les équipements afférents* » ; il dispose de la personnalité morale de droit public et sa création est soumise à l'autorisation du préfet de région.

En matière ferroviaire, la coopération régionale transfrontalière est limitée à deux cas par l'article L. 2121-7 du code des transports :

– **La coopération entre une région et une autorité organisatrice frontalière** : « *La région peut conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur* ».

– **La coopération entre la SNCF et le transporteur compétent de l'État limitrophe** : « *A défaut d'autorité organisatrice dans la région limitrophe de l'État voisin, la région peut demander à la Société nationale de chemins de fer de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'État voisin pour l'organisation de tels services.* »

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article ajoute deux alinéas à l'article L. 2121-7 du code des transports :

¹ Loi n° 2008-352 du 16 avril 2008 visant à renforcer la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale par la mise en conformité du code général des collectivités territoriales avec le règlement communautaire relatif à un groupement européen de coopération territoriale.

² Suisse, Monaco, Andorre

³ Ce groupement transpose dans notre droit interne des accords internationaux tels que l'accord de Karlsruhe (France-Luxembourg-Allemagne-Suisse) ou l'accord de Bruxelles (France-Belgique).

– le premier autorise la région à adhérer à un GECT ayant pour objet d'organiser des services de transports ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes ;

– le second prévoit qu'une convention passée entre le GECT et la SNCF fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers organisés par ce groupement pour leur part réalisée sur le territoire national.

III. La position de votre rapporteur

La mission parlementaire sur la politique transfrontalière, conduite par Etienne Blanc, Fabienne Keller et Thérèse Sanchez Schmidt¹, a souligné en 2010 combien le dynamisme des territoires transfrontaliers – qui représenteraient 20 % du territoire métropolitain et 10 millions d'habitants – était freiné par des fractures institutionnelles et juridiques, ainsi que par un manque de vision stratégique malgré les coopérations transfrontalières engagées. Le trait est particulièrement marqué pour les transports : alors que nos concitoyens sont toujours plus nombreux à traverser une frontière pour travailler ou aller à l'école, les transports publics manquent de continuité, leur part modale est très faible² et les autorités organisatrices – au premier chef les régions – ne peuvent pas suffisamment s'associer à leurs partenaires naturels que sont les autres autorités organisatrices, régions ou États frontaliers.

L'article L. 2121-7 du code des transports ne permet effectivement pas à la région :

– de s'associer avec plusieurs autorités organisatrices françaises ou étrangères pour organiser des services ferroviaires transfrontaliers ;

– de s'associer avec des États exerçant des compétences d'autorité organisatrice de transport ferroviaire de niveau régional ou local (Monaco, Luxembourg, Royaume-Uni) ;

– de déléguer sa compétence d'autorité organisatrice à une entité transfrontalière dotée de la personnalité juridique.

Parmi les outils permettant de mieux répondre aux besoins de transports dans les bassins transfrontaliers et pour mettre enfin en place une véritable gouvernance, le rapport Blanc-Keller-Schmidt propose la création « *d'autorités organisatrices des transports transfrontaliers* », capables de coordonner les autorités organisatrices locales, d'harmoniser les réseaux et la tarification des transports transfrontaliers.

¹ Rapport de mission « *Les frontières, territoires de fractures, territoires de coutures...* », 17 juin 2010, <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000399/0000.pdf>.

² Le rapport précité cite cette évaluation de la DATAR : sur les 310 000 travailleurs transfrontaliers, plus de 90 % se déplacent en voiture individuelle. Sur les moins de 10 % restants, 4/5 utilisent le train, 1/5 le bus.

Le « GECT ferroviaire » tiendra-t-il lieu d'autorité organisatrice des transports transfrontaliers ? A l'évidence, ce nouvel outil national ne remplacera pas l'outil communautaire qui manque pour organiser de manière pérenne les transports transfrontaliers. Cependant, le GECT ferroviaire marquera un progrès, en assouplissant le carcan actuel de la coopération ferroviaire transfrontalière.

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 3

(article L. 2122-4 du code des transports)

Présentation séparée des comptes pour la fourniture de services de transports et pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Objet : Cet article précise l'obligation de séparation comptable entre les activités de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire par une même entreprise.

I. Le droit actuel

Conformément à la directive n°91/440/CE relative au développement des chemins de fer communautaires¹, l'article L. 2122-4 du code des transports dispose que « *la gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires* » et que « *aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre* ».

Cependant, la Commission européenne a estimé que certaines dispositions relatives à la séparation n'avaient pas été entièrement transposées dans la législation nationale et que certaines entreprises ferroviaires ne se conformaient que partiellement aux dispositions relatives à la séparation des comptes².

La Commission européenne met en avant deux articles de la directive précitée :

¹ Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires (91/400/CE), modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001.

² Courriers de la commission aux autorités françaises du 9 août 2011 et du 17 avril 2012.

– l'article 6.1, disposant que « *les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer la tenue et la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, pour celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.* » ;

– l'article 9.4, précisant que « *les contributions versées aux activités relatives à la fourniture de service de transport de voyageurs au titre des missions de service public doivent figurer séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent être transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité* ».

De fait, la loi n'oblige pas les entreprises ferroviaires concernées à publier des comptes de profits et pertes séparés et des comptes de résultat séparés pour leur activité « service de transport » et « infrastructure ».

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article complète l'article L. 2122-4 du code des transports, en disposant que « *lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés relatifs aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires, d'une part, et ceux relatifs à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, d'autre part.* »

III. La position de votre rapporteur

Pour éteindre les griefs de la Commission européenne et éviter l'engagement d'une procédure contentieuse à l'encontre de la France, cet article complète utilement le code des transports, en y inscrivant la prescription précise prévue par la directive.

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Votre commission a adopté un amendement du rapporteur insérant un article additionnel après l'article 3, visant à renforcer la transparence comptable entre la SNCF et les régions, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 4

(article L. 2232-1 du code des transports)

**Renforcement du contrôle du domaine public ferroviaire,
en protection contre les vols**

Objet : cet article autorise les agents du gestionnaire d'infrastructure délégué à constater les atteintes à la conservation du domaine public ferroviaire.

I. Le droit actuel

L'article L. 2232-1 du code des transports dispose que les atteintes au domaine public ferroviaire « *sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie* » et que RFF exerce concurremment avec l'État les pouvoirs de répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public ferroviaire.

Il précise que les infractions concernées peuvent être constatées par les agents assermentés énumérés à l'article L. 2241-1, c'est-à-dire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;

3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé, en l'occurrence ceux de RFF ;

4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport, c'est-à-dire les agents des entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferré national.

Les agents de la SNCF-Infra, gestionnaire d'infrastructure délégué, n'entrent dans aucune de ces catégories, alors que, travaillant sur les voies pour le compte de RFF, ils sont les mieux placés pour constater les atteintes au domaine public ferroviaire.

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article précise, à l'article L. 2232-1 du code des transports, qu'outre les quatre catégories d'agents énumérées ci-dessus, les atteintes au domaine public ferroviaire peuvent être constatées par les agents assermentés

de la SNCF agissant pour le compte de RFF¹ et par les agents assermentés des entreprises ferroviaires auxquelles RFF a confié ses missions sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises².

III. La position de votre rapporteur

Les dégradations du domaine public ferroviaire et les vols occasionnent des préjudices certains à la SNCF, à RFF, et finalement aux usagers des transports ferroviaires. En 2012, le préjudice financier serait de 35 millions d'euros pour la SNCF, les vols de métaux auraient occasionné près de 6 000 heures de retard et la SNCF recense plus de 1 000 dépôts d'objets sur les voies et plus de 1 200 dégradations et destructions de matériel de voie (armoires électriques, signaux, passages à niveau, etc.).

Pour mieux lutter contre ces dégradations et vols, l'État, RFF et la SNCF réalisent des travaux de protection du réseau (enfouissement de câbles, pose de clôtures) et déploient des moyens de surveillance spécifiques – la SNCF, en particulier, a élargi en conséquence les missions de ses quelque 2 700 agents de surveillance.

Pour autant que votre rapporteur ait pu le mesurer, cet article permet en réalité un « toilettage » mineur du code des transports : la précision législative conforterait simplement l'assise de l'intervention des agents visés, ce qui est une bonne chose.

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

¹ L'article L. 2111-9 du code des transports définit les missions confiées à RFF : la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, le fonctionnement et entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau.

² Dernier alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER

Article 5

(article L. 123-3 du code de la voirie routière)

Reclassement de routes nationales ou de sections de routes nationales déclassées

Objet : Cet article étend les possibilités de reclassement d'une route nationale ou section de route nationale déclassée dans la voirie départementale ou communale en cas d'avis défavorable de la collectivité concernée. Il prévoit également le versement d'une compensation à la collectivité concernée en cas de reclassement.

I. Le droit actuel

L'article L. 121-1 du code de la voirie routière indique que *« le domaine public routier national est constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national ou européen. Des décrets en Conseil d'État, actualisés tous les dix ans, fixent, parmi les itinéraires, ceux qui répondent aux critères précités. »*

Les routes ne répondant pas à ce critère ont été transférées aux départements, conformément à l'article 18 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Ce dernier prévoyait toutefois que *« l'État conserve dans le domaine public routier national, jusqu'à leur déclassement, les tronçons de routes nationales n'ayant pas de vocation départementale et devant rejoindre le domaine public routier communal »*, disposition qui figure également à l'article L. 121-1 du code.

L'article L. 123-3 dispose que le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.

Lorsque l'avis de la collectivité est défavorable, le reclassement peut être prononcé par décret en Conseil d'État, mais seulement si ce déclassement est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé d'une voie existante.

II. Les dispositions du projet de loi

Une nouvelle rédaction de l'article L. 123-3 est proposée. Son premier alinéa est inchangé. **Les possibilités de reclassement d'une route ou section de route nationale en cas de désaccord de la collectivité sont étendues** : la référence à l'ouverture d'une voie nouvelle et au changement de tracé d'une voie existante est supprimée. Le reclassement est comme précédemment prononcé par décret en Conseil d'État.

Le transfert ouvre droit à une compensation financière, correspondant aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état de la section de route concernée, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués à la date du reclassement et de façon contradictoire entre l'État et la collectivité territoriale, ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.

III. La position de votre rapporteur

Cet article vise à rendre possible le reclassement dans la voirie communale ou départementale de 70 sections de routes nationales, représentant 250 kilomètres. Alors que les directions interdépartementales des routes, qui en sont parfois bien éloignées, ont du mal à en assurer l'entretien dans les faits – et que ces portions sont d'une longueur limitée (la plus courte mesure 40 mètres) – la situation de ces délaissés routiers est restée sans réponse depuis plusieurs années.

D'après l'étude d'impact, cette mesure concernerait au maximum un linéaire de huit kilomètres par collectivité. En outre, une compensation financière équivalente aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état des sections concernées accompagnera ces reclassements. L'étude impact évalue le coût moyen de remise en état à 70 000 euros HT par kilomètre, hors présence d'ouvrage d'art sur la section. Dans la mesure où il s'agit d'un reclassement de voirie et non d'un transfert, aucune compensation n'est prévue pour l'entretien de ces routes reclassées. D'après les services du ministère, le coût moyen d'entretien de ces routes est estimé à 2 500 euros par kilomètre et par an.

Votre rapporteur approuve cette mesure. Il a toutefois proposé un amendement visant à préciser le texte et améliorer sa rédaction. Cet amendement :

– remplace le terme de « transfert » par celui de « reclassement », dans la mesure où ces deux procédures ont été distinguées par la loi. L'article 18 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu le « transfert » de routes nationales, tandis que le « reclassement » de routes dans la voirie communale ou départementale fait l'objet de l'article L. 123-3 du code de la voirie routière, visé par le présent article ;

– garantit la compensation financière effective des collectivités, en remplaçant le terme « ouvre droit » par celui de « donne droit ». La compensation devant être systématique, quel que soit l'accord de la collectivité, elle est inscrite à un alinéa distinct du précédent ;

– clarifie la procédure contradictoire d'évaluation des coûts nécessaires à la remise en état : à défaut d'accord de la collectivité concernée, ces coûts seront fixés par décret en Conseil d'État. Cette précision semble utile au regard de la présentation – sensiblement différente – faite de cette procédure dans l'étude d'impact annexée au projet de loi : *« le représentant de l'État dans le département, après avoir déterminé, avec l'accord, dans la mesure du possible, de la collectivité concernée le montant de ces travaux de remise en état, prendra un arrêté préfectoral fixant la somme ainsi due pour solde de tout compte à la collectivité »* ;

– enfin, la rédaction proposée du premier alinéa de l'article L. 123-3 étant inchangée, il n'y est plus fait référence dans cet article.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté cet amendement, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 6

(article L. 112-3 du code monétaire et financier)

Indexation des rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics en matière d'infrastructures et de services de transport

Objet : Cet article introduit la possibilité d'indexer sur l'indice général des prix les rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics au titre des contrats de partenariat, de délégation de service public ou des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport.

I. Le droit actuel

L'article L. 112-1 du code monétaire et financier pose le principe suivant lequel l'indexation automatique des prix de biens ou de services est interdite, sauf dérogations prévues par la loi.

L'article L. 112-2 dispose que, dans les dispositions statutaires ou conventionnelles, toute clause prévoyant des indexations fondées sur le salaire

minimum de croissance ou le niveau général des prix est interdite, sauf si elle a une relation directe avec l'objet du statut ou de la convention ou avec l'activité de l'une des parties.

Cette relation directe est réputée exister :

– dans le cas d'une convention relative à un immeuble bâti, qui comporte une clause prévoyant une indexation sur la variation de l'indice national du coût de la construction publié par l'Institut national des statistiques et des études économiques ou, pour des activités commerciales ou artisanales définies par décret, sur la variation de l'indice trimestriel des loyers commerciaux publié dans des conditions fixées par ce même décret par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

– dans une convention relative à un immeuble, qui comporte une clause prévoyant, pour les activités autres que celles évoquées au paragraphe précédent ainsi que pour les activités exercées par les professions libérales, une indexation sur la variation de l'indice trimestriel des loyers des activités tertiaires publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques dans des conditions fixées par décret.

L'article L. 112-3 dispose que par dérogation à ces deux articles, peuvent être indexés sur le niveau général des prix selon des modalités fixées par décret, les livrets A et les livrets de développement durable, les comptes sur livret d'épargne populaire, les comptes d'épargne-logement, les livrets d'épargne-entreprise...

II. Les dispositions du projet de loi

L'article L. 112-3 est complété de façon à permettre l'indexation sur l'indice général des prix des rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics au titre des contrats de délégation de service public, de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport selon des modalités fixées par décret.

III. La position de votre rapporteur

La durée des contrats de délégation de service public, de partenariat ou des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport, qui s'étale sur plusieurs décennies, rend souvent nécessaires des clauses d'indexation des rémunérations des cocontractants. Or, comme le précise l'étude d'impact, *« si l'on devait ne retenir que des indices en relation directe avec l'objet de tels contrats, on pourrait considérer qu'ils devraient soit refléter l'évolution du coût des travaux, soit celle des marchés financiers, qui assurent le financement de la dette inhérente à de tels contrats. Or retenir ces indices, issus d'une telle lecture du code monétaire et financier, conduirait à des évolutions souvent*

erratiques et encore plus souvent défavorables soit à la puissance publique soit aux usagers. » Certains de ces indices, directement dépendants du cours des matières premières (le pétrole par exemple), ont connu, au cours des vingt dernières années, une hausse annuelle de 3 % alors que le niveau général des prix connaissait une hausse moyenne de 1,54 %.

C'est la raison pour laquelle l'État et certains de ses établissements publics ont conclu des contrats avec des clauses d'indexation sur le niveau général des prix, témoignant d'une gestion raisonnable mais prenant aussi un risque juridique que le Conseil d'État a relevé à plusieurs reprises.

D'après les informations fournies à votre rapporteur, vingt-neuf contrats seraient concernés, représentant un montant total annuel de rémunération de 10,2 milliards d'euros. Il apparaît dès lors difficile de remettre en cause l'équilibre financier qui les régit depuis plusieurs années.

L'adoption de cet article sécuriserait donc ces contrats, et permettrait de protéger les usagers d'une évolution peu maîtrisée des tarifs.

Votre rapporteur approuve cette démarche et considère **qu'une telle possibilité devrait également être ouverte aux collectivités territoriales, à leurs établissements publics et à leurs groupements**, dans la mesure où elle répond à l'impératif de gestion maîtrisée des deniers publics.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté cet amendement, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

**ARTICLES ADDITIONNELS AVANT L'ARTICLE 7 ADOPTÉS PAR VOTRE COMMISSION,
AVANT LE REJET DE L'ENSEMBLE DU TEXTE
DANS LA RÉDACTION ISSUE DE SES TRAVAUX**

Votre commission a adopté deux amendements visant à créer des articles additionnels :

– à l'initiative de votre rapporteur, un article additionnel tendant à abroger la taxe poids lourds alsacienne ;

– à l'initiative de MM. D. Laurent, Doublet, Bizet, Cornu et Pointereau, d'une part, et M. Revet, d'autre part, un article additionnel tendant à exonérer de l'écotaxe poids lourds les opérations de transport de marchandises réalisées dans des conditions permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs.

Article 7

(articles L. 3221-2, L. 3222-3, L. 3242-3 du code des transports)

Modification du dispositif de prise en compte de l'écotaxe poids lourds dans le tarif du transport

Objet : Cet article modifie le dispositif de prise en compte de l'écotaxe poids lourds dans le tarif des prestations de transport.

I. Le droit actuel

La mise en place d'une « écotaxe poids lourds » sur le réseau routier non concédé figure parmi les engagements du Grenelle de l'environnement d'octobre 2007. Sa mise en œuvre avait alors été prévue pour 2010.

La loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 a institué, à son article 153, cette taxe poids lourds nationale (TPLN), et l'a inscrite aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Son entrée en vigueur devait intervenir au plus tard le 31 décembre 2011. Cette échéance est reprise à l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « loi Grenelle I »¹.

LA TAXE POIDS LOURDS NATIONALE OU « ÉCOTAXE POIDS LOURDS »

Cette taxe kilométrique, codifiée aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes, vise à faire payer aux poids lourds l'usage, actuellement gratuit, du réseau routier national non concédé et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report de trafic. Elle répond à un triple objectif :

- réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises en imposant un signal prix au transport routier ;
- rationaliser à terme le transport routier sur les moyennes et courtes distances ;
- accélérer le financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de transport durable.

Le taux kilométrique de la taxe est fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, déterminée au niveau européen. Il est fixé chaque année par un arrêté des ministres chargés des transports et du budget, dans une fourchette allant de 0,025 à 0,20 euro par kilomètre.

¹ Le principe de l'écotaxe avait été introduit en octobre 2008, par voie d'amendement, dans la loi « Grenelle I », finalement adoptée en août 2009.

Elle devrait concerner **800 000 véhicules de plus de 3,5 tonnes**, dont 550 000 véhicules appartenant au parc national et 250 000 véhicules étrangers. Le **réseau taxé** a été défini par le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011. Il comporte environ **10 500 km de réseau national non concédé et 5 000 km de réseau local**.

La collecte de la taxe s'effectuera par le biais d'un équipement électronique embarqué, rendu obligatoire dans les véhicules concernés.

Le produit attendu de cette taxe s'élève à **1,2 milliard d'euros par an**, dont 230 millions d'euros hors taxes seront versés à Ecomouv', la société prestataire en charge de la collecte de la taxe, 760 millions à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), et 160 millions aux collectivités territoriales pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires.

L'augmentation moyenne du coût du transport liée à la taxe a été évaluée à 3,7 %.

Dans les faits, l'idée de cette écotaxe est antérieure au Grenelle de l'environnement, puisqu'un dispositif de taxe kilométrique a été imaginé dès 2006 pour la région Alsace. Il s'agit de la taxe poids lourd alsacienne (TPLA), codifiée à l'article 285 *septies* du code des douanes.

LA TAXE POIDS LOURDS ALSACIENNE

L'article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 a introduit, à titre expérimental et pour une durée de cinq ans, une possibilité de taxer les véhicules utilitaires dont le poids total en charge est supérieur à 12 tonnes, lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire français.

L'adoption de cet article visait à répondre à l'instauration par l'Allemagne d'une taxe kilométrique, appelée *Lastkraftwagen Maut*, s'appliquant aux poids lourds de plus de douze tonnes circulant sur le réseau autoroutier fédéral. Or, cette taxe a engendré un report significatif du trafic des poids lourds sur le réseau routier alsacien.

La loi de finances rectificative n°2006-1771 du 30 décembre 2006 a prévu une prolongation de cette expérimentation jusqu'à 2012, compte tenu des difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre. Son champ d'application a également été précisé, afin d'en exclure les véhicules d'intérêt général tels que les camions de pompiers ou les véhicules de transports de voyageurs.

L'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 a, à nouveau, modifié ce dispositif et prévu une entrée en vigueur au plus tard le 31 décembre 2010, tout en précisant que ce dispositif deviendra caduc dès l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds.

Malgré les délais fixés par la loi, aucune de ces deux taxes n'a encore été mise en œuvre. Leur entrée en vigueur est subordonnée à la mise en place

d'un dispositif électronique à l'intérieur des véhicules, mais aussi sur l'ensemble du réseau concerné par la taxe.

Le précédent Gouvernement a signé le 20 octobre 2011 un contrat de partenariat public-privé avec Ecomouv', la société en charge de ce dispositif. D'après ce contrat, la taxe poids lourds alsacienne (TPLA) devrait être opérationnelle le 20 avril 2013 et la taxe poids lourds nationale (TPLN) le 20 juillet 2013. La référence aux butoirs du 31 décembre 2010 et du 31 décembre 2011 a été supprimée par l'article 58 de la loi de finances rectificative n° 2012-1510 du 29 décembre 2012.

Dès l'origine, le **principe d'une répercussion de la taxe auprès des utilisateurs de transport a été retenu**, afin de ne pas peser sur l'équilibre économique du secteur des transports. La loi « Grenelle I » dispose ainsi, à son article 11, que *« cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. »*

Conformément à ce principe, l'article L. 3322-3 du code des transports prévoit que **le prix du transport est majoré de plein droit des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport**. La facture fait apparaître les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes.

Cette majoration peut toutefois être établie **sur des bases réelles ou forfaitaires**, dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'État.

Le décret n° 2012-670 du 4 mai 2012 relatif aux modalités de majoration du prix du transport liée à l'instauration de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandise a distingué **trois cas de figure** :

– lorsque l'opération de transport est effectuée **pour le compte d'un seul donneur d'ordres**, la répercussion se fait au réel, et correspond au montant dû au titre de la TPLA ou de la TPLN ;

– lorsque l'opération de transport est **associée à des opérations de groupages et de tris à des fins d'acheminement**, par exemple dans le cas de la livraison de colis, *« ou à toute autre prestation indissociable de l'opération de transport et que le prix de l'opération ne permet pas d'isoler le prix du transport routier proprement dit, le prix de l'opération de transport est majoré d'un montant forfaitaire en application d'un barème fixé par arrêté du ministre chargé des transports et établi en fonction du poids et des lieux de chargement et déchargement des marchandises transportées »* ;

– **dans tous les autres cas**, qui sont en fait majoritaires, le prix du transport routier est majoré d'un pourcentage forfaitaire calculé par le transporteur en appliquant le pourcentage résultant du rapport entre le montant

dû au titre de la TPLA ou de la TPLN pour la période pendant laquelle l'opération de transport a été effectuée et le chiffre d'affaires de cette période.

Une commission nationale d'évaluation du dispositif de répercussion de la TPLA et de la TPLN est créée pour évaluer le fonctionnement du dispositif et proposer les ajustements nécessaires.

Ce décret a fait l'objet d'un rejet unanime, de la part des transporteurs comme des chargeurs. La **complexité** du dispositif, qualifié à plusieurs reprises d' « *usine à gaz* », est le grief le plus souvent évoqué à son encontre.

En premier lieu, **la distinction entre les trois cas de figure n'apparaît pas toujours évidente**. Le rapport au ministre des transports réalisé par le comité national routier (CNR) en mars 2012 sur l'expérimentation de la matrice de répercussion forfaitaire de l'écotaxe poids lourds évoque l'exemple d'une opération de transport normalement effectuée avec fret complémentaire (c'est-à-dire, lorsque la marchandise ne remplit pas la totalité du véhicule), qui entre *a priori* dans la troisième catégorie du décret. Se pose la question de savoir dans quelle catégorie entre cette même opération de transport le jour où elle est effectuée sans fret complémentaire.

Cette complexité devrait engendrer une **surcharge administrative sans précédent et difficile à assumer** pour les entreprises de transport, dont 82 % d'entre elles sont composées de moins de dix salariés.

Le dispositif retenu pour le troisième cas de figure, selon lequel le transporteur calcule le taux de majoration appliqué au tarif de sa prestation *a posteriori*, risque d'être une **source de litiges entre transporteurs et chargeurs**. Ces derniers pourraient en outre être tentés de négocier ce taux, ce qui conduirait à vider de sa substance le dispositif et à fragiliser les relations entre chargeurs et transporteurs.

Dans ce cas encore, les chargeurs ont déploré une **absence de visibilité en amont** s'agissant des montants qu'ils doivent acquitter au titre de cette répercussion, dans la mesure où elle est calculée *a posteriori*.

Les transporteurs ont par ailleurs dénoncé **l'absence de prise en compte des frais de gestion engendrés par la mise en œuvre de l'écotaxe** alors que cette dernière mobilise une partie de leur trésorerie, entraîne des frais liés à la gestion des dispositifs techniques nécessaires à la collecte de la taxe (par exemple la gestion des abonnements), et constitue une source de litiges entraînant nécessairement des frais à prendre en compte.

Rejeté de façon unanime par les chargeurs comme par les transporteurs, ce décret a fait l'objet d'un recours présenté devant le Conseil d'État, par l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) et la confédération française du commerce interentreprises (CGI). Outre l'absence d'intelligibilité du dispositif, le recours dénonce l'absence de lien direct entre le montant de la taxe acquittée par le transporteur, d'une part, et la majoration forfaitaire prévue dans le troisième cas, d'autre part. Le dispositif prévu par le

décret du 4 mai 2012 est donc **fragile d'un point de vue strictement juridique.**

II. Les dispositions du projet de loi

Le 2° du I modifie le dispositif de prise en compte de l'écotaxe poids lourds dans le tarif des prestations de transport, en proposant une nouvelle rédaction de l'article L. 3222-3 du code des transports.

Le prix du transport contractuellement défini est **majoré de plein droit**, pour la partie du transport effectuée sur le territoire métropolitain, **d'une somme égale au produit de son montant par un taux** correspondant à l'évaluation de l'incidence moyenne de la TPLA et de la TPLN sur les coûts du transport. Cette majoration s'effectue **quel que soit l'itinéraire emprunté** et apparaît sur la facture.

Différents taux s'appliquent en fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain :

– si le transport est effectué à l'intérieur **d'une seule région**, ou si le transport est international et que la partie effectuée sur le territoire métropolitain est limitée à une seule région, un taux uniforme déterminé au niveau de chaque région s'applique ;

– si le transport est effectué entre **plusieurs régions**, ou sur plusieurs régions dans le cas d'un transport international, un taux unique défini au niveau national s'applique.

Ces taux tiennent compte de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés, du barème de ces taxes, ainsi que des frais de gestion afférents à ces taxes et supportés par les transporteurs. Ils sont **compris entre 0 et 7 %**.

En conséquence, le 1° du I supprime la référence à la TPLA et à la TPLN de la liste des éléments sur la base desquels toute opération de transport public routier de marchandises est rémunérée, figurant à l'article L. 3221-2 du code des transports.

La méconnaissance par le cocontractant du transporteur routier de ce dispositif est punie d'une amende de 15 000 €, conformément à l'article L. 3242-3 du code des transports, modifié pour des raisons de coordination.

Le II précise que ces dispositions sont applicables dès l'entrée en vigueur des taxes concernées.

LE CALCUL DES TAUX DE MAJORATION

L'étude d'impact accompagnant le projet de loi fournit une grille indicative des taux de majoration, tenant compte du barème de la taxe et du réseau taxable envisagés à ce jour :

Le taux interrégional serait fixé à 4,4 %.

Ces taux ont été établis à partir des modèles de simulation de trafic issus de l'enquête nationale sur le transport routier de marchandises, qui avaient déjà été utilisés pour évaluer les reports de trafic sur le réseau local et servi de base à la définition du réseau local soumis à la taxe, arrêtée par le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011.

La méthode de calcul est détaillée dans l'étude d'impact. De façon schématique, les différents taux résultent du rapport entre la somme des coûts de transport évalués sur les différents itinéraires, sans écotaxe, et les montants acquittés sur ces itinéraires en raison de l'entrée en vigueur de l'écotaxe. Les simulations ont été effectuées en partant du principe que les coûts du transport sont équivalents aux tarifs proposés, compte tenu de la faiblesse des marges du secteur du transport routier de marchandises.

Si le taux interrégional est fixé à 4,4 %, cela signifie qu'en moyenne, la mise en œuvre de la taxe entraîne une augmentation de 4,4 % du coût des transports réalisés sur plusieurs régions. Il s'agit d'une valeur moyenne, qui n'empêche donc pas que pour des trajets individuellement considérés, l'effet de la taxe soit différent. Par exemple, le véhicule qui prenait une autoroute concédée avant la mise en œuvre de la taxe et continue à la prendre ne verra pas ses coûts augmenter mais bénéficiera tout de même de la majoration, tandis que le véhicule qui utilise majoritairement le réseau taxé verra ses coûts augmenter de façon plus significative que cette valeur moyenne.

La **fixation de taux régionaux** résulte de la nécessité de prendre en compte les **disparités observées entre régions au niveau du réseau taxable et des trafics**. Ce taux devrait ainsi être de 0 % en Corse, dans la mesure où aucune de ses routes n'est soumise au réseau taxable. Il devrait être de 6,3 % en Alsace, ce qui reflète la densité de son réseau taxable et de l'utilisation qui en est faite. L'hétérogénéité de ces taux résulte donc de l'hétérogénéité du réseau taxable, défini en 2011, ainsi que de son utilisation.

Cette échelle régionale est en outre cohérente avec celle retenue pour les aménagements à l'écotaxe elle-même¹. En outre, d'après les informations fournies à votre rapporteur, le choix d'une échelle départementale ou au niveau des bassins de vie n'aurait pas sensiblement réduit les écarts liés au caractère forfaitaire de la majoration, tout en entraînant une complexité dans l'application du dispositif (pour le calcul des taux mais aussi l'application même de la majoration par les transporteurs et les chargeurs confrontés à une multiplicité de taux et de cas de figure).

¹ La taxe sera minorée de 25% pour l'usage des routes taxées situées dans des régions dites périphériques, l'Aquitaine et Midi-Pyrénées, et de 40% pour l'usage des routes taxées dans une région dite périphérique et ne disposant pas d'autoroute à péage, la Bretagne.

REGION	TAUX	REGION	TAUX
Île-de-France	6,1%	Pays-de-la-Loire	2,6%
Champagne-Ardennes	3,7%	Bretagne	3,3%
Picard	3,1%	Poitou-Charentes	3,1%
Haute-Normandie	3,5%	Aquitaine	1,8%
Centre	2,6%	Midi-Pyrénées	1,9%
Basse-Normandie	3,2%	Limousin	3,9%
Bourgogne	2,9%	Rhône-Alpes	2,5%
Nord-Pas-de-Calais	5,0%	Auvergne	2,8%
Lorraine	5,3%	Languedoc-Roussillon	1,9%
Alsace	6,3%	Provence-Alpes-Côte d'Azur	2,2%
Franche-Comté	2,5%	Corse	0,0%

III. La position de votre rapporteur

Votre rapporteur se félicite de la mise en œuvre effective imminente de l'écotaxe poids lourds, et regrette le retard accumulé ces dernières années dans ce domaine.

Il souhaite également marquer son attachement au principe de répercussion de l'écotaxe sur les chargeurs, acté dès le Grenelle de l'environnement. Ce mécanisme est une **spécificité française**, qui n'a pas d'équivalent en Europe. Il est destiné à garantir une répercussion effective des coûts engendrés par la taxe pour les transporteurs dans le prix de leur prestation.

LA SITUATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI EN FRANCE

Il s'agit d'un secteur atomisé : en 2010, on dénombre 37 500 entreprises de transports, dont un nombre très important de TPE. On compte 82% d'entreprises de moins de 10 salariés, dont les recettes pèsent pour 21 % dans le chiffre d'affaires sectoriel.

Le secteur emploie plus de 360 000 salariés pour un chiffre d'affaire de près de 43 milliards d'euros.

Il a été très touché par la crise économique : l'activité en termes de trafic a subi un recul de plus de 22 % entre 2007 et 2009. Malgré la croissance enregistrée en 2010 et 2011, le volume demeure très inférieur à celui de 2007 (- 18 %). La taille du parc des transporteurs diminue au fil du temps, compte tenu de la baisse des investissements induite par la faiblesse de la demande de transport.

Depuis le dernier trimestre 2011, les défaillances économiques s'accroissent. Au dernier trimestre 2011, la sinistralité a atteint + 13,3 % et s'est poursuivie tout au long des trois premiers trimestres 2012 : + 10,9 % au premier trimestre, + 5,4 % au second et + 15,2 % au troisième.

L'analyse des données statistiques du troisième trimestre 2012 relatives à l'économie du transport routier de marchandises fait ressortir que **le coût du transport routier augmente plus vite que le prix de vente du fret routier, ce qui suggère des difficultés pour les transporteurs à répercuter intégralement et rapidement la hausse de leurs coûts.**

Le poids des entreprises déficitaires en terme de RCAI (résultat courant avant impôt) est passé de 25 % en 2007 à près de 40 % en 2011, selon une enquête de la Banque de France.

La rentabilité économique du secteur est faible : avec un ratio résultat net/chiffre d'affaires de 1,3 % pour 2010.

Source : Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Il ne s'agit toutefois pas d'« administrer » les prix du transport, mais de donner une base législative à la répercussion, par les transporteurs, des coûts engendrés par la mise en œuvre de l'écotaxe. La liberté contractuelle et la libre détermination du prix de la prestation en amont restent intactes.

Les travaux préparatoires à l'adoption du décret du 4 mai 2012, son contenu, ainsi que les réactions qu'il a suscitées ont montré les **obstacles techniques à la mise en œuvre d'une répercussion au réel de cette taxe sur le prix du transport.** Un groupe de travail présidé par M. Claude Abraham, ingénieur général des ponts et chaussées, composé des principales organisations représentatives des transporteurs et des chargeurs, avait été constitué par le précédent Gouvernement pour réfléchir aux modalités de répercussion de l'écotaxe. Un rapport daté du 30 juin 2010 en a rassemblé les conclusions, dont certaines restent d'actualité. Il présente notamment les conditions auxquelles, dans l'idéal, le mécanisme de répercussion de l'écotaxe devrait répondre, à savoir :

– la simplicité du mode de répercussion, « *afin de ne pas imposer aux entreprises des charges comptables excessives et d'être accessible aux petites entreprises* » ;

– la prise en compte des charges entraînées pour les transporteurs par l'éco-redevance et sa répercussion ;

– le caractère juste et équitable de la répercussion.

Après cet inventaire, le rapport faisait néanmoins le constat qu'« *en fait, il est matériellement impossible, dans la majorité des cas, de respecter rigoureusement [c]es conditions [...] : même s'il existait une clé de répartition indiscutable entre différents chargeurs utilisant le même véhicule, il serait matériellement impossible d'attendre que soient connus tous ces éléments pour répartir entre les différents chargeurs l'éco-redevance effectivement acquittée, sauf à introduire dans le système des complications considérables. En outre, lorsqu'il négocie un contrat, le transporteur ignore souvent quels*

véhicules seront affectés au contrat, quels itinéraires seront empruntés, à l'aller et au retour, quels chargements complémentaires pourront être trouvés. »

Dans ce cadre, si le principe d'une majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport comporte le défaut de ne pas répercuter au réel le montant de la taxe acquittée à l'occasion de chaque opération de transport, il possède également de nombreux avantages. Il apporte en effet, dans la mesure du possible, des réponses aux préoccupations des différents acteurs concernés, qu'il s'agisse des transporteurs ou des chargeurs, dûment consultés avant la présentation de ce projet de loi.

En premier lieu, ce mécanisme de majoration est **simple et lisible** : la majoration s'applique *a priori* au tarif de la prestation de transport, quels que soient l'itinéraire emprunté, la composition du chargement ou le véhicule mobilisé, autant d'éléments susceptibles d'être modifiés une fois le contrat conclu, dans un objectif d'optimisation des coûts du transport. Il donne ainsi une **visibilité en amont, pour les chargeurs**, sur le prix des prestations de transport, tandis qu'il **allège sensiblement les entreprises de transport des charges administratives qu'impliquait le mécanisme précédent**. La simplicité du mécanisme garantit en outre son **caractère automatique** : les taux étant fixés au niveau national, il suffira de les appliquer aux tarifs des prestations, ce qui minimise les risques de contestation de l'une ou l'autre des parties prenantes.

Ce mécanisme est également plus **complet** que le précédent, dans la mesure où les taux calculés prennent en compte les **charges administratives créées, pour les transporteurs, par l'acquittement de la taxe** (gestion des abonnements, immobilisation de trésorerie...)

Il préserve par ailleurs **une incitation écologique directe** pour les transporteurs.

EXEMPLE D'APPLICATION DE LA TAXE AU REGARD DE L'INCITATION ÉCOLOGIQUE

Deux transporteurs A et B font circuler des véhicules de deuxième catégorie (poids lourds de deux essieux de 12 tonnes et plus et poids lourds de trois essieux) pour un même trajet interrégional de 230 km, dont 100 km sur le réseau taxé, au même tarif de 230 euros. Si le taux interrégional est fixé à 4,4 %, la majoration est égale, dans les deux cas, à 10 euros.

Le véhicule du transporteur A appartient à la classe EURO I, plus polluante que la classe EURO VI à laquelle appartient le véhicule du transporteur B. Le barème de l'écotaxe est moins favorable au véhicule du transporteur A (12 centimes/km), qu'au véhicule du transporteur B (8,5 centimes/km).

Il résulte du barème de l'écotaxe que le véhicule du transporteur A va acquitter 12 euros, tandis que le véhicule du transporteur B va acquitter 8,5 euros.

Comme la majoration est égale à 10 euros, le transporteur A va perdre 2 euros, tandis que le transporteur va récupérer 1,5 euro : le transporteur qui utilise un véhicule moins polluant est donc avantageé. L'incitation au recours à des véhicules plus propres est donc préservée au niveau des transporteurs.

Il est **suffisamment encadré** : la loi détermine très précisément le calcul des taux devant être fixés par arrêté, puisqu'elle précise qu'ils sont compris entre 0 et 7 % et qu'ils « *correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de l'écotaxe sur les coûts du transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à ces taxes et supportés par les transporteurs.* »

Enfin, il est **directement opérationnel** : la détermination et l'encadrement du mécanisme de majoration par la loi sécurise le dispositif, par rapport à un décret qui peut être contesté devant le Conseil d'État.

Cette simplification du mécanisme n'est pas sans inconvénients, qu'il ne s'agit en aucun cas de minimiser. Comme tout mécanisme forfaitaire, elle implique, au niveau de chaque trajet pris individuellement, des gains et des pertes.

D'après les informations fournies à votre rapporteur, ces écarts devraient toutefois être assez limités une fois rapportés au niveau global de l'entreprise. Il convient également de préciser que les itinéraires sont en général beaucoup plus complexes que les exemples évoqués ici, mêlant portions d'itinéraires taxées et portions non taxées. Pour faire un point détaillé sur l'ensemble de ces éléments, votre rapporteur a proposé **un amendement visant à la remise d'un rapport** du Gouvernement au Parlement mesurant précisément ces effets, un an après la mise en œuvre de la taxe.

Ces risques d'écarts sont toutefois le prix de la simplification du dispositif antérieur, dont les limites sont autrement plus contestables.

Votre rapporteur a enfin proposé deux autres amendements à caractère rédactionnel.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté ces trois amendements, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Articles additionnels après l'article 7 adoptés par votre commission, avant le rejet de l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux

Votre commission a adopté trois amendements visant à créer des articles additionnels :

– à l'initiative de votre rapporteur, un article additionnel destiné à ne rendre obligatoire la majoration du contrat de location de véhicule avec conducteur que dans le cas où le loueur est effectivement le redevable de l'écotaxe ;

– à l’initiative de MM. Beaumont, Bizet, Deneux, Houpert et Revet, un article additionnel tendant à rembourser l’écotaxe acquittée au redevable lorsque la marchandise est transportée dans le cadre d’une opération de transport combiné. Les transports combinés y sont définis comme « les transports d’approche routière des sites ferroviaires, fluviaux et maritimes dans la limite de 150 km de rayon autour du point de transbordement donnant lieu à une opération de transbordement directe d’un mode de transport à l’autre soit du contenant de la marchandise, soit de la marchandise elle-même sans opération intermédiaire de traitement de celle-ci ni modification de son conditionnement » ;

– à l’initiative de MM. Bizet, Cornu, Doublet, D. Laurent et Pointereau, un article additionnel tendant à autoriser, à titre expérimental, pour une durée maximale de deux ans et sur des itinéraires définis, la circulation d’ensembles routiers d’une longueur maximale de 25,25 mètres.

Article 8

(articles L. 3115-1, L. 3115-2, L. 3115-3, L. 3115-4, L. 3115-5 [nouveaux] du code des transports)

Droits des passagers en transport par autobus et autocar

Objet : Cet article introduit dans le code des transports les dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar.

I. Les dispositions du projet de loi

Le projet de loi crée un nouveau chapitre dans la troisième partie du code des transports consacrée au transport routier, au sein du livre premier traitant du transport routier de personnes, à la fin du titre premier portant sur les transports publics collectifs.

Ce chapitre fait explicitement référence au règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004. Ce règlement indique que ses dispositions sont applicables à partir du 1^{er} mars 2013, sauf dérogations.

Contenu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar

Ce règlement prévoit notamment :

- la remise par le transporteur d'un billet au passager, à moins que ne soient prévus d'autres documents établissant le droit au transport ;
- l'interdiction de toute discrimination fondée sur la nationalité du client final ou sur le lieu d'établissement ou de vente des billets s'agissant des conditions contractuelles et des tarifs appliqués, sans préjudice des tarifs sociaux ;
- le droit à une indemnisation en cas de décès, y compris un montant raisonnable pour les frais funéraires, ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar ;
- le droit, en cas d'accident résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar, à une assistance raisonnable et proportionnée portant sur les besoins concrets immédiats des passagers à la suite de l'accident (englobant, si nécessaire, l'hébergement, la nourriture, les vêtements, le transport et la facilitation des premiers secours) ;
- des droits en cas d'annulation ou de retard ;
- des règles générales concernant l'information et les plaintes ;
- des mesures spécifiques favorisant l'accès des personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite aux transports en autobus et autocar : droits en matière d'accessibilité et d'information ; assistance dans les stations et à bord des autobus et des autocars ; procédures de formation au handicap des personnels des transporteurs ou des entités gestionnaires de stations ; indemnisation en cas de perte ou de détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou de dispositifs d'assistance...

Le nouveau chapitre, intitulé « droits des passagers en transport par autobus ou autocar », est composé de **trois sections**, la première portant sur les « services réguliers », la deuxième sur les « services occasionnels », et la dernière sur la « formation des conducteurs au handicap ».

La **première section**, intitulée « **services réguliers** », comporte trois articles.

Article L. 3115-1

L'article L. 3115-1 dispose que le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 s'applique aux services réguliers de transport public collectif lorsque la distance prévue à parcourir est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre.

Pour les services réguliers nationaux, ces dispositions peuvent faire l'objet d'un report jusqu'au 1^{er} mars 2017, report susceptible d'être prolongé de quatre années au plus. Certaines d'entre elles ne peuvent toutefois faire l'objet d'un tel report.

DISPOSITIONS NE POUVANT FAIRE L'OBJET D'UN REPORT JUSQU'AU 1^{ER} MARS 2017 :

– l'interdiction de toute discrimination fondée sur la nationalité du client final ou sur le lieu d'établissement ou de vente des billets s'agissant des conditions contractuelles et des tarifs appliqués, sans préjudice des tarifs sociaux (2 de l'article 4 du règlement) ;

– l'interdiction de refuser d'accepter une réservation, d'émettre ou fournir un billet ou de faire monter à bord une personne au motif de son handicap ou de sa mobilité réduite (article 9 du règlement), sauf pour des raisons de sécurité ou de faisabilité dans les conditions énumérées au 1 de l'article 10 du règlement ;

– l'interdiction de facturer un supplément aux personnes handicapées ou à mobilité réduite pour leurs réservations et leurs billets (article 9 du règlement) ;

– l'obligation d'instaurer des procédures de formation au handicap, y compris des consignes, afin que le personnel des transporteurs qui travaille en contact direct avec les voyageurs ou traite les questions en rapport avec les voyageurs, y compris les chauffeurs, reçoive une formation ou dispose de consignes (b du 1 de l'article 16) ;

– l'obligation d'indemniser la perte ou la détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou de dispositifs d'assistance, à hauteur d'une somme équivalente au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement concerné (1 et 2 de l'article 17) ;

– les règles générales concernant l'information et les plaintes, contenues aux articles 24 à 27 du règlement ;

– l'obligation de désigner un ou plusieurs organismes chargés de l'application du règlement européen et la possibilité, pour tout passager, de déposer une plainte auprès de ces organismes pour violation du règlement européen (article 28 du règlement).

Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées, le cas échéant, par un report.

Article L. 3115-2

Cet article dispose que les dispositions ne pouvant faire l'objet d'un report énumérées à l'article précédent s'appliquent également aux services réguliers dont la distance est inférieure à 250 km, lorsque la montée ou la descente s'effectue dans un État membre.

Article L. 3115-3

Cet article dispose que le règlement s'applique aux services réguliers dont une part importante, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne. L'application de tout ou partie de ces dispositions peut toutefois faire l'objet d'un report jusqu'au 1^{er} mars 2017, qui peut être prolongé pendant quatre ans au plus.

Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.

La **deuxième section**, intitulée « **services occasionnels** », comporte un article, l'**article L. 3115-4**. Ce dernier dispose que les articles 1 à 8 du règlement, contenus dans les deux premiers chapitres « dispositions générales » et « indemnisation et assistance en cas d'accident », ainsi que l'obligation d'indemniser la perte ou la détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou de dispositifs d'assistance, à hauteur d'une somme équivalente au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement concerné (1 et 2 de l'article 17 du règlement) s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels.

La **troisième section**, intitulée « **formation des conducteurs au handicap** », comporte un article, l'**article L. 3115-5**. Ce dernier dispose que pour les services réguliers, l'application de l'obligation de formation du personnel de transport en contact direct avec les voyageurs (mentionnée au b du 1 de l'article 16 du règlement) peut être différée jusqu'au 1^{er} mars 2018 au plus. Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application de cette obligation.

II. La position de votre rapporteur

Le règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 relatif aux droits des passagers dans le transport par autobus et autocar est d'application directe. Il n'est donc pas nécessaire de l'inclure ou de le transposer dans la loi.

Son inscription dans le code des transports permet toutefois d'intégrer ses dispositions parmi les obligations qui s'appliquent aux transports publics collectifs. Une telle procédure a déjà été mise en œuvre pour le transport ferroviaire, aux articles L. 2151-1 et 2151-2. Cette insertion permet également de rappeler la distinction faite par le règlement entre les transports réguliers de 250 km ou plus, les transports réguliers de moins de 250 km et les services occasionnels.

En outre, cet article explicite les modalités d'entrée en vigueur des différentes mesures. Celles-ci seront déterminées par arrêté. Une distinction pourra ainsi être opérée par les ministères au sein des dispositions dont le report est autorisé par le règlement, entre celles dont le report est effectivement nécessaire et celles qui peuvent entrer en vigueur de façon immédiate.

Quelques erreurs ou imprécisions se sont toutefois glissées dans la rédaction actuelle de l'article. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur a proposé **un amendement de réécriture**.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté cet amendement, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 9

(articles L. 130-6 et L. 225-5 du code de la route, article L. 1451-1 du code des transports)

Renforcement des moyens de contrôle des fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres

Objet : Cet article étend les moyens de contrôle des fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres, en complétant la liste des infractions qu'ils peuvent constater, et en renforçant les moyens juridiques dont ils disposent à cet effet.

I. Le droit actuel

L'article **L. 130-6** du code de la route dresse la **liste des infractions qui peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres**. Ces infractions sont les suivantes :

– le fait pour tout conducteur de refuser de se soumettre à toutes vérifications prescrites concernant son véhicule ou sa personne (article L. 233-2) ;

– le fait, pour le responsable de l'exploitation d'un véhicule de transport routier soumis à une obligation de limitation de vitesse par construction, de ne pas respecter cette obligation, de modifier, ou, en tant que commettant, de faire ou de laisser modifier le dispositif de limitation de vitesse par construction afin de permettre au véhicule de dépasser sa vitesse maximale autorisée (article L. 317-1) ;

– le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci ou à un ordre d'envoi en fourrière (article L. 325-3-1) ;

– le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, déjà condamné définitivement pour un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h, de commettre la même infraction en état de récidive dans les conditions prévues par le deuxième alinéa de l'article L. 132-11 du code pénal (article L. 413-1).

L'article dispose, à son deuxième alinéa, que les fonctionnaires ont **accès à l'appareil de contrôle**, appelé « chronotachygraphe », et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés.

Toutefois, les fonctionnaires ou agents de l'État chargés de ces contrôles, placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, n'appartiennent pas à la liste des entités auxquelles sont communiquées, sur demande, les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire, prévue à l'**article L. 225-5 du code de la route**.

Liste des entités auxquelles sont communiquées, sur demande, les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire (article L. 225-5 du code de la route)

- le titulaire du permis, son avocat ou son mandataire ;
- les autorités compétentes des territoires et collectivités territoriales d'outre-mer, aux fins d'authentification du permis de conduire ;
- les autorités étrangères compétentes, aux fins d'authentification du permis de conduire, conformément aux accords internationaux en vigueur ;
- les officiers ou agents de police judiciaire agissant dans le cadre d'une enquête préliminaire ;
- les militaires de la gendarmerie ou les fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application des dispositions du présent code ;
- les agents de police judiciaire adjoints et les gardes champêtres, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater ;
- les autorités administratives civiles ou militaires pour les personnes employées ou susceptibles d'être employées comme conducteur de véhicule à moteur ;
- les entreprises d'assurances pour les personnes dont elles garantissent ou sont appelées à garantir la responsabilité encourue du fait des dommages causés par les véhicules à moteur ;
- l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de conducteur associées au chronotachygraphe électronique utilisé pour le contrôle des transports routiers ;
- l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de qualification de conducteur destinées à prouver la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

L'article **L. 1451-1 du code des transports** dresse la liste des fonctionnaires et agents habilités à rechercher et constater les infractions aux **dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux**

professions du transport ferroviaire ou guidé et du transport routier et à leurs conditions d'exercice.

Ces fonctionnaires et agents ont le droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules tant ferroviaires que routiers.

Les fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. Ils peuvent, en outre, se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport.

II. Les dispositions du projet de loi

Le 1° du **I** modifie l'article L. 130-6 du code de la route, en **allongeant la liste des infractions qui peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres**. Sont ajoutées à cette liste les infractions suivantes :

– le fait de faire usage d'une plaque ou d'une inscription, exigée par les règlements en vigueur et apposée sur un véhicule à moteur ou une remorque, portant un numéro, un nom ou un domicile faux ou supposé (article L. 317-2) ;

– le fait de faire circuler, sur les voies ouvertes à la circulation publique un véhicule à moteur ou une remorque sans que ce véhicule soit muni des plaques ou inscriptions exigées par les règlements et, en outre, de déclarer un numéro, un nom ou un domicile autre que le sien ou que celui du propriétaire (article L. 317-3) ;

– le fait de mettre en circulation un véhicule à moteur ou une remorque muni d'une plaque ou d'une inscription ne correspondant pas à la qualité de ce véhicule ou à celle de l'utilisateur (article L. 317-4) ;

– le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule à moteur ou une remorque muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule, dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers (article L. 317-4-1) ;

– le fait, y compris par négligence, de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques sans être couvert par une assurance garantissant sa responsabilité

civile, conformément aux dispositions de l'article L. 211-1 du code des assurances (article L. 324-2).

La possibilité de constater cette dernière infraction était auparavant prévue par l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952. Elle n'avait pas été reprise lors de la codification de la partie législative du code des transports, les dispositions relatives à l'assurance des voyageurs ayant été considérées comme obsolètes en raison de l'existence du régime général de l'article L. 211-1 du code des assurances. Or, cette disposition reste utile et mérite donc d'être codifiée.

Par ailleurs, outre l'accès au chronotachygraphe, les fonctionnaires ou agents de l'État se voient également autoriser **l'accès au poste de conduite** afin d'y effectuer les vérifications prescrites par le code de la route.

Enfin, le 2° du I autorise les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres à **se faire communiquer les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire**, pour l'exercice de leurs compétences en matière de contrôle du transport routier prévues par le code de la route.

Le **II** étend les possibilités de contrôle des fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, prévues à l'article L. 1451-1 du code des transports :

– en **élargissant les catégories de locaux auxquels ces fonctionnaires ont accès** dans le cadre de leur mission aux **locaux des entreprises de transport terrestre, des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteur et des commissionnaires de transport** ;

– en **élargissant la liste des documents qu'ils peuvent se faire présenter** aux **documents liés aux contrats de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport**.

III. La position de votre rapporteur

Le renforcement du contrôle du transport routier constitue l'un des engagements pris par le précédent Gouvernement à l'issue des États généraux du transport routier de marchandises. Il constitue un élément fort d'une politique ambitieuse de sécurité routière, et contribue au respect de la concurrence entre les transporteurs des différents États membres de l'Union européenne.

Dans ce cadre, votre rapporteur ne peut qu'être favorable à un élargissement des missions des agents chargés du contrôle des transports terrestres et à un renforcement des moyens juridiques à leur disposition à cet effet.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 10

(article L. 3314-2 du code des transports)

Désignation des véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'obligation de formation professionnelle

Objet : Cet article modifie la dénomination des véhicules soumis à l'obligation de formation professionnelle mentionnés à l'article L. 3314-2 du code des transports.

I. Le droit actuel

L'article L. 3314-1 du code des transports dispose que « *la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs permet à ceux-ci de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que la réglementation relative à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos.* »

L'article L. 3314-2 du code soumet à cette obligation les conducteurs des véhicules dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie ainsi que ceux des véhicules de transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle du conducteur.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article L. 3314-2 est modifié sur deux points : la première catégorie de véhicules citée dans l'article devient celle « *des véhicules de transport **de marchandises** dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie* » ; la seconde est remplacée par celle des véhicules de transport « *de voyageurs* » comportant plus de huit places assises **en plus de celle du conducteur**, ce qui représente l'ajout d'une place assise par rapport à la désignation précédente.

Ce faisant, l'article corrige une erreur intervenue lors de la codification de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière. Celle-ci précisait, à son article 1, que les obligations relatives à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs s'appliquent « *aux conducteurs des véhicules de*

transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et des véhicules de transport de voyageurs comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, à l'exception des conducteurs. » Cette obligation résultait de la transposition de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003.

III. La position de votre rapporteur

Cette correction est bienvenue, puisqu'elle évite de créer des obligations au-delà de ce qui était prévu initialement, et garantit la conformité du code des transports à la directive européenne.

Comme le rappelle l'exposé des motifs, cette erreur a pu passer relativement inaperçue jusqu'à présent, dans la mesure où cette disposition de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 avait été provisoirement maintenue¹, jusqu'à la publication des dispositions réglementaires du code des transports. La perspective d'une publication prochaine de ces dispositions rend cette mesure de correction d'autant plus nécessaire.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 11

(articles L. 3315-2 et L. 3315-6 du code des transports)

Contrôle du respect de la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que des dispositions relatives à la durée du travail, au repos et aux congés du code du travail et sanction d'obligations prévues à ce titre

Objet : Cet article renforce les moyens de contrôle du respect de la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que des dispositions relatives à la durée du travail, au repos et aux congés du code du travail. Il corrige également une erreur de codification s'agissant des sanctions prévues à ce titre.

¹ Par l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports, modifiant l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

I. Le droit actuel

La recherche et la constatation des infractions aux dispositions du titre du code des transports relatif à la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que celles du livre Ier de la troisième partie du code du travail (durée du travail, repos et congés) applicables au transport routier sont effectuées par plusieurs catégories de personnes, énumérées à l'article L. 3315-1 du code des transports :

- les officiers de police judiciaire ;
- les inspecteurs et les contrôleurs du travail ainsi que les agents habilités à exercer leurs fonctions dans certaines branches professionnelles ;
- les agents des douanes ;
- les agents publics ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions prévus par le code de la route.

L'article **L. 3315-2** dispose que l'ensemble de ces personnes ont **accès aux dispositifs destinés au contrôle et à toutes leurs composantes afin d'en vérifier l'intégrité.**

L'article **L. 3315-6** du code des transports prévoit **les peines** dont est passible toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou établissement, a, par un acte personnel, contrevenu à certaines dispositions.

II. Les dispositions du projet de loi

Le premier paragraphe vise à compléter le dispositif de contrôle prévu à l'article L. 3315-2 du code des transports, en autorisant l'accès des fonctionnaires et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports **aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier** afin de constater les infractions aux dispositions du titre du code des transports relatif à la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que celles du livre Ier de la troisième partie du code du travail (durée du travail, repos et congés) applicables au transport routier.

Le second paragraphe corrige deux erreurs de codification présentes dans l'article L. 3315-6 du code des transports :

- les peines mentionnées sont les peines prévues par le chapitre « contrôles et sanctions », auquel appartient l'article, ainsi que les peines sanctionnant les obligations mentionnées aux titres II et III du livre Ier de la troisième partie du code du travail ;
- les dispositions dont le non-respect est sanctionné sont celles du titre du code des transports consacré à la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que celles du code du travail.

III. La position de votre rapporteur

Le premier paragraphe rétablit une possibilité qui était déjà offerte aux fonctionnaires et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres en vertu de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952, supprimée par erreur à l'occasion de la codification de la partie législative du code des transports.

Le second paragraphe vise à corriger une autre erreur de codification. L'article L. 3315-6 du code des transports codifie l'article 3 bis de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, désormais abrogé. Ce dernier mentionnait en effet les peines « *prévues par la présente ordonnance et [les] peines sanctionnant les obligations mentionnées à l'article 1^{er} ci-dessus* ». Ces obligations ont été codifiées dans plusieurs chapitres du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports consacré à la réglementation du travail spécifique au transport routier, mais elles n'apparaissent pas dans la rédaction actuelle de l'article L. 3315-6 du code des transports.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL

Article 12

(articles L. 4244-1. et L. 4244-2 [nouveaux] du code des transports, article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques)

Déplacement d'office des bateaux sur le domaine fluvial

Objet : Cet article autorise le préfet à faire déplacer d'office les bateaux dont le stationnement compromet la sécurité des usagers de la voie d'eau ou gêne l'utilisation normale de celle-ci.

I. Le droit actuel

L'article L. 1127-3 définit les critères et la procédure que l'autorité administrative doit suivre pour qualifier « *tout bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant* » comme étant « *abandonné sur le domaine public fluvial* » :

– l'autorité administrative présume de l'abandon en l'absence d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial, en l'absence de propriétaire, conducteur ou gardien à bord ou encore lorsqu'elle constate l'inexistence de manœuvre ou d'entretien du bateau (premier alinéa) ;

– ce constat d'abandon présumé est établi par des agents habilités à le faire¹, il est affiché sur le bateau (ou autre engin flottant) et notifié au dernier propriétaire connu, en même temps qu'une mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon (deuxième alinéa) ;

– si aucun propriétaire, gardien ou conducteur ne s'est manifesté dans un délai de six mois, l'autorité administrative déclare abandonner le bateau (ou autre engin flottant) et elle en transfère la propriété au gestionnaire du domaine public fluvial. Ce gestionnaire peut vendre le bien à l'expiration d'un délai de deux mois ou le détruire si ce bien n'a pas de valeur marchande suffisante.

En dehors de cette procédure visant les bateaux abandonnés, le préfet dispose – en plus de ses pouvoirs généraux de police – de deux moyens issus du règlement général de police de la navigation intérieure² pour mettre fin au stationnement de bateaux ou d'établissements flottants qui gênent la navigation ou qui constituent un danger :

– en cas de péril imminent, le préfet peut faire procéder à la destruction d'office des bateaux « *dangereusement placés* ». L'article 1.29 du règlement général de police, qui en dispose, précise qu'il n'y a pas de mise en demeure préalable et qu'il est dressé un procès verbal de la destruction ;

– ensuite, « *tout bâtiment, matériel flottant ou établissement flottant abandonné sans surveillance est conduit, par les soins de l'agent de la navigation qui en a constaté l'abandon, dans un lieu où il ne pourra gêner la navigation* » (article 7.11 du règlement général de police).

Ces deux articles réglementaires posent des **problèmes de droit** : la destruction d'office du bateau, en portant atteinte au droit de propriété, relève du domaine de la loi et elle devrait à tout le moins être davantage encadrée. Ensuite, le règlement général de police étant en cours de codification par décret en Conseil d'État, il est certain que ces deux articles ne pourront y figurer en l'état : les préfets ne disposeront alors plus d'outil adapté pour mettre fin à des stationnements gênants voire dangereux sur la voie fluviale.

¹ La liste figure à l'article L. 2132-23 du code des transports, issu de la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France, voir infra analyse de l'article 13.

² Annexe au décret n° 73-912 du 21 septembre 1973.

II. Les dispositions du projet de loi

Le I de cet article ajoute au titre IV « *Police de la navigation intérieure* » du livre II « *Navigation intérieure* » de la quatrième partie « *Navigation intérieure et transport fluvial* » du code des transports, un nouveau chapitre intitulé « *Déplacement d'office* », lui-même composé de deux articles nouveaux :

– L'**article L. 4244-1** établit la procédure de déplacement d'office à proprement parler.

Le I de cet article comporte quatre alinéas :

– le premier alinéa décrit le **fait générateur et la procédure générale**. « *Le stationnement d'un bateau qui méconnaît les dispositions du code des transports ou du règlement général de police de la navigation intérieure et qui compromet la sécurité des usagers des eaux intérieures, la conservation ou l'utilisation normale de celles-ci* » : c'est le fait générateur. La procédure, quant à elle, est ainsi décrite : l'autorité administrative compétente peut procéder au déplacement d'office du bateau, après avoir mis préalablement en demeure le propriétaire – et le cas échéant l'occupant – de quitter les lieux, dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures. Ce même alinéa ajoute que le gestionnaire de la voie d'eau peut être chargé par l'autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d'office ;

– le deuxième alinéa dispose du **cas où le bateau tient lieu d'habitation** : le délai fixé par la mise en demeure ne peut alors être inférieur à sept jours à compter de sa notification et le déplacement du bateau doit être réalisé de façon à en permettre l'accès à ses occupants ;

– le troisième alinéa précise que, sauf en cas d'urgence, la mise en demeure ne peut intervenir qu'après que le propriétaire et le cas échéant l'occupant ont été mis à même de présenter leurs **observations écrites** ou orales et qu'il leur a été indiqué la possibilité de **se faire assister d'un conseil** ;

– enfin, le quatrième et dernier alinéa dispose qu'en cas de péril imminent, les bateaux peuvent être **déplacés d'office**, sans mise en demeure préalable.

Le II de cet article L. 4244-1 précise que les frais liés au déplacement, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire, mais également que sont à ses risques et périls les manœuvres liées au déplacement et à l'amarrage du bateau.

– L'**article L. 4244-2** renvoie au décret en Conseil d'État les conditions d'application de l'article précédent.

Le II ajoute, à l'article L. 1127-3 du même code, un **critère pour qualifier l'abandon** : le cas où le propriétaire, même s'il s'est manifesté,

« n'a pas pris les mesures de manœuvre ou d'entretien nécessaires pour faire cesser l'état d'abandon ».

III. La position de votre rapporteur

Le stationnement, parfois de longue durée, de bateaux ou d'établissements flottants dans le chenal de navigation, sans autorisation, pose des problèmes d'usage de la voie d'eau. La circulation peut en être gênée, surtout pour les barges de plus grand gabarit, qui demandent davantage de place pour leurs manœuvres. La sécurité de la navigation peut être affectée, lorsque des bateaux ou des engins flottants sont stationnés dans des virages ou sous des ponts.

Les problèmes se concentrent en Île-de-France : il y aurait, sur un ensemble de 1 507 bateaux stationnaires, 115 bateaux en « zone rouge »¹ (interdite au stationnement par arrêté préfectoral) et 55 épaves à déchirer².

Or, les préfets ne disposent pas de moyens suffisamment opératoires pour faire déplacer le bateau ou l'engin flottant en cause, en particulier lorsque ces bateaux ou engins sont habités.

Le recours à la contravention de grande voirie est source de délais importants, de 1 an à 3 ans hors appel³. La procédure du « référé mesures utiles »⁴ est plus expédiente, mais sa condition d'urgence, strictement contrôlée, en limite l'étendue : depuis 2008, sur cinq procédures, une seule aurait abouti (même source). Quant au règlement général de police de la navigation intérieure précité, sa nature réglementaire le fragilise assurément lorsqu'il s'agit d'attenter à la propriété privée, sauf lorsque le péril imminent est démontré⁵.

Cet article améliore donc nettement les moyens d'action confiés au préfet et au gestionnaire de la voie d'eau : ils disposeront d'une base légale **pour mettre fin au stationnement dangereux**, comme c'est le cas sur les voies terrestres. Les garanties de procédure sont prises, en particulier pour le cas où le bateau est habité.

¹ Cette qualification n'est pas juridique mais d'usage : le gestionnaire désigne ainsi des aires où le stationnement de bateaux et engins divers est jugée dangereuse soit pour la navigation (empiètement sur le chenal par exemple), soit pour les ouvrages de navigation (à l'amont d'un barrage de navigation en cas de forte crue par exemple).

² Source : service de navigation de la Seine.

³ Selon la même source, 160 dossiers seraient en cours devant les tribunaux administratifs d'Île-de-France.

⁴ L'article L. 521-3 du code de justice administrative, qui en est le fondement, dispose qu'« en cas d'urgence et sur simple requête qui sera recevable même en l'absence de décision administrative préalable, le juge des référés peut ordonner toutes autres mesures utiles sans faire obstacle à l'exécution d'aucune décision administrative. »

⁵ En 2007, un bateau logement a ainsi été déchiré sur la base de cet article et le propriétaire, qui avait saisi la justice administrative pour l'annulation en première instance et en appel de l'arrêté préfectoral « autorisant le convoyage et la destruction de sa péniche occupant sans titre le domaine et présentant un péril imminent », a été débouté en première instance et en appel.

La question se pose cependant du **devenir des bateaux déplacés** : dès lors qu'il n'y a pas de « fourrières fluviales », où les bateaux déplacés d'office seront-ils entreposés et dans quelles conditions ? Pour autant que votre rapporteur ait pu le mesurer, de telles fourrières seraient difficiles à mettre en place, eu égard à la diversité des bateaux et à la configuration même des voies fluviales. Il serait plus efficace de conduire les bateaux sur des voies secondaires, généralement hors d'Île-de-France, où l'espace ne manquerait pas.

Sur proposition de son rapporteur, votre commission a adopté deux amendements pour que la procédure de déplacement d'office s'applique également aux « engins flottants » et pour préciser que le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

Puis elle a adopté l'article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 13

(article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, articles L. 4313-2, L. 4321-1 et L. 4321-3 du code des transports)

Habilitation des agents des ports fluviaux en matière de contravention de grande voirie

Objet : cet article habilite les agents des ports autonomes fluviaux à verbaliser les contraventions de grande voirie dans les circonscriptions de ces ports et adapte en conséquence le régime de protection des voies ferrées portuaires.

I. Le droit actuel

La police de la conservation du domaine public fluvial est largement confiée au gestionnaire de la voie d'eau, s'agissant des agents habilités à constater les contraventions. Les règles établies par le code de la propriété des personnes publiques et par le code des transports, cependant, posent une difficulté pour les ports autonomes fluviaux, eux-mêmes gestionnaires des infrastructures de transports dans leur circonscription. Les voies ferrées situées dans les ports autonomes, quant à elles, forment un cas particulier.

L'article L. 4313-2 du code des transports dispose que Voies navigables de France (VNF) se substitue à l'État pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public qui est confié à l'établissement public. Il précise toutefois que, les contraventions sont

constatées par les agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques.

Ces deux derniers articles établissent la liste suivante des agents habilités à constater les contraventions de grande voirie sur le domaine public fluvial confié à VNF :

– les agents de l'État assermentés devant le tribunal de grande instance et les officiers de police judiciaire ;

– les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, les adjoints au maire, les gardes champêtres et les personnels de Voies navigables de France, qui, s'ils n'ont pas prêté serment en justice, le prêtent devant le préfet.

La loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France, a restreint le champ de cette police au domaine confié à VNF. Or, elle a également intégré les agents publics de la navigation parmi les personnels de VNF, à compter du 1^{er} janvier 2013. Dans ces conditions, le domaine fluvial public confié aux deux ports autonomes fluviaux de Paris et de Strasbourg, n'est pas « couvert » et ces ports ne pourront, comme c'est le droit actuel, confier aux agents de la navigation (fonctionnaires de l'État) le soin de verbaliser les contraventions concernées. Ces deux ports perdent ainsi un moyen utile pour faire cesser des occupations sans titre du domaine public et pour poursuivre les dégradations de ce domaine.

Les règles relatives aux voies ferrées des ports fluviaux, quant à elles, sont fixées par les articles L. 5351-1 à L. 5352-5 du code des transports (ce renvoi est effectué par les articles L. 4321-1 et L. 4321-2 de ce code). L'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 a organisé le transfert de ces voies aux ports autonomes : dès lors qu'elles se situent dans la circonscription portuaire, les voies ferrées qui ne relèvent pas du réseau ferré national ont vocation à devenir portuaires, ainsi que leurs installations et leurs dépendances. La police de ces voies ferrées portuaires est exercée par l'autorité portuaire, qui y applique le règlement général de police des voies ferrées (et, éventuellement, les règlements locaux d'application).

L'article L. 4321-3 établit que, « *sans préjudice de la compétence générale des officiers et agents de police judiciaire, les agents de la navigation intérieure et les agents des ports autonomes fluviaux, lorsqu'ils ont la qualité de fonctionnaire et sont commissionnés et assermentés à cet effet, ont compétence pour constater par procès-verbal les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables.* » Ce même article précise que le procès-verbal « *est remis au contrevenant.* »

II. Les dispositions du projet de loi

Dans son **I**, cet article propose une nouvelle rédaction du premier alinéa de l'article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, établissant la liste des agents habilités à constater les contraventions de grande voirie sur le domaine public fluvial confié à VNF - pour y ajouter « *les agents des ports autonomes fluviaux sur le domaine appartenant à ces ports ou qui leur a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance* ».

Le II de cet article comporte quatre alinéas :

Le 1° ajoute une section « *Voies ferrées des ports fluviaux* » au chapitre « *Organisation* » du titre « *Ports fluviaux* » du livre que la partie « *Navigation intérieure et transport fluvial* » du code consacre à « *VNF et [aux] ports fluviaux* ».

Le 2° prévoit une nouvelle rédaction de l'article L. 4321-3 du code des transports relatif aux agents habilités à constater les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables.

L'habilitation des agents des ports autonomes fluviaux varie avec la gravité de l'infraction : quand les atteintes aux voies ferrées portuaires et les manquements aux règlements de police qui leur sont applicables constituent une contravention de grande voirie, les agents non fonctionnaires peuvent établir un constat par procès verbal dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ; les infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles, quant à elles, doivent être constatées seulement par les surveillants de port et les auxiliaires de surveillance agréés par le procureur de la République et qui ont prêté serment devant le tribunal de grande instance.

Le 3° est de cohérence rédactionnelle.

Le 4° supprime « toutefois » de l'article L. 4313-2, cet adjectif paraissant introduire une contradiction entre les missions confiées à VNF en matière de police de la conservation du domaine public fluvial, et la liste des agents habilités à constater les contraventions.

III. La position de votre rapporteur

Votre rapporteur se félicite de cette mesure de « toilettage », qui aurait pu intervenir dès la réforme du statut de Voies navigables de France, n'était ce génie de la complexité administrative qui, alors, a fait repousser un amendement dans ce sens, au motif qu'il ne visait pas directement les compétences de l'établissement public, mais celles des ports autonomes. Toutefois, à l'issue de cette réforme, effective en janvier 2013, les deux ports autonomes fluviaux de Paris et Strasbourg, faute de disposer des agents des

services de la navigation passés sous l'autorité de VNF, n'ont plus les moyens de constater eux-mêmes les contraventions de grande voierie.

Cet article, de plus, tient compte de la procédure, en réservant les contraventions les plus importantes aux agents assermentés et il adapte le régime de protection des voies ferrées portuaires.

Sur proposition de son rapporteur, votre commission a adopté un amendement rédactionnel et de coordination législative, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 14

(article L. 4322-20 du code des transports)

Ressources du Port autonome de Paris

Objet : Cet article donne une base légale aux droits de port établis par le Port autonome de Paris.

I. Le droit actuel

L'article L. 4322-20 du code des transports dispose que les ressources du Port autonome de Paris sont :

1° Les redevances afférentes au domaine dont le port assure la gestion et les revenus des domaines immobiliers perçus par le port ;

2° Les produits, notamment les taxes d'usage, de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port ;

3° Les produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception a été régulièrement autorisée ;

4° Le montant du remboursement par l'État des frais de fonctionnement des services annexes qui peuvent être confiés au port autonome de Paris, augmentés du montant des frais généraux ;

5° Les participations conventionnelles à certaines dépenses d'exploitation du port versées par les collectivités locales, les établissements publics, ainsi que les personnes privées ;

6° Toutes autres recettes d'exploitation.

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article ajoute un 7° à l'article L. 4322-20 précité, afin de compléter les ressources du Port autonome de Paris par « *les droits de port dont les conditions d'assiette et les modalités d'application et de recouvrement sont fixées par décret en Conseil d'État.* »

III. La position de votre rapporteur

La loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 portant statut juridique du Port autonome de Paris autorisait ce port à instituer « *des droits de port sur les marchandises, les voyageurs, les bateaux et convois du trafic fluvial utilisant des installations portuaires situées dans la circonscription de cet établissement* », un décret en Conseil d'État en fixant les conditions d'assiette ainsi que les modalités d'application et de recouvrement. Cependant, la codification de l'article L. 4322-20 précité n'a pas pris en compte cette possibilité. Or, le Conseil constitutionnel considérant que la détermination des catégories de ressources des établissements publics relève du législateur¹, il apparaît plus sûr de fonder dans la loi même les droits de port perçus par le Port autonome de Paris. Cet article revient donc, en quelque sorte, à rétablir l'existant...

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

Article 15

(articles L. 5141-1, L. 5141-2-1 [nouveau], L. 5141-3, L. 5141-3-1 [nouveau], L. 5141-4, L. 5141-4-1 [nouveau], L. 5141-4-2 [nouveau], L. 5141-6 et L. 5242-16 du code des transports)

Simplification des procédures d'expropriation des navires abandonnés

¹ Voir DC 2000-439 du 16 janvier 2001.

Objet : Cet article identifie les autorités compétentes pour demander la déchéance de propriété des navires abandonnés, il précise les responsabilités liées à l'abandon ainsi que les conditions de prise en charge, par l'armateur ou par la vente du navire ou de sa cargaison, des frais engagés par les autorités publiques pour la gestion du navire abandonné.

I. Le droit actuel

Le code des transports prévoit des mesures de réquisition et d'expropriation des navires abandonnés « *présentant des dangers* » (article L. 5141-1), étant précisé que « *l'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre* » (article L. 5141-2).

La réquisition des navires abandonnés est réglée par l'article L. 5242-16 du même code : dans un premier temps, le propriétaire, l'armateur, l'exploitant ou leur représentant est mis en demeure de mettre fin, dans un délai imparti, aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné. S'il refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'État ou l'autorité portuaire peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant identifiés, avec exécution d'office et sans délai en cas d'urgence, y compris au moyen d'une réquisition des personnes et des biens, avec attribution du contentieux indemnitaire à l'autorité judiciaire.

La déchéance de propriété est réglée par les articles L. 5141-3 à L. 5141-6 du même code.

Le propriétaire est d'abord mis en demeure de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant. Passé ce délai, l'autorité administrative prononce la déchéance des droits du propriétaire et le navire peut, passé un nouveau délai de deux mois, être vendu au profit de l'État, de même que la cargaison si elle n'est pas revendiquée ou enlevée. Le produit de la vente est alors consigné pendant cinq ans, après quoi les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises au Trésor public.

II. Les dispositions du projet de loi

Le I de cet article modifie, à l'article L. 5141-1 du code des transports la définition des « *navires abandonnés* » : il s'agit de « *tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, abandonné dans les eaux territoriales, les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires.* ».

Cette nouvelle définition identifie plus précisément la zone géographique visée, pour la faire correspondre avec le domaine maritime proprement dit, par distinction des zones fluviales. Elle ajoute, aux côtés du « *danger* » présenté par le navire abandonné, **un nouveau critère** pour le fait générateur d'intervention : **l'entrave prolongée** à l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires.

Le II reprend en conséquence, dans un nouvel article L. 5141-2-1 du même code, la procédure de réquisition, actuellement réglée par l'article L. 5242-16 pour le cas où le propriétaire refuse ou néglige de prendre les mesures propres à mettre fin aux dangers – et désormais à « *l'entrave prolongée* » – que représente le navire abandonné.

Le III précise, par une nouvelle rédaction de l'article L. 5141-3, la procédure de déchéance des droits du propriétaire du navire abandonné, fixant en particulier **deux délais maximums qui sont absents du texte actuel** : le délai ouvert par la mise en demeure ne peut aller au-delà de trois mois à compter de sa notification, et l'autorité administrative doit prendre la décision de déchéance dans un délai de deux mois après l'expiration du délai de cette mise en demeure.

Le IV précise, dans un nouvel article L. 5141-3-1, que « *les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire* ».

Le V modifie l'article L. 5141-4 relatif à la vente du navire abandonné : la nouvelle rédaction dispose que **le navire pourra également être cédé pour démantèlement** et elle destine le produit de la vente (ou de la cession) à l'autorité publique qui a demandé la déchéance de propriété (et pas seulement à l'État, comme dans la rédaction actuelle).

Le VI, dans un nouvel article L. 5141-4-1, fait figurer les droits de ports non acquittés parmi les créances prioritaires imputées sur le produit de la vente, aux côtés des dépenses d'intervention réalisées pour déplacer et vendre (ou détruire) le navire abandonné. Il précise également que le déficit éventuel de l'opération est à la charge de la personne publique qui a demandé la déchéance, mais seulement à celle de l'État lorsque l'abandon fait suite à une décision de déroutement ou d'arraisonnement. Un nouvel article L. 5141-4-2 dispose que les conditions d'application de cette sixième section sont fixées par décret en Conseil d'État.

Le VII précise, par cohérence, que les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises, non plus au seul Trésor public, mais « *à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance* ».

Enfin, **le VIII** abroge par cohérence l'article L. 5242-16.

III. La position de votre rapporteur

Votre rapporteur se félicite que **cet article renouvelle et simplifie les procédures d'expropriation des navires abandonnés dans les ports maritimes.**

Le sujet est important : chaque année, des navires sont retenus à quai pour des motifs de sécurité ou économiques, et certains sont abandonnés par leurs propriétaires, souvent avec leur équipage et des arriérés de salaires. L'arrivée de ces navires et leur immobilisation ont souvent pour origine des avaries, des délits de pollution au large des côtes, des infractions aux règles de sécurité. Liées à des difficultés de financement, les réparations traînent en longueur ou ne sont pas effectuées. Commence alors pour les autorités locales un véritable casse-tête, où le navire à quai se détériore jusqu'à perdre toute valeur marchande, à mesure que durent les procédures. Des armateurs peu scrupuleux – de véritables « voyous des mers » –, n'ont que faire de leurs navires douteux, mais les épaves maritimes restent un problème économique, écologique, et tout simplement de la vie quotidienne dans nos ports. L'immobilisation représente un coût, mais les règles actuelles ne disent pas clairement qui est le propriétaire du navire une fois prononcée la déchéance de propriété. Dès lors, les responsabilités s'entrecroisent, les acteurs publics se renvoient la balle : personne ne sait qui doit payer quoi et tout le monde perd du temps.

Le sujet est bien connu dans les ports maritimes, où des navires immobilisés pendant des mois voire des années gênent l'activité portuaire. Selon le ministère, il y aurait actuellement **21 navires abandonnés dans les ports français** pour les motifs suivants :

– six ont été arraisonnés ou déroutés par les autorités maritimes (cinq au port régional de Brest, un au grand port maritime de Saint-Nazaire) ;

– cinq sont détenus dans le cadre du contrôle de sécurité par l'État du port (un au grand port maritime de Rouen, un au port régional de Brest, un au grand port maritime de La Rochelle, un au port régional de Sète, un au port départemental de la Seyne-sur-mer) ;

– trois sont en avarie (un au port de Cherbourg géré par le syndicat mixte des ports normands, un au port régional de Brest, un au grand port maritime de La Rochelle) ;

– quatre ont été saisis par leurs créanciers (un au port de Cherbourg, un au grand port maritime de la Rochelle et deux au port régional de Saint-Malo) ;

– trois sont abandonnés par leur armateur (un au port régional de Brest et deux au port régional de Sète).

Les procédures mêmes ajoutent au problème posé par ces navires qui gênent, coûtent et perdent de la valeur. La mise en demeure et la procédure de

déchéance sont prévues et effectives, mais elles manquent d'efficacité parce que la répartition des charges est mal distribuée entre les opérateurs. De fait, ces règles ont été définies dans les années 1980, lorsque les ports de commerce relevaient tous de la compétence de l'État. En se contentant de disposer qu'« *en cas de déchéance, le navire ou autre engin flottant abandonné... peut être vendu au profit de l'État* », l'article L. 5141-4 précité manque de précision, en particulier pour la séquence ouverte par la déchéance de propriété : quand l'État a enclenché l'immobilisation (en raison de contrôles par exemple) est-il légitime que les frais de justice, de déplacement, de garde, voire de destruction du navire reviennent à l'autorité portuaire (régionale par exemple), alors que les sommes tirées de la vente du navire iront à l'État ?

En 2010, la mission parlementaire conduite – à la suite directe du Grenelle de la Mer – par Pierre Cardo sur démantèlement des navires a souligné l'intérêt de simplifier les procédures applicables aux navires abandonnés¹. Des associations locales, qui alertent les autorités et se mobilisent pour aider les équipages abandonnés, avec leur navire, par des armateurs « voyous », appellent également à rendre enfin possible une action rapide des pouvoirs publics sur les navires « ventouses »².

Cet article comble les lacunes identifiées, en simplifiant et en accélérant la déchéance de propriété en cas d'abandon, mais aussi en précisant à qui échoit la propriété et qui doit, dans les différents cas de figure, assumer les frais de l'opération – qui peuvent être supérieurs à la valeur du navire, ce qui est bien le problème aujourd'hui.

La **procédure de déchéance est simplifiée et accélérée**, puisqu'elle pourra être enclenchée, en cas d'abandon et même d'entrave prolongée, dans des délais plus courts et par un plus grand nombre d'autorités. Ensuite, les responsabilités sont clairement établies : l'autorité qui a demandé la déchéance est responsable des mesures de garde et de manœuvre sur le navire ou l'engin flottant abandonné – et elle est aussi destinataire du produit de la vente en fin de parcours. Le cas des navires maintenus à quai du fait d'une décision de l'État est également traité : les frais liés aux mesures d'intervention, de garde et de manœuvre sont à la charge de l'État, le produit de la vente lui étant alors acquis, ce qui couvre le cas des situations déficitaires, où la vente ne couvre pas les frais. Enfin, les délais de procédure sont clairement établis et sont conformes à nos règles en matière de propriété.

En outre, cet article prévoit explicitement que la déchéance de propriété pourra conduire au démantèlement des navires abandonnés, c'est satisfaisant.

¹ Mission parlementaire « Démantèlement des navires ». Rapport du 28 juin 2010.

² En particulier l'association Mor Glaz, <http://www.morglaz.org/>

Sur proposition de son rapporteur, votre commission a adopté un amendement rédactionnel et de coordination législative, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 16

(articles L. 5122-25, L.5122-26 à L. 5122-30 [nouveaux], L. 5123-2, L. 5123-3, L. 5123-4 et L. 5123-6 du code des transports)

Limitation de responsabilité en cas de marée noire

Objet : Cet article simplifie la constitution de fonds de limitation de responsabilité en cas de marée noire, devenue obligatoire par les engagements internationaux de la France.

I. Le droit actuel

L'article L. 5122-25 du code des transports renvoie aux articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement le régime de responsabilité des propriétaires de navire en cas de marée noire.

L'article L. 218-1 dispose que « *tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* » (dite convention « CLC »).

L'article L. 218-2 impose une assurance ou une garantie financière aux navires immatriculés dans un port français et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures.

L'article L. 218-3 impose la même obligation, vérifiable par la détention d'un certificat « *établissant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte* », pour l'accès à tout port français ou installation terminale située dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

L'article L. 218-4 précise que cette obligation ne s'impose pas « *aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'État* ».

L'article L. 218-5 énumère la liste des personnes habilitées à rechercher et à constater les infractions à cette obligation d'assurance ou de garantie contre les pollutions par hydrocarbures.

Cette liste comprend :

- 1° Les administrateurs des affaires maritimes ;
- 2° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- 3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;
- 4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;
- 5° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;
- 6° Les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;
- 7° Les ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts et les ingénieurs des travaux publics de l'État affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet ;
- 8° Les agents des douanes ;
- 9° A l'étranger, en ce qui concerne les navires immatriculés dans un port français, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

L'article L. 218-6 dispose que les procès-verbaux établis par l'agent verbalisateur font foi jusqu'à preuve contraire et qu'ils sont immédiatement transmis au procureur de la République.

L'article L. 218-7 établit les règles d'attribution de juridiction.

L'article L. 218-8 punit d'une amende de 75 000 euros le fait de ne pas s'assurer ou se garantir contre les pollutions par hydrocarbures.

Enfin, l'article L. 218-9 renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les conditions d'application des articles précédents.

L'article L. 5123-2 du code des transports prévoit **une obligation d'assurance ou de garantie financière dans deux autres cas** : pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, en application de la convention de Londres du 23 mars 2001¹, d'une part ; pour les transports par mer de passagers et de leurs bagages, pour tout navire exploité sous pavillon français, ou qui touche ou quitte un port français, d'autre part².

Les articles L. 5123-3 à L. 5123-6 précisent le régime de cette obligation : la délivrance des certificats d'assurance concernés peut être

¹ *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001.*

² *Conformément au règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.*

déléguée à des organismes agréés, sous la responsabilité de l'État ; le défaut de contrôle par l'organisme agréé est passible d'une amende administrative de 100 000 euros, son agrément peut lui être retiré en cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service délégué. Un navire ne disposant pas du certificat d'assurance peut être fait l'objet d'une mesure d'expulsion. Enfin, le non respect de l'obligation d'assurance est puni d'une amende de 45 000 euros, tandis que le fait de s'opposer à l'expulsion du navire, ou bien encore à l'action des agents habilités à contrôler l'obligation d'assurance, est passible d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

II. Les dispositions du projet de loi

Le I de cet article propose une nouvelle rédaction de la section « *responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures* » en y intégrant, tout en les modifiant, les règles aujourd'hui prévues par le code de l'environnement (articles L. 218-1 à L. 218-9 décrites ci-dessus).

L'article L. 5122-25, dans sa nouvelle rédaction, renvoie à la convention précitée de 1992 les définitions des termes ou expressions « propriétaire », « navire », « événement », « dommages par pollution » et « hydrocarbures ».

Le nouvel article L. 5122-26 dispose que « *le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire dans les conditions et limites fixées par la convention* » précitée de 1992.

Le nouvel article L. 5122-27 dispose que, sauf lorsque la pollution résulte d'un dommage intentionnel¹, « *le propriétaire d'un navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds d'indemnisation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité* ».

Le nouvel article L. 5122-28 précise qu'une fois ce fonds de garantie constitué, s'il est accessible (auprès du tribunal) et disponible (pour le demandeur), les créances ne peuvent s'exercer sur d'autres biens du propriétaire : c'est la limitation de responsabilité.

Le nouvel article L. 5122-29 pose le principe d'une indemnisation proportionnelle aux créances admises, ainsi que de la récupération, par le propriétaire, des sommes par lesquelles il aurait indemnisé ses créanciers avant la répartition du fonds.

¹ *Le paragraphe 2 de l'article V de la convention auquel cet article L. 5122-27 renvoie précise que « Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité (...) s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».*

Le nouvel article L. 5122-30, enfin, prévoit qu'un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application de la section visée.

Le II de cet article complète l'article L. 5123-2 du code des transports, pour soumettre à une obligation d'assurance ou de garantie financière tout propriétaire de navire de transport d'hydrocarbures en vrac, battant pavillon français ou bien touchant ou encore quittant un port français ou une installation portuaire située dans la mer territoriale française.

Le III détache le II de l'article L. 5123-3, pour en faire l'article L. 5123-4.

Le IV, par cohérence, abroge le dispositif actuel de l'article L. 5123-4.

Le V complète l'article L. 5123-6, pour punir d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende le fait pour le propriétaire d'un navire de transport d'hydrocarbures, de ne pas souscrire d'assurance ou de garantie financière.

III. La position de votre rapporteur

La convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (dite convention « CLC ») est d'application directe : en principe, elle devrait assurer une indemnisation des victimes par le propriétaire du navire, même limitée par les plafonds prévus par cette convention. Cependant, des tribunaux de commerce ont appliqué, en cas de marée noire, le régime général de responsabilité en matière de créances maritimes, issu d'une convention de 1976, dite « LLMC »¹ et transposée – plus précisément que ne l'est la convention « CLC » – dans le code des transports. La Cour de cassation, en 1987, avait pourtant confirmé que ce régime général ne s'appliquait pas aux marées noires, cinq ans plus tard la convention « CLC » a spécifiquement traité de l'indemnisation des pollutions par hydrocarbures : des tribunaux n'en n'ont pas moins continué à appliquer le régime général, par exemple dans l'affaire Erika.

Or, le régime général, où l'indemnisation est limitée à la valeur du navire, n'ouvre pas droit à l'intervention du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le FIPOL, créé spécialement pour indemniser les victimes de marée noire.

¹ *La Convention du 19 novembre 1976 (dite Convention LLMC, Limitation of Liability for Maritime Claims) est l'instrument de référence sur la responsabilité civile pour le transport maritime. Elle a pour objet de faciliter le règlement des litiges en définissant le patrimoine sur lequel les créanciers du propriétaire du navire peuvent se faire payer. Elle permet la constitution de fonds d'indemnisation qui représentent la contre-valeur monétaire du navire, dans le prolongement de la règle de droit maritime qui autorisait un propriétaire de navire à l'abandonner à ses créanciers pour solder leur créance.*

Pour éviter que de tels dysfonctionnements ne se reproduisent, cet article insère, dans le code des transports, les dispositions aujourd'hui inscrites dans le code de l'environnement sur **le principe de responsabilité du propriétaire du navire en cas de pollution par hydrocarbures**. A l'occasion de ce déplacement, les normes sont mêmes renforcées puisque l'obligation d'assurance ne porte plus sur les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures, mais sur tous les navires transportant « *une cargaison d'hydrocarbures en vrac* ». La sanction est renforcée : le défaut d'assurance est puni non plus d'une amende de 45 000, mais de 75 000 euros et fait désormais encourir une peine d'un an d'emprisonnement. Pour mémoire, cette obligation s'impose bien sûr aux navires immatriculés dans un port français, mais aussi aux navires touchant un port ou une installation *off shore* située dans nos eaux territoriales.

Ces mesures sont bienvenues. Elles ne règlent pas le problème des navires qui sombrent dans les eaux internationales et y provoquent des marées noires, le sujet relève du droit de la mer et, dans les eaux internationales européennes, de l'Union européenne. Les « paquets Erika » ont fait progressé les règles de sécurité, nous interdisons en Europe les tankers sans double coque par exemple, même si des progrès restent à faire pour conforter la sécurité des flux.

Cependant, pour ce qui relève de la compétence nationale, ces règles sont bienvenues.

Sur proposition de son rapporteur, votre commission a adopté un amendement de précision, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 17

(articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement)

Coordination avec l'article précédent

Objet : par cohérence avec l'article précédent, cet article abroge les articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement.

I. Le droit actuel

Les articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement règlent le régime de responsabilité des propriétaires de navire en cas de marée noire.

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article abroge les articles du code de l'environnement précités, dès lors que le contenu en a été inscrit – modifié – aux articles L. 5122-25 à L. 5122-30 du code des transports.

III. La position de votre rapporteur

Cet article est en cohérence avec l'article précédent.

Sur proposition de son rapporteur, votre commission a adopté un amendement rédactionnel, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 18

(article L. 215-1 du code de la consommation, articles L. 218-26, L. 218-36, L. 218-53, L. 218-66, L. 521-12 et L. 713-7 du code de l'environnement, article L. 513-2 du code minier, article L. 544-8 du code du patrimoine, article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite, articles L. 205-1, L. 231-2, L. 942-1 et L. 942-7 du code rural et de la pêche maritime, article L. 1515-6 du code de la santé publique, articles L. 5123-7, L. 5142-7, L. 5222-1, L. 5243-1, L. 5243-2, L. 5243-2-2, L. 5243-7, L. 5262-4, L. 5335-5, L. 5336-5 et L. 5548-3 du code des transports, articles L. 8271-1-2 du code du travail et L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, article 33 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968, article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008)

Habilitation des agents des affaires maritimes en conséquence de la fusion des corps des inspecteurs et des contrôleurs

Objet : Cet article modifie à droit constant la dénomination des corps civils des affaires maritimes habilités à exercer les pouvoirs de police, suite à la fusion des corps des affaires maritimes et l'abrogation d'anciens statuts des affaires maritimes.

I. Le droit actuel

Les agents civils des affaires maritimes sont habilités par la loi à exercer des pouvoirs de police spéciale dans le cadre de leurs spécialités. Ces habilitations sont attachées à l'appartenance de ces agents à leur corps d'inspecteur des affaires maritimes (catégorie A, 188 agents), de contrôleur

des affaires maritimes (catégorie B, 501 agents) ou encore de syndic des gens de mer (catégorie C, 694 agents).

Or, la politique de regroupement des corps de la fonction publique de l'État, conduite depuis plusieurs années pour faciliter les mobilités des agents et une gestion interministérielle des carrières, peut créer des vides juridiques, la disparition du corps entraînant celle de l'habilitation. Il en résulte une surcharge pour les agents encore habilités et une diminution des moyens de contrôle de la réglementation.

Le corps des contrôleurs des affaires maritimes a ainsi été abrogé, les agents concernés étant intégrés, à compter du 1^{er} octobre 2012, dans les corps des techniciens supérieurs du développement durable et des secrétaires d'administration et de contrôle du développement durable¹. Si les habilitations de ces contrôleurs ont été maintenues par le fait que les techniciens supérieurs du développement durable concernés portent le titre de « contrôleur des affaires maritimes »², les secrétaires d'administration et de contrôle du développement durable, eux, ont perdu les habilitations qui étaient celles des contrôleurs des affaires maritimes de la branche administrative.

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article remplace la référence aux différents corps civils des affaires maritimes – inspecteurs des affaires maritimes, contrôleurs des affaires maritimes et syndics des gens de mer –, par celle de « *fonctionnaires effectuant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes pour le ministère chargé de la mer* ».

III. La position de votre rapporteur

Votre rapporteur se félicite de cette mesure de simplification, qui vise l'efficacité administrative sans, pour autant qu'il ait pu en juger, rien retirer aux droits des agents considérés, dès lors que le changement de référence se fait à droit constant.

La disparition de certaines habilitations du fait de la suppression du corps auquel elles sont attachées, donne lieu à des situations tout à fait déplorables.

Les services donnent ainsi l'exemple d'un adjoint au chef d'unité « Encadrement et contrôle des usages », chef du pôle « affaires nautiques » qui, dans l'exercice de ses fonctions de contrôle pour vérifier la bonne application des réglementations communautaire, nationale et régionale des

¹ Décrets n° 2012-1064 et n° 2012-1065 du 18 septembre 2012.

² Pour les techniciens supérieurs du développement durable, l'article 5 du décret statutaire prévoit que les agents relevant de la spécialité « navigation, sécurité maritime et gestion de la ressource halieutique et des espaces marin et littoral » portent le titre de contrôleurs des affaires maritimes.

pêches maritimes, doit dresser des procès-verbaux. Or, appartenant désormais au corps des secrétaires d'administration et de contrôle du développement durable, il n'est plus habilité à le faire. Faute d'habilitation, cet agent doit se contenter de préparer les procès-verbaux, pour les mettre à la signature de son chef de service, lui-même habilité... mais qui n'a pas été effectivement présent pour constater les faits, ce qui ouvre une voie royale à la contestation.

La diminution des moyens de contrôle est particulièrement malvenue dans les affaires maritimes, particulièrement exposées à une concurrence internationale trop peu regardante sur les droits sociaux, voire la sécurité des gens de mer. Si l'Union européenne ne parvient malheureusement pas à harmoniser ses règles sociales, à définir un pavillon européen, les États membres réussissent cependant à s'accorder sur des règles de sécurité de la navigation, voire sur certaines règles de nationalité et certains minimas sociaux pour les marins, et sur une procédure de contrôle de ces règles, en particulier depuis la directive de 2009 relative au contrôle de l'État du port¹.

Ces règles de droit et l'accord entre États membres pour en contrôler la réalité, ne valent pas grand-chose, cependant, si l'État est dépourvu de moyens effectifs de contrôle. Et la diminution de ces moyens est tout à fait illégitime lorsqu'elle résulte d'une réforme organisationnelle dont l'objectif principal est... de renforcer l'efficacité administrative.

Votre commission, sur proposition de son rapporteur, a adopté trois amendements de coordination législative, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 19

(articles L. 5111-2 et L. 5111-3 du code des transports)

Unification des marquages d'identification des bateaux et des navires dans la zone fluviomaritime

Objet : Cet article impose aux bateaux pratiquant la navigation fluviomaritime les mêmes obligations en matière de marques extérieures d'identification – et les mêmes sanctions en cas de non respect de ces règles – que pour les navires de mer pratiquant cette navigation.

¹ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle de l'Etat du port.

I. Le droit actuel

L'article L. 5111-2 du code des transports punit de 3 750 euros d'amende le capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires relatives aux marques extérieures d'identification des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque ces marques.

Pour mémoire, les navires comptent quatre éléments d'identification - le nom, le port d'attache, la nationalité et le tonnage – et l'article L. 5111-1, qui les énumère, confie au pouvoir réglementaire le soin de préciser quelles marques extérieures doivent être portées sur ces navires.

L'article L. 5111-3 du même code, enfin, précise que la peine précitée vise le propriétaire du navire, son exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, « *ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire* », dès lors que cette personne est à l'origine de l'infraction.

II. Les dispositions du projet de loi

Le 1° de cet article ajoute deux alinéas à l'article L. 5111-2 précité, pour punir de 3 750 euros d'amende le conducteur d'un bateau qui ne se conforme pas aux dispositions législatives relatives aux marques extérieures d'identification des bateaux, ou qui efface, altère, couvre ou masque ces marques lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. Le deuxième alinéa précise que cette amende vise également les personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il navigue dans la même zone fluviomaritime.

Le 2° de cet article, par cohérence, ajoute à l'article L. 5111-3 la référence au bateau, aux côtés de celle au navire.

III. La position de votre rapporteur

Votre rapporteur se félicite de cette mesure de bon sens, qui va permettre une meilleure connexion entre les ports maritimes et les voies navigables.

<p>Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.</p>

Article 20

(articles L. 5241-7-1 (nouveau), L. 5242-1, L. 5242-2, L. 5281-1 et L. 5281-2 (nouveaux) du code des transports)

Visite des navires et enquête nautique

Objet : Cet article détermine les conditions de visite des navires au titre de la police administrative en matière de sécurité maritime. Il réorganise l'enquête nautique, en lui donnant un caractère administratif, et il relève le montant des amendes réprimant les infractions aux règles de la sécurité maritime.

I. Le droit actuel

Le livre II de la cinquième partie du code des transports, relatif à la navigation maritime, comprend sept titres visant successivement le droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales (I), les documents de bord (II), les titres de navigation maritime (III), la sécurité et la prévention de la pollution (IV), la sûreté des navires (V), les secours, assistance en mer et événements de mer (VI), et, finalement, la formation à la conduite des navires et bateaux de plaisance à moteur (VII).

L'article L. 5241-7, au chapitre que le titre IV consacre à la sécurité de la navigation, dispose qu'un décret en Conseil d'État fixe la liste des fonctionnaires et personnes ayant libre accès à bord pour procéder ou participer aux visites et inspections prévues par ce même chapitre.

L'article L. 5242-1, au même chapitre, punit de deux ans d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures maritimes françaises, les principales règles de conduite en mer prises en application de conventions internationales et par des règlements édictés par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes. Ces règles concernent notamment la séparation de trafic, les distances minimales de passage le long des côtes et la circulation dans les zones maritimes et fluviales de régulation.

L'article L. 5242-2, au même chapitre, punit de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer, dans les eaux intérieures maritimes et jusqu'à la limite extérieure des eaux territoriales françaises, aux règlements de navigation maritime pris par le ministre chargé de la mer et par les préfets maritimes ainsi qu'aux instructions particulières des autorités en

charge de l'ordre public en mer¹. Ces règles concernent notamment les zones ou périodes d'interdiction de la navigation, les obligations de signalement ou d'information, les restrictions ou prescriptions particulières de navigation, ou encore la conduite à tenir en cas de découverte d'engins dangereux.

II. Les dispositions du projet de loi

Le 1° insère un article L. 5241-7-1 disposant que les agents chargés des visites et inspections des navires « *effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires* » : il est ainsi précisé que ces visites et inspections peuvent se dérouler de jour comme de nuit.

Le 2° rehausse à 30 000 euros l'amende prévue par l'article L. 5242-1.

Le 3° relève à 15 000 euros l'amende prévue par l'article L. 5242-2.

Le 4° ajoute un huitième titre au livre II de cette cinquième partie du code des transports, consacré à « l'enquête nautique » et composé de deux articles nouveaux :

– l'article L. 5281-1 dispose que, « *après tout événement de mer, le capitaine transmet sans délai un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel il se trouve.* » ;

– l'article L. 5282-2 précise que ce directeur, dès qu'il a connaissance d'un événement de mer, peut procéder à une enquête administrative – dite « **enquête nautique** » – pour établir les faits et qu'il peut, dans ce cadre, accéder au navire, le visiter, recueillir « *tous renseignements et justifications nécessaires, exiger la communication de tous documents titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et d'en prendre copie.* ». Cet article renvoie au décret en Conseil d'État le soin de fixer les modalités d'exécution de l'enquête nautique et précise que, « *lorsque l'enquête nautique révèle la commission d'une ou plusieurs infractions pénales, y compris les infractions maritimes, le directeur interrégional de la mer en informe immédiatement le procureur de la République et lui adresse le rapport d'enquête nautique dès sa clôture.* »

III. La position de votre rapporteur

L'efficacité des contrôles de l'État sur les navires français ou étrangers est déterminante pour la sécurité maritime et portuaire, aussi bien que pour l'emploi et l'activité maritimes. Or, l'effectivité même des contrôles est fonction de leur étendue, qui varie selon que l'État contrôle des navires du

¹ *Le code vise plus précisément*: « les instructions particulières des préfets maritimes et les ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage [ainsi que celles] des agents chargés de la police de la navigation, relatives à la sécurité de la navigation maritime ou au maintien de l'ordre public en mer ».

pavillon français ou de pavillons étrangers ; elle est aussi fonction du nombre de contrôleurs et de leur pouvoir de visiter les navires.

Sur les navires du pavillon français, l'État exerce un contrôle régulier, par une visite du navire lors de la délivrance et du renouvellement des titres qui sont nécessaires pour naviguer¹.

Au titre du contrôle de l'État du port, tout navire faisant escale dans un port français peut être inspecté pour vérifier sa conformité aux conventions maritimes internationales et à la directive de 2009 relative au contrôle de l'État du port², entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2011³. Avec cette directive et le système d'information commun THETIS⁴, l'objectif européen est de contrôler **la totalité** des navires touchant l'un des États de l'Union, contre un quart auparavant.

Cependant, l'effectivité des contrôles tient bien sûr au nombre de contrôleurs et à leur faculté d'exercer les contrôles en visitant les navires, dans les délais toujours réduits où les navires « touchent » le port. Or, la fusion des corps des agents maritimes et le regroupement des inspecteurs du travail maritime au sein des Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte), tendent à réduire les moyens de contrôle.

Cet article, cependant, améliore concrètement les outils de contrôle. La nouvelle procédure d'enquête nautique, administrative, sera plus facile à mobiliser et plus rapide que l'enquête judiciaire, sans s'y substituer pour les matières réservées à celle-ci. Elle informera l'administration des événements en mer, et l'agent pourra, en cours d'enquête, dresser des procès verbaux utiles à l'enquête judiciaire elle-même.

1 La réglementation prévoit quatre types de documents : 1° les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution ou, le cas échéant, les certificats d'exemption, prévus par les conventions internationales pertinentes ; 2° les titres et certificats prévus par les directives et règlements communautaires ; 3° le certificat national de franc bord, lorsque le navire n'est pas titulaire d'un certificat international de franc-bord ; 4° le permis de navigation. Voir décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

2 Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port.

3 Une quinzaine de conventions internationales délimitent le champ des contrôles, dans les secteurs suivants : la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS, 1974), la prévention de la pollution (convention MARPOL, 1973 et 1997), les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW, 1978), le jaugeage des navires, ainsi que les normes sociales minimales définies par l'Organisation internationale du travail (rassemblées dans la convention internationale du travail maritime, signée en 2006 et applicable en 2014).

4 Un système d'information commun – THETIS, The Hybrid European Targeting and Inspection System – a été installé, pour coordonner les inspections de sécurité des navires faisant escale dans les ports des États membres. Hébergée par l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA), cette base de données classe les navires par « profil de risque », lequel détermine la périodicité des contrôles. Ainsi, un navire classé « risque élevé » devra être contrôlé au moins tous les six mois. De plus, la publication d'une liste noire et d'une liste blanche des pavillons doit inciter à élever la qualité des navires.

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 21

(articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports)

Autorité portuaire dans le port de Port-Cros

Objet : Cet article confère au directeur du parc naturel de Port-Cros la qualité d'autorité portuaire, investie du pouvoir de police portuaire.

I. Le droit actuel

L'article L. 5331-5 du code des transports désigne la personne qui détient l'autorité portuaire pour le port de Port-Cros.

1° Dans les grands ports maritimes, le président du directoire et dans les ports maritimes autonomes, le directeur du port autonome ;

2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, l'autorité administrative ;

3° Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

L'article L. 5331-6 précise que le pouvoir de police portuaire est attaché à l'autorité portuaire (sauf le cas particulier des ports maritimes locaux dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses : le pouvoir de police n'appartient pas alors à l'exécutif de la collectivité territoriale, mais à l'autorité administrative).

II. Les dispositions du projet de loi

Le 1° précise, à l'article L. 5331-5, que le directeur de l'Établissement public du parc national de Port-Cros est l'autorité portuaire pour le port de Port-Cros.

Le 2° précise, à l'article L. 5331-6, que ce directeur est également investi du pouvoir de police portuaire.

III. La position de votre rapporteur

Cet article est de cohérence normative.

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 22

(article L. 5531-19 [nouveau] du code des transports)

Pouvoir de consignation à bord exercé par le capitaine du navire

Objet : Cet article précise et encadre le pouvoir de consignation à bord confié au capitaine du navire.

I. Le droit actuel

Dans la cinquième partie du code des transports relative au transport et à la navigation maritime, le livre V relatif aux gens de mer consacre son titre III à « *la collectivité du bord* » : il s'agit, après les règles relatives à l'équipage (titres I et II), de définir les règles de police intérieure et de discipline à bord.

La **première section** décrit les dispositions communes de l'exercice du pouvoir de police au sein du navire :

– l'article L. 5531-1 dispose que « *le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.* » Il précise que, « *dépositaire de l'autorité publique, [le capitaine] peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi [et qu'il] peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.* » ;

– l'article L. 5531-2 précise que « *les fautes disciplinaires et les infractions pénales définies [à bord] sont constatées par le capitaine ou, le cas échéant, par les autorités compétentes de l'État [et que] procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire* » ;

– enfin, l'article L. 5531-3 ajoute qu'en cas de perte du navire, l'autorité du capitaine continue de s'exercer à l'égard des membres de l'équipage et des marins embarqués en qualité de passagers jusqu'à ce qu'ils aient pu être confiés à l'autorité compétente.

La **deuxième section** (articles L. 5531-4 et L. 5531-5), relative aux fautes disciplinaires, dispose que les manquements professionnels et les comportements de nature à perturber la vie collective à bord – définis par décret en Conseil d'État – constituent, pour les membres de l'équipage, une faute disciplinaire dont la sanction peut aller jusqu'à la consigne à bord pendant huit jours.

La **troisième section** (articles L. 5531-6 à L. 5531-18) est relative aux sanctions pénales et aborde successivement les cas de l'insubordination, du complot et de la violence, de l'abus d'autorité et des outrages, des manquements aux obligations professionnelles, de la présence irrégulière à bord et de détournement d'objets nécessaires à la navigation.

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article ajoute au titre III présenté ci-dessus une **quatrième section**, consacrée à « *la consignation* » et comprenant un article L. 5531-19 composé de quatre alinéas :

– le premier alinéa dispose que « *le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République [...] ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent.* »

Cet alinéa précise que « *le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée* » et que, « *en cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.* » ;

– le deuxième alinéa précise que, dans les 48 heures suivant l'ordre de consignation, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, statue sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures. Ce juge statue alors par ordonnance motivée insusceptible d'appel et il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne consignée ;

– le troisième alinéa précise que la consignation peut être renouvelée selon les mêmes modalités jusqu'à la remise de la personne consignée à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine ne lève la consignation ;

– enfin, le quatrième alinéa ajoute que « *sauf impossibilité technique, le juge des libertés et de la détention communique, s'il l'estime utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation.* »

III. La position de votre rapporteur

Cet article encadre le pouvoir que le capitaine détient déjà de consigner une personne à bord du navire lorsqu'elle met en péril le navire, sa cargaison ou la sécurité des personnes à bord : les précisions apportées à cette mesure de sûreté seront utiles pour son application.

Les modalités retenues sont directement inspirées du régime en vigueur pour la consignation à terre, en tenant compte des adaptations nécessaires dues au contexte de la pleine mer.

Votre rapporteur se félicite de ces précisions, qui renforcent la sécurité juridique de cette mesure, d'application heureusement rare.

Cependant, il lui semble que trois modifications devraient lui être apportées :

– comme pour les autres mesures privatives de liberté, cet article précise que le mineur doit être séparé de toute personne consignée. Cependant, il faut prévoir le cas où la personne consignée est accompagnée d'un enfant, et que le capitaine estime plus juste de ne pas séparer l'enfant de son parent. Même si ce cas est très rare, votre rapporteur estime utile de le prévoir, puisqu'il s'agit bien de sécuriser la procédure ;

– l'article prévoit, ensuite, que le juge des libertés et de la détention puisse s'entretenir avec la personne consignée : votre rapporteur a souhaité ouvrir également cette possibilité au procureur de la République ;

– enfin, cet article faisant référence à la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire de la marine marchande dans sa rédaction issue d'une ordonnance en cours, qui pourrait n'entrer en vigueur qu'à partir de 2015, votre rapporteur propose, dans l'intervalle, une référence transitoire qui rendrait applicable la procédure de consignation dès la promulgation.

Sur proposition de son rapporteur, votre commission a adopté ces trois amendements puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 23

(articles L. 5561-1, L. 5561-2, L. 5562-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-1, L. 5563-2, L. 5564-1, L. 5565-1, L. 5565-2, L. 5566-1 et L. 5566-2 [nouveaux] et L. 5342-3 du code des transports)

Conditions sociales du pays d'accueil

Objet : Cet article précise les règles de l'État d'accueil qui s'imposent aux navires pratiquant le cabotage maritime en France, en les appliquant à l'ensemble des personnels navigants. Il étend les obligations en matière de nationalité des marins, de composition de l'équipage, de protection sociale, de contrat de travail et de langue de travail à bord.

I. Le droit actuel

Le règlement européen n°4055/86 du 22 décembre 1986 a appliqué au transport maritime le principe de la libre prestation de services, qui comprend en particulier la liberté d'établissement pour exercer l'activité concernée, donc **une interdiction de tout traitement discriminatoire et de toute entrave à l'activité elle-même**. Ce règlement **exclut le cabotage national** – c'est-à-dire le transport entre deux ports d'un même État membre – qui a fait l'objet d'un règlement spécifique en 1992.

Le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 applique au cabotage maritime le principe de libre prestation de services en distinguant deux régimes juridiques – droit de l'État *d'accueil* et droit de l'État *du pavillon* – selon la taille du navire et le type de cabotage :

1/ pour les navires de plus de 650 tonnes pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon) ;

2/ pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (État d'accueil).

Cependant, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, les questions relatives à l'équipage relèvent de l'État du pavillon « *lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État* ».

Conformément à ce règlement de 1992, **le décret n° 99-195 du 16 mars 1999** définit les conditions françaises de l'État d'accueil.

Reprenant la distinction entre le régime du cabotage « *continental* » et celui du cabotage « *avec les îles* », **il s'applique donc :**

– **aux navires** de cabotage continental et de croisière **de moins de 650 tonnes** ;

– **à tous les navires de cabotage avec les îles**, exception faite des navires de croisière de plus de 650 tonnes et des navires de transport de marchandises de plus de 650 tonnes « *lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État* ».

LES CONDITIONS FRANÇAISES DE L'ÉTAT D'ACCUEIL DANS LE DÉCRET DE 1999

La nationalité de l'équipage : les marins embarqués à bord doivent être ressortissants d'un État membre de la Communauté ou d'un État partie à l'Espace économique européen (EEE).

Un contrat de travail pour chaque membre de l'équipage : les marins embarqués doivent disposer d'un contrat écrit et signé, mentionnant - en langue française ou anglaise - les clauses relatives à la durée d'engagement, aux éléments constitutifs du salaire, aux congés payés et à l'emploi occupé.

La langue parlée à bord : conformément à une directive de 1994 sur le niveau minimal de formation des gens de mer¹, et pour des objectifs de sécurité, les marins portés sur le rôle d'équipage pour aider les passagers en cas de situation d'urgence doivent, notamment, maîtriser suffisamment la langue anglaise et la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés².

Des règles relatives à la durée du travail, de repos, de congés, à la détermination des effectifs et à la rémunération : les règles relatives à la durée du travail, de repos et de congés sont celles auxquelles sont soumis les marins embarqués sur les navires battant pavillon français³, de même que le niveau d'effectif minimal de sécurité à bord⁴, le versement du SMIC maritime et des salaires conventionnés pour les navires de plus de 250 tonneaux et, pour les navires plus petits, l'application d'autres dispositions du code de travail et du code de travail maritime.

La protection sociale : les marins embarqués doivent être couverts par la législation applicable en matière de sécurité sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'EEE. Les risques maladie-maternité, vieillesse, accident du travail, invalidité et chômage doivent, en tout état de cause, être couverts.

La jauge : une référence unique, celle de la jauge brute (GT) définie par la convention de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires.

¹ Directive 94/58/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

² L'article 8 de cette directive, auquel le décret renvoie, établit de manière très complète différents critères pour assurer « à tout moment, une bonne communication orale entre tous les membres de l'équipage du navire, en matière de sécurité et assurant notamment que les messages et instructions sont reçus à temps et correctement compris ».

³ Livre VII du code du travail et articles 24 à 30 du code de travail maritime, auxquels s'ajoutent, pour les navires de plus de 250 tonneaux, les conventions collectives étendues.

⁴ Déterminé, pour les navires de plus de 500 tonneaux, par la convention SOLAS de 1974 et, pour les navires plus petits, par les articles 24, 25 et 26-1 du code de travail maritime.

Enfin, **des normes conventionnelles explicites pour les marins de la marine marchande** : pour les officiers, la convention collective nationale de travail des capitaines et officiers de la marine marchande du 30 septembre 1948 et l'arrêté du 1er juillet portant agrément ; pour les personnels d'exécution, la convention collective et protocoles d'accord concernant les personnels d'exécution des entreprises de transports maritimes, et l'arrêté du 22 août 1979 portant extension.

II. Les dispositions du projet de loi

Le I de cet article ajoute un titre VI au livre V que la cinquième partie du code des transports consacre aux gens de mer. Ce nouveau titre est composé lui-même de **six chapitres**, réglant les « Conditions sociales du pays d'accueil ».

Le **chapitre 1^{er}** définit le champ d'application, c'est-à-dire les navires où les conditions sociales du pays d'accueil s'appliquent.

L'article L. 5561-1 identifie trois catégories de navires :

1° ceux qui ont accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 [tonneaux] ;

2° ceux qui ont accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;

3° ceux qui sont utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service.

L'article L. 5561-2 précise que les règles d'effectifs et de nationalité définies aux articles L. 5521-1 et L. 5521-2 s'appliquent aux trois catégories de navires susmentionnées.

Le **chapitre II** définit les droits des salariés de ces navires.

L'article L. 5562-1 dispose que, pour neuf matières qu'il énumère, les salariés employés sur les navires susmentionnés relèvent du même droit que les salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France.

Les neuf matières sont celles énumérées à l'article L. 1262-4 du code du travail pour les salariés étrangers détachés temporairement en France, exceptées « *les conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries* », absentes de ce nouvel article L. 5562-1.

L'article L. 5562-2 dispose qu'un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Cet article précise onze points que ce contrat doit mentionner, pour identifier précisément le

salarié, l'employeur, les fonctions exercées, le salaire, le nombre d'heures travaillées, les droits à congés payés, les prestations de protection de la santé et de sécurité sociale, le droit à rapatriement, l'intitulé de la convention nationale française s'appliquant aux navires du pavillon français effectuant les mêmes navigations, ainsi que le terme du contrat s'il est à durée déterminée.

L'article L. 5562-3 précise que « *la prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme* » et que « *l'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié* ».

Le **chapitre III** porte sur la protection sociale des gens de mer employés sur les trois catégories de navires susmentionnées.

L'article L. 5563-1 dispose que ces gens de mer bénéficient d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen. Il précise que ce régime comprend nécessairement le risque santé, le risque maternité-famille, le risque emploi et le risque vieillesse.

L'article L. 5563-2 précise que l'armateur déclare tout accident survenu à bord dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après la survenue des accidents. Il ajoute que la déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants dans les deux ans qui suivent l'accident.

Le **chapitre IV** porte sur des « dispositions particulières à certains salariés ».

Il s'agit, par l'article L. 5564-1, de préciser que pour les navires de moins de 650 tonneaux assurant un service de cabotage à passagers avec les îles ou un service de croisière, « *le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission* », conformément à la directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

Le **chapitre V** est relatif aux documents qui doivent être obligatoirement sur le navire.

L'article L. 5565-1 dispose qu'un décret fixe la liste des documents qui sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage, en précisant ceux qui doivent être disponibles en français et dans la langue de travail du navire.

L'article L. 5565-2 dispose que le pouvoir réglementaire fixe également la liste des documents qui sont tenus à la disposition des agents chargés du contrôle de l'application de la législation du travail et dont ces agents peuvent prendre copie quel qu'en soit le support.

Le **chapitre VI**, enfin, prévoit des sanctions pénales.

L'article L. 5566-1 punit d'une amende de 3 750 euros le fait pour l'armateur de recruter des gens de mer sans avoir établi un contrat de travail écrit, ou qui ne comporte pas les mentions obligatoires, ou qui les porte de manière volontairement inexacte. La récidive est punie d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 7 500 euros.

L'article L. 5566-2 punit d'une amende de 3 750 euros le fait pour l'armateur de ne pas faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale couvrant les quatre risques décrits ci-dessus. Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer indûment employés.

Le II de cet article, ensuite, abroge par cohérence l'article L. 5342-3 du code des transports.

III. La position de votre rapporteur

Cet article étend et unifie l'application des conditions sociales de l'État d'accueil, tout en renforçant ces conditions par rapport au régime actuel réglé par le décret de 1999.

Premier avantage, il élève à l'échelon législatif des règles qui relèvent aujourd'hui du règlement. Désormais, tout navire de moins de 650 tonnes ayant accès au cabotage national ou de croisière devra bien appliquer les conditions de travail équivalentes à celles des marins français, ce que le code des transports ne prévoit pas actuellement, même dans sa partie réglementaire.

Ensuite, pour les navires de plus de 650 tonnes pratiquant le cabotage avec les îles, le régime en vigueur est conforté : si cet article reprend les dispositions du décret de 1999, il en étend le bénéfice à l'ensemble des personnels embarqués, alors que le régime actuel vise seulement l'équipage, c'est-à-dire le capitaine et les marins.

Enfin, ces conditions sociales de l'État d'accueil s'appliquent à tous les navires « *utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service* ». C'est probablement l'innovation majeure : de la même façon que sur le sol, les salariés temporairement détachés par une entreprise étrangère doivent bénéficier d'un régime de protection équivalent à celui des salariés de la branche considérée, **les conditions sociales de l'État d'accueil s'appliqueront sur les navires qui viendront assurer tout service maritime dans les eaux territoriales françaises.**

D'après les informations obtenues par votre rapporteur, la notion de « services » est large : il s'agit par exemple du remorquage, du lamanage, des travaux portuaires, des travaux publics en mer (par exemple l'installation d'éoliennes), de l'extraction de matériaux et, d'une manière générale, de toutes activités à caractère commercial.

Les activités menées de façon tout à fait occasionnelle seront-elles concernées ? Les critères jurisprudentiels de durée, de fréquence, de périodicité, et de continuité, devront être probablement précisés par voie réglementaire, pour que l'application des conditions sociales de l'État d'accueil ne contredise pas le principe de libre prestation des services.

Cet article apporte une réponse aux gens de mer qui subissent des conditions déloyales de concurrence. Avec ce lien entre les eaux territoriales et les conditions sociales de travail, le Gouvernement propose d'aller aussi loin que possible dans la protection de l'emploi maritime en France, tout en demeurant dans le cadre de la réglementation européenne.

Votre commission, sur proposition d'Evelyne Didier et du groupe CRC, a adopté un amendement faisant référence au code du travail, puis cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Article 24

(article L. 571-7 du code de l'environnement)

Circulation des aéronefs de secours

Objet : Cet article exonère certains vols d'hélicoptères, notamment ceux qui participent à des opérations de secours, des restrictions de navigation dans les zones fortement urbanisées

I. Le droit actuel

L'article L. 571-7 du code de l'environnement interdit les vols d'entraînement aux hélicoptères dans les zones à forte densité de population, de même que les vols touristiques de moins d'une heure. Il dispose également qu'un décret en Conseil d'État détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptère dans ces zones, notamment le nombre de mouvements, les plages horaires, leur niveau sonore ou les procédures d'atterrissage et de décollage.

Ce même article précise, à son troisième alinéa, que ces limitations ne sont pas applicables « *aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile* ».

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article remplace le troisième alinéa précité par celui-ci : « *Ces dispositions ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires.* »

III. La position de votre rapporteur

Selon l'étude d'impact, le Conseil d'État a indiqué que si le législateur, avec l'article L. 571-7 précité, n'avait pas eu pour intention d'interdire les vols d'hélicoptères en mission de sécurité au dessus des grandes villes, la dérogation pour ces vols n'était pas suffisamment explicite.

La précision rédactionnelle est donc utile.

Votre commission a adopté cet article sans modification, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

TITRE VI

MODALITÉS D'APPLICATION À L'OUTRE MER

A l'initiative de votre rapporteur, votre commission a adopté un amendement visant à aligner l'intitulé du titre VI sur l'intitulé du ministère des outre-mer, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 25

(articles L. 632-1 et L. 640-1 du code de l'environnement, L. 5712-2 [nouveau], L. 5722-2 [nouveau], L. 5732-2 [nouveau], L. 5742-2 [nouveau], L. 5752-2 [nouveau], L. 5761-1, L. 5761-2 [nouveau], L. 5762-3 [nouveau], L. 5771-1, L. 5771-2 [nouveau], L. 5772-4 [nouveau], L. 5781-3 [nouveau], L. 5782-4 [nouveau], L. 5791-3 [nouveau], L. 5792-4 [nouveau], L. 6761-1 et L. 6771-1 du code des transports)

Modalités d'application de la loi dans les outre-mer

Commentaire : cet article précise les modalités d'application des dispositions du présent projet de loi aux outre-mer.

Les collectivités ultramarines sont régies par deux régimes juridiques distincts :

– dans les départements d'outre-mer (DOM)¹ régis par l'article 73 de la Constitution, le régime de **l'identité législative** s'applique : comme en dispose l'article 73 précité, « *les lois et règlements sont applicables de plein droit* » dans ces collectivités² ;

– dans les collectivités d'outre-mer (COM) – régies par l'article 74 de la Constitution – et en Nouvelle-Calédonie, le régime de **la spécialité législative** s'applique, en vertu duquel les lois et règlements n'y sont applicables que sur mention expresse. L'article 74 précité dispose que leur « *statut (...) fixe les conditions dans lesquelles les lois et règlements y sont applicables* ». Les statuts de Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon prévoient que la plupart des lois et règlements y sont applicables de plein droit. Aucune mention particulière d'applicabilité n'est alors nécessaire.

La plupart des articles du présent projet de loi modifient des dispositions du code des transports – ou introduisent de nouvelles dispositions en son sein. Les articles L. 1801-1 et L. 1801-2 de ce code en précisent les modalités d'application dans les outre-mer.

¹ Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et La Réunion.

² La départementalisation de Mayotte a conduit au passage de cette collectivité au régime de l'identité législative. Dans un avis rendu le 20 mai 2010, le Conseil d'État a précisé cependant que l'application des textes en vigueur dans le droit commun avant la départementalisation supposait une mention expresse.

L'APPLICATION DU CODE DES TRANSPORTS DANS LES OUTRE-MER

(Articles L. 1801-1 et L. 1801-2 du code des transports)

Article L. 1801-1 – *Les dispositions du présent code s'appliquent dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, et à Saint-Pierre-et-Miquelon, sous réserve de dispositions prévues par les titres consacrés à chacune de ces collectivités dans le livre relatif à l'outre-mer de chaque partie.*

Article L. 1801-2 – *Ne sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises que les dispositions du présent code dont l'application est expressément prévue par les titres consacrés à chacune de ces collectivités dans le livre relatif à l'outre-mer de chaque partie.*

L'article 25 du présent projet de loi précise les modalités d'application de certaines dispositions de ce texte dans les outre-mer.

Le **I** indique que l'article 8 relatif aux droits des passagers en transport par autobus et autocar n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. L'étude d'impact du présent projet de loi précise en effet que « *en tant que pays et territoire d'outre-mer, cette collectivité n'applique pas le droit européen* »¹.

Le **II** reporte l'entrée en vigueur de l'article 8 à Mayotte au 1^{er} janvier 2014, date à laquelle cette collectivité passera du statut de pays et territoire d'outre-mer (PTOM) au statut de région ultrapériphérique (RUP) de l'Union européenne.

Le **III** précise que l'article 15 relatif aux navires abandonnés est applicable :

– en Nouvelle-Calédonie (**1°**), dans les conditions prévues par l'article L. 5761-1 du code des transports – article modifié par le 6° du XII du présent article –, c'est-à-dire sous réserve des compétences de la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer ;

– en Polynésie française (**2°**), dans les conditions prévues par l'article L. 5771-1 du code des transports – article modifié par le 9° du XII du présent article –, c'est-à-dire sous réserve des compétences de la collectivité en matière de sécurité des navires de moins de cent soixante tonneaux et jauge brute qui ne sont pas destinés au transport de passagers ;

– à Wallis-et-Futuna (**3°**) et dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF – **4°**).

Le **IV** indique que les articles 16 et 17 sur les responsabilités en cas de marée noire sont applicables à Wallis-et-Futuna et dans les TAAF. Les I et II de l'article 16 sont applicables en Nouvelle-Calédonie. Les III, IV et V de l'article 16 n'y sont pas applicables car ils intéressent une matière de

¹ Étude d'impact annexée au projet de loi, p. 33.

compétence relevant de la Nouvelle-Calédonie, à savoir le droit des assurances.

L'article 17, qui prévoit l'abrogation des articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement, n'est applicable ni en Nouvelle-Calédonie ni en Polynésie française. Comme l'indique le ministère des outre-mer, « *ces dispositions abrogées en droit commun ne sont plus de la compétence de l'État (...). Abroger ces articles dans ces deux collectivités [reviendrait] à intervenir dans une matière qui ne relève plus de la compétence de l'État. De plus, comme la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française n'ont pas modifié ce texte depuis le transfert de compétences, l'abrogation aurait pour effet de les priver de toute réglementation en la matière* »¹.

Le **V** constitue une disposition de conséquence de l'article 17 modifiant des articles du code de l'environnement concernant Wallis-et-Futuna et les TAAF.

Le **VI** indique que le III de l'article 18 relatif aux habilitations des agents des affaires maritimes n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon : l'article L. 513-2 du code minier qu'il modifie n'est en effet, en vertu de l'article L. 652-1 du même code, pas applicable à cette collectivité.

Les **VII, VIII et IX** précisent les dispositions de l'article 18 applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna (VII), en Polynésie française (VIII) et dans les TAAF (IX). Comme l'indique l'étude d'impact du projet de loi, « *les articles qui étaient déjà applicables outre-mer et notamment en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna le sont toujours* »².

Le **X** indique que les articles 19, 20 et 22 concernant certains pouvoirs de police maritime sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les TAAF.

Le **XI** indique que l'article 23 renforçant le cadre social des entreprises qui pratiquent le cabotage maritime n'est pas applicable à Mayotte.

Le **XII** procède à plusieurs modifications au sein du code des transports :

– ses **1° à 5°** précisent les modalités d'application de l'article 20 du projet de loi dans les départements d'outre-mer, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon, collectivités qui ne disposent pas d'un directeur interrégional de la mer³ ;

– le **6°** indique que le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports, qui porte sur les obligations

¹ Réponse au questionnaire transmis par votre rapporteur.

² Étude d'impact annexée au projet de loi, p. 82.

³ La Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et La Réunion disposent d'un directeur de la mer. Mayotte dépend du directeur de la mer Sud océan Indien, compétent à La Réunion. Saint-Barthélemy et Saint-Martin dépendent du directeur de la mer de Guadeloupe. Saint-Pierre-et-Miquelon dépend d'un directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer.

d'assurance en matière de transport et de navigation maritime, n'est pas applicable en Nouvelle-Calédonie. Il précise par ailleurs que les dispositions du titre IV de ce même livre, relatives aux navires abandonnés et aux épaves, sont applicables sous réserve des compétences dévolues à la collectivité. Comme l'indique le ministère des outre-mer, l'objectif est ainsi « *de rétablir à l'article L. 5761-1 la rédaction qui reflète exactement l'état du droit tel qu'il résulte de l'article 9 de l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011¹* », cet article prévoyant bien la non application du chapitre III précité en Nouvelle-Calédonie ;

– les **7°, 10°, 12° et 14°** précisent les modalités d'application de l'article 15 relatif aux navires abandonnés respectivement en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les TAAF, en prévoyant le remplacement des termes « *l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5* » par les termes « *l'autorité portuaire compétente* », l'article L. 5331-5 du code des transports n'étant pas applicable dans ces collectivités ;

– les **8°, 11°, 13° et 15°** précisent les modalités d'application de l'article 20 sur les visites de navires en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna, qui ne disposent pas d'un directeur interrégional de la mer mais d'un chef du service des affaires maritimes, ainsi que dans les TAAF qui relèvent du directeur de la mer Sud océan Indien ;

– le **9°** conditionne l'application en Polynésie française de l'article L. 5113-1 du code des transports qui dispose que « *les règles générales de construction destinées à assurer la sécurité au travail et l'habitabilité à bord des navires, ainsi que la prévention de la pollution par les navires sont fixées par voie réglementaire* », au respect des compétences dévolues à la collectivité en matière de sécurité de certains navires. Comme l'indique le Gouvernement, « *la réserve de compétence pour la Polynésie française figure actuellement à l'article L. 5772-1 du code des transports. Elle intéresse, comme l'essentiel du livre II de la cinquième partie de ce code, la sécurité maritime. Les modifications à la numérotation du code ont fait remonter du livre II au livre I certaines dispositions relatives à la sécurité maritime* »², ce qui explique l'utilité de ce 9° ;

– les **16° et 17°** portent sur l'application en Nouvelle-Calédonie (**16°**) et en Polynésie française (**17°**) des dispositions du code des transports relatives à la disparition d'un aéronef en mer. Il introduit les réserves de compétence en matière de sécurité maritime mentionnées précédemment pour ces deux collectivités : comme le souligne en effet le Gouvernement, « *dès lors que l'aéronef s'abîme en mer, il s'agit d'un sauvetage maritime* »³.

¹ Ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes.

² Réponse au questionnaire transmis par votre rapporteur.

³ Réponse au questionnaire transmis par votre rapporteur.

A l'initiative de votre rapporteur, votre commission a adopté **six amendements** visant, pour trois d'entre eux, à procéder à des modifications d'erreurs de référence. Les trois derniers amendements visent à :

– codifier au sein du code des transports la non application de l'article 8 à Saint-Pierre-et-Miquelon ;

– préciser que l'article 10 sur les obligations de formation professionnelle des conducteurs routiers n'est pas applicable à Mayotte car il modifie un article du code des transports non applicable à cette collectivité, et que le 4° du II de l'article 13 relatif à la police des voies ferrées portuaires n'est pas applicable dans les départements d'outre-mer, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon car l'article L. 4313-2 du code des transports qu'il modifie n'y est pas applicable ;

– codifier au sein du code des transports la non application de l'article 23 à Mayotte.

Le tableau suivant résume les **modalités d'application des différentes dispositions du projet de loi dans les outre-mer**, sans prendre en compte les amendements précédemment cités, la commission ayant rejeté l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

Article concerné	Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion	Mayotte	Saint-Barthélemy et Saint-Martin	Saint-Pierre-et-Miquelon	Polynésie française	Wallis-et-Futuna	Nouvelle-Calédonie	Terres australes et antarctiques françaises
1 ¹	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
2	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
3	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
4	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
5	oui	oui	non ²	oui	non	non	non	non
6	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
7	non ³							

¹ L'étude d'impact du projet de loi précise cependant que « la mesure [prévue par l'article 1^{er}, ainsi que celle prévue par l'article 4] n'a pas vocation à s'appliquer aux départements, territoires et collectivités d'outre-mer, le réseau ferré national n'étant que métropolitain » (p. 5 et p. 15).

² Ces deux collectivités sont compétentes en matière de circulation routière et de transport routier.

³ L'article 7 n'est pas applicable dans les outre-mer car, comme l'indique l'étude d'impact du projet de loi, « l'écotaxe poids lourds concerne uniquement le territoire métropolitain » (p. 33).

8	oui	oui, à partir du 1 ^{er} janvier 2014 (II de l'article 25)	non ¹	non (I de l'article 25)	non	non	non	non
9	oui	oui	non ²	oui	non	non	non	Non
10	oui	non ³	oui	oui	non	non	non	non
11	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
12	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non
13	oui ⁴				non	non	non	non
14	non ⁵							
15	oui	oui	oui	oui	oui, dans les conditions prévues par l'article L. 5771-1 du code des transports (2° du IV de l'article	oui (3° du IV de l'article 25)	oui, dans les conditions prévues par l'article L. 5761-1 du code des transports (1° du IV de l'article	oui (4° du IV de l'article 25)

¹ Conformément aux articles L. 3531-1 et L. 3541-1 du code des transports.

² Ces deux collectivités sont compétentes en matière de circulation routière et de transport routier.

³ La commission a adopté un amendement visant à clarifier la non application de l'article 10 à Mayotte, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

⁴ La commission a adopté un amendement visant à clarifier la non application du 4° du II de l'article 13 dans les collectivités avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

⁵ L'article 14 porte sur le Port autonome de Paris.

					25)		25)	
16	oui	oui	oui	oui	non	oui (IV de l'article 25)	oui, pour les I et II (IV de l'article 25)	oui (IV de l'article 25)
17	oui	oui	oui	oui	non	oui (IV de l'article 25)	non	oui (IV de l'article 25)

18	oui	oui	oui	oui, sauf pour le III (VI de l'article 25)	oui, pour les 1° à 6° et 8° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 2° à 7° du VIII et le XII (VIII de l'article 25)	oui, pour les 1° à 6° et 8° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° du VIII et le XII (VII de l'article 25)		oui, pour les 1° à 6° et 8° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° et 10° du VIII et le XII (IX de l'article 25)
19	oui	oui	oui	oui	oui (X de l'article 25)			
20	oui	oui	oui	oui	oui (X de l'article 25)			
21	non ¹							
22	oui	oui	oui	oui	oui (X de l'article 25)			
23	oui	non (XI de l'article 25)	oui	oui	non	non	non	non
24	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non

Source : Commission du développement durable, Ministère des outre-mer

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié, avant de rejeter l'ensemble du texte dans la rédaction issue de ses travaux.

¹ L'article 21 ne concerne que le port de Port-Cros.

TRAVAUX EN COMMISSION

I. AUDITION DU MINISTRE

Au cours de sa réunion du mardi 29 janvier 2013, la commission a entendu M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de loi n° 260 (2012-2013) portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

M. Raymond Vall, président. – Monsieur le ministre nous vous accueillons pour la troisième fois. Lors de votre dernière audition, nous vous avons écouté avec passion. Vous venez aujourd'hui nous présenter le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, texte qui ne comporte pas moins de 25 articles : neuf consacrés au transport maritime, sept au routier, trois au fluvial, quatre au ferroviaire ou encore un à l'aérien. Pourquoi une seule loi sur toutes ces questions très diverses : chaque thème n'aurait-il pas mérité un texte particulier ? Nous examinerons ce texte dans une dizaine de jours. Pourquoi avoir engagé la procédure accélérée, pratique que nous avons à maintes reprises reprochée au gouvernement précédent ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche. – Nous avons choisi la voie d'un texte unique par respect pour le travail parlementaire. Le calendrier parlementaire étant très chargé, nous avons souhaité profiter d'une fenêtre de tir. Toutes les dispositions sont importantes et devraient recueillir un large assentiment ; la voie législative accélérée est donc parfaitement justifiée.

L'efficacité du dispositif public, son contrôle, l'alignement sur le droit international sont autant de questions soulevées par ce texte. Il procède en outre à la correction de certaines scories, notamment s'agissant de l'écotaxe poids-lourds, que son précédent dispositif a rendue particulièrement difficile à appliquer. C'est un plaisir renouvelé de pouvoir en discuter avec vous : j'aime l'ambiance qui règne dans la Haute assemblée, à plus forte raison en sortant d'une séance de questions d'actualité à l'Assemblée nationale. (*Sourires*)

Ce projet de loi comporte 25 articles. Il modifie le code des transports dans un sens favorable au développement durable, à une meilleure protection des salariés, et procède à la transposition obligatoire de dispositions de droit européen.

L'écotaxe poids-lourds, objet de l'article 7, sera sans doute le principal sujet de débat. Vous recevez peut-être de nombreuses questions sur l'efficacité générale du dispositif ou des sollicitations sur les exemptions qu'il permet. Il ne s'agit pas de réécrire entièrement le mécanisme, ni de revenir sur son principe ou son champ d'application, mais de modifier ses conditions

d'application et de répercussion. Issue du Grenelle de l'environnement, l'écotaxe poids-lourds devait être mise en place en 2011. Ses objectifs initiaux étaient de rationaliser le transport routier, de réduire ses impacts environnementaux, et de financer le transfert modal. A cet égard, elle était bienvenue dans un contexte financier tendu pour les collectivités publiques. Sa répercussion a fait l'objet des premiers échanges que j'ai eus avec les professionnels du secteur car le dispositif initial, dont les conséquences n'ont pas été suffisamment mesurées, s'est révélé largement inapplicable. Dans une situation difficile pour le transport routier – baisse des flux de marchandises tous modes confondus, tissu industriel composé essentiellement de petites entreprises, concurrence européenne accrue par l'imparfaite harmonisation des législations sociales, rentabilité qui plafonne à 1 % – j'ai fait de l'acceptation du mécanisme par les professionnels un chantier prioritaire. A rebours du décret initial – publié le 6 mai 2012 ! –, ce nouveau texte obéit à un principe de simplicité en répercutant la taxe sur les chargeurs et en prenant en compte leurs frais de gestion. Nous pourrions si vous le souhaitez faire le point sur sa mise en œuvre, confiée à Ecomouv'.

Les autres articles, relatifs aux transports maritime et fluvial, ont en commun d'augmenter les capacités de contrôle de la puissance publique et de réduire les risques pour l'environnement. L'article 12 simplifie par exemple les procédures applicables aux déplacements d'office de bateaux. La situation est plus fréquente qu'on ne pense : elle concerne les bateaux abandonnés sur des voies d'eau en méconnaissance du règlement général de police de la navigation intérieure. Ceux-ci peuvent en effet porter atteinte à la sécurité des usagers du domaine public fluvial. Dans le plein respect du principe de propriété, l'administration disposera désormais de moyens plus efficaces pour y remédier.

D'autres dispositions concernent la sécurité maritime, la lutte contre les risques écologiques et la gêne dans l'exploitation des ports. Dans ce dernier cas, il s'agit de bateaux qui, à la suite d'avaries ou d'actes de piraterie, sont abandonnés, non sans coût ni problèmes de sécurité. L'article 15 simplifie les règles autorisant les pouvoirs publics à intervenir sur de tels navires, tirant enfin les conséquences du rapport rendu par le député Pierre Cardo.

En matière de sécurité maritime, ce texte donne au capitaine de navire le pouvoir d'ordonner la consignation d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou la sécurité des personnes se trouvant à bord. Les articles 16 et 17 renforcent les sanctions pénales encourues en cas de méconnaissance des règles de navigation, clarifient le régime de responsabilité applicable au cas de pollution marine par hydrocarbures, et tire les conséquences d'engagements internationaux non encore transposés. En effet, la France applique une convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) de 1976, faute d'avoir transposé dans son droit national les conventions postérieures qu'elle a pourtant adoptées, plus protectrices des intérêts des victimes. En outre, ces articles effectuent un renvoi général à la convention dite CLC de 1992, regroupant

ainsi des dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire aujourd'hui éparpillés dans divers codes.

L'article 23 garantit des conditions de concurrence équitables entre sociétés maritimes opérant sur une même ligne et pratiquant le cabotage ou des liaisons dans les eaux intérieures et territoriales, en élargissant le champ d'application des conditions de l'État d'accueil à l'ensemble des personnels à bord. Il en résulte, à rebours du *dumping* pratiqué jusqu'alors, une application uniforme des règles de protection sociale, ainsi qu'une harmonisation des documents exigés aux contrôles et des sanctions pénales attachées aux manquements à ces obligations. La concurrence déloyale exercée par des pavillons étrangers en sera amoindrie.

M. Roland Ries. – Je suis l'heureux rapporteur de ce texte compliqué, dont certaines dispositions ne manqueront pas de susciter des débats entre nous.

Ses 25 articles touchent à tous les secteurs du transport et traitent de difficultés parfois identifiées de longue date. Il n'empiète donc pas sur les grandes réformes annoncées, comme celle de la gouvernance du ferroviaire, dont Michel Teston sera rapporteur. L'écotaxe poids-lourds est le principal sujet sensible. Son principe, acté par la loi de finances pour 2009 à la suite du Grenelle II, n'est nullement remis en cause. Elle devait être mise en œuvre au milieu de l'année 2013, après une expérimentation de trois mois en Alsace. J'ai déjà reçu les réclamations de transporteurs alsaciens qui ne comprennent pas pourquoi ils seront les seuls à contribuer par anticipation. Vos prédécesseurs, par un décret du 6 mai 2012, avaient prévu un mécanisme de répercussion si complexe qu'il a fait l'unanimité contre lui. Vous avez annoncé sa remise à plat : au lieu d'une répercussion laissée à la charge du transporteur, vous proposez une majoration forfaitaire du prix du transport, automatique, obligatoire et légale, qui reporte la charge du transporteur vers son donneur d'ordre.

Ceux de nos voisins européens qui se sont dotés d'une telle écotaxe poids-lourds se sont passés d'une telle majoration des prix. Pour quelles raisons avez-vous souhaité cette répercussion ? Comment fonctionnera-t-elle précisément ? Ne craignez-vous pas des effets non désirés sur les prix, notamment sur les produits fabriqués en France ? Certaines professions, comme les déménageurs ou les grossistes – dont j'ai auditionné des représentants –, s'inquiètent car la part du transport au sens strict est difficile à évaluer au sein du service global qu'ils délivrent. Que leur répondez-vous ?

Maintenir l'expérimentation en Alsace dès avril prochain, soit trois mois avant son entrée en vigueur au niveau national, a-t-il encore un sens ? Je vois M. Grignon qui m'approuve, mais je rappelle que nous étions tous, à l'époque, favorables à la création d'une écotaxe alsacienne pour compenser la *Maut* allemande !

La nouvelle procédure de déclassement d'office va conduire à confier aux collectivités territoriales près de 250 km de délaissés routiers dont, en

première analyse, elles ne sont pas demandeuses. De quelles routes s'agit-il ? Pourquoi passer par le déclassement d'office ? Des compensations financières sont-elles prévues ? L'État réalisera-t-il des travaux préalables ?

S'agissant du transport maritime, le texte rénove les conditions de l'enquête à bord, ainsi que les règles sociales qui s'appliquent aux équipages et aux gens de mer des navires venus travailler dans les eaux territoriales françaises. Jusqu'où peut-on aller, dans les limites de l'euro-compatibilité, pour protéger nos marins de la concurrence déloyale des pavillons étrangers, y compris communautaires, qui dégradent les conditions de travail, voire la sécurité maritime ? Comment faire prévaloir la règle du mieux-disant, et non celle du moins-disant social ? C'est toute la question de la réglementation du pays d'origine, que nous avons déjà abordée à l'occasion des discussions relatives à la directive Bolkestein – que d'aucuns se plaisaient à appeler Frankenstein...

Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – La commission des finances s'est saisie pour avis des dispositions de l'article 7. La taxe poids-lourds alsacienne pose problème à tous les transporteurs, pas seulement alsaciens : ils devront en effet, nous disent-ils, équiper toute leur flotte de camions, à défaut de savoir avec certitude lesquels rouleront en Alsace. En outre, les systèmes d'Ecomouv' sont-ils en état de fonctionner pour le mois d'avril ? J'en ai rencontré ses responsables, très compétents, qui ont conçu dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) un système sans doute de nature à s'exporter ailleurs en Europe, mais le respect des délais ne me semble pas acquis. Ne serait-il pas préférable, dès lors, d'abandonner l'expérimentation alsacienne pour se concentrer sur l'écotaxe nationale ?

La semaine dernière, devant nos collègues députés, vous avez évoqué un possible report de sa date d'entrée en vigueur. Entendons-nous sur celle-ci. La mise à disposition du système d'Ecomouv' est prévue pour le 20 juillet 2013, date à laquelle le PPP prend fin. Elle se distingue de la date de mise en service, qui dépend de l'État. En toute hypothèse, confirmez-vous le report ? Quelles conséquences cela aurait sur le budget de l'État et sur celui de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ? Le manque à gagner serait de l'ordre de 100 millions d'euros par mois.

L'écotaxe poids-lourds devrait s'accompagner d'un report de trafic vers les autoroutes à péages, ce qui générerait une hausse de leurs recettes. Ces dernières sont estimées entre 250 et 400 millions d'euros, les auditions que j'ai conduites validant plutôt ce dernier chiffre. Comment l'État compte-t-il récupérer une partie de la manne générée par cet effet d'aubaine ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Le fait que le mécanisme que nous proposons n'existe qu'en France s'explique par la spécificité de notre tissu industriel : 80 % des entreprises du secteur comptent moins de 10 salariés. Leur marge moyenne est inférieure à 1,5 % : un rien peut les fragiliser. Elles sont rarement en situation de négocier librement leurs prix, comme on l'a vu pour le gasoil. C'est donc par prudence économique que nous

avons privilégié ce système. Le prix de la prestation fait l'objet d'une majoration, qui devra figurer sur la facture, sera soumis au paiement de la TVA, comptabilisée en recettes, équilibrée par les dépenses, de sorte qu'il n'y ait pas de charge nouvelle. Le transport représente 2 % du prix acquitté par le consommateur de marchandises. La majoration introduite par ce projet de loi est donc de 3,7 % sur 2 % : c'est dire qu'elle sera peu perceptible par le consommateur.

L'objet de l'écotaxe poids-lourds n'est pas tant de sanctionner un mode de transport considéré comme polluant – beaucoup d'efforts ont été réalisés dans ce domaine, et dans quelques mois, les flottes devront respecter la norme Euro 6 – que de le faire participer au financement des infrastructures de transport et soutenir des politiques innovantes, notamment sur le plan environnemental.

L'expérimentation alsacienne était, à l'époque de sa création, une revendication des professionnels, destinée à atténuer le report de trafic engendré par l'existence d'une écotaxe en Allemagne. Nous verrons comment les choses évoluent mais à ce stade, cette expérimentation est maintenue. Nous vérifierons à l'occasion du prochain comité de pilotage que nous aurons avec Ecomouv' l'état d'avancement du système opérationnel. Certaines sources autorisées font état de réserves sur ce point. Il est dommage de n'avoir pas saisi plus tôt l'opportunité d'instaurer une écotaxe poids-lourds compatible avec les dispositifs de nos voisins, comme la réglementation européenne nous y encourage pourtant. Il existe du coup deux, trois, solutions techniques différentes en Europe, peut-être davantage. L'Allemagne s'apprête à renouveler son système, peut-être pourra-t-elle s'inspirer du nôtre... Je confirme que la date de lancement opérationnel de la taxe est bien celle du 20 juillet : si report il y a, c'est que je ne prendrai pas la responsabilité de lancer un système non sécurisé techniquement. Dans cette hypothèse encore, nous examinerons la possibilité d'élargir l'expérimentation. En l'absence de report toutefois, une expérimentation « à blanc » pourra être menée sur deux mois plutôt que trois. Je conduis ce dossier avec pragmatisme et prudence, car je ne souhaite pas handicaper les professionnels.

Le dispositif n'est pas sans conséquences sur le budget de l'AFITF : les sommes en jeu avoisinent les 80 millions d'euros par mois. Nous verrons au fur et à mesure.

Les concessionnaires d'autoroutes bénéficieront, je le crains, d'un effet d'aubaine. Nous sommes en discussion avec eux pour leur faire accepter le principe d'une hausse de la redevance domaniale, trop peu souvent actualisée. Notre entente n'est pas parfaite, je ne vous le cache pas. Je connais leurs contraintes financières. Ils doivent comprendre les nôtres. Il ne s'agit aucunement de les mettre en difficulté. Les concessionnaires d'autoroutes sont certes endettés, mais dégagent une marge de plus d'un milliard d'euros par an. Nous avons assez discuté de la privatisation des autoroutes sans qu'il soit besoin d'y revenir. La pédagogie n'a pas encore éloigné le risque de contentieux avec ces sociétés. Je garde toutefois une position ouverte au

dialogue, d'autant que j'appelle de mes vœux un plan de relance sur le réseau autoroutier, qui serait utile pour l'emploi, la croissance, les travaux publics, sous réserve de l'ouverture des marchés aux entreprises afin de partager la commande publique. Il serait dommage que la hausse de la redevance domaniale bloque la conclusion d'un accord, comme c'est le cas dans le financement du tunnel de Toulon, alors que l'État est prêt à signer.

Le déclassement d'office de 250 km de routes est très ponctuel. Il s'agit de sections délaissées qui seront remises aux collectivités territoriales moyennant soit indemnisation soit remise en l'état, comme c'est la règle traditionnellement. Il s'agit uniquement de tronçons qui ne répondent plus aux critères de classement en routes nationales ; le plus long d'entre eux fait 8 km.

Je préfère que l'on m'oppose une euro-compatibilité sur la base de faits avérés, plutôt que de pratiquer l'autocensure en amont. Evitons de faire dire à l'Europe ce qu'elle n'a pas dit, et ce qu'elle ne dira peut-être jamais. Au contraire, faisons une interprétation des règles européennes respectueuse de celles-ci, mais constructive sur le plan social. C'est le cas de ce texte, que je défendrai, s'il le faut, au regard des engagements internationaux et européens qui guident notre action.

L'écotaxe poids-lourds ne concerne que la prestation de services de transports. Dès lors, les déménageurs et grossistes devront isoler dans leur bilan leur activité de transport si cela leur est possible. D'une manière générale, c'est l'usage des infrastructures, et non le type d'activité, qui permet d'identifier le champ d'application du dispositif.

Mme Odette Herviaux. – Je partage votre souci de renforcer les pouvoirs de contrôle et de sanction dans le transport maritime, ainsi que celui d'améliorer la condition sociale de nos marins.

Il est vrai que les navires abandonnés posent problème. Certains ports sont plus touchés que d'autres : Brest, les ports d'outre-mer. Peut-on aller plus loin et être plus sévère que ce que vous proposez ? Y aurait-il des pouvoirs de sanction supplémentaires, dans le respect du droit international ?

L'article 18 entend tirer les conséquences des fusions de certains corps qui ont déjà été opérées. Cette politique a pourtant trouvé ses limites, car si la fusion de corps à faibles effectifs semble une bonne idée, l'observation de la réalité montre le contraire. Certains savoir-faire et compétences locales ont été perdus ou dilués par le déplacement des fonctionnaires – de contrôle ou de police notamment – dans d'autres services. Un exemple récent qui a fait, comme on dit chez nous, du bruit dans Landerneau : lorsqu'un navire de pêche a été éperonné par un navire de la marine marchande, l'administration supérieure a été prévenue, mais le responsable local des affaires maritimes ne l'a su que le lendemain ou le surlendemain !

L'article 23 procède à d'heureuses modifications en matière sociale. C'était une forte demande de nos marins. Vous êtes allés au bout de ce que le droit européen permet. S'appliquera-t-il toutefois aux navires qui effectueront

des travaux de recherche et de prospection en bordure des côtes dans le domaine des énergies renouvelables marines ?

M. Francis Grignon. – L'article 3 impose aux entreprises une meilleure séparation – davantage euro-compatible – entre leurs activités d'infrastructures et de transport. Or jeudi, vous avez indiqué que la concurrence n'était pas inéluctable. Je pense le contraire : tant que Keolis causera du souci aux transporteurs allemands, ceux-ci n'auront de cesse d'entretenir la concurrence. Les présidents de régions attendent beaucoup plus de transparence de la part de la SNCF et des opérateurs historiques. Encouragez-vous une transparence semblable à celle qui prévaut dans les délégations de service public ? Il vaut mieux se préparer en amont à la concurrence, si l'on ne veut pas revivre ce qui s'est passé dans le fret.

L'article 5 ne concerne que 250 km de routes, dites-vous. En Alsace, nous n'aimons pas acheter chat en poche... Aura-t-on *in fine* des surprises sur le nombre de routes concernées ?

Lorsque l'écotaxe allemande a été instaurée, les autoroutes alsaciennes ont été envahies de centaines de camions supplémentaires du jour au lendemain. C'est alors qu'Yves Bur avait proposé cette fameuse taxe poids-lourds à l'Assemblée nationale. Aujourd'hui, il n'y a plus de problèmes locaux : d'une part, au conseil général, nous avons réussi à interdire le transit la nuit, sur les voies départementales ; d'autre part, les gens s'y sont habitués. Ce qui gêne les professionnels, ce n'est pas le paiement de la taxe mais la distorsion de concurrence avec les voisins. En outre, le taux de la taxe, défini par un arrêté, variera de 0 % à 7 %. Je souhaite m'assurer qu'il n'atteindra pas 2 % en Lorraine et 7 % chez nous, ou l'inverse...

Enfin, s'il est souhaitable que le lancement du dispositif intervienne au même moment pour tous les transporteurs, je suis plus partagé pour les collectivités territoriales. A l'époque, un gain supplémentaire et une prime étaient associés à la mise en œuvre précoce par celles-ci de l'écotaxe. Est-ce toujours envisagé ? Dans le cas contraire, ce serait un manque à gagner pour les conseils généraux.

M. Jean-Jacques Filleul. – Je regrette que nous n'ayons pas pu élaborer d'écotaxe franco-allemande ; cela aurait donné du sens à l'Europe.

J'attire votre attention sur deux problèmes qui concernent la région Centre et l'Indre-et-Loire en particulier. D'abord, celui de la ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique (LGV SEA). Les maires n'acceptent pas la redevance d'occupation des sols qui leur est réclamée, comme pour l'autoroute A10 qui passe parfois dans les mêmes territoires. Ensuite, s'agissant des ponts : une proposition de loi a été votée au Sénat sous l'égide d'Evelyne Didier, il faudrait la faire passer à l'Assemblée nationale. A une délégation de maires inquiets, votre ministère a indiqué que la convention tripartite liant l'ancien gouvernement, le concessionnaire et RFF stipulait qu'aucune nouvelle taxe ne serait introduite pendant toute la durée de la concession.

Enfin, la ligne TGV entre Tours et Paris connaît de graves dysfonctionnements. Le train de 8h15 que j'ai pris ce matin était rempli de deux TGV : l'un en panne, l'autre en retard. Ces problèmes ne sont plus supportables, et la contestation monte. Les gens s'en prennent aux parlementaires, surtout socialistes. J'étais dans le même wagon qu'un député, et je peux vous dire que la situation n'était pas très agréable : certaines personnes étaient même couchées par terre, tandis que la SNCF, contactée, a montré beaucoup de gêne mais n'a pas apporté de réponses.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – N'étiez-vous pas dans le même TGV que Jean-Patrick Gille ?

M. Jean-Jacques Filleul. – En effet. Il a dû vous en parler... Je vous assure que nous n'avons pas passé un bon moment. Vous êtes informé, c'est parfait, mais il faut faire quelque chose.

M. Michel Teston. – L'article 5 prévoit le transfert après compensation financière aux communes d'un certain nombre de kilomètres de voies. Pour avoir vécu, à l'époque dans un exécutif départemental, l'application de la loi du 13 août 2004 dite Raffarin qui transférait généreusement des routes nationales aux départements, je reste inquiet lorsque l'on procède ainsi. Il ne s'agit que de petits tronçons délaissés, dites-vous. Soit. Mais pouvez-vous nous confirmer qu'il n'y aura pas de désagrément par la suite, et que la liste des routes concernées sera publiée ?

Certains articles prévoient l'obligation pour les entreprises de distinguer dans leurs comptes les activités de fourniture de service et celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. C'est l'application d'un paquet ferroviaire précédent, dont la transposition en droit français me semblait avoir correctement été faite. Pourquoi y revient-on ?

Enfin, certaines dispositions renforcent la protection du domaine public, notamment contre le vol de câbles, qui est une des causes de retard des trains. Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour y remédier ?

Mme Évelyne Didier. – On nous a toujours dit qu'il n'existait plus de possibilité d'adossement pour de futurs travaux. Vous semblez penser l'inverse, vos services m'ont déjà répondu sur ce point, mais peut-être pouvez-vous en dire davantage à nos collègues.

L'Alsace jouxte la Lorraine, où les camions transitent lorsqu'ils ne passent plus en Alsace. L'A 31, dépourvue de péage, s'est transformée en mur de camions, au risque de l'engorgement. Le temps de la généralisation de l'écotaxe est venu. Le transport ferroviaire paye en partie les infrastructures, mais nous payons les routes.

Ecomouv' a été développé dans le cadre d'un PPP mené par l'entreprise italienne *Autostrade per l'Italia*. Sur 1,2 milliard d'euros attendus en recettes, 160 millions iraient aux collectivités, 230 millions à Ecomouv', et 800 millions à l'AFITF. Confirmez-vous ces chiffres ? N'y avait-il pas d'autres solutions qu'un tel partenariat, que j'estime moins public que privé ?

M. Philippe Esnol. – L'augmentation des capacités de contrôle et de sanction sur le domaine fluvial est essentielle pour remédier à une difficulté récurrente. Mais comment y procéder concrètement ? Le déplacement d'office ne résout pas la question de ce que l'on fait des navires, dont les collectivités territoriales, surtout les communes, ne veulent généralement pas. S'agissant des épaves, nous manquons de façon chronique de chantiers de déchargement.

Nous sommes en février : la date butoir pour le financement européen du canal Seine Nord est fixée au mois de mars. D'après le chef du projet pour Voies navigables de France, les financements européens sont prêts : ne manque que le signal de départ de l'État français. J'ai reçu copie d'une lettre adressée à Philippe Duron par Michel Rocard, que je pourrais vous faire parvenir, qui rappelle l'enjeu considérable de ce projet, non seulement pour le développement du transport fluvial, mais aussi en matière de développement durable et d'économies de CO2. Où en êtes-vous sur ce chantier ?

M. Pierre Camani. – En Lot-et-Garonne, la Chambre de commerce et d'industrie a organisé une réunion d'information sur l'écotaxe auprès des transporteurs : ceux-ci concèdent que des efforts de simplification ont été faits par le gouvernement, mais trouvent le système encore trop complexe et, surtout, inéquitable. Notre département comporte deux axes qui seront concernés par la taxe, l'un traversant la RN 21, l'autre départemental. Les acteurs locaux, transporteurs de fuel ou de produits agricoles, craignent la distorsion de concurrence entre ceux qui se trouvent à proximité de l'axe et les autres. De plus, le risque de transfert sur le réseau départemental secondaire est important.

M. Charles Revet. – J'ai été rapporteur du projet de loi sur les grands ports maritimes. Il y a quelques semaines, le plus gros porte-conteneurs du monde a accosté au Havre. J'ai été surpris d'apprendre que seul Rotterdam aurait pu l'accueillir également. MSC, qui a beaucoup investi sur le port du Havre, a en outre annoncé l'arrivée de 400 000 conteneurs de plus l'année prochaine. Or cela requiert de l'acheminement. La réactivité des Hollandais et des Allemands étant ce qu'elle est, nous ne disposons que de très peu de temps pour conserver au Havre sa position de concurrent de Rotterdam.

Premier problème : il faut développer le transport fluvial. A l'heure actuelle, rien n'existe entre la Seine et le grand port du Havre. Deuxième problème : développer le transport ferroviaire : l'électrification de Serqueux-Gisors coûte 250 millions d'euros, ce qui est presque une bagatelle au regard de l'enjeu formidable que cela représente. Le troisième problème concerne les personnels : les pilotes qui naviguent en Seine ne peuvent naviguer dans l'estuaire... Ne peut-on profiter de ce texte pour apporter des solutions ? Je suis prêt à déposer un amendement, si vous m'y aidez. Nous perdons du temps, de l'argent, de l'emploi, pour des problèmes simples à résoudre. Nous crevons littéralement de situations comme celle-ci !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Sur l'article 15, nous sommes allés très loin dans les procédures de réquisition. Si, par la suite, nous nous apercevons que ces textes ne sont pas efficaces, nous y reviendrons.

Sur l'article 18, vous avez posé la question de l'administration maritime et de sa réalité. Nous nous efforçons aujourd'hui de maintenir et de rendre opératoires les pouvoirs de police administrative. La réforme relève de la modernisation de l'État. La reconnaissance de l'efficacité de l'administration maritime sera notamment débattue au sein du Conseil national de la mer et des littoraux et des Assises de la mer. Peut-être faudra-t-il aller plus loin. Beaucoup, dont je suis, sont nostalgiques des Affaires maritimes, telles qu'elles existaient. Pour autant, une partie de la réforme a été mise en place. Il convient de la poursuivre, pour optimiser la présence et simplifier peut-être davantage les procédures. Le débat continue et touche, je le répète, à la modernisation de l'administration de l'État.

Le champ d'application de l'article 23 y est précisé. Est-il nécessaire d'aller au-delà pour imposer certaines obligations ? Un décret définira les activités occasionnelles et pérennes.

La question évoquée par Francis Grignon porte sur l'obligation de publication de comptes séparés, pour répondre aux présidents de conseils régionaux. J'ai demandé à la SNCF d'être exemplaire sur les comptes de lignes et d'améliorer l'information apportée aux collectivités. La concurrence n'est pas pour aujourd'hui, mais mieux vaut s'y préparer, plutôt que de la subir. La SNCF a déjà fourni des efforts sérieux pour clarifier et améliorer ses comptes de lignes.

Sur l'article 5, je tiens à rassurer tout le monde : 250 kilomètres, point final ; nous n'irons pas plus loin ! La liste est prête.

L'article 7 et l'expérimentation alsacienne. La question ne se pose plus de la même façon : ce qui était une revendication ne l'est plus... Il est vrai que le temps passe, mais le comité de pilotage permettra de clarifier les choses. Je ne dis pas que je suis un fanatique de l'expérimentation prévue, mais s'il doit y en avoir une, je suis plutôt partisan de mener une expérimentation nationale à blanc, pour voir si elle fonctionne.

Monsieur Filleul, vous avez évoqué l'écotaxe et l'entente franco-allemande. Il est effectivement dommage de ne pas avoir saisi cette opportunité.

Quant aux ouvrages d'art, je ne vais pas vous satisfaire ; nous en avons déjà parlé. Des dispositifs compensatoires existent. Vous avez votre proposition de loi...

Mme Évelyne Didier. – Elle a été votée au Sénat mais reste bloquée à l'Assemblée nationale.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Qu'elle poursuive son parcours parlementaire ! Il n'y a pas de raison pour qu'elle n'avance pas. Il

faut clarifier la dynamique économique des LGV. Elle est plus évidente quand le TGV s'arrête (*Sourires*), sinon elle peut pénaliser les collectivités. Nous examinerons la suite à donner à votre proposition de loi.

Les conditions de l'adossement ne sont pas très précises. Elles doivent être appréciées en fonction des dossiers, selon l'ampleur de l'adossement, le nombre de réalisations. Le contrôle du juge est très important. Les règles européennes sont strictes, afin d'éviter que l'adossement soit un moyen de contourner la mise en concurrence et les appels d'offres. Il doit s'agir d'aménagements environnementaux, d'aménagements de sécurité sur les infrastructures elles-mêmes ou d'allongements reliant les infrastructures autoroutières, en continuité ou connectés aux réseaux.

Nous sommes bien loin des 11 milliards annoncés par les concessionnaires d'autoroutes, qui font le tour des élus pour vendre leur plan. Il faut veiller au respect des règles de droit, des appels d'offres.

Ecomouv' ? Le coût est important, de l'ordre de 250 millions, mais il est comparable à celui constaté en Allemagne. Le système est-il pertinent ? Il est là et se met en place, dans le respect de la continuité de l'État : je l'assume tel que nous l'avons trouvé.

Monsieur Teston, vous m'avez interrogé sur les modalités de compensation financière des collectivités, j'y ai répondu. Sur la publication des comptes, mentionnée à l'article 3, nous sommes d'accord.

Monsieur Esnol, je l'ai dit : nous n'avons pas tiré tout le parti du rapport Cardo. L'article 12 permet de déplacer le bateau, de le mettre en sécurité, pas nécessairement de le broyer. C'est une sorte de fourrière qui est ainsi mise en place. Si ce système ne fonctionne pas, il faudra le reprendre. Pas moins de 115 bateaux se trouvent aujourd'hui en zone rouge, avec des problèmes de sécurité.

Si nous avons bien travaillé sur le canal Seine Nord, il sortirait. Laissons-nous le temps de faire le point, ce qui est en cours, d'essayer de trouver des solutions, ce qui est plus complexe, pour donner une chance à ce projet. Ne le parasitons pas avec des considérations confuses sur des subventions européennes, certes mobilisables, mais que nous allons perdre, puisque le projet n'est pas sorti. Comment les mobiliser, en l'absence de PPP, d'engagement de partenaire, de financement ? Nous réfléchissons, pour positionner le projet vers 2014-2020, de façon à obtenir un report suffisant des subventions. Comment les mobiliser sans fondement ? Je ne comprends pas pourquoi sont colportées certaines rumeurs, c'est indécent...

M. Philippe Esnol. – Ce sont plus que des rumeurs...

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – En ce cas, c'est une faute ! J'entends parler de pourcentages... Bon courage ! L'enveloppe n'est pas extensible. Il faut procéder par ordre, sérieusement, et ne pas annoncer de chiffres qui ne correspondent pas à la réalité. Annoncer 40 % alors que le budget européen n'est pas encore voté n'a pas de sens.

Oui, Monsieur Camani, le dispositif de l'écotaxe sur lequel vous m'interrogez, qui devait être mis en place en 2011, sera simplifié. Nous le rendrons opérationnel. Il y a beaucoup de réflexions sur les transports. Nous les envisageons, sauf celles qui se répercutent sur les acheteurs. Il y a des taux intra-régionaux et interrégionaux. Le dispositif se mettra en place au mieux des intérêts de chacun.

Monsieur Revet, le contrat que vous citez est une bonne nouvelle pour Le Havre. Il nous apportera de l'activité...

M. Charles Revet. – 400 000 conteneurs en plus !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Il est intéressant de ne pas avoir un seul port pour destination. Votre question sur les pilotes renvoie à notre stratégie de relier les activités portuaires à l'hinterland. Cela dit, pilote en pleine mer et pilote fluvial, ce n'est pas la même chose. Un arrêté récent autorise l'accès fluvio-maritime avec inscription, pour certains bateaux...

M. Charles Revet. – Ce sont les hommes qui me préoccupent. L'objectif est de ne pas changer de pilote !

Mme Odette Herviaux. – Bien sûr !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Nous examinerons cette question.

Quant au vol de câbles, j'essaie de convaincre mon directeur de cabinet, jusqu'ici mobilisé sur ce projet de loi, de la nécessité d'élaborer un plan de lutte contre ce fléau, qui coûte si cher – quelque 30 millions d'euros par an ! – sans compter les risques pour la sécurité. RFF et la SNCF y travaillent. Inventons des moyens de surveillance innovants pour y remédier !

M. Raymond Vall, président. – Merci, monsieur le Ministre. Vincent Capo-Canellas, rapporteur de la proposition de loi sur la liste noire des compagnies aériennes, qui sera prochainement examinée par le Sénat, souhaite vous interroger.

M. Vincent Capo-Canellas. – Ce texte, dont l'initiative revient à notre collègue députée, Odile Saugues, propose que les passagers aériens soient explicitement informés qu'ils peuvent être amenés à voyager sur des compagnies figurant sur la liste noire de l'Union européenne. Consensuel, il a été voté à l'unanimité par l'Assemblée nationale.

Si le renforcement de l'information des voyageurs est important, il faut souligner cependant que la sécurité des transports aériens se joue pour l'essentiel en amont, au niveau du contrôle et de la certification des avions et des compagnies aériennes. Je souhaiterais par conséquent que vous reveniez sur les moyens de contrôle de la DGAC et notamment sur la pratique des contrôles inopinés : sont-ils suffisants ? Quels sont leurs résultats ? Peut-on améliorer leur efficacité ? Je voudrais également que vous reveniez sur les moyens dont disposent la France et l'Europe pour s'assurer de la qualité des contrôles mis en œuvre au niveau international et notamment sur le rôle de

l'OACI. La transparence est-elle suffisante à ce niveau ? Pourquoi les rapports de l'OACI ne sont-ils pas publics ?

Enfin, concernant plus directement la proposition de loi elle-même, elle ne sera applicable que si les opérateurs modifient leurs sites internet et leurs logiciels. Le ministère peut-il agir pour que les modifications nécessaires soient réalisées avant les vacances d'été ? Pouvez-vous, là aussi, nous rassurer ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – Cette proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale à l'unanimité, est intéressante. Je l'avais cosignée en son temps ! Elle garantit aux voyageurs une pleine information et sanctionne les manquements à ce devoir d'information, ce qui est juste. Les voyageurs doivent être informés des compagnies qui les prendront en charge sur la totalité de leur trajet, y compris après un changement d'aéroport, jusqu'à leur destination finale. Lorsque certaines compagnies appartiennent à la liste noire, ils seront informés des alternatives possibles, ce qui leur offre une solution de repli.

Je ne vois aucune difficulté aux amendements que vous avez formulés. Je m'en remettrai à la sagesse de votre commission...

M. Charles Revet. – Très bien !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. – ...qui est grande. Tout en respectant entièrement votre pouvoir d'amendement, j'attire votre attention sur le fait qu'un vote non conforme implique une lecture supplémentaire, mais c'est la responsabilité du Parlement.

Il y a des contrôles inopinés. Au sein du programme SAFA (*Safety assessment of foreign aircraft*), c'est la France qui pratique les contrôles les plus sévères et en plus grand nombre. Nous contrôlons les compagnies françaises et étrangères. Il est rassurant que la France soit le leader du programme, avec 25 % des contrôles, soit trois fois plus qu'elle n'y est obligée. Il est moins rassurant que, sur 2442 contrôles, 673 inspections aient identifié des problèmes de sécurité et que trois appareils aient dû être immobilisés.

Je peux donc vous rassurer sur la qualité et l'intensité des contrôles. Il faut veiller à ce que la DGAC soit bien informée des compagnies qui font exploiter certaines de leurs lignes par d'autres compagnies. La France est exemplaire dans le cadre de l'OACI.

Pour le reste, vous avez raison : adopter des dispositions c'est bien, encore faut-il les appliquer, et s'assurer que, dans les agences et sur les sites français, l'information est bien fournie – et de manière préalable à la conclusion de la vente. A cet effet, une fois la loi votée, nous devons mettre en place, avec le ministère du tourisme et les services de Bercy, un suivi des mesures afin d'apprécier leur efficacité.

Enfin, je note avec satisfaction que cette proposition de loi inclut des sanctions. Il importe qu'elles soient précises et opposables. Un amendement a été déposé : les sanctions doivent-elles être d'ordre administratif ? La question reste ouverte. Au total, il s'agit d'un bon texte qui répond à l'ensemble des problèmes liés à l'existence de cette liste noire.

II. EXAMEN DU RAPPORT

Au cours de sa réunion du mercredi 6 février 2013, la commission a examiné le rapport et le texte de la commission sur le projet de loi n° 260 (2012-2013) portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (procédure accélérée engagée).

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Je voudrais excuser le président Vall, sévèrement grippé. Nous examinons le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

M. Roland Ries, rapporteur. – Comme l'a souligné devant nous Frédéric Cuvillier, le projet de loi portant « *diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports* » comporte, dans ses vingt-cinq articles, des mesures « diverses », mais qui n'en sont pas moins importantes.

C'est vrai pour la majoration des tarifs du transport routier prévue à l'article 7 pour accompagner l'écotaxe poids lourds. C'est vrai, encore, pour l'application des conditions sociales de travail françaises sur les navires effectuant des services dans les eaux territoriales nationales : le Gouvernement va aux limites « eurocompatibles » de ce qu'il lui est possible de faire pour protéger les marins français et l'emploi maritime dans son ensemble.

Ces « diverses dispositions », également, apportent des solutions pratiques à des problèmes identifiés de longue date et qui trouvent parfois leur source dans le génie administratif consistant – trop souvent – à compliquer la gestion des choses. Incohérences ou contradictions entre les textes, applications incomplètes, transpositions imparfaites, procédures brillant par leur complexité, tel est le bréviaire trop commun des tracasseries qu'il faut régulièrement lever, par des textes eux-mêmes peu digestes mais fort utiles en pratique.

Dans leur ensemble, les mesures présentées ici servent l'objectif général de rendre nos transports plus « propres » et plus efficaces, au service de la transition écologique de notre économie. Je les présenterai par grand thème et dans l'ordre des articles.

Les mesures relatives au ferroviaire, soit les articles 1^{er} à 4, sont techniques et n'empiètent pas sur la grande réforme annoncée pour la fin du premier semestre. Elles précisent les textes pour mieux protéger le domaine

public ferroviaire, assurer plus de transparence des comptes de la SNCF et faciliter la coopération transfrontalière en matière de transport de voyageurs. Je vous proposerai de les adopter conformes, en y ajoutant un amendement accentuant la transparence des comptes de la SNCF sur les lignes ferroviaires régionales.

Les mesures relatives aux transports routiers concernent les articles 5 à 12. L'article 5 prévoit le reclassement dans la voirie départementale et communale de 250 kilomètres de courtes sections de routes nationales, contre compensation financière.

La mesure principale est le mécanisme de majoration des prix du transport lié à l'écotaxe poids lourds. Engagement du Grenelle de l'environnement, l'écotaxe a été adoptée dans la loi de finances pour 2009, mais son mécanisme a été revu à plusieurs reprises, à l'occasion des lois de finances pour 2011 et pour 2013.

Comme Francis Grignon l'a rappelé lors de l'audition du ministre, l'idée d'une taxe poids lourds est d'abord venue d'Alsace, région qui a subi les reports de poids lourds liés à l'instauration d'une taxe kilométrique en Allemagne. Pour cette raison on a envisagé, par la suite, qu'une « expérimentation » alsacienne devrait précéder la mise en place de la taxe sur l'ensemble du territoire national.

La collecte de ces deux taxes – alsacienne et nationale – a fait l'objet d'un partenariat public privé remporté par le prestataire Ecomouv', non sans quelques péripéties juridiques qui ont fait perdre du temps. L'écotaxe devrait être opérationnelle le 20 juillet 2013 et la taxe alsacienne seulement trois mois avant, le 20 avril. Dans ce cadre, il n'est plus possible de considérer cette taxe alsacienne comme une expérimentation préalable à la taxe nationale, d'autant plus que leurs assiettes diffèrent. La taxe alsacienne ne concerne que les poids lourds de plus de douze tonnes, à l'instar de la taxe kilométrique allemande, alors que la taxe nationale concernera les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. La taxe alsacienne ne se justifie plus et elle porte atteinte à l'égalité de nos territoires. Je suis donc plutôt favorable à son abrogation. Son maintien mettrait en difficulté les transporteurs bien au-delà du périmètre alsacien, puisqu'il les obligerait à équiper, par anticipation, tout leur parc, dans la mesure où ils ne savent pas toujours à l'avance lesquels de leurs véhicules traverseront la région Alsace pendant les trois mois où cette taxe sera en vigueur.

L'article 7 aborde le sujet de la prise en compte de cette écotaxe dans le tarif des transports, question d'autant plus aiguë que son entrée en vigueur est imminente. Il s'agit d'un engagement du Grenelle : l'écotaxe ne doit pas se faire au détriment des transporteurs routiers. L'application du principe de « l'utilisateur-payeur », permet de peser le moins possible sur l'équilibre économique déjà fragile du transport routier de marchandises. Les modalités de ce mécanisme de répercussion ont été précisées par le précédent

Gouvernement dans un décret publié le 6 mai 2012 – date ô combien symbolique...

Ce décret a fait l'unanimité contre lui. Véritable « usine à gaz », le dispositif crée une surcharge administrative sans précédent et difficile à assumer pour les entreprises de transport, alors que 82 % d'entre elles ont moins de dix salariés ! Ensuite, il rend plus incertains les tarifs du transport, ce qui est une gêne pour les chargeurs. Les transporteurs ont, pour leur part, regretté que leurs frais de gestion liés à la taxe ne soient pas pris en compte.

Rejeté par tous, le décret a fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État. Le mécanisme de majoration forfaitaire automatique, instauré par cet article, a pour objet de le remplacer. Certes, ce dispositif comporte des limites. Il ne répercute pas directement, au réel, la taxe payée par le transporteur pour un transport de marchandises en particulier : figurant dans le dispositif antérieur, cette mesure est impossible à mettre en œuvre dans les faits.

La majoration forfaitaire est, au fond, la seule modalité d'application qui « tient la route » : elle est simple et lisible, puisque la majoration s'applique à tous les tarifs de transport a priori ; elle est complète, puisqu'elle prend en compte les frais de gestion de l'écotaxe et, surtout, elle est directement opérationnelle. J'ai entendu les craintes des déménageurs, des grossistes, et encore des coopératives, si importantes pour l'activité dans les territoires ruraux. Une nouvelle taxe n'est jamais une bonne nouvelle pour celui qui la paie, mais il convient de ramener les choses à leur juste proportion. Je vous proposerai que le Gouvernement remette au Parlement un rapport détaillé sur les effets de ce dispositif, d'ici la fin 2014.

Ce texte, ensuite, comporte trois articles sur le transport fluvial, qui répondent, là encore, à ce génie « complice » de la codification, en réparant par exemple un oubli en matière de droit de ports pour le Port autonome de Paris. L'article 12 renouvelle la procédure de déplacement d'office des bateaux et autres engins flottants dont le stationnement compromet la sécurité ou gêne l'exercice de la navigation sur les voies d'eau. Ce sera très utile pour régler le problème des épaves fluviales et autres engins « ventouses », qui sont souvent habités. Je fais confiance au gestionnaire de la voie d'eau pour utiliser les nouvelles procédures à bon escient, dans l'intérêt de la voie d'eau et de ses usagers, y compris de ceux qui ont fait le choix d'habiter sur l'eau. De mauvaises habitudes ont été prises ici et là, à la faveur d'une certaine impunité. La voie d'eau doit servir davantage au transport, et être mieux valorisée. Je vous proposerai cependant deux amendements précisant que les frais de garde du bateau déplacé sont bien à la charge de son propriétaire.

Les neuf articles consacrés aux transports maritimes portent des réformes importantes. L'article 15 renouvelle les moyens d'actions envers les navires abandonnés, en accélérant la déchéance de propriété et en identifiant clairement les responsabilités et la répartition des charges entre autorités publiques. Chaque année, des navires retenus à quai, pour des motifs de

sécurité ou économiques, sont abandonnés par leurs propriétaires, véritables « voyous des mers », souvent avec leur équipage et des arriérés de salaires. Les autorités locales sont confrontées à un véritable casse-tête ; le navire à quai se détériore jusqu'à devenir une source de pollution, un problème pour la vie de tous les jours. L'immobilisation représente un coût, la vente du navire pour démantèlement s'annonce parfois déficitaire, on ne sait pas bien qui doit payer : quand plusieurs centaines de milliers d'euros sont en jeu et que les responsabilités s'entrecroisent entre l'État et les collectivités locales, l'action publique devient elle-même une source de retard. A Brest, par exemple, un navire poubelle est à quai depuis quatre ans... L'article 15 précise utilement les responsabilités ; ces nouvelles règles sont très attendues dans les ports maritimes : je vous proposerai de les adopter sans modification.

Deuxième réforme attendue : l'application des grands principes de notre droit social aux navires qui viennent travailler dans nos eaux intérieures et territoriales. Le droit social applicable aux navires battant pavillon étranger relève d'une casuistique complexe, selon leur espèce, selon leur taille et selon le service maritime qu'ils effectuent, en particulier dans le cas du cabotage, selon que celui-ci est continental, national ou encore dit « avec les îles ». L'Europe y a consacré deux règlements, la France plusieurs lois et un décret important en 1999, la jurisprudence européenne et nationale est abondante. Les États européens ont libéralisé le transport maritime en 1986. En 1992, ils ont traité à part le cas du cabotage avec les îles, c'est-à-dire les ferries, mais, faute d'harmonisation sociale et d'un « pavillon européen », des conditions de concurrence parfaitement déloyales s'exercent, au profit de navires battant le pavillon d'États de l'Union européenne qui jouent sur l'ambiguïté, sinon l'ambivalence, des règles européennes. La matière ne nous est pas inconnue : souvenons-nous de la « directive Services », dite « Bolkestein », et du succès que « le plombier polonais » a eu dans l'opinion... La question est plus radicale, car le droit maritime est bien plus libéral et difficile à contrôler que le droit social sur le territoire national.

Nous avons déjà évoqué ce sujet lorsqu'Evelyne Didier nous a présenté, en novembre dernier, une proposition de loi de son groupe sur le cabotage maritime.

Avec l'article 23, le Gouvernement va aussi loin que les règles européennes l'y autorisent, pour protéger l'emploi marin français. Ces mesures sont attendues par les marins : « les conditions de l'État d'accueil », c'est-à-dire les règles sociales et de sécurité que la France peut imposer aux navires des pavillons étrangers, sont étendues à tout le personnel navigant, et pas seulement aux membres de l'équipage, c'est un progrès évident pour la compétitivité des services délivrés à bord. Ensuite, et c'est audacieux, l'article 23 impose ces règles à tous les navires « *utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de services* ». D'après le ministère, cette notion très large de « services » englobe le remorquage, le lamanage, les travaux portuaires, les travaux publics en mer, comme l'installation d'éoliennes, l'extraction de matériaux et, d'une manière générale,

toutes les activités à caractère commercial. Les navires qui rendent un service de façon tout à fait occasionnelle seront-ils concernés ? J'interrogerai plus précisément le ministre sur ce point, mais je me félicite d'ores et déjà de ces progrès importants.

En complément, avec l'article 20, le Gouvernement renforce les outils de contrôle, avec une nouvelle enquête nautique de nature administrative, plus facile à mobiliser que l'enquête judiciaire, et avec des amendes plus élevées.

Enfin, ce texte vise le transport aérien par un article de précision qui sécurise juridiquement les vols d'hélicoptères au dessus des villes pour leurs missions de secours et d'urgence, c'est bienvenu.

Ces mesures renforcent l'efficacité de nos transports. Nous poursuivons le travail de longue haleine entrepris depuis le Grenelle de l'environnement pour faire changer nos modes de transports ; nous aménageons les modalités de l'écotaxe poids lourds pour qu'elle pèse le moins possible sur les transporteurs eux-mêmes ; nous prenons des mesures très attendues dans nos ports maritimes. Je vous proposerai d'adopter ce texte utile, ainsi que quelques amendements, la plupart de pure forme.

M. Michel Teston. – Je suis, comme le rapporteur, favorable à l'adoption de ce texte. L'article 1^{er} précise utilement que parmi les missions confiées par Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction de la circulation ferroviaire seules les missions relatives à la gestion opérationnelle du trafic, et non les études techniques, seront obligatoirement subdéléguées pour des raisons de sécurité. La lutte contre les infractions du rail sera renforcée, avec l'élargissement des catégories d'agents assermentés pouvant intervenir. Les vols de cuivre représentent un coût de 30 millions par an et sont source de nombreux accidents.

Monsieur le rapporteur, serait-il possible d'obtenir la liste exhaustive des « délaissés routiers » que l'État a prévu de transférer aux communes ? Nous avons tous en mémoire la hausse des charges pour les collectivités qu'a entraînée le transfert de plusieurs milliers de kilomètres par le gouvernement Raffarin en 2004. Mais Frédéric Cuvillier a précisé que l'objectif ici est différent, les délaissés ne présentant pas d'intérêt pour la circulation. Je veux bien le croire, mais il nous faudrait cette liste exhaustive.

Concernant la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds, le dispositif proposé est plus simple que celui présenté par le précédent gouvernement. Il importe de le soutenir, en dépit des difficultés, car les enjeux sont le financement de l'intermodalité et la rationalisation des transports sur de courtes et moyennes distances.

Mme Odette Herviaux. – Ce texte constitue une réforme significative, notamment en matière de transport maritime. L'article 15 donne les moyens d'agir contre les navires abandonnés, qui deviennent dangereux, dont les collectivités doivent parfois prendre en charge l'équipage, sans parler

de l'atteinte que portent à l'image des ports ces bateaux rouillés. Le texte comporte également des mesures précises de lutte contre les marées noires.

L'administration maritime, peu nombreuse, au champ de compétences large mais pas toujours reconnues, devait voir ses missions préservées et élargies. L'article 18 va dans ce sens.

Nous avons réfléchi, à l'initiative d'Evelyne Didier, sur le cabotage maritime. A Lorient, nul ne sait quel est le régime des personnels employés sur les deux barges hollandaises qui pompent la vase. Avec ce texte, le droit social français s'appliquera aux personnes employées dans les eaux territoriales.

M. Vincent Capo-Canellas. – Ce texte d'apparence technique se présente sous de bons auspices. Comme Roland Ries, je redoute le génie français de la complexité, qui s'étend parfois à des mesures de simplification !

Pourquoi déclasser d'office des routes maintenant ? Dispose-t-on d'une étude d'impact ? Quelle est la position des collectivités territoriales ? Où est la liste des délaissés ?

Concernant la taxe poids lourds, le rapporteur souhaite abroger l'expérimentation alsacienne. A-t-il un amendement ?

S'agissant de l'écotaxe, une évolution était indispensable ; sans doute son caractère forfaitaire est-il un mal nécessaire. Le problème des transporteurs est réglé, pas celui des autres professions. Comment y parvenir ?

Sur le cabotage fluvial la filiation avec la proposition de loi de Mme Didier est manifeste. Le rapporteur indique que l'article 23 va aussi loin que l'Union européenne le permet, mais estime « audacieux » d'élargir la règle à tous les navires. Existe-t-il donc un risque juridique d'élargir le dispositif à tous les navires qui effectuent une prestation de services ? Ce texte est-il euro-compatible ? Dispose-t-on d'une étude d'impact ?

Mme Évelyne Didier. – Ce texte met enfin en œuvre la taxe poids lourds ; fort bien, mais il nous faudra être attentifs aux reports sur les autres axes routiers.

J'avais déjà émis des réserves sur Ecomouv' ; veillons à ce que cette société ne bénéficie pas de revenus disproportionnés.

Pour les délaissés, il est nécessaire que les élus disposent de la liste des tronçons concernés afin de savoir ce qui les attend.

Enfin, sur le transport maritime, je me réjouis de voir aboutir des mesures figurant dans la proposition de loi que j'avais retirée.

Nous voterons ce texte.

M. Jean-Jacques Filleul. – Globalement, ce texte est utile et important. L'article 3 résulte d'une obligation de se conformer à la directive n° 91-440. J'espère qu'il ne contrariera pas la nouvelle organisation du secteur ferroviaire que souhaite mettre en place le ministre. Il était nécessaire de

protéger le domaine public ferroviaire : on note parfois des blocages sur les lignes TGV.

L'écotaxe repose sur l'application du principe utilisateur-payeur, principe excellent. Mais qui paiera lorsqu'un transporteur recourt à un affrèteur pour éviter un retour à vide des camions ?

Les autoroutes bénéficieront de ressources supplémentaires grâce aux reports de trafic ; comment s'effectuera le partage de cette manne ?

M. Louis Nègre. – Le secteur routier traverse une période difficile avec une diminution des marchandises transportées, une forte concurrence européenne et une faible rentabilité. Pour autant faut-il supprimer la taxe poids lourds ? Non. Elle a des effets positifs dans d'autres pays : elle soutient le transfert modal et alimente le financement de l'AFITF. En Allemagne elle rapporte plusieurs milliards. Avec une entrée en vigueur le 20 juillet, elle ne rapportera que quelques centaines de millions et son impact sur les infrastructures sera plus faible. Mais les entreprises avaient réagi à son annonce. Le mode de calcul était complexe, il fallait le simplifier. De plus il semble que le transfert frappera les donneurs d'ordre, non les transporteurs, épargnant les entreprises du secteur.

Le déclassement ? Oui, mais soyons vigilants aux risques de transferts. La taxe poids lourds devra, d'ailleurs, s'accompagner non seulement d'une évaluation annuelle, mais aussi d'un suivi fin des flux de circulation. L'Alsace a été affectée quand l'Allemagne a créé sa taxe. Veillons à éviter les effets d'aubaine et les transferts de flux vers des secteurs fragiles.

En matière de transport maritime et fluvial, les pouvoirs de la puissance publique ont été accrus pour réduire les risques pour l'environnement. Mais n'en restons pas à des effets d'annonce. N'ayons aucun état d'âme à lutter contre les voyous des mers : les anglo-saxons sont plus sévères que nous ! Les dispositions de l'article 15 autorisant les pouvoirs publics à intervenir sur les navires, sont les bienvenues, de même que le pouvoir donné au capitaine de consigner une personne. La France applique une convention de l'Organisation maritime internationale de 1976 qui est beaucoup moins protectrice pour les victimes. Le regroupement des dispositions sur la responsabilité du propriétaire, est facteur de simplification et d'amélioration.

L'article 23 pose les garanties d'une concurrence équitable entre sociétés. Le dumping existe, c'est un fait. Je suis favorable à la concurrence, à condition qu'elle soit loyale.

Je proposerai un amendement à l'article 2 afin que toutes les collectivités, et non seulement les régions, puissent adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant pour objet d'exercer une mission de service public de transport, prévue à l'article L. 1211-4 du code des transports. De même mon second amendement supprime la référence exclusive à la SNCF au troisième alinéa. Grâce à la concurrence en Allemagne, les autorités de

transports paient 20 à 30 % de moins, ce qui est bénéfique aux deniers publics et aux voyageurs. J'en appelle à une concurrence ouverte dans un cadre maîtrisé ; allons dans le sens de l'histoire. De grâce, n'en revenons pas au XXème siècle !

M. Alain Fouché. – Michel Teston a parlé des transferts de compétences non suivis de transferts de financement : je suis dans la vie politique depuis la décentralisation, et je n'ai jamais vu que cela fonctionnait autrement...

Il serait bon, comme de nombreux sénateurs l'ont demandé ici même, que nous ayons rapidement la liste des délaissés routiers concernés par ce texte. L'État ne saurait se débarrasser des routes dont il ne veut plus sans en informer les collectivités à qui il en transfère la gestion.

M. Charles Revet. – Ce rapport traite de points essentiels mais passe rapidement sur d'autres qui ne le sont pas moins, par exemple sur la compétence limitée du commandant d'un navire naviguant sur la Seine, qui ne peut exercer dans l'estuaire d'un grand port maritime.

Nous reviendrons sur l'article 7 et l'écotaxe lorsque nous débattons des transports de proximité. L'article 23 est tout aussi important. Il ne s'agit pas que de « diverses dispositions ».

Je suis élu du Pas-de-Calais, département qui connaît le plus gros trafic maritime au monde, avec les risques que cela comporte : marées noires, accidents, navires poubelles. Notre législation les prend insuffisamment en compte, alors que la France a les côtes les plus exposées du monde au trafic maritime.

M. Francis Grignon. – En matière ferroviaire, Roland Ries a annoncé plus de transparence : j'attends de voir l'amendement en question. C'est un sujet majeur.

Le 4^e paquet ferroviaire maintiendra certainement la date de 2019 pour introduire la concurrence dans le marché des trains intérieurs (TER et TET) – concurrence qui existe déjà pour les trains internationaux. Pour ce faire, il va falloir abroger un article de l'acte dit loi promulgué sous le régime de Vichy, selon lequel le ministre des transports définit par décret les conditions de travail à la SNCF. Cela va poser de nombreux problèmes, notamment pour négocier une convention collective de branche qui puisse s'harmoniser avec ce qui se pratique ailleurs. Il faudra ensuite renouveler les contrats de plan État-régions ; sans compter que la préparation des opérateurs privés prendra une à deux années... La concurrence va s'imposer à nous : anticipons-la si nous voulons conserver un opérateur français de rang mondial.

Je n'ai pas compris toutes les subtilités de la taxe poids lourds. L'article 7 ne traite pas de son principe, mais bien de ses modalités d'application. Figurez-vous que ce sont les transporteurs étrangers qui justifient l'instauration d'un système satellitaire qui coûte les yeux de la tête. En effet, les services du gouvernement ont calculé ce que devrait rapporter une

taxe sur les axes concernés, pour finalement simplifier le mécanisme en y assujettissant les entreprises en fonction de leur chiffre d'affaires. Elles seront donc taxées même si elles n'empruntent pas les axes taxés, à un taux moyen de 4,4 %, mais variable selon les régions : 6,5 % en Alsace, 3 % en région parisienne.

M. Roland Ries, rapporteur. – Ce n'est pas tout à fait exact ; j'y reviendrai.

M. Francis Grignon. – Par conséquent, report ou pas sur d'autres axes, les transporteurs français paieront la même chose. Les portiques ne sont pas conçus pour faire payer les gens, mais pour vérifier la présence des appareils de détection dans les camions. Si les transporteurs étrangers, imposés au nombre de kilomètres parcourus, se reportent effectivement, eux, sur les petits axes, les collectivités territoriales auront toujours la possibilité chaque année de redéfinir les axes payants.

Dans ma région, 80 % des transports se font dans un rayon inférieur à 150 km. Si l'on exonère de la taxe les transports effectués sous ce seuil, on se prive de 80% des recettes potentielles. Le coût de transport représente 2,5 % du prix global des marchandises. Le taux moyen national de la taxe est de 4,4 %, ce qui fait 0,1 % du prix acquitté par le consommateur. Je me suis livré à un petit calcul : pour un camion de 25 tonnes qui transporte 25 000 bouteilles de bière sur 200 km, le trajet coûterait 350 euros, soit 0,0006 euro supplémentaires par bouteille.

Le problème des transporteurs réside dans les conditions de travail et la fiscalité européenne. En Alsace, Geodis, filiale de la SNCF, traite la majorité de ses transports avec ce que l'on appelle des tracteurs. Il y a dix ans, 80 % étaient alsaciens. Aujourd'hui ces derniers ne représentent que 20 % des tracteurs. Autant que le contexte économique, cette législation les tue !

M. Jean Bizet. – Nous avons été nombreux à voter l'écotaxe poids lourds. L'idée était louable, mais sa mise en œuvre est autrement plus problématique. Là où il n'y a guère de modes de transport alternatifs, la finalité de la taxe ne sera pas atteinte et elle ne parviendra qu'à renchérir le coût du transport de 4,4 %.

Certains autres pays se sont dotés d'un dispositif analogue. Il n'en demeure pas moins une forte distorsion de concurrence. Je partage l'inquiétude d'Evelyne Didier : nous accélérons la disparition de nos entreprises, déjà bien mal en point. Conséquences probables : le secteur va se concentrer au profit de groupes étrangers. J'ai cosigné un amendement d'appel sur l'article 7, un peu provocateur, qui exonère le transport de proximité du paiement de la taxe. Dans la détermination de la chaîne de valeur en effet, le distributeur arguera du prix en pied de facture pour renégocier sa part, et faire payer le transporteur.

L'entretien des routes pose un autre problème de taille. La taxe concerne 15 000 km aujourd'hui, mais à terme sans doute tout le réseau

national. Disons-le clairement : il faut trouver des moyens de financer l'entretien des routes. Quant à l'impact environnemental, nous allons être déçus ! Le report vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement ne me semble possible qu'à un horizon lointain.

Comprenez-moi : je voudrais respecter ce que j'ai voté hier. Mais 2 000 à 3 000 emplois sont supprimés chaque trimestre dans le secteur du transport routier, et nous accélérons le mouvement. Selon mes informations, 80 % du transport est effectué dans un rayon de 300 km, plutôt que 150. Pour protéger nos TPE, exonérons le transport de proximité.

M. Rémy Pointereau. – Le dispositif crée un formidable effet d'aubaine pour les sociétés d'autoroutes. Captant un trafic plus important, elles seront largement bénéficiaires de la réforme. Comment récupérer une partie du produit de la taxe, notamment sur le transport international, plus concurrentiel que le nôtre ?

Je lis que les transporteurs d'intérêt public seront exonérés, tout comme les transporteurs de « biens » agricoles : s'agit-il du matériel ou des denrées ? Est-il possible d'exonérer également les transports infra-départementaux en période de récolte, faute de quoi nous pénaliserions grandement les coopératives et pousserions le prix des denrées à la hausse ?

Comment justifie-t-on la dégressivité des tarifs selon les régions ?

Enfin, j'ai lu que l'écotaxe poids lourds servait également à rémunérer le consortium de gestion du système, qui appartient à l'entreprise *Autostrade per l'Italia*, italienne par surcroît. Pourquoi Bercy ne gère-t-il pas lui-même le dispositif ?

M. Henri Tandonnet. – Je vous trouve d'abord bien frileux : vous avez remis en cause l'héritage du précédent gouvernement dans bien des domaines, mais conservé l'écotaxe poids lourds. Leurs auteurs même ne l'ayant pas défendue très chaudement, vous auriez pu être plus percutant !

Ce système me paraît monstrueux. Sur son mode de recouvrement d'abord : nous revenons au système du fermier général : Ecomouv', ce n'est rien d'autre. Regardons si les pénalités dont nous devrions nous acquitter pour revenir en arrière valent la peine d'être consenties... Ensuite, le transporteur sera facturé sur les kilomètres utilisés sur les 5 000 km ciblés comme circuit de report, ce qui ne semble pas très dissuasif. Puis la taxe sera répercutée forfaitairement sur ses clients. Mais il n'y a aucune relation entre les deux mécanismes. Les transporteurs pourront répercuter 4,4 % même là où ils n'ont pas acquitté la taxe ! Les distorsions de concurrence sont potentiellement considérables. Certains vont gagner, d'autres perdre. En tant qu'ancien avoué à la Cour, je connais bien le système forfaitaire selon lequel certains dossiers étaient rentables, d'autres non. Jugé obsolète et digne de l'Ancien régime, il a été supprimé à la Cour, et voilà que nous l'introduisons dans le transport routier... De plus, nous entachons de soupçon les relations entre transporteurs et clients. Enfin, le report sur des voies secondaires n'est pas accessible à

toutes les entreprises : certaines n'auront pas d'autre choix, en raison de leur localisation, que de passer sous un portique, tandis que d'autres s'en affranchiront. Dans le Lot-et-Garonne, j'ai une grosse entreprise qui achète des containers dans des pays asiatiques et les revend : elle déménagera pour s'éloigner des portiques et ne rien payer !

Les effets pervers sont nombreux. Le syndicat des petits transporteurs craint les pertes, tandis que le syndicat des gros transporteurs se réjouit de voir le marché ainsi assaini. Vous auriez dû repartir de zéro et assujettir tous les transporteurs à une taxe fonction des kilomètres parcourus.

M. Francis Grignon. – Il n'est jamais trop tard !

M. Marcel Deneux. – J'attire votre attention sur les effets pervers des disparités régionales. J'ai déjà connaissance de délocalisations d'immatriculations et de création de filiales chez des transporteurs et des loueurs de camions pour échapper à la taxe. Rappelez-vous, nous avons connu un phénomène similaire pour les vignettes automobiles.

M. Roland Ries, rapporteur. – Ne pouvant répondre sur chaque élément précisément, je répondrai sur quelques points saillants du débat.

Soyons clairs sur le dispositif de l'écotaxe poids lourds. Lors du Grenelle de l'environnement, un large accord nous avait réunis sur son principe, sans distinction des sensibilités politiques. Une seule voix contre avait été recensée, ce qui est rare : ne repartons pas à zéro.

M. Francis Grignon. – C'était l'effet Borloo !

M. Jean Bizet. – Tout de même, il y a des regrets.

M. Roland Ries, rapporteur. – La mise en œuvre de la taxe est plus délicate. Le dispositif initial était excessivement complexe, et les entreprises ne s'y retrouvaient pas. Le nouveau mécanisme a le mérite de la clarté, même s'il n'est pas totalement exempt d'inconvénients. Il faut distinguer deux choses : d'une part, l'écotaxe proprement dite, payée par les transporteurs français et étrangers au réel, en fonction des kilomètres parcourus sur les voies taxables, d'autre part, le mécanisme de répercussion de la taxe sur les donneurs d'ordre, de nature forfaitaire.

M. Francis Grignon. – Le système satellitaire et de portique ne permet pas de s'acquitter de la taxe : il enregistre les kilomètres. C'est important pour le report.

M. Roland Ries, rapporteur. – Certes, mais sur les voies taxables uniquement.

M. Francis Grignon. – Non, sur l'ensemble des voies.

M. Roland Ries, rapporteur. – En résumé : l'écotaxe poids lourds est payée par les transporteurs sur la base de leur itinéraire sur les voies taxables.

M. Louis Nègre. – L'itinéraire tel que repéré par le système satellite.

M. Roland Ries, rapporteur. – Tout à fait. Les poids lourds sont identifiés sur les routes qui figurent dans le cadre du schéma national des routes taxables, modifié plusieurs fois avec le concours des collectivités locales, y compris alsaciennes.

Puis intervient la grille des taux applicables que vous connaissez, de 6,3 % en Alsace à 0 % pour la Corse – car dépourvue de routes taxables, tout simplement. Il s'agit de neutraliser la taxe pour les transporteurs, qui répercutent celle-ci sur les chargeurs. Le premier système, calculé également au réel, s'est révélé ingérable. Il est désormais forfaitaire, ce qui tient compte de la fragilité du secteur des transports routiers. Le donneur d'ordre augmente alors ses prix ou réduit ses marges, à lui de choisir.

M. Francis Grignon. – C'est bien ça le drame.

M. Roland Ries, rapporteur. – Dans le fret ferroviaire, les coûts d'entretien des infrastructures sont internalisés, tandis qu'ils sont supportés par l'État et les collectivités locales dans le transport routier. L'écotaxe sert aussi à cela : donner aux pouvoirs publics les moyens d'entretenir son réseau. J'ai déposé un amendement pour réclamer une évaluation du dispositif au bout d'un an : ses impacts sur les coûts de transport, sur les reports d'itinéraires, le transfert en direction du fret ferroviaire, etc.

M. Francis Grignon. – L'article 7 dispose que « le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectué sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration ».

M. Roland Ries, rapporteur. – Il s'agit de la répercussion, non de la taxe !

M. Francis Grignon. – Ce n'est pas clair du tout.

M. Roland Ries, rapporteur. – La répercussion se faisant au forfait et non au réel, les transporteurs ne sont pas incités à rechercher un itinéraire de contournement.

M. Francis Grignon. – C'est ce que je disais pour arguer du fait que la réforme n'a aucun intérêt.

M. Jean Bizet. – Il y a une ambiguïté. Il y a 5 000 km de routes taxables. Quel que soit son itinéraire, le transporteur est soumis à une taxe sur son chiffre d'affaires. Tous les transporteurs français auront donc une taxe à répercuter sur leur chargeur. Toute activité de transport sera donc taxée !

M. Roland Ries, rapporteur. – Ne confondez pas la taxe perçue au réel et la répercussion calculée au forfait, quel que soit l'itinéraire choisi, destinée à ne pas encourager le contournement de la taxe.

M. Henri Tandonnet. – Ecomouv' pourra-t-il récupérer, en Pologne par exemple, les 0,12 euro par kilomètre dont tout transporteur devra s'acquitter sur les 5 000 km taxés ? Les 4,4 % en revanche ne seront pas répercutés par les transporteurs étrangers. Celui enfin qui contournera les

5 000 km de routes taxées ne s'acquittera pas de l'écotaxe mais encaissera bel et bien les 4,4 % visibles sur sa facturation et qu'il devra répercuter.

Examen des articles

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est adopté sans modification.

Article 2

L'article 2 est adopté sans modification.

Article 3

L'article 3 est adopté sans modification.

Article additionnel après l'article 3

M. Roland Ries, rapporteur. – L'article 3 précise l'obligation de séparation comptable entre les activités de transport et de gestion d'infrastructures ferroviaires par une même entreprise. Renforcer la transparence dans les relations entre la SNCF et les régions est souhaitable. Depuis dix ans, les régions sont les autorités organisatrices des TER et des trains intercity. Les régions souhaitent voir clair dans l'utilisation qui est faite de leur contribution et de leur subvention à l'équilibre d'exploitation, et que soit donc distingué clairement les comptes des différents segments du ferroviaire : TER, TET, TGV, etc. L'amendement n° 26 oblige la SNCF à fournir des comptes sur le périmètre de chaque contrat d'exploitation de TER selon un format défini par la région, alors que la comptabilité est prescrite par l'entreprise. L'article additionnel vise aussi à ce que la SNCF publie, comme c'était le cas il y a quelques années, les comptes propres à la partie de l'EPIC SNCF gérant des contrats de service public, c'est-à-dire les contrats pour les TET et TER. Cet article additionnel est peut-être perfectible, mais je crois utile de l'adopter en l'état, quitte à le modifier en séance. Les régions sont demanderesse, et ont besoin d'actes autant que d'engagements.

M. Louis Nègre. – Je suis favorable à cet amendement, pour nos régions ainsi que pour l'ensemble de notre système. Je le voterai.

L'amendement n° 26 est adopté et devient un article additionnel.

Article 4

L'article 4 est adopté sans modification.

Article 5

M. Roland Ries, rapporteur. – Certains ont souhaité obtenir la liste des délaissés routiers mentionnés dans le projet de loi. Nous interrogerons le ministre pour une réponse dans la semaine. La compensation est un autre point important. L'amendement n° 27 renforce les garanties pour ce reclassement dans la voirie communale ou départementale. Afin de garantir la compensation financière effective des collectivités, le terme « ouvre droit » est remplacé par celui de « donne droit ». La procédure contradictoire d'évaluation des coûts

nécessaires à la remise en état est également clarifiée : à défaut d'accord avec la collectivité concernée, ces coûts seront fixés par décret en Conseil d'État. Cette précision semble utile au regard de la présentation – sensiblement différente – faite de cette procédure dans l'étude d'impact : « le représentant de l'État dans le département, après avoir déterminé, avec l'accord, dans la mesure du possible, de la collectivité concernée, le montant de ces travaux de remise en état, prendra un arrêté préfectoral fixant la somme ainsi due pour solde de tout compte à la collectivité ».

M. Vincent Capo-Canellas. – Je suis favorable à cet amendement. En revanche, je m'abstiendrai sur l'article, en l'absence des informations que le rapporteur lui-même a souhaité obtenir.

M. Henri Tandonnet. – Cet article est trop général. Je suis contre.

M. Michel Teston. – Peut-être faudrait-il préciser que notre commission elle-même souhaite obtenir la liste des délaissés concernés ?

L'amendement n° 27 est adopté, puis l'article 5 ainsi rédigé.

Article 6

M. Roland Ries, rapporteur. – Cet article ouvre la possibilité pour l'État d'indexer sur le niveau général des prix les rémunérations de ses cocontractants au titre des contrats de délégation de service public, des contrats de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport. Il se justifie par la durée de ces contrats – jusqu'à plusieurs décennies. L'amendement n° 28 élargit cette possibilité aux collectivités territoriales.

L'amendement n° 28 est adopté, puis l'article 6 ainsi rédigé.

Articles additionnels avant l'article 7

M. Jean Bizet. – L'amendement n° 2 protège la distribution de proximité. Près de 80 % des transports sont assurés dans un rayon de 150 km ? Pour ma part, j'avais le chiffre de 300 km. Je peux rectifier ce chiffre ; quoi qu'il en soit, on ne mesure pas assez l'effet que l'on va produire sur les petites entreprises de transport.

M. Charles Revet. – Mon amendement n° 9 est identique.

M. Roland Ries, rapporteur. – Cet amendement exonère les tournées de livraison de l'écotaxe poids lourds. J'y suis défavorable : d'abord car il rouvre le débat sur le mécanisme de la taxe, déjà abordé à l'occasion de l'examen de la loi de finances. Il ne s'agit pas de le réécrire. Ensuite, une telle exonération ouvrirait la boîte de Pandore : j'ai rencontré les différents lobbies, et tous sont d'accord avec la taxe pourvu qu'ils ne s'en acquittent pas ! Mais adopter cet amendement revient à se priver de 80 % des recettes potentielles de la taxe. Enfin, je doute qu'une telle mesure soit conforme au droit européen : la directive eurovignette autorise l'instauration de droits de péage à la condition que la concurrence soit préservée entre les acteurs.

Mme Évelyne Didier. – Rentrer dans cet engrenage revient en effet à signer l'arrêt de mort de la taxe. Certaines définitions de la proximité sont curieuses : un rayon de 150 km, c'est la taille d'un département ! A-t-on en outre des exemples concrets de l'impact de la taxe pour les transporteurs ? Quelques centimes ou quelques euros, ce n'est pas la même chose. En définitive, personne ne sait combien rapportera cette taxe. Peut-être se bat-on pour pas grand-chose. L'exemple cité de la bière permet de se faire une idée.

M. Francis Grignon. – Monsieur le rapporteur, si je comprends bien, le transport de proximité ne posera aucun problème puisque, selon votre interprétation, les transporteurs n'emprunteront pas les axes munis de portiques.

M. Jean Bizet. – Là réside la grande ambiguïté du dispositif.

M. Roland Ries, rapporteur. – Je répète qu'en principe, le transporteur paye l'écotaxe et seule sa répercussion est forfaitaire ; son calcul, qui dépend des régions, est fonction de la densité du réseau taxable et de l'utilisation qui en est faite.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Nous avons déjà eu une longue discussion : est-il nécessaire de la reprendre ? Nous disposons d'une liste consistante de questions pour le ministre.

M. Charles Revet. – Nous voulons voter en connaissance de cause !

L'objectif de la loi est aussi de faire supporter le poids de la taxe par les transporteurs étrangers. Nous savons bien que certains camions étrangers traversent la France sans rien déboursier. Exonérer les petites entreprises du paiement de la taxe, c'est soutenir le tissu de TPE français.

M. Henri Tandonnet. – Dans l'ancien dispositif, le transporteur ne pouvait saucissonner la taxe entre ses différents clients. C'est une des raisons de son abandon. Vous faites perdre 4 % aux transporteurs qu'ils vont pouvoir répercuter à leurs clients.

M. Francis Grignon. – Dans tous les cas de figure, le transporteur perdra 4% !

M. Jean Bizet. – A nouveau, le transporteur paie-t-il ou non l'écotaxe poids lourds sur les axes non taxables ?

M. Roland Ries, rapporteur. – Non. Mais il peut la répercuter sur ses donneurs d'ordres.

M. Jean Bizet. – La distribution de proximité utilise généralement des axes non taxables. Cet amendement n'a donc plus lieu d'être, sauf à considérer que la répercussion d'une taxe non acquittée constitue un enrichissement sans cause.

M. Roland Ries, rapporteur. – En effet, c'est ce que j'ai appelé l'effet d'aubaine.

M. Louis Nègre. – Le libellé de l'article n'est pas clair.

M. Vincent Capo-Canellas. – De ce que je comprends, il y a deux dispositifs de taxation bien étanches : d'une part, la taxe poids lourds payée par les transporteurs, d'autre part, la répercussion qu'ils peuvent faire peser sur leurs clients. Rien n'assure que ces deux mécanismes vont s'équilibrer.

M. Roland Ries, rapporteur. – Il n'y a pas deux taxes, mais une seule, répercutable.

L'amendement n° 2, identique à l'amendement n° 9, est adopté et devient un article additionnel.

M. Roland Ries, rapporteur. – L'amendement n° 29 aligne l'écotaxe poids lourds alsacienne, en principe applicable à compter du 20 avril, sur la taxe nationale. C'est d'autant plus justifié que son assiette est différente.

L'amendement n° 29 est adopté et devient un article additionnel.

Article 7

M. Roland Ries, rapporteur. – L'amendement n° 30 est un amendement de coordination avec le précédent.

L'amendement n° 30 est adopté.

M. Roland Ries, rapporteur. – L'amendement n° 31 est un amendement rédactionnel.

L'amendement n° 31 est adopté.

M. Roland Ries, rapporteur. – L'amendement n° 32 prévoit que le gouvernement remet au Parlement un rapport destiné à évaluer, au bout d'une année de fonctionnement, le dispositif de l'écotaxe poids lourds.

M. Louis Nègre. – Fixée au 31 décembre 2014, la remise du premier rapport interviendra au bout de 18 mois d'application du dispositif. Nous devrions pouvoir le suivre au jour le jour, quitte à ne pas disposer d'un rapport formel.

M. Roland Ries, rapporteur. – Un tel objectif n'empêche nullement d'évaluer le dispositif au fur et à mesure. Nous pourrions indiquer « au plus tard au 31 décembre 2014 ».

M. Charles Revet. – Au 31 décembre 2014, il sera trop tard pour en tenir compte dans la loi de finances pour 2015.

M. Louis Nègre. – Indiquons dès lors le 1^{er} septembre 2014 au plus tard. Cela fera 14 mois.

M. Roland Ries, rapporteur. – Entendu, fixons la date de remise du rapport au 1^{er} septembre 2014 pour en tenir compte en loi de finances.

M. Henri Tandonnet. – Quid des évaluations internationales ?

L'amendement n° 32 est adopté.

Les amendements n° 8 rectifié et 3 deviennent sans objet.

L'article 7 est adopté ainsi rédigé.

Articles additionnels après l'article 7

M. Jean Bizet. – L'amendement n° 7, en exonérant de la taxe poids lourds les transports routiers réalisés dans le cadre d'opérations combinées, vise à faciliter le transport multimodal.

M. Roland Ries, rapporteur. – Certes. Mais il rouvre le débat sur les mécanismes mêmes de la taxe alors qu'il importe désormais de la mettre en œuvre. En outre le transport multimodal bénéficie déjà de mesures d'accompagnement. Nous pourrions les réexaminer à l'occasion de l'évaluation des effets de l'écotaxe sur le transport combiné. Enfin le transport combiné ayant pour objet de réduire la part du transport routier, celle-ci doit être faible, sans compter que tous les tronçons routiers d'acheminement ne sont pas concernés par la taxe. Avis défavorable.

L'amendement n° 7, identique à l'amendement n° 10, est adopté et devient un article additionnel.

M. Jean Bizet. – L'amendement n° 15 autorise à titre expérimental la circulation d'ensembles routiers d'une longueur maximale de 25,25 mètres. Il vise à remédier à la distorsion de concurrence avec d'autres pays de l'Union européenne, comme la Finlande, la Suède, la Norvège, le Danemark, ou certains *Länder* allemands qui les autorisent. Cette mesure s'inscrit dans la perspective de la directive sur l'harmonisation des transports routiers. Enfin l'empreinte écologique sera améliorée, et tel est le but de l'écotaxe.

Mme Évelyne Didier. – Je comprends que l'on puisse justifier cet amendement par des considérations d'ordre économique. Mais le justifier au nom de l'environnement, c'est le comble : elle est le contraire du transport multimodal ! De plus ces camions ne passeront pas partout, sans compter les dégâts occasionnés à la voirie. Voyez déjà ce qui se passe avec les engins agricoles surdimensionnés !

M. Roland Ries, rapporteur. – Avis défavorable. Cet amendement n'a rien à voir avec la taxe poids lourds qui est liée à la distance parcourue, non aux dimensions des camions. Je souscris aux arguments de Mme Didier : il est dangereux et anti-écologique de faire circuler de tels véhicules de taille disproportionnée.

M. Jean-François Mayet. – La France serait-elle le seul pays à se passer de camions ?

M. Roland Ries, rapporteur. – Les convois de taille exceptionnelle ne doivent pas devenir la norme. Le précédent gouvernement s'était posé les mêmes questions.

M. Jean Bizet. – Il ne s'agit que d'une expérimentation. Elle nous permettra d'en tirer les conséquences. La France ne doit pas rester dans une bulle.

M. Roland Ries, rapporteur. – Il s’agit d’un cavalier législatif. De plus, tous les pays européens ne sont pas du même avis.

M. Jean Bizet. – Si pour une fois la France pouvait être en avance...

L’amendement n° 15 est adopté et devient un article additionnel.

M. Roland Ries, rapporteur. – L’amendement n° 40 vise à garantir que la majoration du contrat de location de véhicule avec conducteur n’est effectuée que dans les cas où le loueur est effectivement redevable de l’écotaxe.

L’amendement n° 40 est adopté et devient un article additionnel.

Article 8

L’amendement n° 33 rédactionnel est adopté, puis l’article 8 ainsi rédigé.

Articles 9, 10 et 11

Les articles 9, 10 et 11 sont adoptés sans modification.

Article 12

M. Philippe Esnol. – L’amendement n° 12 et l’amendement de cohérence n° 14 étendent la possibilité de déchirage d’office des bateaux, après mise en demeure, en exonérant les bateaux d’habitation. Les fourrières sont souvent saturées.

M. Roland Ries, rapporteur. – Le déchirage n’est possible qu’après déchéance de propriété. Aussi cet amendement n’est pas recevable sous cette forme, même si je partage son esprit.

Les amendements n°s 14 et 12 sont retirés.

M. Roland Ries, rapporteur. – L’amendement de cohérence n° 24 applique le déplacement d’office à « tout engin flottant ». Il n’y a pas que les bateaux sur l’eau !

L’amendement n° 24 est adopté.

M. Roland Ries, rapporteur. – L’amendement n° 25 précise qu’une fois le bateau déplacé, le propriétaire en reste responsable, notamment pour l’entretien et la surveillance.

L’amendement n° 25 est adopté.

L’amendement n° 13 est retiré en cohérence avec le retrait des amendements n°s 12 et 14.

L’article 12 est adopté ainsi rédigé.

Article 13

L’amendement rédactionnel n° 5 est adopté, puis l’article 13 ainsi rédigé.

Article 14

L'article 14 est adopté sans modification.

Article 15

L'amendement rédactionnel et de coordination n° 6 est adopté, puis l'article 15 ainsi rédigé.

Article 16

L'amendement rédactionnel n° 20 est adopté, puis l'article 16 ainsi rédigé.

M. Rémy Pointereau. – Nous nous abstenons.

Article 17

L'amendement rédactionnel de cohérence n° 16 est adopté, puis l'article 17 ainsi rédigé.

Article 18

L'amendement n° 17 est adopté, ainsi que les amendements n°s 19 et 18, puis l'article 18 ainsi rédigé.

Articles 19, 20 et 21

Les articles 19, 20 et 21 sont adoptés sans modification.

Article 22

M. Roland Ries, rapporteur. – Trois amendements sont relatifs à la consignation. L'amendement n° 23 établit une exception à l'interdiction de consigner un mineur, si le capitaine ne souhaite pas le séparer de ses parents ; la procédure, rare, se voit fondée juridiquement. L'amendement n° 22 prévoit que le procureur de la République peut s'entretenir avec la personne consignée ; enfin l'amendement n° 21 est un amendement de coordination pour que ces mesures s'appliquent dès l'adoption de la loi.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Ces mesures modifient une loi du 17 décembre 1926.

Les amendements n^{os} 23, 22 et 21 sont adoptés, puis l'article 22 ainsi rédigé.

Article 23

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Il semble que l'amendement n° 4 de Mme Didier reprend une mesure qui figurait dans sa proposition de loi.

M. Roland Ries, rapporteur. – Sous une autre forme, en effet. Cette référence au code du travail est bienvenue : si le code du travail garantit à l'avenir plus de droits aux travailleurs détachés temporairement, ces droits bénéficieront aux gens de mer travaillant dans les eaux territoriales françaises. Avis favorable.

M. Francis Grignon. – Nous nous abstenons.

L'amendement n° 4 est adopté, puis l'article 23 ainsi rédigé.

Titre VI

L'amendement rédactionnel n° 34 sur l'intitulé du titre VI est adopté.

Article 25

M. Roland Ries, rapporteur. – L'amendement n° 35 et les amendements n°s 39, 36, 37, 41 et 38 coordonnent les dispositions concernant l'outre-mer.

L'amendement n° 35 est adopté, de même que les amendements n°s 39, 36, 37, 41 et 38, puis l'article 25 ainsi rédigé.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.

Mme Évelyne Didier. – Notre groupe était favorable au texte initial, mais il conditionne son vote à la suppression des amendements proposés par le groupe UMP et adoptés au cours de cette séance.

M. Charles Revet. – Même remarque, mais le vote est conditionné à la suppression des amendements proposés par Mme Didier !

M. Michel Teston. – Des amendements ne nous convenant pas et modifiant l'esprit du projet de loi ont été adoptés. Étant cependant convaincus qu'il faut adopter ce texte, nous émettrons un avis favorable à l'adoption du rapport, mais ferons le nécessaire en séance pour revenir à une rédaction plus conforme à notre souhait.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Nous ne votons pas sur l'adoption du rapport, mais sur le texte modifié.

M. Francis Grignon. – Je vous présente mes excuses : après vérification, les transporteurs payent la taxe uniquement s'ils empruntent des axes taxables, mais tout le monde est facturé, ce qui pose un autre problème.

M. Roland Ries, rapporteur. – On peut facturer tout le monde, mais ce n'est pas une obligation.

M. Francis Grignon. – Le Conseil d'État se prononcera sur la question.

M. Michel Teston. – Puisque nous nous prononçons sur le projet de loi modifié, le groupe socialiste s'abstiendra mais fera le nécessaire en séance pour rendre le texte plus conforme à son souhait.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Je mets aux voix le projet de loi dans le texte adopté par la commission.

Tous les commissaires s'abstenant, le projet de loi n'est pas adopté.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Votons une seconde fois ? Si le texte n'est pas adopté au moins par une voix, nous discuterons en séance sur la base du texte du gouvernement, sans nos amendements. C'est comme si la commission n'avait rien adopté.

M. Rémy Pointereau. – Ce serait une première !

Mme Laurence Rossignol, présidente. – La commission n'a pas adopté le texte. Nous discuterons donc en séance sur le texte du gouvernement et chacun pourra redéposer ses amendements, qui seront amendements de leurs auteurs et non de la commission.

M. Jean Bizet. – Vous nous avez demandé de revoter ; j'ai levé la main mais vous ne m'avez pas regardé.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Il est trop tard.

M. Jean Bizet. – Vous nous avez invités à reconsidérer notre vote...

Mme Laurence Rossignol, présidente. – On ne peut pas revoter.

M. Jean Bizet. – Pourquoi l'avez-vous proposé ?

Mme Laurence Rossignol, présidente. – J'ai été surprise : vous n'aviez pas expliqué votre vote.

M. Jean Bizet. – Je signalerai en séance la façon dont cette réunion s'est déroulée.

Mme Évelyne Didier. – Je demande une brève suspension.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Soit.

La séance est suspendue quelques instants.

Mme Laurence Rossignol, présidente. – Je confirme que le texte n'est pas adopté. Il n'y a aucune raison de revoter : chacun s'expliquera en séance.

ANNEXE

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Jeudi 24 janvier 2013

– *Direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM)* : **MM. David Zambon**, adjoint au directeur des services de transport, **Philippe Machu**, chef de bureau de l'économie des transports routiers, **Olivier Quoy**, adjoint au chef de la mission tarification, et **Mme Radia Ouarti**, conseillère au cabinet du ministre ;

– *Fédération nationale des transports routiers (FNTR)* : **M. Jean-Paul Deneuve**, délégué général ;

– *Confédération française du commerce de gros et du commerce international (CGI)* : **MM. Marc Hervouet**, président, **Hugues Pouzin**, directeur général, **Cyril Dejean-Galy**, chargé des relations institutionnelles et **Richard Burgstahler**, trésorier ;

– *Association des utilisateurs des transports de fret (AUTF)* : **MM. Philippe Bonnevie**, délégué général et **Christian Rose**, délégué général adjoint.

Mercredi 30 janvier 2013

– *Coop de France* : **M. Yves Le Morvan**, directeur général délégué et **Mmes Rachel Blumel**, directrice de la chaîne alimentaire durable et **Irène de Bretteville**, chargée des relations institutionnelles ;

– *Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)* : **Mme Aline Mesples**, présidente, et **MM. Gilles Mathelié-Guinlet**, secrétaire général, et **Jean-Marc Riviera**, secrétaire général adjoint.

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Résultat des travaux de la commission
<p>Code des transports Partie législative Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé Livre I^{er} : Système de transport ferroviaire ou guidé Titre I^{er} : Infrastructures Chapitre I^{er} : Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics Section 2 : Réseau ferré de France Sous-section 1 : Objet et missions</p>	<p>Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports</p> <p>TITRE I^{ER} DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ</p> <p>Article 1^{er}</p>	<p><i>[La commission n'a pas adopté de texte]</i></p>
<p>Art. L. 2111-11 – Sauf s'il est fait application de l'article L. 2111-12, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.</p>		

Textes en vigueur

Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure. Lorsque la gestion du trafic et des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

.....

Titre II : Exploitation
Chapitre I^{er} : Organisation du transport ferroviaire ou guidé
Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics
Sous-section 2 : Services d'intérêt régional

Art. L. 2121-7 – La région peut conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. À défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'État voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'État voisin pour l'organisation de tels services.

Texte du projet de loi

Au deuxième alinéa de l'article L. 2111-11 du code des transports, les mots : « Lorsque la gestion du trafic et des circulations » sont remplacés par les mots : « Lorsque la gestion opérationnelle des circulations ».

Article 2

L'article L. 2121-7 du même code est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

Résultat des travaux de la commission

—

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Résultat des travaux de la commission
<p>Chapitre II : Règles générales d'accès au réseau</p> <p>Section 2 : Règles applicables au gestionnaire d'infrastructure</p> <p>Art. L. 2122-4 – La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.</p>	<p>« La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant notamment pour objet l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur.</p> <p>« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre le groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers organisés par ce groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. »</p>	
<p>Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés</p> <p>Titre III : Protection du domaine public ferroviaire</p> <p>Chapitre II : Contraventions de grande voirie</p>	<p>Article 3</p> <p>L'article L. 2122-4 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p>« Lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés relatifs aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires, d'une part, et ceux relatifs à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, d'autre part. »</p>	Article 4

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Résultat des travaux de la commission —
<p>Art. L. 2232-1 – Les infractions aux dispositions du chapitre I^{er} sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.</p> <p>Réseau ferré de France exerce concurremment avec l'État les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation de son domaine public.</p> <p>Les infractions aux dispositions du chapitre I^{er} peuvent en outre être constatées par les agents assermentés énumérés au I de l'article L. 2241-1.</p>	<p>Le troisième alinéa de l'article L. 2232-1 du même code est complété par les dispositions suivantes : « , par les agents assermentés de la Société nationale des chemins de fer français agissant pour le compte de Réseau ferré de France au titre de l'article L. 2111-9 et par les agents assermentés des personnes ayant conclu une convention en application du dernier alinéa de l'article L. 2111-9 dans le périmètre de cette convention. »</p> <p style="text-align: center;">TITRE II</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p>	
<p style="text-align: center;">Code de la voirie routière Partie législative Titre II : Voirie nationale Chapitre III : Routes nationales Section 1 : Classement et déclassement</p> <p>Art. L. 123-3 – Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.</p>	<p>L'article L. 123-3 du code de la voirie routière est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« Art. L. 123-3. – Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.</p>	

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Résultat des travaux de la commission —
<p>En cas d'avis défavorable dans ce délai, le reclassement peut être prononcé par décret en Conseil d'État lorsque ce déclassement de la section de voie est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé d'une voie existante.</p> <p>Code monétaire et financier Partie législative Livre I^{er} : La monnaie Titre I^{er} : Dispositions générales Chapitre II : Règles d'usage de la monnaie Section 1 : L'indexation</p> <p>Art. L. 112-3 – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 112-1 et des premier et deuxième alinéas de l'article L. 112-2 et selon des modalités définies par décret, peuvent être indexés sur le niveau général des prix :</p> <p>1° (Abrogé) ;</p> <p>2° Les livrets A définis à l'article L. 221-1 ;</p> <p>3° Les comptes sur livret d'épargne populaire définis à l'article L. 221-13 ;</p> <p>4° Les livrets de développement durable définis à l'article L. 221-27 ;</p> <p>5° Les comptes d'épargne-logement définis à l'article L. 315-1 du code de la construction et de l'habitation ;</p>	<p>« En cas d'avis défavorable dans ce délai, le reclassement d'une route nationale ou d'une section de route nationale ne répondant plus aux critères définis au quatrième alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'État. Le transfert ouvre droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à sa remise en état, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués à la date du reclassement contradictoirement entre l'État et la collectivité territoriale et, à défaut, par décret en Conseil d'État. »</p> <p>Article 6</p> <p>L'article L. 112-3 du code monétaire et financier est complété par un 11° ainsi rédigé :</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Résultat des travaux de la commission
<p>6° Les livrets d'épargne-entreprise définis à l'article 1^{er} de la loi n° 84-578 du 9 juillet 1984 sur le développement de l'initiative économique ;</p>		
<p>7° Les livrets d'épargne institués au profit des travailleurs manuels définis à l'article 80 de la loi de finances pour 1977 (n° 76-1232 du 29 décembre 1976) ;</p>		
<p>8° Les prêts accordés aux personnes morales ainsi qu'aux personnes physiques pour les besoins de leur activité professionnelle ;</p>		
<p>9° Les loyers prévus par les conventions portant sur un local d'habitation ou sur un local affecté à des activités commerciales ou artisanales relevant du décret prévu au premier alinéa de l'article L. 112-2 ;</p>		
<p>10° Les loyers prévus par les conventions portant sur un local à usage des activités prévues au deuxième alinéa de l'article L. 112-2.</p>		
	<p>« 11° Les rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics, au titre des contrats de délégation de service public, des contrats de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport. »</p>	
	<p>Article 7</p> <p>I. – Le code des transports est ainsi modifié :</p>	

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Résultat des travaux de la commission —
<p>Code des transports Partie législative Troisième partie : Transport routier Livre II : Le transport routier de marchandises Titre II : Les contrats Chapitre I^{er} : Dispositions communes Section 1 : Dispositions générales applicables aux contrats</p> <p>Art. L. 3221-2 – Toute opération de transport public routier de marchandises est rémunérée sur la base :</p> <p>1° Des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;</p> <p>2° Des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;</p> <p>3° De la durée nécessaire pour la réalisation du transport dans les conditions compatibles avec le respect des réglementations de sécurité, telles qu'elles résultent notamment de l'article L. 1611-1 ;</p> <p>4° Des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport ;</p> <p>5° Des charges acquittées au titre des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes pour l'usage des voies du réseau routier taxable par les véhicules de transport de marchandises.</p> <p>Les modalités d'application du présent article, lorsqu'une opération de transport implique plusieurs opérations successives de chargement ou de déchargement, sont précisées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>1° Le 5° de l'article L. 3221-2 est abrogé ;</p>	

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Résultat des travaux de la commission —
Chapitre II : Le contrat de transport	2° L'article L. 3222-3 est remplacé par les dispositions suivantes :	
<p>Art. L. 3222-3 – Le prix du transport est majoré de plein droit des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes.</p>	<p>« Art. L. 3222-3. – Pour prendre en compte les taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes acquittées par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectué sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.</p>	
<p>Un décret en Conseil d'État fixe les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, sur des bases réelles ou forfaitaires ainsi que les modalités d'application correspondantes.</p>	<p>« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur d'une seule région.</p>	
	<p>« Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.</p>	
	<p>« Ces taux sont compris entre 0 et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de ces taxes . Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à ces taxes et supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports.</p>	
	<p>« La facture fait apparaître cette majoration de prix. » ;</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Résultat des travaux de la commission
<p align="center">Titre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales Chapitre II : Sanctions administratives et sanctions pénales Section 2 : Sanctions pénales</p>	<p>3° À l'article L. 3242-3, les mots : « du premier alinéa » sont supprimés.</p>	
<p>Art. L. 3242-3 – Est punie d'une amende de 15 000 € la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application de l'article L. 3222-1, L. 3222-2 et du premier alinéa de l'article L. 3222-3.</p>	<p>II. – Le I du présent article est applicable :</p>	
	<p>1° À compter de la date fixée par l'arrêté prévu au C du I de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 dans sa rédaction issue de l'article de la loi n° du de finances rectificative pour 2012, en ce qui concerne la taxe prévue à l'article 285 septies du code des douanes ;</p>	
	<p>2° À compter de la date fixée par l'arrêté prévu au C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 dans sa rédaction issue de l'article de la loi n° du de finances rectificative pour 2012, en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes.</p>	
	<p align="center">Article 8</p>	
	<p>Dans le titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, il est inséré un chapitre V ainsi rédigé :</p>	

« CHAPITRE V
« Droits des passagers en transport par
autobus et autocars

« SECTION 1
« Services réguliers

« Art. L. 3115-1. – Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers visés au chapitre I^{er} du titre I^{er} du présent livre lorsque la distance prévue à parcourir est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre.

« En ce qui concerne les services réguliers nationaux, l'application de ces dispositions peut faire l'objet d'un report jusqu'au 1^{er} mars 2017, pouvant être prolongé pendant 4 ans au plus, à l'exception des dispositions du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28, qui ne peuvent faire l'objet d'un report.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.

« Art. L. 3115-2. – Les dispositions du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28 du règlement cité à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux services réguliers dont la distance est inférieure à 250 kilomètres, lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre.

« Art. L. 3115-3. – Le règlement cité à l'article L. 3115-1 s'applique aux services réguliers dont une part importante, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne. L'application de tout ou partie de ces dispositions peut faire l'objet d'un report jusqu'au 1er mars 2017, pouvant être prolongé pendant 4 ans au plus à compter de cette date.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.

« SECTION 2

« Services occasionnels

« Art. L. 3115-4. – Les articles 1 à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement cité à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels visés au chapitre II du titre I^{er} du présent livre.

« SECTION 3

« Formation des conducteurs au handicap

« Art. L. 3115-5 – L'application du b du 1 de l'article 16 du règlement cité à l'article L. 3115-1 peut être différée jusqu'au 1^{er} mars 2018 au plus tard en ce qui concerne les services visés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application de cette disposition. »

Article 9

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

1° L'article L. 130-6 est ainsi modifié :

Code de la route
Partie législative
Livre 1^{er} : Dispositions générales
Titre 3 : Recherche et constatation
des infractions

Art. L. 130-6 – Les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises.

.....

Livre 2 : Le conducteur
Titre 2 : Permis de conduire
Chapitre 5 : Enregistrement et communication des informations relatives au permis de conduire

Art. L. 225-5 – Les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire sont communiquées sur leur demande :

.....

a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 317-4-1, L. 324-2, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises. » ;

b) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ils ont également accès au poste de conduite afin d'y effectuer les vérifications prescrites par le présent code. » ;

2° L'article L. 225-5 est complété par un 10° ainsi rédigé :

« 10° Aux fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports pour l'exercice des compétences en matière de contrôle du transport routier prévues par le présent code ».

Code des transports

Partie législative

**Première partie : dispositions
communes**

**Livre IV : Les conditions d'exercice
des professions de transport**

**Titre V : Constatation des infractions
et sanctions administratives et pénales**

**Chapitre I^{er} : Constatations des
infractions**

Art. L. 1451-1 – I. – Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport ferroviaire ou guidé et du transport routier et à leurs conditions d'exercice sont recherchées et constatées par, outre les officiers et agents de police judiciaire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

2° Des fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports et commissionnés à cet effet ;

3° Les agents des douanes ;

4° Les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de circulation prévues par le code de la route.

II. – Le second alinéa du II de l'article L. 1451-1 du code des transports est ainsi modifié :

II. – Ces fonctionnaires et agents ont le droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules tant ferroviaires que routiers.

Les fonctionnaires mentionnés au 1° du I peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. Ils peuvent, en outre, se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport.

a) Après les mots : « aux locaux » sont insérés les mots : « des entreprises de transport terrestre, des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteur, des commissionnaires de transport et » ;

b) Après les mots : « aux contrats de transport » sont insérés les mots : « , de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport ».

Article 10

L'article L. 3314-2 du code des transports est ainsi modifié :

Troisième partie : Transport routier
Livre III : Réglementation du travail
spécifique au transport routier
Titre unique
Chapitre IV : Formation
professionnelle des conducteurs

Art. L. 3314-2 – Sont soumis à l'obligation de formation professionnelle les conducteurs des véhicules dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie et des véhicules de transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle du conducteur.

Un décret en Conseil d'État fixe la liste des véhicules pour la conduite desquels une telle formation n'est pas obligatoire, à raison de leur usage, de leurs caractéristiques ou de leur affectation.

1° Après les mots : « les conducteurs des véhicules » sont ajoutés les mots : « de transport de marchandises » ;

2° Les mots : « transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle du conducteur » sont remplacés par les mots : « transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur. »

Article 11

I. – L'article L. 3315-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les fonctionnaires et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier afin de constater les infractions mentionnées à l'article L. 3315-1. »

II. – Au premier alinéa de l'article L. 3315-6 du même code, après les mots : « sanctionnant les obligations mentionnées » sont insérés les mots : « au présent titre ainsi qu' » et après les mots : « contrevenu aux dispositions précitées » sont insérés les mots : « du présent titre et ».

Chapitre V : Contrôles et sanctions
Section 1 : Recherche et constatation des infractions

Art. L. 3315-2 – Les agents mentionnés à l'article L. 3315-1 ont accès aux dispositifs destinés au contrôle et à toutes leurs composantes afin d'en vérifier l'intégrité.

Section 2 : Sanctions pénales

Art. L. 3315-6 – Est passible des peines prévues par le présent chapitre et des peines sanctionnant les obligations mentionnées aux titres II et III du livre I^{er} de la troisième partie du code du travail toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou établissement, a, par un acte personnel, contrevenu aux dispositions précitées du code du travail ou commis les faits sanctionnés par les articles, L. 3315-2, L. 3315-4 et L. 3315-5.

.....

TITRE III

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES ET AUX
SERVICES DE TRANSPORT
FLUVIAL**

Article 12

I. – Au titre IV du livre II de la quatrième partie du code des transports, il est ajouté un chapitre IV ainsi rédigé :

« CHAPITRE IV
« Déplacement d’office

« Art. L. 4244-1. – I. – Lorsque le stationnement d’un bateau méconnaît les dispositions du présent code ou du règlement général de police de la navigation intérieure et compromet la sécurité des usagers des eaux intérieures, la conservation ou l’utilisation normale de celles-ci, l’autorité administrative compétente peut, après avoir mis préalablement en demeure le propriétaire et le cas échéant l’occupant, dans un délai qu’elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures, de quitter les lieux, procéder au déplacement d’office du bateau. Le gestionnaire de la voie d’eau peut être chargé par l’autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d’office.

« Si le bateau tient lieu d’habitation, les mises en demeure adressées au propriétaire et à l’occupant fixent un délai d’exécution qui ne peut être inférieur à sept jours à compter de leur notification. Le déplacement du bateau est réalisé de façon à en permettre l’accès à ses occupants.

« Sauf en cas d’urgence, la mise en demeure ne peut intervenir qu’après que le propriétaire et le cas échéant l’occupant ont été mis à même de présenter leurs observations écrites ou orales et qu’il leur a été indiqué la possibilité de se faire assister d’un conseil.

« En cas de péril imminent, les bateaux peuvent être déplacés d'office, sans mise en demeure préalable.

« II. – Les frais liés au déplacement, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire. Les manœuvres liées au déplacement et à l'amarrage sont réalisées aux risques et périls du propriétaire.

« Art. L. 4244-2. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent chapitre. »

**Code général de la propriété des
personnes publiques**
Partie législative
Première partie : Acquisition
Livre I^{er} : Modes d'acquisition
Titre II : Acquisitions à titre gratuit
Chapitre VII : Dispositions diverses

Art. L. 1127-3 – Le présent article s'applique à tout bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant abandonné sur le domaine public fluvial.

L'abandon se présume, d'une part, du défaut d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial et, d'autre part, de l'inexistence de mesures de manœuvre ou d'entretien, ou de l'absence de propriétaire, conducteur ou gardien à bord.

L'abandon présumé du bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant est constaté par les agents mentionnés à l'article L. 2132-23. Le constat est affiché sur le bien concerné et notifié au dernier propriétaire s'il est connu, en même temps qu'une mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon.

Si aucun propriétaire, gardien ou conducteur ne s'est manifesté dans un délai de six mois, l'autorité administrative compétente déclare abandonné le bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant et en transfère la propriété au gestionnaire du domaine public fluvial concerné. Le gestionnaire peut procéder à la vente du bien à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires ou procéder à sa destruction à l'expiration de ce même délai, si sa valeur marchande ne justifie pas sa mise en vente.

II. – Au dernier alinéa de l'article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « manifesté » sont insérés les mots : « ou s'il n'a pas pris les mesures de manœuvre ou d'entretien nécessaires pour faire cesser l'état d'abandon ».

Deuxième partie : Gestion
Livre I^{er} : Biens relevant du domaine public
Titre III : Protection du domaine public
Chapitre II : Police de la conservation
Section 2 : Contraventions de grande voirie
Sous-section 4 : Procédure
Paragraphe 3 : Dispositions particulières au domaine public fluvial

Art. L. 2132-23 – Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21, les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, les adjoints au maire, les gardes champêtres et les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application.

.....

Article 13

I. – Le premier alinéa de l'article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques est remplacé par les dispositions suivantes :

« Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21, ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application :

« 1° Les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

« 2° Les adjoints au maire, les gardes champêtres ;

« 3° Les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

« 4° Les agents des ports autonomes fluviaux sur le domaine appartenant à ces ports ou qui leur a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance. »

II. – Le code des transports est ainsi modifié :

Code des transports
Partie législative
Quatrième partie : Navigation
intérieure et transport fluvial
Livre III : Voies navigables de France
et ports fluviaux
Titre II : Les ports fluviaux
Chapitre I^{er} : Organisation

Art. L. 4321-3 – Sans préjudice de la compétence générale des officiers et agents de police judiciaire, les agents de la navigation intérieure et les agents des ports autonomes fluviaux, lorsqu'ils ont la qualité de fonctionnaire et sont commissionnés et assermentés à cet effet, ont compétence pour constater par procès-verbal les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables. Ledit procès-verbal est remis au contrevenant.

Art. L. 4321-1 – Les règles relatives aux voies ferrées des ports fluviaux de l'État et de ses établissements publics sont fixées par le titre V du livre III de la cinquième partie.

1° Au début du chapitre I^{er} du titre II du livre III de la quatrième partie législative, il est inséré une section unique intitulée : « Voies ferrées des ports fluviaux » ;

2° L'article L. 4321-3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 4321-3. - Outre les officiers et agents de police judiciaire, les agents des ports autonomes fluviaux ont compétence pour constater par procès-verbal dans la circonscription du port où ils exercent leurs fonctions :

« 1° Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les manquements aux règlements de police qui leur sont applicables, constitutifs de contraventions de grande voirie, dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

« 2° Les infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles, dès lors qu'ils ont la qualité de fonctionnaires et qu'ils sont agréés dans les conditions prévues à l'article L. 5331-15. » ;

3° Il est ajouté, au début de l'article L. 4321-1, les mots suivants : « Sous réserve des dispositions de l'article L. 4321-3, » ;

Titre I^{er} : Voies navigables de France
Chapitre III : Gestion financière,
comptable et domaniale
Section 2 : Gestion domaniale

Art. L 4313-2 – Voies navigables de France est substitué à l'État dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public qui lui est confié. Il représente l'État dans l'exercice du pouvoir de transaction prévu par l'article L. 2132-25 du code général de la propriété des personnes publiques.

Toutefois, les contraventions sont constatées par les agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques.

Titre II : Les ports fluviaux
Chapitre II : Port autonome de Paris
Section 6 : Ressources

Art. L. 4322-20 – Les ressources de Port autonome de Paris sont :

1° Les redevances afférentes au domaine dont le port assure la gestion et les revenus des domaines immobiliers perçus par le port ;

2° Les produits, notamment les taxes d'usage, de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port ;

3° Les produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception a été régulièrement autorisée ;

4° Le montant du remboursement par l'État des frais de fonctionnement des services annexes qui peuvent être confiés au port autonome de Paris, augmentés du montant des frais généraux ;

5° Les participations conventionnelles à certaines dépenses d'exploitation du port versées par les collectivités locales, les établissements publics, ainsi que les personnes privées ;

4° Au début du second alinéa de l'article L. 4313-2, le mot : « Toutefois, » est supprimé.

Article 14

L'article L. 4322-20 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

6° Toutes autres recettes
d'exploitation.

« 7° Les droits de port dont les conditions d'assiette et les modalités d'application et de recouvrement sont fixées par décret en Conseil d'État. »

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

Article 15

I. – L'article L. 5141-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

**Cinquième partie : Transport et
navigation maritimes
Livre I^{er} : Le navire
Titre IV : Navires abandonnés et
épaves
Chapitre I^{er} : Navires abandonnés
Section 1 : Dispositions générales**

Art. L. 5141-1 – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout navire ou autre engin flottant en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à un tonnage fixé par voie réglementaire, abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux maritimes intérieures et présentant des dangers.

« Art. L. 5141-1. – Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par l'expression « le navire », abandonné dans les eaux territoriales, les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires. »

II. – Dans le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la cinquième partie du même code, la section 1 est complétée par un article L. 5141-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5141-2-1. – En vue de mettre fin au danger ou à l'entrave mentionnés à l'article L. 5141-1, l'autorité administrative compétente de l'État peut procéder à la réquisition des personnes et des biens. Le contentieux du droit à indemnité en cas de réquisition est attribué à l'autorité judiciaire.

« Lorsque le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger ou à l'entrave prolongée, refusent ou s'abstiennent de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente de l'État ou, dans les limites administratives des ports maritimes, l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

« En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées d'office et sans délai. »

Section 2 : Déchéance du propriétaire

III. – L'article L. 5141-3 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

Art. L. 5141-3 – Si l'état d'abandon persiste après la mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5242-16, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut être prononcée par décision de l'autorité administrative compétente.

« Art. L. 5141-3. – Lorsqu'un navire se trouve dans un état d'abandon prolongé, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée, le cas échéant après mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5141-2-1, par décision de l'autorité administrative compétente de l'État, sur demande, chacune pour ce qui la concerne, de l'une des autorités mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 5141-2-1.

Cette décision ne peut intervenir qu'après mise en demeure au propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant.

« La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'État de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois à compter de sa notification, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.

« La mise en demeure et la décision de déchéance sont notifiées par l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.

« Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente pour prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance. »

IV. – Il est ajouté dans le même code un article L. 5141-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5141-3-1. – Les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire. »

V. – L'article L. 5141-4 du même code est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 5141-4. – En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou le cas échéant faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires. »

Art. L. 5141-4 – En cas de déchéance, le navire ou autre engin flottant abandonné ne peut être vendu au profit de l'État qu'à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

Les créances afférentes aux frais exposés par l'autorité compétente au titre des mesures d'intervention prises en application des dispositions de l'article L. 5242-16 sont imputées en priorité sur le produit de la vente.

VI. – Il est ajouté dans le même code deux articles L. 5141-4-1 et L. 5141-4-2, ainsi rédigés :

« Art. L. 5141-4-1. – Les créances correspondant aux droits de ports non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité administrative compétente de l'État au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement, sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession.

« Lorsque le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement ne permet pas de couvrir les frais mentionnés à l'alinéa précédent, le déficit est à la charge de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance. Toutefois, le déficit est pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.

« Art. L. 5141-4-2. – Les conditions d'application des dispositions de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. »

Section 3 : Dispositions relatives à la cargaison

Art. L. 5141-6 – Le produit de la vente est consigné durant cinq ans.

Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises au Trésor public.

VII. – Le second alinéa de l'article L. 5141-6 du même code est ainsi rédigé :

« Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance. »

Livre II : La navigation maritime
Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution

Chapitre II : Sécurité de la navigation

Section 2 : Dispositions relatives aux navires abandonnés et aux épaves

Art. L. 5242-16 – En vue de mettre fin aux dangers que présente un navire ou autre engin flottant abandonné au sens des dispositions du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la présente partie, il peut être procédé à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à l'indemnité.

Lorsque le propriétaire, l'armateur, l'exploitant ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur est imparti, aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'État ou l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5, selon le cas peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

En cas d'urgence, l'intervention peut être exécutée d'office sans délai.

VIII. – L'article L. 5242-16 du même code est abrogé.

Livre I^{er} : Le navire
Titre II : Régimes de responsabilité et obligations d'assurance
Chapitre II : Régimes spéciaux de responsabilité
Section 2 : Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

Art. L. 5122-25 – Les dispositions relatives à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures sont fixées par les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement.

Article 16

I. – La section 2 du chapitre II du titre II du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi rédigée :

« SECTION 2

« Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

« Art. L. 5122-25. – Pour l'application des dispositions de la présente section, les termes ou expressions : « propriétaire », « navire », « événement », « dommages par pollution » et « hydrocarbures » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée.

« Art. L. 5122-26. – Le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire dans les conditions et limites fixées par la convention mentionnée à l'article L. 5122-25.

« Art. L. 5122-27. – Sous réserve de l'application du paragraphe 2 de l'article V de la convention mentionnée à l'article L. 5122-25, le propriétaire du navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds d'indemnisation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité déterminée dans les conditions fixées par la même convention.

« Art. L. 5122-28. – Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire à condition que le demandeur ait accès au tribunal qui contrôle le fonds et que le fonds soit effectivement disponible au profit du demandeur.

« Art. L. 5122-29. – Le fonds est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant des créances admises.

« Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire du navire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière, a indemnisé en tout ou partie certains créanciers, il est autorisé à prendre, à due concurrence, la place de ces créanciers dans la distribution du fonds.

« Art. L. 5122-30. – Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – L'article L. 5123-2 du code des transports est complété par les dispositions suivantes :

Chapitre III : Obligations d'assurance

Section 2 : Obligations d'assurance couvrant des risques particuliers

Art. L. 5123-2 - I. – Le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1^{er} de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.

II. – Le transporteur qui assure effectivement tout ou partie d'un transport de passagers, au sens du point c du paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par son protocole fait à Londres le 1^{er} novembre 2002, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention et du règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. Ces obligations s'imposent à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention et au plus tard le 31 décembre 2012 si la convention n'est pas entrée en vigueur à cette date.

Art. L. 5123-3 – I. –

II. – Une amende administrative d'un montant maximum de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre d'un organisme habilité à délivrer les certificats d'assurance en application du présent article, si celui-ci n'exécute pas la mission de contrôle qui lui est déléguée dans les conditions normales requises pour la bonne exécution de ce service.

« III – Le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. »

III. – Le II de l'article L. 5123-3 du même code devient l'article L. 5123-4 et, dans cet article, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « de l'article L. 5123-3 ».

En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service qui lui est délégué, ou en cas de non-paiement de l'amende administrative prononcée en application de l'alinéa précédent, la délégation peut être suspendue ou abrogée par l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Art. L. 5123-4 – Les dispositions relatives à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures sont fixées par les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement.

Section 3 : Sanctions des obligations d'assurance

Art. L. 5123-6 – I. –

II. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende :

1° Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents mentionnés à l'article L. 5123-7 ;

2° Le fait de ne pas obtempérer à une injonction prononcée en application de l'article L. 5123-5 ou de faire obstacle à une mesure d'exécution forcée visant à ce que le navire quitte le port.

IV. – L'article L. 5123-4 du même code est abrogé.

V. – Le II de l'article L. 5123-6 du même code est complété par les dispositions suivantes :

« 3° Le fait pour le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, de ne pas respecter les obligations prévues au III de l'article L. 5123-2. »

Article 17

Code de l'environnement
Partie législative
Livre II : Milieux physiques
Titre I^{er} : Eau et milieux aquatiques et marins
Chapitre VIII : Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime
Section 1 : Pollution par les rejets des navires
Sous-section 1 : Responsabilité civile et obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

À la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement, les articles L. 218-1 à L. 218-9 sont abrogés.

Art. L. 218-1 – Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'application de la présente sous-section, les termes ou expressions « propriétaire », « navire », « événement », « dommages par pollution » et « hydrocarbures » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la convention mentionnée à l'alinéa précédent.

Art. L. 218-2 – Sous réserve des dispositions de la convention internationale mentionnée à l'article L. 218-1 relatives aux navires qui sont la propriété de l'État, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un port français et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut laisser commercer ce navire s'il ne justifie, dans les conditions déterminées à l'article VII de cette convention, d'une assurance ou d'une garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

Art. L. 218-3 – Quel que soit son lieu d'immatriculation, aucun navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès aux ports français ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, ni les quitter, s'il n'est muni d'un certificat établissant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une garantie financière dans les conditions prévues au paragraphe I de l'article VII de la convention mentionnée à l'article L. 218-1. Si le navire est la propriété d'un État, il doit être muni d'un certificat justifiant que la responsabilité de cet État est couverte dans les limites fixées au paragraphe I de l'article V de ladite convention.

Art. L. 218-4 – Les dispositions de l'article L. 218-3 ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'État.

Art. L. 218-5 – Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente sous-section :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

2° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

5° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;

6° Les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;

7° Les ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts et les ingénieurs des travaux publics de l'État affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet ;

8° Les agents des douanes ;

9° À l'étranger, en ce qui concerne les navires immatriculés dans un port français, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

Art. L. 218-6 – Les procès-verbaux dressés conformément à l'article L. 218-5 font foi jusqu'à preuve contraire.

Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur, qui en adresse en même temps copie aux services intéressés.

Art. L. 218-7 – Les infractions aux dispositions de la présente sous-section sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction.

Est en outre compétent soit le tribunal dans le ressort duquel le navire est immatriculé s'il est français, soit celui dans le ressort duquel le navire peut être trouvé s'il est étranger.

À défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.

Art. L. 218-8 – Est puni de 75 000 euros d'amende :

1° Le fait pour le propriétaire d'un navire de le laisser commercer sans respecter les obligations prévues par l'article L. 218-2 ;

2° Le fait de quitter un port ou une installation terminale ou d'y accéder sans respecter les obligations prévues par l'article L. 218-3.

Art. L. 218-9 – Un décret en Conseil d'État détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente sous-section.

Article 18

I. – Le 9° du I de l'article L. 215-1 du code de la consommation est remplacé par les dispositions suivantes :

Code de la consommation
Partie législative
Livre II : Conformité et sécurité des produits et des services
Titre I^{er} : Conformité
Chapitre V : Pouvoirs d'enquête
Section 1 : Autorités qualifiées

Art. L. 215-1 – I. Sont qualifiés pour procéder dans l'exercice de leurs fonctions à la recherche et à la constatation des infractions au présent livre :

.....

9° Les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche maritime.

.....

« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer :

« a) Dans le domaine des affaires maritimes ;

« b) Au titre de la surveillance du marché, dans les domaines de la conformité et de la sécurité des bateaux de plaisance et de leurs pièces et éléments d'équipement ; ».

Code de l'environnement
Partie législative
Livre II : Milieux physiques
Titre I^{er} : Eau et milieux aquatiques
et marins
Chapitre VIII : Dispositions spéciales
aux eaux marines et aux voies
ouvertes à la navigation maritime
Section 1 : Pollution par les rejets des
navires
Sous-section 2 : Dispositions
répressives relatives aux rejets
polluants des navires
Paragraphe 2 : Procédure

Art. L. 218-26 –
Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, qui exercent leurs pouvoirs conformément au code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions des règles 15, 17, 34 et 36 de l'annexe I, des règles 13 et 15 de l'annexe II, de la règle 7 de l'annexe III, de la règle 8 de l'annexe IV, des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V, des règles 12, 13, 14, 16 et 18 de l'annexe VI et du protocole I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires mentionnée à l'article L. 218-10, les infractions aux dispositions de la présente sous-section ainsi que les infractions aux dispositions réglementaires prises pour leur application :

.....

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

4° Les contrôleurs des affaires maritimes ;

5° Les syndics des gens de mer ;

.....

II. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° L'article L. 218-26 est ainsi modifié :

a) Le 3° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Les 4° et 5° sont abrogés ;

c) Les 6° à 11° sont renumérotés de 4° à 9° ;

Art. L. 218-27 – Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte soit à un officier de police judiciaire exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, soit à un officier ou un inspecteur des affaires maritimes :

1° Les commandants des navires océanographiques de l'État ;

2° Les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'État affectés à la surveillance des eaux maritimes ;

3° Les agents du service des phares et balises ;

4° Les agents de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;

5° Les agents de la police de la pêche fluviale.

Section 2 : Pollution due aux opérations d'exploration ou d'exploitation du fond de la mer ou de son sous-sol

Art. L. 218-36 – I. Sont chargés de rechercher les infractions prévues à la présente section :

.....

5° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

.....

2° Au premier alinéa de l'article L. 218-27, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

3° L'article L. 218-36 est ainsi modifié :

a) Le 5° du I est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

II. Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions, et d'en rendre compte soit à un administrateur des affaires maritimes, officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou inspecteur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :

.....

Section 3 : Pollution par les opérations d'immersion
Sous-section 2 : Dispositions pénales

Art. L. 218-53 – I.
Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente section :

1° Les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

.....

II. Sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la présente section, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue d'en découvrir les auteurs, et d'en informer soit un administrateur des affaires maritimes, un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou un inspecteur des affaires maritimes, soit un ingénieur des ponts, des eaux et des forêts ou un ingénieur des travaux publics de l'État affectés à un service maritime, soit un officier de police judiciaire :

.....

b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

4° L'article L. 218-53 est ainsi modifié :

a) Le 1° du I est remplacé par les dispositions suivantes :

« 1° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

Section 4 : Pollution par les opérations d'incinération

Art. L. 218-66 - I.

Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente section :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

2° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

.....

4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

.....

8° Les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;

.....

II. Sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la présente section, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et de porter celles-ci à la connaissance soit d'un administrateur des affaires maritimes, un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou un inspecteur des affaires maritimes, soit d'un officier de police judiciaire :

.....

5° L'article L. 218-66 est ainsi modifié :

a) Le 2° du I est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Les 4° et 8° sont abrogés ;

c) Les 5° à 13° sont renumérotés de 4° à 11° ;

d) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

**Livre V : Prévention des pollutions,
des risques et des nuisances**
**Titre II : Produits chimiques, biocides
et substances à l'état nanoparticulaire**
**Chapitre I^{er} : Contrôle des produits
chimiques**
**Section 2 : Contrôle et constatation
des infractions**

Art. L. 521-12 – I. Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, sont habilités à procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des obligations du présent chapitre et, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des infractions au présent chapitre et aux textes pris pour son application :

.....

11° Les administrateurs et les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer.

.....

**Livre VII : Protection de
l'environnement en Antarctique**
**Titre unique : Mise en œuvre du
protocole au Traité sur l'Antarctique,
relatif à la protection de
l'environnement, signé à Madrid le
4 octobre 1991**
Chapitre III : Contrôles et sanctions
Section 2 : Sanctions pénales

Art. L. 713-7 – Sont habilités à rechercher et à constater les infractions au présent titre et aux textes pris pour son application, outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale :

- les agents des douanes ;

6° Le 11° du I de l'article L. 521-12 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 11° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer. » ;

7° Le quatrième alinéa de l'article L. 713-7 est remplacé par les dispositions suivantes :

- les agents habilités à relever les infractions à la législation sur les réserves naturelles ;

- les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer, les commandants, commandants en second et officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer.

Code minier (nouveau)

Partie législative

Livre V : Infractions et sanctions pénales

Titre unique

Chapitre III : Dispositions particulières

Section 1 : Dispositions applicables aux infractions commises sur le domaine public maritime

Art. L. 513-2 – I. — Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions législatives mentionnées à l'article L. 513-1 et aux dispositions prévues par les textes pris pour leur application, d'une part, ainsi que les infractions aux dispositions législatives du code général de la propriété des personnes publiques relatives au domaine public maritime et aux dispositions prévues par les textes pris pour leur application, d'autre part :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

2° Les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

.....

« - les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, commandants en second et officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer. »

III. – Le 2° du I de l'article L. 513-2 du code minier est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ; ».

Code du patrimoine
Partie législative
Livre V : Archéologie
Titre IV : Dispositions diverses
Chapitre 4 : Dispositions pénales
Section 2 : Dispositions relatives aux
biens culturels maritimes

Art. L. 544-8 – Les infractions mentionnées à la présente section sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire, les agents de police judiciaire adjoints, les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les agents des douanes, les agents du ministre chargé de la culture spécialement assermentés et commissionnés à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale, les contrôleurs des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche, les guetteurs sémaphoriques, les syndics des gens de mer et, en outre, dans les ports, les officiers de port et les officiers de port adjoints.

Code des pensions civiles et militaires
de retraite
Partie législative
Livre I^{er} : Dispositions générales
relatives au régime général des
retraites
Titre VI : Pensions des ayants cause
Chapitre III : Dispositions communes

Art. L. 50 – I.

II. Le total des pensions et, selon les cas, de la rente viagère d'invalidité ou de la pension militaire d'invalidité attribuables aux conjoints survivants et aux orphelins ne peut être inférieur à celui de la pension et de la rente viagère d'invalidité ou de la pension militaire d'invalidité dont le fonctionnaire ou le militaire aurait pu bénéficier, si le décès intervient dans les conditions suivantes :

.....

IV. – L'article L. 544-8 du code du patrimoine est ainsi modifié :

1° Les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

2° Les mots : « les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, », « les contrôleurs des affaires maritimes, », « les techniciens du contrôle des établissements de pêche, » et « les syndics des gens de mer, » sont supprimés.

V. – Le 8° du II de l'article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite est remplacé par les dispositions suivantes :

8° Lorsqu'un inspecteur des affaires maritimes ou un contrôleur des affaires maritimes ou un syndic des gens de mer de la spécialité navigation et sécurité est tué en service au cours d'une mission de contrôle ou de surveillance.

« 8° Lorsqu'un fonctionnaire affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer est tué en service au cours d'une mission de contrôle ou de surveillance. »

.....
Code rural et de la pêche maritime
Partie législative

Livre II : Alimentation, santé publique vétérinaire et protection des végétaux

Titre préliminaire : Dispositions communes

Chapitre V : Dispositions pénales
Section 1 : Recherche et constatation des infractions pénales

VI. – Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

Art. L. 205-1 – I. — Sans préjudice des compétences des officiers et agents de police judiciaire et des autres agents publics spécialement habilités par la loi, sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues et réprimées par le 3° de l'article 444-3 et les articles 444-4, 444-6 à 444-9, 521-1, 521-2, R. 645-8, R. 654-1 et R. 655-1 du code pénal, ainsi que par le présent livre, à l'exception de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} et du titre IV :

1° Au dernier alinéa du I de l'article L. 205-1 :

1° Les inspecteurs de la santé publique vétérinaire ;

2° Les ingénieurs ayant la qualité d'agent du ministère chargé de l'agriculture ;

3° Les techniciens des services du ministère chargé de l'agriculture ;

4° Les contrôleurs sanitaires des services du ministère chargé de l'agriculture ;

5° Les vétérinaires et préposés sanitaires contractuels de l'État ;

6° Les agents du ministère chargé de l'agriculture compétents en matière sanitaire ou phytosanitaire figurant sur une liste établie par arrêté du ministre chargé de l'agriculture.

Sont également habilités à rechercher et à constater ces infractions lorsqu'elles concernent l'élevage, la pêche et la commercialisation des coquillages, les administrateurs, inspecteurs, contrôleurs, officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, ainsi que les syndics des gens de mer.

a) Les mots : « inspecteurs, contrôleurs, » sont supprimés ;

b) Les mots : « syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

.....
Titre III : Qualité nutritionnelle et sécurité sanitaire des aliments
Chapitre I^{er} : Dispositions générales relatives au contrôle sanitaire
Section 1 : Inspection sanitaire et qualitative

2° Le 8° du I de l'article L. 231-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

Art. L. 231-2 – I. Sont habilités à exercer les contrôles mentionnés à l'article L. 231-1 :

.....
8° Les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer, pour les contrôles officiels liés à la production de coquillages vivants ;

« 8° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, pour les contrôles officiels liés à la production de coquillages vivants ; »

.....
Livre IX : Pêche maritime et aquaculture marine
Titre IV : Contrôles et sanctions
Chapitre II : Recherche et constatation des infractions
Section 1 : Agents chargés de la recherche et la constatation des infractions

3° L'article L. 942-1 est ainsi modifié :

Art. L. 942-1 – I. — Sans préjudice des compétences des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues et réprimées par le présent livre :

1° Les administrateurs, officiers et inspecteurs des affaires maritimes.

.....

3° Les contrôleurs des affaires maritimes.

4° Les syndics des gens de mer.

Section 2 : Opérations de recherche et de constatation des infractions

Art. L. 942-7 – Sur réquisition écrite du procureur de la République, les agents mentionnés à l'article L. 942-1, lorsqu'ils ne disposent pas de tels pouvoirs, peuvent, à toute heure et en tout lieu ouvert à la circulation, afin de procéder aux contrôles des véhicules susceptibles de transporter des produits de la mer :

1° Faire sommer de s'arrêter par un officier ou agent de police judiciaire, un administrateur, officier, inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes, un agent des douanes ou un agent de police judiciaire adjoint munis des insignes extérieurs et apparents de leur qualité, tout véhicule à usage professionnel ;

.....

a) Au 1° du I, les mots : « et inspecteurs » sont remplacés par les mots : « du corps technique et administratif » ;

b) Le 3° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

c) Le 4° est abrogé ;

d) Les 5° à 8° sont renumérotés de 4° à 7° ;

4° Au 1° de l'article L. 942-7, les mots : « inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A ou B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

Code de la santé publique
Partie législative
Première partie : Protection générale
de la santé
Livre V : Mayotte, îles Wallis et
Futuna et Terres australes et
antarctiques françaises, Nouvelle-
Calédonie et Polynésie française
Titre I^{er} : Mayotte
Chapitre V : Protection de la santé et
environnement

Art. L. 1515-6 – Pour son application à Mayotte, l'article L. 1343-1 est ainsi rédigé :

« Ont qualité pour rechercher et constater les infractions aux dispositions de l'article L. 1343-4 en ce qu'elles concernent les substances et préparations dangereuses utilisées à des fins autres que médicales, ainsi qu'aux mesures réglementaires prises pour l'application de ces dispositions :

.....

9° Les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche maritime. »

.....

VII. – Le 9° de l'article L. 1515-6 du code de la santé publique est remplacé par les dispositions suivantes :

« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer. »

Code des transports
Partie législative
Cinquième partie : Transport et
navigation maritimes
Livre I^{er} : Le navire
Titre II : Régimes de responsabilité et
obligations d'assurance
Chapitre III : Obligations
d'assurance
Section 4 : Constatation des
infractions

Art. L. 5123-7 – I. — Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions prévues par l'article L. 5123-6 :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

2° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

.....

5° Les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;

6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;

7° Les syndics des gens de mer ;

.....

VIII. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5123-7 est ainsi modifié :

a) Le 2° est ainsi remplacé par les dispositions suivantes :

« 2° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;

c) Le 8° devient le 5° ;

Titre IV : Navires abandonnés et épaves

Chapitre II : Épaves

Section 2 : Dispositions pénales

Art. L. 5142-7 – L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes et, dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions de la section 1 et des décrets pris pour son application. L'administration des affaires maritimes ne peut intervenir dans les ports militaires qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.

L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues au code de procédure pénale. Il peut suivre les choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.

Les procès-verbaux établis sont aussitôt transmis au procureur de la République.

Dans l'exercice de leurs fonctions de police judiciaire, l'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent requérir directement la force publique. Ils peuvent être requis par le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire afin de leur prêter assistance.

2° À l'article L. 5142-7, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « le fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

Livre II : La navigation maritime
Titre II : Documents de bord
Chapitre II : Constatation des infractions

Art. L. 5222-1 – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour leur application :

.....

4° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;

7° Les syndics des gens de mer ;

.....

Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution
Chapitre III : Constatation des infractions
Section 1 : Dispositions générales

Art. L. 5243-1 – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions réprimées par les dispositions du présent titre ou les dispositions réglementaires prises pour leur application :

.....

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

3° L'article L. 5222-1 est ainsi modifié :

a) Le 4° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;

c) Le 8° devient le 5° ;

4° L'article L. 5243-1 est ainsi modifié :

a) Le 3° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.

.....

Art. L. 5243-2 – Les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer sont habilités à constater les infractions aux marques de franc-bord, et, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire, celles des infractions réprimées par les dispositions du présent titre qui relèvent de leur domaine particulier de compétence.

Art. L. 5243-2-2 – Les commandants des bâtiments de l'État, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer et les agents mentionnés au 3° de l'article L. 5336-5 sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues par les articles L. 5242-21 à L. 5242-23 ou par les dispositions réglementaires prises pour leur application.

Section 2 : Dispositions particulières aux épaves

Art. L. 5243-7 – Sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la section 2 du chapitre II du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application :

.....

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

.....

b) Le 4° est abrogé ;

5° À l'article L. 5243-2, les mots : « Les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « Les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

6° À l'article L. 5243-2-2, les mots : « les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

7° Le 3° de l'article L. 5243-7 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

**Titre VI : Secours, assistance en mer
et événements de mer**
Chapitre II : Assistance
Section 2 : Sanctions pénales

Art. L. 5262-4 – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1° à 10° de l'article L. 5222-1, ainsi que les capitaines mentionnés au 11° du même article.

Livre III : Les ports maritimes
Titre III : Police des ports maritimes
**Chapitre V : Conservation du
domaine public**

Art. L. 5335-5 – Le capitaine ou le patron d'un navire, bateau ou autre engin flottant qui, même en danger de perte et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a détruit, déplacé ou dégradé une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation, signale le fait par les moyens les plus rapides et en fait la déclaration dans les vingt-quatre heures au plus tard de son arrivée au premier port touché.

Cette déclaration est faite en France à l'officier de port ou officier de port adjoint, au surveillant de port ou, à défaut, au syndic des gens de mer et, à l'étranger, à l'agent consulaire français le plus proche du port d'arrivée.

8° L'article L. 5262-4 est ainsi modifié :

a) Le 4° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;

c) Le 8° devient le 5° ;

9° À l'article L. 5335-5, les mots : « syndic des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

**Chapitre VI : Sanctions
administratives et dispositions
pénales**

**Section 2 : Recherche, constatation et
poursuite des infractions pénales**

Art. L. 5336-5 – Rendent compte immédiatement, à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie territorialement compétent, des délits définis par les dispositions du présent titre dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions :

.....

3° Pour les infractions à la police de la signalisation maritime, les commandants des bâtiments et aéronefs de l'État, les agents de l'autorité maritime, les fonctionnaires et agents assermentés du ministère chargé de la mer, les guetteurs des postes sémaphoriques ou les officiers de permanence des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les commandants de navires baliseurs et les pilotes spécialement assermentés à cet effet ainsi que les agents des douanes.

**Livre V : Les gens de mer
Titre IV : Le droit du travail
Chapitre VIII : Contrôle de
l'application de la législation du
travail**

Art. L. 5548-3 –
Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer, ainsi qu'aux dispositions du présent titre.

.....

10° Au 3° de l'article L. 5336-5, les mots : « les fonctionnaires et agents assermentés du ministère chargé de la mer » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

11° À l'article L. 5548-3, les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

Code du travail
Partie législative nouvelle
Huitième partie : Contrôle de
l'application de la législation du
travail
Livre II : Lutte contre le travail
illégal
Titre VII : Contrôle du travail illégal
Chapitre I^{er} : Compétence des agents
Section 1 : Dispositions communes

Art. L. 8271-1-2 – Les agents de contrôle compétents en application de l'article L. 8271-1 sont :

.....

5° Les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes ;

.....

Code du travail applicable à Mayotte
Partie législative
Livre III : Emploi
Titre I^{er} : Déclaration de mouvements
de main-d'œuvre travail clandestin
Chapitre II : Travail dissimulé

Art. L. 312-5 – Les infractions aux interdictions mentionnées à l'article L. 312-1 sont recherchées par les officiers et agents de police judiciaire, les agents des services fiscaux et des douanes, les agents agréés à cet effet et assermentés des organismes de sécurité sociale, les inspecteurs du travail, les contrôleurs du travail et fonctionnaires de contrôle assimilés au sens de l'article L. 610-9, les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés, et constatées par ces agents au moyen des procès-verbaux transmis directement au parquet. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

.....

IX. – Le 5° de l'article L. 8271-1-2 du code du travail est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; ».

X. – Au premier alinéa de l'article L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, les mots : « les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

**Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968
relative à l'exploration du plateau
continental et à l'exploitation de ses
ressources naturelles
Titre V : Dispositions pénales**

Art. 33 – Sont chargés, par ailleurs, de rechercher les infractions prévues par les articles 13, 24, 27, 29, 30, 31 et 32 de la présente loi :

.....

Les inspecteurs des affaires maritimes ;

.....

Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions, et d'en rendre compte, soit à un administrateur des affaires maritimes, officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou inspecteur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :

.....

**Loi n° 2008-518 du 3 juin 2008
relative aux opérations spatiales
Titre II : Autorisation des opérations
spatiales
Chapitre III : Obligations des
titulaires d'autorisation**

Article 7 – I. — Sont habilités à procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des obligations du présent chapitre :

.....

5° Les administrateurs et les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance de la mer.

XI. – À l'article 33 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, les mots : « inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » et les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

XII. – Le 5° du I de l'article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégories A et B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer. »

.....

Code des transports
Partie législative
Cinquième partie : Transport et
navigation maritimes
Livre I^{er} : Le navire
Titre I^{er} : Statut des navires
Chapitre I^{er} : Identification des
navires

Art. L. 5111-2 – Est puni de 3 750 € d'amende le capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires prévues à l'article précédent sur les marques extérieures d'identification des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque ces marques.

Ces dispositions sont également applicables aux personnes embarquées sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou engin.

Article 19

Le livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 5111-2, sont insérées les dispositions suivantes :

« Est puni de la même peine d'amende le fait pour le conducteur du bateau, tel que défini à l'article L. 4212-1, de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 4113-1 sur les marques extérieures d'identification du bateau, ou d'effacer, d'altérer, de couvrir ou masquer ces marques, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.

« Ces dispositions sont également applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;

.....

Art. L. 5111-3 – Est passible de la peine prévue à l'article L. 5111-2 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction définie à l'article L. 5111-2.

2° À l'article L. 5111-3, les mots : « du navire » sont remplacés par les mots : « du navire ou du bateau » ;

Article 20

Le livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Il est inséré un article L. 5241-7-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5241-7-1. – Pour l'exercice de leurs missions, les agents chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires. » ;

Livre II : La navigation maritime
Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution
Chapitre II : Sécurité de la navigation
Section 1 : Dispositions relatives à la circulation maritime
Sous-section 1 : Infractions aux règles générales de conduite en mer

Art. L. 5242-1 – I. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures maritimes françaises :

2° Au I de l'article L. 5242-1, les mots : « de 7 500 € d'amende » sont remplacés par les mots : « de 30 000 € d'amende » ;

.....

Art. L. 5242-2 – I. Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer, dans les eaux intérieures maritimes et jusqu'à la limite extérieure des eaux territoriales françaises :

.....

3° Au I de l'article L. 5242-2, les mots : « de 3 500 € d'amende » sont remplacés par les mots : « de 15 000 € d'amende » ;

4° Il est créé un titre VIII intitulé : « L'enquête nautique » et comprenant les articles L. 5281-1 et L. 5281-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 5281-1. – Après tout événement de mer, le capitaine transmet sans délai un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel il se trouve.

« Art. L. 5281-2. – Le directeur interrégional de la mer peut procéder, dès qu'il a connaissance d'un événement de mer, à une enquête administrative, dite « enquête nautique », qui comporte l'établissement d'un rapport circonstancié sur les faits en vue notamment de prendre toute mesure administrative, y compris d'urgence.

« Pour les besoins de l'enquête nautique, le directeur interrégional de la mer et les agents qu'il désigne à cet effet ont droit d'accéder à bord du navire, de procéder à sa visite, de recueillir tous renseignements et justifications nécessaires, d'exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et d'en prendre copie.

« Les modalités d'exécution de l'enquête nautique sont fixées par décret en Conseil d'État.

« Lorsque l'enquête nautique révèle la commission d'une ou plusieurs infractions pénales, y compris les infractions maritimes, le directeur interrégional de la mer en informe immédiatement le procureur de la République et lui adresse le rapport d'enquête nautique dès sa clôture. »

Livre III : Les ports maritimes
Titre III : Police des ports maritimes
Chapitre I^{er} : Dispositions générales
Section 2 : Compétences
Sous-section 2 : Compétences de
l'autorité portuaire et de l'autorité
investie du pouvoir de police
portuaire

Art. L. 5331-5 – Au sens du présent titre, l'autorité portuaire est :

1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;

2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, l'autorité administrative ;

3° Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

Art. L. 5331-6 – L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;

2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, l'autorité administrative ;

3° Dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, l'autorité administrative ;

Article 21

Le livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5331-5 est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° Dans le port de Port-Cros, l'autorité portuaire est le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » ;

2° L'article L. 5331-6 est complété par un 5° ainsi rédigé :

4° Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.

« 5° Dans le port de Port-Cros, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. »

Article 22

Dans le titre III du livre V de la cinquième partie du code des transports, il est inséré une section 4 intitulée : « La consignation » et comprenant l'article L. 5531-19 ainsi rédigé :

« Art. L. 5531-19. – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République territorialement compétent au titre de l'un des critères mentionnés au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.

« Avant l'expiration du délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République territorialement compétent, statue sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Le juge des libertés et de la détention statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

« La consignation peut être renouvelée selon les mêmes modalités jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

« Sauf impossibilité technique, le juge des libertés et de la détention communique, s'il l'estime utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation. »

Article 23

I. – Il est ajouté, après le titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, un titre VI ainsi rédigé :

« TITRE VI « CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL

« CHAPITRE PREMIER « Champ d'application

« Art. L. 5561-1. – Les dispositions du présent titre et des règlements pris pour leur mise en œuvre, sont applicables aux navires :

« 1° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

« 2° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;

« 3° Utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service.

« Art. L. 5561-2. – Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux effectifs à bord, ainsi que des règlements pris pour leur mise en œuvre, sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.

« CHAPITRE II
« Droits des salariés

« Art. L. 5562-1. – Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières suivantes :

« 1° Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail ;

« 2° Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;

« 3° Protection de la maternité, congés de maternité et de paternité, congés pour événements familiaux ;

« 4° Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

« 5° Exercice du droit de grève ;

« 6° Durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;

« 7° Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

« 8° Santé et sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants ;

« 9° Travail illégal.

« Art. L. 5562-2. – Un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Il mentionne :

« 1° Ses nom et prénom, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ou toute autre référence équivalente ;

« 2° Le lieu et la date de conclusion du contrat ;

« 3° Les nom et prénom ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;

« 4° Le service pour lequel il est engagé ;

« 5° Les fonctions qu'il exerce ;

« 6° Le montant des salaires et accessoires, ainsi que le nombre d'heures de travail auquel se rapporte la rémunération prévue ;

« 7° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;

« 8° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent lui être assurées par l'armateur ;

« 9° Le droit à un rapatriement ;

« 10° L'intitulé de la convention collective nationale française étendue dont relèvent les navires battant pavillon français effectuant les mêmes navigations et la référence aux accords collectifs applicables au sein de l'entreprise ;

« 11° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

« Art. L. 5562-3. – La prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme. L'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié.

« CHAPITRE III
« Protection sociale

« Art. L. 5563-1. – Les gens de mer employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 bénéficient du régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen.

« Le régime de protection sociale comprend nécessairement :

« 1° Le risque santé, qui prend en charge la maladie, l'invalidité, l'accident du travail et la maladie professionnelle ;

« 2° Le risque maternité-famille ;

« 3° Le risque emploi, qui prend en charge le chômage ;

« 4° Le risque vieillesse.

« Art. L. 5563-2. – L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après la survenue des accidents.

« La déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année qui suit l'accident.

« CHAPITRE IV
« Dispositions particulières à certains
salariés

« Art. L. 5564-1. – À bord des navires pratiquant un service de cabotage à passagers avec les îles ou de croisière, et d'une jauge brute de moins de 650, le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission en satisfaisant aux critères fixés par le c de l'article 18 de la directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

« CHAPITRE V
« Documents obligatoires

« Art. L. 5565-1. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage est fixée par voie réglementaire.

« Ce décret fixe notamment ceux des documents obligatoires qui doivent être disponibles en français et dans la langue de travail du navire.

« Art. L. 5565-2. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des agents mentionnés aux articles L. 5548-1 et L. 5548-3 et dont ils peuvent prendre copie quel que soit le support, est fixée par voie réglementaire.

« CHAPITRE VI
« Sanctions pénales

« Art. L. 5566-1. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur :

« 1° De recruter des gens de mer sans avoir établi un contrat de travail écrit ;

« 2° De recruter des gens de mer en ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues à l'article L. 5561-2 ou comportant ces mentions de manière volontairement inexacte.

« La récidive est punie d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 7 500 €.

« Art. L. 5566-2. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de méconnaître les dispositions de l'article L. 5563-1 relatives à l'obligation de faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, couvrant obligatoirement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.

« Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer indûment employés. »

II. – L'article L. 5342-3 du code des transports est abrogé.

Titre IV : Les services portuaires
Chapitre II : Le remorquage
Section 1 : Le remorquage portuaire et le lamanage

Art. L. 5342-3 – Les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire et de lamanage sont soumis aux dispositions de l'article L. 1262-4 du code du travail.

Les conditions d'application, notamment celles dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés, sont fixées par voie réglementaire.

TITRE V
**DISPOSITIONS RELATIVES À
L'AVIATION CIVILE**

Article 24

Le troisième alinéa de l'article L. 571-7 du code de l'environnement est remplacé par les dispositions suivantes :

Code de l'environnement

Partie législative

**Livre V : Prévention des pollutions,
des risques et des nuisances**

**Titre VII : Prévention des nuisances
sonores**

Chapitre I^{er} : Lutte contre le bruit

Section 2 : Activités bruyantes

Art. L. 571-7 – En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d'hélicoptères dans les zones à forte densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Un décret en Conseil d'État détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptère au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage.

À l'occasion des survols des agglomérations qui ne sont pas situées dans des zones à forte densité de population, les hélicoptères doivent se maintenir à une hauteur minimum au-dessus du sol.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile.

« Ces dispositions ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires. »

.....

TITRE VI
**MODALITÉS D'APPLICATION À
L'OUTRE-MER**

Article 25

I. – Les dispositions de l'article 8 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

II. – Les dispositions de l'article 8 entrent en vigueur à Mayotte au 1^{er} janvier 2014.

III. – Les dispositions de l'article 15 sont applicables :

1° En Nouvelle-Calédonie, dans les conditions prévues par l'article L. 5761-1 du code des transports ;

2° En Polynésie française, dans les conditions prévues par l'article L. 5771-1 du code des transports ;

3° À Wallis-et-Futuna ;

4° Dans les Terres australes et antarctiques françaises.

IV. – Les dispositions des articles 16 et 17 sont applicables à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises. Les dispositions des I et II de l'article 16 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Livre VI : Dispositions applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis et Futuna, dans les terres australes et antarctiques françaises et à Mayotte
Titre III : Dispositions applicables à Wallis et Futuna
Chapitre II : Eaux marines et voies ouvertes à la navigation maritime

Art. L. 632-1 – Sont applicables à Wallis et Futuna les articles L. 218-1 à L. 218-72, à l'exception du II de l'article L. 218-44.

V. – Aux articles L. 632-1 et L. 640-1 du code de l'environnement, les mots : « L. 218-1 à L. 218-72 » sont remplacés par les mots : « L. 218-10 à L. 218-723 ».

**Titre IV : Dispositions applicables
dans les terres australes et
antarctiques françaises**

Art. L. 640-1 – I. Les articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 141-1 à L. 142-3, L. 218-1 à L. 218-72, L. 219-1, L. 219-2, L. 219-6, L. 229-1 à L. 229-4, L. 332-1 à L. 332-14, L. 332-16 à L. 332-27, L. 334-1 à L. 334-8, L. 411-1 à L. 411-4 et L. 412-1 à L. 415-5 sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.

.....

VI. – Les dispositions du III de l'article 18 ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

VII. – À l'article 18, sont applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna :

1° Les 1° à 6° et 8° du II ;

2° Le III ;

3° Le IV ;

4° Les 3° et 4° du VI ;

5° Les 1° à 7° du VIII ;

6° Le XII.

VIII. – À l'article 18, sont applicables en Polynésie Française :

1° Les 1° à 6° et 8° du II ;

2° Le III ;

3° Le IV ;

4° Les 3° et 4° du VI ;

5° Les 2° à 7° du VIII ;

6° Le XII.

IX. – À l'article 18, sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises :

1° Les paragraphes 1° à 6° et 8° du II ;

2° Le III ;

3° Le IV ;

4° Les 3° et 4° du VI ;

5° Les 1° à 7° et 10° du VIII ;

6° Le XII.

X. – Les dispositions des articles 19, 20 et 22 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

XI. – Les dispositions de l'article 23 ne sont pas applicables à Mayotte.

XII. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Il est inséré un article L. 5712-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5712-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2, en Guadeloupe, en Guyane et à la Martinique, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer ». À La Réunion, ils sont remplacés par les mots : « directeur de la mer Sud océan Indien » » ;

2° Il est inséré un article L. 5722-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5722-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Mayotte, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer Sud océan Indien » ;

3° Il est inséré un article L. 5732-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5732-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Barthélemy, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer en Guadeloupe » ;

4° Il est inséré un article L. 5742-2 ainsi rédigé :

Code des transports
Partie législative
Cinquième partie : Transport et
navigation maritimes
Livre VII : Dispositions relatives à
l'outre mer
Titre VI : Nouvelle-Calédonie
Chapitre I^{er} : Le navire

Art. L. 5761-1 – Les dispositions du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie, à l'exception de celles du chapitre II du titre I^{er}.

« Art. L. 5742-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Martin, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer en Guadeloupe » ;

5° Il est inséré un article L. 5752-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5752-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer » ;

6° L'article L. 5761-1 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 5761-1. – Les dispositions du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie, à l'exception de celles du chapitre II du titre I^{er} et de celles du chapitre III du titre II.

« Les dispositions du titre IV sont applicables sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999. » ;

7° Il est ajouté un article L. 5761-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5761-2. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 en Nouvelle-Calédonie, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;

Titre VII : Polynésie française
Chapitre I^{er} : Le navire

Art. L. 5771-1 – Les dispositions du chapitre Ier du titre Ier du livre I^{er} sont applicables en Polynésie française, ainsi que celles des chapitres I^{er} et II du titre III lorsque l'événement de mer se produit en dehors des eaux maritimes intérieures de la Polynésie française, et celles des chapitres I^{er} et II du titre IV.

Les dispositions de l'article L. 5113-1 sont applicables en Polynésie française.

8° Il est inséré un article L. 5762-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5762-3. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « chef du service des affaires maritimes » ;

9° Le second alinéa de l'article L. 5771-1 est complété par les mots suivants : « sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de cent soixante tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport de passagers » ;

10° Il est ajouté un article L. 5771-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5771-2. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 en Polynésie française, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;

11° Il est inséré un article L. 5772-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5772-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Polynésie française, les mots : « directeur interrégional de la mer » sont remplacés par les mots : « chef du service des affaires maritimes » ;

12° Il est ajouté un article L. 5781-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5781-3. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 à Wallis-et-Futuna, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;

13° Il est inséré un article L. 5782-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5782-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : « directeur régional de la mer » sont remplacés par les mots : « chef du service des affaires maritimes » ;

14° Il est ajouté un article L. 5791-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5791-3. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1, L. 5141-3-1, L. 5141-4-1 et L. 5141-6 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : « l'autorité portuaire mentionnée à l'article L.5331-5 » sont remplacés par les mots : « l'autorité portuaire compétente » ;

15° Il est inséré un article L. 5792-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5792-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : « directeur régional de la mer » sont remplacés par les mots : « directeur de la mer Sud océan Indien » ;

16° L'article L. 6761-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

Sixième partie : Aviation civile
Livre VII : Dispositions relatives à
l'outre mer
Titre VI : Nouvelle Calédonie
Chapitre I^{er} : L'aéronef

Art. L. 6761-1 – Les dispositions du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Titre VII : Polynésie française
Chapitre I^{er} : L'aéronef

Art. L. 6771-1 – Les dispositions du titre I^{er} et du titre IV du livre I^{er} de la présente partie sont applicables en Polynésie française.

« Les dispositions des sections 1 et 2 du chapitre II du titre III du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans les conditions fixées à l'article L. 5761-1. » ;

17° L'article L. 6771-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du chapitre II du titre III du livre I^{er} sont également applicables en Polynésie française, sous réserve pour celles des sections 1 et 2 des conditions fixées à l'article L. 5771-1. »