



N° 2604

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 octobre 2005.

## PROJET DE LOI

ADOPTÉ PAR LE SENAT APRES DECLARATION D'URGENCE

*relatif à la sécurité et au développement des transports,*

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

A

M. LE PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(Renvoyé à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire,  
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais  
prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

*Le Sénat a adopté, en première lecture après déclaration d'urgence,  
le projet de loi dont la teneur suit :*

Voir les numéros :

*Sénat : 9, 14 et T.A. 20 (2005-2006).*

## TITRE I<sup>er</sup>

### **DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE**

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### **L'Établissement public de sécurité ferroviaire**

##### **Article 1<sup>er</sup>**

Il est créé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, un établissement public de l'Etat dénommé « Etablissement public de sécurité ferroviaire ».

Cet établissement public veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par décret. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle.

##### **Article 2**

I. – L'établissement public est administré par un conseil d'administration composé pour une moitié de représentants de l'Etat et pour l'autre moitié d'un député, d'un sénateur, de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'établissement public ainsi que de deux représentants du personnel. Le conseil d'administration élit son président parmi ses membres.

L'établissement public est dirigé par un directeur général, nommé par décret.

Les autorisations mentionnées au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> sont délivrées par le directeur général.

II. – L'établissement public peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.

III. – Le directeur général de l'établissement public habilite les agents chargés de contrôler l'application de la réglementation technique et de sécurité des transports ferroviaires, de recueillir des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public et de se faire communiquer tout élément justificatif. Ces agents sont astreints au secret professionnel.

En dehors des cas visés à l'article 26-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, ces agents ont accès entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours, aux locaux, lieux, installations, matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs à l'établissement public désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'Etat ou de ses établissements publics. Lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent pénétrer que sur autorisation du président du tribunal de grande instance ou du magistrat délégué par lui.

### **Article 3**

Les ressources de l'établissement public sont constituées par :

1° Un droit de sécurité dû, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, par les entreprises ferroviaires qui utilisent les réseaux mentionnés au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition du conseil d'administration de l'établissement public. Ce droit comprend, selon le cas :

– un pourcentage du montant des redevances d'utilisation de ce réseau versées à Réseau ferré de France dans la limite du

centième de ce montant et de 20 centimes d'euro par kilomètre parcouru ;

– une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur ces réseaux dans la limite de 10 centimes d'euro par kilomètre.

Les entreprises déclarent chaque trimestre le montant des redevances versées à Réseau ferré de France et le nombre de kilomètres parcourus par leurs matériels sur les différents réseaux. Cette déclaration, accompagnée du paiement du droit, est adressée au comptable de l'établissement public.

Ce droit est constaté et recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires ;

2° Les subventions de l'Etat ou de toute autre personne publique ou privée ;

3° Les redevances que l'établissement public perçoit lors de la délivrance, aux personnes autres que les entreprises ferroviaires, d'autorisations mentionnées au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> ;

4° Les dons, legs, produits de cession et concours divers.

#### **Article 4**

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application des articles 1<sup>er</sup> à 3. Il fixe notamment la composition et les règles de fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier ainsi que les modalités d'exercice du contrôle de l'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'emploi par l'établissement public d'agents de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) qui comprennent notamment le droit de demeurer affiliés au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine ainsi que leur droit à l'avancement.

## Article 5

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifiée :

1° Au premier alinéa de l'article 13-1, après les mots : « avant que l'Etat », sont insérés les mots : « ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire », et après les mots : « au représentant de l'Etat », sont insérés les mots : « ou au directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » ;

2° Au deuxième alinéa de l'article 13-1, après les mots : « l'Etat », sont insérés les mots : « ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » ;

3° L'intitulé de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II est ainsi rédigé : « De l'interopérabilité du système ferroviaire » ;

4° Au premier alinéa de l'article 26, le mot : « transeuropéen » est supprimé ;

5° Au premier alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre chargé des transports peut, par arrêté » sont remplacés par les mots : « le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut » ;

6° Au troisième alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre peut » sont remplacés par les mots : « le ministre chargé des transports ou le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut » ;

7° Au premier alinéa de l'article 26-2, après les mots : « les agents de l'Etat », sont insérés les mots : « , ceux de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » ;

8° Au premier alinéa de l'article 26-4, les mots : « tout document » sont remplacés par les mots : « tout élément justificatif ».

## CHAPITRE II

### **Dispositions relatives à la sécurité aérienne**

#### **Article 6**

I. – Le titre III du livre I<sup>er</sup> du code de l'aviation civile est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

#### *« CHAPITRE III*

#### *« Police de la circulation des aéronefs*

*« Art. L. 133-1. – Sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées, soit par le présent livre, soit par le règlement (CE) n° 1592/2002, du 15 juillet 2002, du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004, du 10 mars 2004, du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.*

*« Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.*

*« Art. L. 133-2. – Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aéroport français pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient françaises, communautaires ou prises en application de la convention de Chicago du 7 décembre 1944.*

*« Art. L. 133-3. – Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut :*

« a) Prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

« b) En cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;

« c) Procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;

« d) Subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en France d'un ou plusieurs exploitants d'un pays tiers au sens de l'article 2 de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant des aéroports communautaires.

« Les autorisations mentionnées à l'article L. 133-1 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

« *Art. L. 133-4.* – Les agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes que le ministre chargé de l'aviation civile habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

« *Art. L. 133-5.* – Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent chapitre. »

II. – Le premier alinéa de l'article L. 330-6 du même code est complété par les mots : « dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4 ».

III. – L'article L. 410-5 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ces organismes, ces centres d'expertise et ces personnes sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4. »

IV. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

## **Article 7**

I. – L'intitulé du livre VII du code de l'aviation civile est ainsi rédigé : « Enquête technique relative aux accidents et incidents – Protection de l'information ».

II. – L'article L. 722-2 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. L. 722-2.* – Toute personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par le présent code, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans retard à l'organisme permanent, au ministre chargé de l'aviation civile ou à son employeur selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

« La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un événement au sens de l'article 2 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 juin 2003, concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. »

III. – Le chapitre II du titre II du livre VII du même code est complété par un article L. 722-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 722-3.* – Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement au sens de l'article 2 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 juin 2003, précitée, dans les conditions prévues à l'article L. 722-2, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendue



coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité. »

IV. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre VII du même code est complété par un article L. 731-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 731-4.* – Le titre I<sup>er</sup> de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public ne s'applique ni aux documents recueillis pour l'établissement des rapports mentionnés à l'article L. 731-3, ni aux comptes rendus d'accidents, d'incidents ou d'événements au sens de l'article 2 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 juin 2003, précitée et aux documents s'y rapportant, ni aux rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs de pays tiers mentionnés à l'article L. 133-2, ni aux rapports d'inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tous documents s'y rapportant, établis par le ministre chargé de l'aviation civile ou reçus d'autres Etats membres de la Communauté européenne ou parties à l'Espace économique européen. Sans préjudice du respect des secrets protégés par la loi, leur diffusion et leur utilisation sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité. »

V. – A l'article L. 741-1 du même code, les mots : « de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives » sont remplacés par les mots : « de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées au premier alinéa de l'article L. 722-2 ».

VI. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

### **Article 7 bis (nouveau)**

I. – Après l'article L. 147-7 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 147-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 147-7-1.* – A compter de la publication de l'acte administratif portant révision d'un plan d'exposition au bruit, les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C

s'appliquent pour la durée de la procédure de révision dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur. »

II. – Les dispositions du présent article s'appliquent aux procédures de révision d'un plan d'exposition au bruit engagées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

### **Article 7 *ter* (nouveau)**

Est ratifiée l'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aérodrômes.

## **CHAPITRE III**

### **Dispositions relatives à la sécurité des tunnels routiers**

#### **Article 8**

Après l'article L. 118-4 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 118-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 118-5.* – Pour chaque tunnel de plus de 500 mètres situé sur le réseau routier transeuropéen, le maître de l'ouvrage désigne, après accord du représentant de l'Etat, un agent de sécurité qui coordonne les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. L'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité est garantie pour l'exercice de ses attributions.

« Le maître de l'ouvrage transmet au représentant de l'Etat, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention les comptes rendus d'incident ou d'accident et les rapports d'enquête.

« Les dérogations aux prescriptions de sécurité applicables à ces ouvrages font l'objet d'une consultation de la Commission

européenne. Cette consultation suspend le délai prévu au deuxième alinéa de l'article L. 118-1.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, notamment la liste des itinéraires auxquels il s'applique. »

## CHAPITRE IV

### **Dispositions relatives à la sécurité routière**

#### **Article 9**

I. – Les I et II de l'article L. 317-5 du code de la route sont ainsi rédigés :

« I. – Le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

« II. – Le fait pour un professionnel de réaliser, sur un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur, des transformations ayant pour effet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur est puni des mêmes peines. »

II. – L'article L. 317-7 du même code est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus. »

III. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III du même code est ainsi rétabli :

« CHAPITRE I<sup>er</sup>

« Réception et homologation

« Art. L. 321-1. – Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Le véhicule peut être saisi.

« Un décret détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive.

« Art. L. 321-2. – La tentative des délits prévus par l'article L. 321-1 est punie des mêmes peines.

« Art. L. 321-3. – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 321-1 encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;

« 2° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction, ou de la chose qui en est le produit ;

« 3° L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus.

« Art. L. 321-4. – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 321-1. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° L’amende, suivant les modalités prévues par l’article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l’article 131-39 du code pénal. »

IV. – L’article L. 325-6 du même code est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après le mot : « sécurité », sont insérés les mots : « ou qui ne sont plus conformes à leur réception », et après le mot : « indispensables », sont insérés les mots : « à leur remise en état ou en conformité » ;

2° Au troisième alinéa, après le mot : « sécurité », sont insérés les mots : « ou qu’il nécessite une mise en conformité ».

V. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.

## **Article 10**

I. – Au premier alinéa de l’article L. 325-1-1 du code de la route, les mots : « d’un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « d’un délit ou d’une contravention de la cinquième classe prévus par le présent code ou le code pénal pour lesquels ».

II. – Au premier alinéa de l’article L. 325-2 du même code, les mots : « de l’article L. 325-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 ».

III. – Au premier alinéa de l’article L. 325-3 du même code, les mots : « L. 325-1 et L. 325-2 » sont remplacés par les mots : « L. 325-1 à L. 325-2 ».

IV. – L’article L. 224-5 du même code est abrogé et il est inséré un article L. 325-3-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 325-3-1.* – I. – 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 est puni de trois mois d’emprisonnement et de 3 750 € d’amende.

« II. – Toute personne physique coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

« 2° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

« 3° La peine de jours-amendes dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

« III. – Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire. »

V. – A l'article L. 130-6 du même code, les mots : « Les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 233-2, L. 317-1 et L. 413-1 » sont remplacés par les mots : « Les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 325-3-1 et L. 413-1 ».

VI. – Au début de l'article L. 344-1 du même code, les mots : « En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « En cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévus par le présent code ou le code pénal pour lesquels ».

VII. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.

### **Article 10 bis (nouveau)**

Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un 9° et un 10° ainsi rédigés :

« 9° Aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation ;

« 10° Aux services compétents en matière d'immatriculation des Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen, dans le cadre des dispositions prévoyant un échange d'informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat, ou au titre de la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontalières. »

## CHAPITRE V

### **Dispositions relatives à la sécurité maritime**

#### **Article 11**

Des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, comportant au moins une personne morale française de droit public, peuvent être constitués entre des personnes morales, françaises ou non, pour exercer ensemble pendant une durée déterminée des activités dans le domaine de la sécurité maritime ou du transport maritime, ainsi que pour créer ou gérer l'ensemble des équipements, des personnels ou des services communs nécessaires à ces activités.

Les dispositions prévues aux articles L. 341-2 à L. 341-4 du code de la recherche sont applicables à ces groupements d'intérêt public. Toutefois, le directeur est nommé après avis du ministre chargé des transports.

## TITRE II

### **DISPOSITIONS A CARACTERE ECONOMIQUE**

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### **Dispositions relatives à l'organisation du transport ferroviaire**

##### **Article 12**

I. – L'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié, à compter du 31 mars 2006 :

1° Au troisième alinéa, après les mots : « les services de transport ferroviaire », sont insérés les mots : « de voyageurs » ;

2° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ; ».

II. – L'article 21-2 de la même loi est abrogé.

#### CHAPITRE II

#### **Dispositions applicables aux investissements sur le réseau ferré national**

##### **Article 13**

I. – L'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est supprimé ;

2° Le cinquième alinéa est ainsi rédigé :



« Le décret prévu à l’alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d’ouvrage des opérations d’investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers. Ce même décret détermine les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d’ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d’œuvre privée, les mandats de maîtrise d’ouvrage portant sur des ensembles d’opérations sont confiés à la Société nationale des chemins de fer français. » ;

3° (*nouveau*) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Au plus tard le 31 décembre 2008 et tous les deux ans, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport sur l’évolution des relations entre Réseau ferré de France et le gestionnaire d’infrastructures délégué. »

II. – Après l’article 1<sup>er</sup> de la même loi, sont insérés deux articles 1<sup>er</sup>-1 et 1<sup>er</sup>-2 ainsi rédigés :

« *Art. 1<sup>er</sup>-1.* – Sauf s’il est fait application de l’article 1<sup>er</sup>-2, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets d’infrastructures d’intérêt national ou international destinées à être incorporées au 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 les articles 38 et suivants de 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. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l’entretien et l’exploitation de tout ou partie de l’infrastructure, à l’exclusion de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l’entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l’article 1<sup>er</sup>. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public. Un décret en Conseil d’Etat précise les modalités d’application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec

celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français.

« *Art. 1<sup>er</sup>-2.* – L’Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l’article 1<sup>er</sup>-1 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Réseau ferré de France de l’assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l’exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l’Etat et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d’ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d’œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d’Etat précise les modalités d’application du présent article. »

### CHAPITRE III

#### **Dispositions relatives à l’information routière**

#### **Article 14**

I. – Le II de l’article 26 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication est ainsi modifié :

1° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les mêmes conditions, le Conseil supérieur de l’audiovisuel accorde en priorité aux personnes morales chargées, dans le secteur radiophonique, d’une mission de service public d’information routière définie par décret le droit d’usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l’accomplissement de leur mission. » ;

2° A la dernière phrase de l’avant-dernier alinéa, après les mots : « l’article 44 », sont insérés les mots : « , aux missions des personnes morales chargées d’une mission de service public d’information routière ».

II. – Le présent article est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

#### CHAPITRE IV

### **Dispositions relatives au transport routier**

#### **Article 15**

I. – Au début de l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial, est insérée la mention : « I ».

II. – Après le quatrième alinéa du même article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport. »

III. – Au cinquième alinéa du même article, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « du présent I ».

IV. – Le même article est complété par les II à IV ainsi rédigés :

« II. – Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« III. – A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au II, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, par référence au prix du gazole publié par le Comité national routier et à la part des charges de carburant dans le prix du transport,

telle qu'établie dans les indices synthétiques du Comité national routier. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« IV. – Les dispositions des II et III sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises. »

#### **Article 15 bis (nouveau)**

Dans la deuxième phrase du troisième alinéa de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, les mots : « véhicules automobiles d'au moins deux essieux » sont remplacés par les mots : « véhicules motorisés ».

#### **Article 15 ter (nouveau)**

Après le huitième alinéa de l'article L. 441-6 du code de commerce, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Contrairement aux dispositions de l'alinéa précédent, pour le transport routier de marchandises, pour la location de véhicules avec ou sans conducteur, pour la commission de transport ainsi que pour les activités de transitaire, d'agent maritime et de fret aérien, de courtier de fret et de commissionnaire en douane, les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture. »

## CHAPITRE V

### **Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial**

*[Division et intitulé nouveaux]*

#### **Article 15 quater (nouveau)**

La première phrase du deuxième alinéa de l'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigée :

« Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant ou confiés en gestion à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. »

#### **Article 15 quinquies (nouveau)**

Au dernier alinéa du III de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 de finances pour 1991, après les mots : « de leur domaine public fluvial », sont insérés les mots : « ou du domaine public fluvial dont elles ont la gestion ».

#### **Article 15 sexies (nouveau)**

I. – Au début de l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, est insérée la mention : « I ».

II. – Le premier alinéa du même article est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport. »

III. – Le même article est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« II. – Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« III. – A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément au II, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

« IV. – A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au II, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la variation de l'indice mentionné au III sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport est déterminée par voie réglementaire.

« Les dispositions du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises. »

**Article 15 septies (nouveau)**

Le II de l'article 210 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi modifié :

1° Après le mot : « entreprise », sont insérés les mots : « non résidente » ;

2° Il est complété par les mots : « ou plus de cent trente-cinq jours sur une période de douze mois ».

**Article 15 octies (nouveau)**

Après l'article 224 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, sont insérés deux articles 224-1 et 224-2 ainsi rédigés :

« *Art. 224-1.* – Sauf s'il est fait application de l'article 224-2, Voies navigables de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau fluvial 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 partenariats ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de 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. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à Voies navigables de France.

« *Art. 224-2.* – L'Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article 224-1 dans les mêmes

conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Voies navigables de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'Etat et Voies navigables de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

### **Article 15 nonies (nouveau)**

Est approuvé le cinquième avenant à la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

## CHAPITRE VI

### **Dispositions relatives aux ports maritimes**

*[Division et intitulé nouveaux]*

### **Article 15 decies (nouveau)**

I. – Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans leur ressort géographique.

II. – Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, la collectivité propriétaire d'un port visé au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée



peut, à la demande du concessionnaire, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique de laquelle est situé ce port. Un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité et la société portuaire pour une durée ne pouvant excéder quarante ans. Ce contrat précise notamment les engagements que prend la société portuaire en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service.

Les deuxième à cinquième alinéas de l'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de 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 ne sont pas applicables aux opérations réalisées selon les dispositions du présent article.

#### **Article 15 *undecies* (nouveau)**

Le quatrième alinéa de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« – dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;

« – le port de Port-Cros, relevant du parc national de Port-Cros. »

### TITRE III

## DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL

### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Dispositions applicables au transport routier

#### Article 16

L'article L. 213-11 du code du travail est ainsi modifié :

1° Les deux premières phrases du deuxième alinéa du II sont remplacées par une phrase ainsi rédigée :

« Il peut être dérogé à la durée quotidienne du travail fixée à l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes équivalentes de repos compensateur. » ;

2° Le dernier alinéa du II est complété par les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire » ;

3° A la première phrase du III, après les mots : « transport routier », sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire, ».

#### Article 17

L'article L. 220-3 du code du travail est ainsi modifié :

1° Dans le troisième alinéa, les mots : « relevant du premier alinéa ci-dessus à l'exception des entreprises de transport routier » sont remplacés par les mots : « de navigation intérieure, de transport ferroviaire, de transport sanitaire, des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains et le personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres » ;

2° Dans la première phrase du dernier alinéa, après les mots : « entreprises de transport routier », sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire et du personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affectés à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres, ».

### **Article 17 bis (nouveau)**

A l'article L. 212-19 du code du travail, les mots : « Le second alinéa du II de l'article L. 212-15-3 relatif aux salariés itinérants non cadres n'est pas applicable » sont remplacés par les mots : « Le second alinéa du II et le troisième alinéa du III de l'article L. 212-15-3 relatifs aux salariés itinérants non cadres ne sont pas applicables ».

### **Article 17 ter (nouveau)**

I. – L'article 1<sup>er</sup> 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 est ainsi modifié :

1° Le cinquième alinéa est remplacé par un 4° ainsi rédigé :

« 4° A la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs ; ces obligations 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 :

« a) Des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;

« b) Des véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de police ou de gendarmerie, ou placés sous le contrôle de ceux-ci ;

« c) Des véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;

« d) Des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage ;

« e) Des véhicules utilisés lors des cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire dans le cadre de la formation professionnelle prévue au présent article ;

« f) Des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés ;

« g) Des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

« Ces formations doivent permettre aux conducteurs de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos, de développer une conduite préventive en termes d'anticipation des dangers et de prise en compte des autres usagers de la route et de rationaliser la consommation de carburant de leur véhicule. » ;

2° Le huitième alinéa est ainsi rédigé :

« Les modalités d'application de ces obligations sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

II. – La date d'entrée en vigueur des dispositions figurant au I est fixée au 10 septembre 2008 pour les transports de voyageurs et au 10 septembre 2009 pour les transports de marchandises.

## CHAPITRE II

### **Dispositions relatives au transport maritime**

#### **Article 18**

Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-1 ainsi rédigé :

« *Art. 5-1.* – 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 sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles du lieu de prestation, applicables en matière de législation du travail aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, pour ce qui concerne les matières suivantes :

« – libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;

« – durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, congés pour événements familiaux, congés de maternité, congés de paternité, conditions d’assujettissement aux caisses de congés et intempéries ;

« – salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

« – conditions de mise à disposition et garanties dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

« – règles relatives à la sécurité, la santé, l’hygiène au travail et la surveillance médicale ;

« – discrimination et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, protection de la maternité, âge d’admission au travail, emploi des enfants, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;

« – travail illégal.

« Un décret détermine les conditions et modalités d'application des dispositions relevant des matières énumérées aux alinéas précédents, les conditions dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés. »

### CHAPITRE III

#### **Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions internationales et communautaires concernant les gens de mer**

##### **Article 19**

I. – A l'article L. 421-21 du code de l'éducation, après les mots : « de maladie », sont insérés les mots : « , de maternité ».

II. – L'article L. 757-1 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves des écoles de la marine marchande. »

III. – Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-2 ainsi rédigé :

« *Art. 5-2.* – Les articles L. 122-25 à L. 122-25-1-2 du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

##### **Article 20 (nouveau)**

I. – Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail sont supprimés.

II. – Après l'article L. 742-1 du même code, il est inséré un article L. 742-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 742-1-1.* – I. – L'inspection du travail maritime est confiée aux inspecteurs et contrôleurs du travail maritime

relevant du ministère chargé de la mer dans les conditions définies par un décret en Conseil d'Etat qui fixe la répartition entre ces agents des compétences attribuées au contrôleur du travail, à l'inspecteur du travail, au directeur départemental du travail et de l'emploi et au directeur régional du travail et de l'emploi par le présent code.

« II. – Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont chargés de veiller à l'application des dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

« Ils sont également chargés du contrôle des conditions de vie et de travail de toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marin ainsi que du contrôle de l'application des conditions sociales de l'Etat d'accueil dans les cas où celles-ci ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.

« Pour l'exercice de ces missions, les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont habilités à demander à l'employeur ou à son représentant, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin.

« III. – Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime participent, en outre, au contrôle de l'application des normes de l'organisation internationale du travail relatives au régime de travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

« IV. – Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime et des officiers et agents de police judiciaire, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

« Les agents mentionnés à l’alinéa précédent sont habilités à constater les infractions aux dispositions des régimes du travail applicables aux personnels embarqués à bord des navires immatriculés à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises qui font escale dans un port d’un département français ou de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour les navires touchant les rades et ports étrangers, la constatation des infractions mentionnées à l’alinéa précédent est confiée à l’autorité consulaire, à l’exclusion des agents consulaires. »

III. – L’article 123 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est abrogé.

IV. – Au deuxième alinéa de l’article L. 742-5 du code du travail, après la référence : « L. 231-3-2, », est insérée la référence : « L. 231-4, ».

V. – Au premier alinéa de l’article L. 324-12 du même code, après la référence : « L. 611-10, », sont insérés les mots : « les inspecteurs et les contrôleurs du travail maritime, ».

### **Article 21 (nouveau)**

Après l’article L. 742-11 du code du travail, il est inséré un article L. 742-12 ainsi rédigé :

« *Art. L. 742-12.* – L’aptitude physique à l’exercice de la profession de marin et à la navigation est contrôlée par le service de santé des gens de mer, qui assure les missions de service de santé au travail définies au titre IV du livre II.

« Les conditions d’organisation et de fonctionnement du service de santé des gens de mer sont déterminées par décret en Conseil d’Etat. »



## **Article 22 (nouveau)**

I. – L'article 6 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« *Art. 6.* – Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application au placement des marins du titre I<sup>er</sup> du livre III du code du travail. Ce décret fixe notamment les modalités d'agrément, pour le placement des marins, des organismes privés de placement, les contrôles à exercer préalablement au placement, ainsi que les conditions de tenue du registre des marins placés par leur intermédiaire. »

II. – L'article 9 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. 9.* – Le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement. L'armateur en adresse simultanément une copie à l'inspecteur du travail maritime, pour enregistrement.

« Le contrat d'engagement mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspection du travail maritime.

« Les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement. »

III. – Les articles 12 et 13 du même code sont abrogés.

## **Article 23 (nouveau)**

I. – L'article 28 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« *Art. 28.* – Sous réserve des dispositions prévues aux articles 29 et 30, le repos hebdomadaire est donné le dimanche.

« Toutefois, pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir la prise du repos hebdomadaire :

« *a)* Par roulement ;

« *b*) De manière différée, au retour au port ;

« *c*) En cours de voyage, dans un port d'escale.

« Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord doit prévoir des mesures compensatoires et préciser le délai maximum dans lequel il doit être pris.

« A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'armateur fixe les modalités retenues, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail maritime.

« Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par décret. »

II. – L'article 104 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. 104.* – Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 sont déterminées par décret. »

### **Article 24 (nouveau)**

Le chapitre IV du titre IV du code du travail maritime est ainsi modifié :

1° Les articles 87 à 90 sont ainsi rédigés :

« *Art. 87.* – L'armateur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

« 1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;

« 2° A la fin de la période de préavis ;

« 3° Dans les cas de congédiement prévus à l'article 98 ou de débarquement pour motif disciplinaire ;

« 4° En cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;

« 5° En cas de naufrage ;

« 6° Quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause de faillite, changement d'immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;

« 7° En cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;

« 8° A l'issue d'une période d'embarquement maximale de six mois, qui peut être portée à neuf mois par accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation commerciale du navire ;

« 9° Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.

« L'armateur est déchargé de son obligation si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

« Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port.

« L'armateur assure dans les mêmes conditions et selon les mêmes modalités le rapatriement des personnels n'exerçant pas la profession de marins employés à bord.

« *Art. 88.* – Le rapatriement comprend :

« 1° Le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :

« *a)* Le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;

« *b)* Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;

« *c)* Le pays de résidence du marin ;

« *d)* Tout autre lieu convenu entre les parties.

« 2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie.

« Le rapatriement ne comprend pas la fourniture de vêtements. Toutefois, en cas de nécessité, le capitaine doit faire l'avance des frais de vêtements indispensables. Le rapatriement doit être effectué par des moyens appropriés et rapides, le mode normal étant la voie aérienne.

« Le passeport ou toute autre pièce d'identité confiée au capitaine par le marin sont immédiatement restitués en vue du rapatriement.

« *Art. 89.* – L'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement.

« Sous réserve des dispositions de l'article 90, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

« Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

« *Art. 90.* – La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après résiliation du contrat par volonté commune des parties est réglée par convention de celles-ci.

« Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions prévues à l'article 86 sont à sa charge, l'armateur devant toutefois en faire l'avance.

« Les frais de rapatriement du marin débarqué à la demande de l'autorité judiciaire ou de l'autorité administrative sont à la charge de l'Etat. » ;

2° Après l'article 90, il est inséré un article 90-1 ainsi rédigé :

« *Art. 90-1.* – Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour un armateur, de ne pas procéder au rapatriement d'un marin. La

peine est portée à six mois d'emprisonnement et 15 000 € d'amende en cas de récidive.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie au précédent alinéa. Les peines encourues sont :

« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

### **Article 25 (nouveau)**

I. – Le chapitre III du titre V du code de la voirie routière est complété par une section 3 ainsi rédigée :

#### *« Section 3*

#### *« Dispositions relatives au télépéage*

« *Art. L. 153-10.* – Les dispositions de la présente section s'appliquent à toute perception de péages ou prélèvements de toute nature auprès des usagers des infrastructures routières, par un dispositif électronique nécessitant l'installation d'un équipement électronique embarqué à bord des véhicules, à l'exception des systèmes de péage à l'échelon purement local dont le chiffre d'affaires est inférieur à un montant fixé par décret.

« *Art. L. 153-11.* – Les systèmes visés à l'article L. 153-10 mis en service à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 doivent utiliser un ou plusieurs des procédés définis par décret. »

II. – L'article L. 122-4-1 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions des articles L. 153-10 et L. 153-11 s'appliquent à la perception des péages sur les autoroutes. »

III. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et le contenu du dispositif contractuel nécessaire à sa mise en œuvre.

### **Article 26 (nouveau)**

Après le premier alinéa du II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« De même, pour les services occasionnels publics de transports routiers non urbains de personnes, tout contrat doit comporter des clauses précisant l'objet de la prestation et son prix, les droits et obligations des parties, l'affectation du personnel de conduite, les caractéristiques du matériel roulant ainsi que les conditions d'exécution du service notamment en fonction des personnes ou des groupes de personnes à transporter. »

*Délibéré en séance publique, à Paris, le 18 octobre 2005.*

*Le Président,*

*Signé : Christian PONCELET*

Imprimé pour l'Assemblée nationale par JOUVE  
11, bd de Sébastopol, 75001 PARIS

Prix de vente : 1,50 €  
ISBN : 2-11-119466-2  
ISSN : 1240 – 8468

En vente à la Boutique de l'Assemblée nationale  
4, rue Aristide Briand - 75007 Paris - Tél : 01 40 63 61 21

-----  
N° 2604 – Projet de loi adopté par le sénat après déclaration d'urgence relatif à la sécurité et au développement des transports (AN 1<sup>ère</sup> lecture)