



N° 2723

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 décembre 2005

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat après déclaration  
d'urgence (n°2604), *relatif à la sécurité et au développement des transports*,

PAR M. DOMINIQUE LE MÈNER,

Député.

---

---

Voir les numéros :

Sénat : 9, 14 et T.A. 20 (2005-2006)  
Assemblée nationale : 2604



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	7
<b>I.— LES DISPOSITIONS CONCERNANT LE TRANSPORT FERROVIAIRE</b> .....	7
<b>II.— LES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN</b> .....	9
<b>III.— LES DISPOSITIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	9
<b>IV.— LES MESURES RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL</b> .....	11
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	13
<b>I.— DISCUSSION GENERALE</b> .....	13
<b>II.— EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	15
<b>TITRE I<sup>ER</sup> — DISPOSITIONS RELATIVES A LA SÉCURITE</b> .....	15
Chapitre I <sup>er</sup> : L'Établissement public de sécurité ferroviaire.....	15
<i>Article 1<sup>er</sup></i> : Création de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.....	15
<i>Article 2</i> : Organes dirigeants, statut des personnels et cadre juridique de l'intervention des agents habilités.....	20
<i>Article 3</i> : Ressources de l'établissement public de sécurité ferroviaire.....	23
<i>Article 4</i> : Modalités réglementaires d'application des articles 1 <sup>er</sup> à 3.....	25
<i>Article 5</i> : Dispositions de coordination.....	26
Chapitre II : Dispositions relatives à la sécurité aérienne.....	30
<i>Article 6</i> (articles L. 133-1 à L. 133-5 [nouveaux], L. 330-6 et L. 410-5 du code de l'aviation civile) : Certification et contrôles de sécurité.....	30
Article L. 133-1 du code de l'aviation civile : Pouvoir de contrôle du ministre chargé de l'aviation civile.....	30
Article L. 133-2 du code de l'aviation civile : Régime d'inspections.....	31
Article L. 133-3 du code de l'aviation civile : Sanctions possibles.....	31
Article L. 133-4 du code de l'aviation civile : Agents chargés du contrôle.....	32
Article L. 133-5 du code de l'aviation civile : Mesures d'application.....	33
<i>Article 7</i> (articles L. 722-2, L. 722-3, L. 731-4, L. 741-1 du code de l'aviation civile) : Signalement des accidents et incidents.....	34
<i>Article 7 bis (nouveau)</i> (article L. 147-7-1 [nouveau] du code de l'urbanisme) : Procédure de révision des plans d'exposition au bruit.....	38
<i>Article 7 ter (nouveau)</i> : Sûreté des vols et sécurité de l'exploitation des aérodromes.....	41

Chapitre III : Dispositions relatives à la sécurité des tunnels routiers.....	45
<i>Article 8</i> (article L. 118-5 [nouveau] du code de la voirie routière) : Exigences de sécurité applicables aux tunnels de plus de cinq cents mètres relevant du réseau routier transeuropéen .....	45
Chapitre IV : Dispositions relatives à la sécurité routière.....	48
<i>Article 9</i> (articles L. 317-5, L. 317-7 du code de la route et L. 321-1 à L. 321-4 [nouveaux] du code de la route) : Débridage de certains véhicules à moteur .....	48
Article L. 321-1 [nouveau] du code de la route .....	50
Article L. 321-2 [nouveau] du code de la route .....	50
Article L. 321-3 [nouveau] du code de la route .....	50
Article L. 321-4 [nouveau] du code de la route .....	51
<i>Article 10</i> (articles L. 325-1-1, L. 325-2, L. 325-3, L. 224-5, L. 325-3-1 [nouveau], L. 130-6 et L. 344-1 du code de la route) : Dispositions relatives à l'immobilisation et à la mise en fourrière des véhicules.....	52
<i>Article 10 bis (nouveau)</i> : Consultation par des autorités étrangères du fichier national des immatriculations .....	55
<i>Article additionnel après l'article 10 bis</i> : Financement de la formation au permis de conduire .....	57
Chapitre V : Dispositions relatives à la sécurité maritime .....	57
<i>Article 11</i> : Création de GIP dans le domaine de la sécurité du transport maritime.....	57
<i>Article additionnel après l'article 11</i> : Réglementation de la formation à la conduite de bateau de plaisance à moteur.....	60
<i>Articles additionnels après l'article 11</i> : Auto-saisine du bureau enquête- accident .....	61
<b>TITRE II — DISPOSITIONS A CARACTERE ECONOMIQUE .....</b>	<b>62</b>
Chapitre I <sup>er</sup> : Dispositions relatives à l'organisation du transport ferroviaire .....	62
<i>Avant l'article 12</i> .....	62
<i>Article 12</i> : Transposition de la directive 2004/51/CE modifiant la directive 91/440/CE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires.....	62
<i>Article additionnel après l'article 12</i> : Sécurisation des délibérations de Réseau ferré de France .....	65
Chapitre II : Dispositions applicables aux investissements sur le réseau ferré national.....	66
<i>Article 13</i> (articles 1er-1 et 1er-2 [nouveaux] de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France ») : Opérations d'investissement dans le domaine ferroviaire.....	66
Chapitre III : Dispositions relatives à l'information routiere .....	73
<i>Article 14</i> : Radios chargées d'une mission de service public d'information routière .....	73
Chapitre IV : Dispositions relatives au transport routier .....	75
<i>Article 15</i> : Dispositif de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix du transport routier de marchandises .....	75
<i>Article 15 bis (nouveau)</i> : Régime juridique applicable aux deux-roues motorisés effectuant du transport léger de marchandises pour le compte d'autrui.....	79

<i>Article additionnel après l'article 15 bis</i> : Compétence de l'inspection du travail des transports pour le contrôle des véhicules routiers motorisés .....	80
<i>Article 15 ter (nouveau)</i> : Délais de paiement dans le secteur des transports .....	80
<b>Chapitre V (nouveau) : Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial</b> .....	81
<i>Article 15 quater (nouveau)</i> : Habilitation des collectivités territoriales gestionnaires d'un domaine public fluvial à percevoir la redevance sur les prises d'eau .....	81
<i>Article 15 quinquies (nouveau)</i> : Habilitation des collectivités territoriales gestionnaires d'un domaine public fluvial à percevoir des péages de navigation .....	82
<i>Article 15 sexies (nouveau)</i> : Dispositif de répercussion des variations du coût du carburant sur le prix du transport fluvial .....	83
<i>Article 15 septies (nouveau)</i> : Encadrement du cabotage en matière de transport fluvial .....	84
<i>Article 15 octies (nouveau)</i> (articles 224-1 et 224-2 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure) : Dispositions applicables aux investissements sur le réseau fluvial.....	85
<i>Article 15 nonies (nouveau)</i> : Approbation du cinquième avenant à la convention du 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg.....	87
<b>Chapitre VI (nouveau) : Dispositions relatives aux ports maritimes</b> .....	89
<i>Article 15 decies (nouveau)</i> : Création de sociétés portuaires.....	89
<i>Article 15 undecies (nouveau)</i> : Régime des ports ultramarins et de Port-Cros.....	94
<i>Article additionnel après l'article 15 undecies</i> : Création d'un nouveau chapitre relatif aux aéroports.....	95
<i>Article additionnel après l'article 15 undecies</i> .....	95
<b>TITRE III — DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL</b> .....	96
<b>Chapitre I<sup>er</sup> : Dispositions applicables au transport routier</b> .....	96
<i>Article 16</i> : Dérogation à la durée maximale du travail de nuit du personnel roulant des entreprises de transport sanitaire.....	96
<i>Article 17</i> : Dérogation à l'obligation de pauses pour les salariés roulants des entreprises de transport sanitaire et de transport routier interurbain de voyageurs.....	98
<i>Article 17 bis (nouveau)</i> : Précision relative au champ d'application de l'article L. 212-15-3 du code du travail.....	100
<i>Article 17 ter (nouveau)</i> : Formation professionnelle des conducteurs de véhicules de transports routiers de voyageurs et de marchandises .....	101
<i>Article additionnel après l'article 17 ter</i> (article 1635 bis M du code général des impôts) : Développement de la formation professionnelle dans les transports routiers en faveur des personnes de plus de 26 ans.....	102
<b>Chapitre II : Dispositions relatives au transport maritime</b> .....	103
<i>Article 18 (article 5-1 [nouveau] du code du travail maritime)</i> : Dispositions applicables aux personnes employées à bord des navires utilisés pour les services de remorquage portuaire.....	103

Chapitre III: Disposition relatives à la mise En œuvre de dispositions internationales et communautaires concernant les gens de mer.....	106
<i>Article 19</i> (article 5-2 [nouveau] du code du travail maritime) : Protection des femmes exerçant la profession de marin.....	106
<i>Article 20 (nouveau)</i> (article L. 742-1-1 [nouveau] du code du travail) : Mises en œuvre de dispositions de diverses conventions maritimes relatives à l’inspection du travail maritime.....	107
<i>Article 21 (nouveau)</i> (article L. 742-12 [nouveau] du code du travail) : Service de santé des gens de mer.....	110
<i>Article 22 (nouveau)</i> (articles 6 et 8 du code du travail maritime) : Obligations relatives au placement des marins par des organismes privés.....	110
<i>Article 23 (nouveau)</i> (articles 28 et 104 du code du travail maritime) : Repos hebdomadaire des gens de mer.....	112
<i>Article 24 (nouveau)</i> (articles 87 à 90 du code du travail maritime) : Rapatriement des gens de mer.....	114
Article 87 du code du travail maritime : Cas de rapatriement.....	114
Article 88 du code du travail maritime : Contenu de l’obligation de rapatriement.....	115
Article 89 du code du travail maritime : Frais de rapatriement.....	116
Article 90 du code du travail maritime : Prise en charge des frais de rapatriement.....	116
Article 90-1 : Sanction.....	117
<i>Article additionnel avant l’article 25</i> : Création d’un Titre IV « Dispositions diverses ».....	117
<i>Article 25 (nouveau)</i> (Section 3 du chapitre III du titre V du code de la voirie routière) : Dispositions relatives au télépéage.....	118
<i>Article 153-10</i> : Définition du télépéage.....	119
<i>Article L. 153-11</i> : Modalités du télépéage.....	120
<i>Article 26 (nouveau)</i> : Clauses obligatoires des contrats permettant l’organisation de services occasionnels publics de transport routier non urbain de personnes.....	121
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	123
<b>AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION</b> .....	199
<b>ANNEXES</b> .....	205

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement a déposé ce projet de loi sur la sécurité et le développement des transports au Sénat le 5 octobre 2005, et a déclaré l'urgence, parce que certaines directives devaient être transposées rapidement. Le texte, très riche, concerne l'ensemble des modes de transports.

Il s'organise autour de trois volets, au cœur des préoccupations de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire : la sécurité des transports, leur développement économique, et les règles sociales qui s'appliquent aux acteurs des transports.

## **I.— LES DISPOSITIONS CONCERNANT LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

Le volet du projet de loi consacré à la sécurité des transports ferroviaires (articles 1 à 5) prévoit la création d'une autorité de sécurité ferroviaire, exigée par la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire du 29 avril 2004. L'article 16 de la directive impose la mise en place d'une autorité indépendante à la fois des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, tirant ainsi la conséquence de l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires. Le Gouvernement a choisi la forme d'un établissement public de l'Etat, ce qui garantit l'indépendance et la souplesse de fonctionnement nécessaires, tout en assurant le maintien d'un fort contrôle de l'Etat, qui nomme l'essentiel des membres du conseil d'administration, détermine les ressources de l'établissement public, et continue à édicter la réglementation. Aucun désengagement de l'Etat n'est donc à craindre en la matière.

La commission a adopté un amendement permettant une perception plus équitable des redevances qui doivent contribuer au financement de cet établissement.

Elle a également adopté un amendement permettant l'autosaisine du bureau enquête-accident dans les cas d'accidents ferroviaires, alors que seul le ministre peut saisir cet organisme actuellement. Ce faisant, elle vous invite à compléter la transposition de la directive 2004/49/CE.

L'article 12 ouvre à la concurrence le transport intérieur de marchandises, conformément à la directive 2004/51 modifiant la directive 91/440 relative au développement des chemins de fer communautaires. Cette ouverture est avancée au 31 mars 2006, en vertu des engagements pris par le Gouvernement français dans le cadre de la négociation qui a précédé l'approbation par la Commission européenne du plan de restructuration du fret. En contrepartie de l'ouverture de notre réseau national, la SNCF est autorisée à exploiter des services ferroviaires dans d'autres pays de l'Union européenne.

L'article 13 permet tout d'abord à RFF de confier des mandats de maîtrise d'ouvrage à des tiers, comme par exemple à des collectivités locales, et maintient la faculté de confier de tels mandats à la SNCF dans des conditions exorbitantes du droit commun, en particulier afin de faciliter les opérations d'entretien et de renouvellement. A cette fin, votre Commission vous propose d'étendre le champ des opérations pouvant être concernées par cette dérogation.

Cet article rend également possible, en matière ferroviaire, le recours aux délégations de service public et aux contrats de partenariat. Grâce à ces outils, d'ambitieux projets vont pouvoir être lancés rapidement, comme la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, le contournement Nîmes-Montpellier, ou bien la LGV Aquitaine.

Il faut préciser qu'en tout état de cause, le projet de loi garantit de manière explicite et sans équivoque les prérogatives de la SNCF en matière de sécurité.

Votre Commission vous propose de préciser le champ des opérations concernées par ces partenariats public-privé, ceux-ci n'ayant pas vocation à déposséder RFF de l'essentiel de sa mission, c'est-à-dire le développement du réseau ferré national à travers la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement.

Elle vous proposera également de maintenir la disposition introduite par le Sénat prévoyant la remise par le gouvernement d'un rapport au Parlement sur l'évolution des relations entre RFF et le gestionnaire d'infrastructure délégué.

Enfin, un article additionnel de validation des délibérations du Conseil d'administration de RFF permettra de garantir la sécurité juridique des activités de l'établissement public depuis le 16 mai 2001.



## **II.— LES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN**

En ce qui concerne la sécurité aérienne, le projet de loi prévoit (article 6) l'introduction dans notre droit de la faculté pour l'autorité administrative de mener les contrôles de sécurité dits « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft, programme de contrôle de sécurité des aéronefs étrangers) dans des conditions techniquement et juridiquement indiscutables. C'est un élément important, d'autant plus que ces contrôles portent sur les avions de pays tiers.

Il précise également (article 7), les modalités des comptes rendus d'accidents, d'incidents et d'événements d'aviation civile.

Alors que les accidents se sont multipliés l'été dernier, et que la Commission européenne élabore une « liste noire » des compagnies, la Commission des affaires économiques est particulièrement vigilante en matière de sécurité aérienne, notamment depuis la mission d'information menée en juillet 2004 par Mme Odile Saugues et M. François-Michel Gonnot sur la sécurité du transport aérien de voyageurs.

La commission a souhaité renforcer les garanties en matière de sécurité, en précisant les modalités des comptes rendus d'accidents, d'incidents et d'événements d'aviation civile.

Le Sénat a adopté un nouvel article (7 *ter*) visant à ratifier l'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et la sécurité de l'exploitation des aéroports, précisant notamment les missions des gestionnaires d'aéroports en matière de sûreté, sous l'autorité de l'Etat.

Il a également adopté un article (7 *bis*) portant mesures transitoires en cas de révision d'un plan d'exposition au bruit et d'inadaptation au plan de gêne sonore.

Considérant que cet article soulevait quelques problèmes, la Commission a adopté un amendement atténuant la portée de cet article : s'il convient en effet de permettre l'adoption de ces dispositions-là où elles peuvent être utiles, il ne faut pas les imposer là où elles seraient dangereuses.

## **III.— LES DISPOSITIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS TERRESTRES**

L'article 8 du projet de loi initial transpose la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, auxquelles la France se conforme déjà largement. Il s'agit ici de prévoir la désignation d'un agent de sécurité chargé pour chaque tunnel de plus de cinq cents mètres, de coordonner les mesures de sauvegarde.

En matière de sécurité routière, dont le Président de la République a fait l'un des trois grands chantiers du quinquennat, le projet de loi (article 9) vise à

mettre un terme au « débridage » des deux-roues et quadricycles à moteur, qui met en danger la vie de leurs jeunes conducteurs, et celle des autres usagers de la route, sans compter les autres nuisances que ces manipulations entraînent.

L'article 10 vise à faciliter la mise en œuvre des mesures d'immobilisation des véhicules et la mise en fourrière prévues par le code de la route, renforçant notamment les sanctions prévues contre ceux qui s'y opposeraient.

Le Sénat a adopté un nouvel article (10 bis) permettant une meilleure coopération entre les autorités de l'Union dans la lutte contre la violence routière.

La commission vous propose d'adopter un article additionnel sécurisant le dispositif du « permis à un euro par jour ».

L'article 14 permet aux radios chargées d'une mission de service public d'information routière de bénéficier d'une priorité dans l'attribution des fréquences par le CSA.

L'article 15 bis introduit par le Sénat vise à soumettre aux dispositions de la loi d'orientation sur les transports intérieurs les deux-roues motorisées effectuant du transport léger de marchandises pour compte d'autrui. Votre commission vous propose de supprimer cet article qui risque d'induire un surcroît de formalités bureaucratiques dommageables au développement de l'emploi dans ce secteur, et d'étendre le contrôle de l'inspection du travail des transports à ces véhicules, afin de garantir que leur activité s'exerce dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

L'article 17 bis, introduit par le Sénat, précise quant à lui que le temps de travail du personnel roulant des entreprises de transport routier ne peut être défini par une convention de forfait en jour, et le 17 ter renforce les obligations de formations des conducteurs dans le domaine du transport routier de marchandises ou de voyageurs.

Votre commission vous en propose le maintien, sous réserve de quelques modifications rédactionnelles, et vous propose également de supprimer l'obligation de consacrer la moitié de la taxe fiscale destinée à financer la formation dans le secteur des transports au jeunes de moins de 26 ans, obligation qui ne paraît plus pertinente compte tenu de l'évolution des publics concernés.

Enfin, le Sénat a adopté un nouvel article, l'article 26, qui prévoit un certain nombre de clauses obligatoires dans les contrats permettant l'organisation de services occasionnels publics de transport routier non urbain de personnes, afin d'en garantir la transparence, ainsi que l'avait recommandé le Conseil national des transports.

L'article 15 crée un dispositif de répercussion des prix du carburant dans le domaine du transport routier, dispositif qui avait été annoncé par le ministre des transports dans le cadre du plan de soutien au transport routier de marchandises.

Votre commission vous propose de compléter ce dispositif en prévoyant les modalités de répercussion applicables à défaut d'accord entre les parties.

Elle vous propose également le maintien de l'encadrement des délais de paiement dans ce secteur, introduit par le Sénat.

Les articles 16 et 17 aménagent des dérogations aux obligations relatives à l'encadrement du travail de nuit et au temps de pause en faveur du secteur ambulancier dans le premier cas, de ce même secteur et de celui des entreprises de transport routier de voyageurs assurant un service sur des lignes de moins de cinquante kilomètres dans le second cas.

L'article 25, introduit par le Sénat, transpose la directive n°2004/52 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté. Votre commission vous propose, sous réserve de modifications rédactionnelles, le maintien de cet article, le télépéage s'avérant de nature à améliorer la fluidité du trafic et le confort des usagers.

#### **IV.— LES MESURES RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL**

L'article 11 du projet de loi clarifie le statut d'Equasis, un système d'information sur l'état des navires, en le transformant en groupement d'intérêt public.

La commission vous propose d'inscrire dans la loi un important volet maritime mais aussi fluvial : une réforme réglementant la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures. Il est temps que cette réforme, très attendue par les professionnels et les plaisanciers, et qui a fait l'objet d'une large concertation, entre progressivement en vigueur. Préconisée par le comité interministériel de la mer du 16 février 2004, elle fixe les conditions d'agrément des établissements d'enseignement de la conduite, définit la qualification exigée pour le formateur, assure ainsi une meilleure protection des candidats. Des sanctions pénales sont définies, et des mesures transitoires prévues.

S'agissant du transport fluvial, le Sénat a adopté deux nouveaux articles, le 15 quater et le 15 quinquies, qui combrent un vide juridique en permettant aux collectivités territoriales gestionnaires d'une partie du domaine public fluvial dans le cadre d'une expérimentation, de percevoir la redevance sur les prises d'eau ainsi que les péages de navigation.

S'agissant du développement de ce domaine, le Sénat a également adopté un nouvel article, l'article 15 octies, qui prévoit le recours aux délégations de service public et aux contrats de partenariat en matière fluviale. Votre commission vous proposera une nouvelle rédaction de cet article, plus adaptée aux spécificités du réseau fluvial.

Deux nouveaux articles ont également été introduits afin d'encadrer le cabotage fluvial, et de prévoir un mécanisme de répercussion des variations des prix du carburant.

Enfin, un nouvel article 15 nonies permettra, par l'approbation du cinquième avenant à la convention de 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome, de faire évoluer le conseil d'administration de ce dernier.

S'agissant du transport maritime, est précisé, au nouvel article 15 undecies, le statut des ports ultramarins, tandis que l'article 15 decies, introduit par les sénateurs, prévoit la création de sociétés portuaires afin d'accompagner le développement des ports maritimes dont la propriété sera prochainement transférée aux collectivités locales. Votre Commission vous propose de compléter ce dispositif qui comporte des lacunes relatives au statut des agents.

L'article 18 prévoit l'application des normes sociales essentielles de l'Etat d'accueil aux personnels employés à bord des navires effectuant dans nos eaux territoriales ou intérieures des prestations de remorquage portuaire. Anticipant de probables évolutions communautaires qui mettraient fin au monopole des navires sous pavillon national sur ce type d'activités, cet article constitue une garantie sociale importante, que votre Commission vous propose d'étendre au lamanage.

L'article 19 renforce la protection des femmes marins.

Les articles 20 à 24, introduits par le Sénat, mettent en œuvre des obligations découlant des conventions maritimes de l'organisation internationale du travail, en matière d'inspection du travail maritime, de service de santé au travail, d'organisme de placement des marins et de rapatriement.

Compte tenu des attentes fortes que ce texte suscite dans le secteur des transports, ainsi que des obligations qui nous incombent en matière de mise en conformité de notre droit avec les engagements internationaux que notre pays a souscrit, la Commission a adopté ce projet de loi, dont elle a estimé qu'il satisfaisait pleinement aux ambitions qu'il affiche en matière de sécurité et de développement du secteur du transport.

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

### I.— DISCUSSION GENERALE

Lors de sa réunion du 6 décembre 2005, la Commission a examiné en première lecture, sur le rapport de M. Dominique Le Mèner, le projet de loi, modifié par le Sénat après déclaration d'urgence, relatif à la sécurité et au développement des transports (n° 2604).

Le Président Patrick Ollier a déclaré que ce texte, qui proposait en grande partie au départ des mesures de transposition de directives communautaires, avait été enrichi par les sénateurs, et qu'il espérait que la Commission en ferait autant, à bon escient.

Après une présentation des principales dispositions du projet de loi par le rapporteur, M. Daniel Paul, s'exprimant au nom du groupe des député-e-s communistes et républicains, s'est étonné que les dispositions relatives au secteur portuaire, qui avaient déjà été proposées par son groupe lors de l'examen du projet de loi sur le registre international français, n'aient pas été acceptées à ce moment-là. Il a indiqué que ces dispositions constituaient un des seuls points positifs du projet de loi sur la sécurité et le développement des transports, projet qui confirmait l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, consolidait la prise de position des entrants par rapport à la SNCF et encourageait le recours à des partenariats publics-privés.

Le Président Patrick Ollier a répondu que l'adoption de l'amendement proposé par le groupe communiste n'était pas opportune à l'époque mais que la majorité n'avait pas douté alors de la volonté du gouvernement de prendre en compte ces préoccupations légitimes.

Mme Nathalie Gautier, s'exprimant au nom du groupe socialiste, a regretté la méthode utilisée par le Gouvernement et la déclaration d'urgence sur un texte lourd de conséquences pour l'avenir de l'organisation du secteur des transports. Elle a également dénoncé l'absence de concertation avec les organisations syndicales. Elle a souligné le caractère un peu « fourre-tout » de ce texte, qui comprend aussi bien des dispositions relatives au « débridage » des quadricycles à moteur que des dispositions relatives à la sécurité des tunnels. Elle a indiqué que ce texte s'inscrivait dans un contexte défavorable marqué par un désengagement financier de l'Etat alors qu'une politique des transports structurante est nécessaire. Elle a estimé que le projet de loi renvoyait à un partenariat public-privé la réalisation d'infrastructures, ce qui ne pouvait constituer une solution de remplacement. Elle a rappelé que le rapport d'audit commandé par Réseau Ferré de France et la SNCF sur l'état du réseau ferré français avait confirmé la dégradation de cette infrastructure.

S'exprimant au nom du groupe UDF, M. François Sauvadet a estimé qu'en dépit de son caractère composite, ce projet de loi méritait d'être examiné avec la plus grande attention car il touchait à la sécurité des transports, qu'il s'agisse de la sécurité routière ou de la circulation dans les tunnels. Il a souligné que le débat sur le recours au partenariat public-privé avait déjà été initié il y a deux ans lorsqu'était évoquée la nécessité de pourvoir notre pays de nouveaux équipements publics en matière routière, ferroviaire ou fluviale. Il a rappelé dans ce dernier domaine la nécessité d'assurer la jonction entre le Rhône, la Saône et le Rhin. En conclusion, il a estimé que ce texte représentait un certain nombre d'avancées concrètes et indiqué que le groupe UDF allait le voter.

Le Président Patrick Ollier a souligné que le projet de canal Rhin-Rhône avait été abandonné à la demande de Mme Dominique Voynet.

## II.— EXAMEN DES ARTICLES

### TITRE I<sup>ER</sup>

#### DISPOSITIONS RELATIVES A LA SÉCURITE

Les dispositions du titre I<sup>er</sup> concernent les modes ferroviaire, aérien, routier et maritime.

### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

#### L'ETABLISSEMENT PUBLIC DE SECURITE FERROVIAIRE

Le chapitre I<sup>er</sup> (articles 1 à 5) comprend les dispositions portant transposition de la directive du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 (2004/49/CE) relative à la sécurité des chemins de fer communautaires, dite « directive sur la sécurité ferroviaire »<sup>(1)</sup>.

Intitulé à l'origine : « L'Agence française de sécurité ferroviaire », il crée une autorité nationale de sécurité ferroviaire dont l'institution est prévue par l'article 16 de la directive 2004/49/CE. La directive dispose que l'autorité doit être indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et des demandeurs de certification. Ses tâches sont essentiellement techniques.

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

##### **Création de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire**

La première phrase de cet article propose de créer, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, un établissement public de l'Etat, dénommé « Etablissement public de sécurité ferroviaire ». Le deuxième alinéa de cet article en précise les missions.

L'article 1<sup>er</sup> vise à répondre à certaines obligations de transposition du « deuxième paquet ferroviaire », obligatoire avant le 30 avril 2006. La directive sur la sécurité ferroviaire du 29 avril 2004 dispose que les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires doivent, chacun pour sa propre partie, être entièrement responsables de la sécurité du système. Les Etats membres doivent laisser la responsabilité immédiate aux entreprises en matière de sécurité, mais doivent créer une autorité de sécurité nationale pour fournir un cadre réglementaire national et surveiller la performance des acteurs.

---

<sup>(1)</sup> Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire).

Cet organisme existe aujourd'hui en France. Mis en place pour la transposition du premier paquet ferroviaire, il est partie intégrante de la SNCF : c'est la Direction déléguée Infrastructure Exploitation Sécurité (IES). La direction des transports terrestres en assure la surveillance, et veille au caractère non discriminatoire des avis produits par la SNCF, notamment vis-à-vis des futurs nouveaux entrants.

La directive nous contraint de modifier ce dispositif, car elle dispose en son article 16 que l'autorité de sécurité nationale ne peut pas transférer ses tâches aux gestionnaires d'infrastructure, aux entreprises ferroviaires, ou aux entités adjudicatrices, ni les faire effectuer par ceux-ci en vertu d'un contrat :

## AUTORITÉ DE SÉCURITÉ NATIONALE

### Article 16

#### Tâches

1. Chaque Etat membre établit une autorité de sécurité. Cette autorité peut être le ministère chargé des questions de transports; dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, elle doit être indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

2. Les tâches assignées à l'autorité de sécurité sont au moins les suivantes :

a) autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;

b) autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire transeuropéen conventionnel conformément à l'article 14 de la directive 2001/16/CE et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;

c) vérifier que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées par l'article 12 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE ;

d) autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI ;

e) délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément aux articles 10 et 11 et vérifier que les conditions et les exigences qui y sont définies sont satisfaites et que les activités des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires sont conformes aux exigences prévues par la législation communautaire ou nationale ;

f) vérifier, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et développer le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité ;

g) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour.



3. Les tâches visées au paragraphe 2 ne peuvent pas être transférées aux gestionnaires de l'infrastructure, aux entreprises ferroviaires ou aux entités adjudicatrices, ni être effectuées par ceux-ci en vertu d'un contrat.

La création de cet organisme est aussi le corollaire de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, déjà réalisée pour le fret et prévue à terme pour le transport de voyageurs. Dès lors que plusieurs entreprises ont accès au réseau, la sécurité ne peut plus être confiée à l'opérateur historique.

Plusieurs options étaient possibles pour le statut de cette autorité, d'une direction du ministère chargé des transports à une autorité administrative indépendante.

**La première phrase** tend à créer l'autorité nationale de sécurité prévue par la directive, et à lui conférer la nature **d'établissement public de l'Etat**.

Il s'agit donc d'une solution médiane, recommandée par le conseil général des Ponts et Chaussées <sup>(1)</sup>, et qui offre plusieurs avantages essentiels :

– cet établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) reste soumis à une forte tutelle de l'Etat, ce qui apporte toutes les garanties nécessaires : il n'est pas question pour l'Etat d'abandonner des prérogatives régaliennes en matière de sécurité ;

– l'EPSF dispose de l'indépendance requise pour garantir l'égalité des conditions de concurrence ;

– comme le ministre l'a rappelé lors des débats au Sénat, se pose la question de la capacité de cette autorité à attirer les compétences alors que le personnel compétent pour exercer ces missions de sécurité, ingénieurs et techniciens, est actuellement employé à la SNCF, à la RATP, ou dans les entreprises industrielles de la construction ferroviaire. Il est difficile de faire venir dans un service administratif de fonctionnaires sous statut des personnes ayant cette expérience, cette formation, et un niveau de rémunération correspondant. Le statut de la fonction publique permet déjà qu'un établissement public soit autorisé par décret à recruter des agents contractuels de droit public. Le projet de loi autorise en outre l'EPSF à employer une partie de ses personnels dans les conditions prévues par le code du travail ; cette souplesse est nécessaire pour permettre à l'EPSF de recruter des experts ;

– l'EPSF sera doté de ressources affectées ; de plus, il est souhaitable qu'il dispose de l'autonomie budgétaire et financière, ce qui suppose la personnalité morale.

---

<sup>(1)</sup> *Rapport n°2004-0042-01 du conseil général des Ponts et Chaussées, établi par B. Desbazeille, M. Quatre, G. Sylvestre, et J. Pellegrin, en octobre 2004 relatif à l'Organisation de la sécurité ferroviaire dans la perspective de la transposition des directives européennes.*

L'intervention du législateur est nécessaire pour la création de cet établissement public, conformément à l'article 34 de la constitution, puisqu'il s'agit d'une nouvelle catégorie d'établissements publics. Le Conseil constitutionnel a précisé dans sa décision du 25 juillet 1979 « Agence nationale pour l'emploi » que « doivent être regardés comme entrant dans une même catégorie [...] les établissements publics dont l'activité s'exerce territorialement, sous la même tutelle administrative, et qui ont une spécialité analogue ».

Les missions de l'EPSF présentent des analogies avec d'autres établissements publics de l'Etat chargés de missions de puissance publique (autorisation, certification, agrément, etc.) comme le laboratoire national d'essais ; il est appelé à intervenir dans un champ où agissent d'autres établissements publics comme RFF et la SNCF. Mais comme le remarque le conseil général des Ponts et Chaussées, le particularisme de la relation entre ces trois établissements fait de l'EPSF un établissement *sui generis*.

La dénomination de l'autorité de sécurité ferroviaire, baptisée « Agence » dans le projet de loi initial a suscité l'émotion des sénateurs, qui ont craint la constitution d'une Agence indépendante, et le désengagement de l'Etat. Alors que la dénomination d'un établissement public relève normalement du domaine réglementaire, le Gouvernement a proposé un amendement levant l'ambiguïté de l'intitulé initial de l'autorité de sécurité. Les sénateurs lui ont donc substitué l'expression « Etablissement public de sécurité ferroviaire ».

La suite du chapitre I<sup>er</sup> apporte de nombreuses garanties quant à la tutelle de l'Etat sur cet établissement.

**La première phrase du deuxième paragraphe de l'article 1<sup>er</sup>** énonce la **mission** d'ensemble de l'établissement public de sécurité ferroviaire, tandis que la seconde donne un exemple des responsabilités qui lui incomberont concrètement.

De manière générale, le nouvel établissement public doit veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité (c'est-à-dire la capacité de rouler indistinctement sur n'importe quelle section du réseau ferroviaire) des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques comparables et dont la liste est fixée par décret.

L'exposé des motifs apporte quelques précisions sur ces missions, qui seront énumérées par un décret en Conseil d'Etat, prévu à l'article 4 du projet de loi. L'EPSF sera chargé des tâches techniques d'instruction des dossiers et de contrôle de la réglementation technique et de sécurité des transports ferroviaires, la réglementation elle-même restant édictée par l'Etat, de la diffusion de l'information en matière de sécurité ferroviaire, de répondre aux consultations demandées par le ministre chargé des transports, et de rendre un rapport annuel sur la sécurité du système ferroviaire.

Le champ de compétence de l'Agence porte notamment sur le réseau ferré national, et sur les autres réseaux ferroviaires semblables, en complémentarité avec les missions aujourd'hui dévolues à d'autres services de l'Etat, notamment le service technique des remontées mécaniques et transports guidés.

**La seconde phrase du second paragraphe** précise que l'établissement public est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires, et d'en assurer le suivi et le contrôle. La liste de ces autorisations sera détaillée par le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 4 du projet de loi.

Il s'agit notamment de la délivrance des certificats de sécurité à la SNCF et aux autres entreprises ferroviaires, de l'approbation des dossiers préliminaires de sécurité, de la délivrance des autorisations de mise en exploitation commerciale des matériels roulants et des différents systèmes techniques ferroviaires, de l'agrément des centres de formation, de l'agrément des experts et des organismes qualifiés, du contrôle de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité. Comme indiqué dans l'exposé des motifs, à court terme, l'EPSF devra aussi délivrer les agréments de sécurité du gestionnaire d'infrastructure, les licences de conducteurs de trains prévus par la réglementation européenne.

La commission a examiné un amendement de Mme Nathalie Gautier modifiant la rédaction de l'article 1<sup>er</sup> pour confier la responsabilité de la sécurité ferroviaire au ministre chargé des transports. Mme Nathalie Gautier a dénoncé le désengagement de l'Etat en matière de sécurité ferroviaire, et expliqué que la solution proposée par l'amendement respectait mieux les prérogatives de l'Etat, tout en restant conforme à l'article 16 de la directive 2004/49/CE. Le rapporteur a rappelé que la solution retenue était celle d'un établissement public de l'Etat, qu'elle résultait d'une préconisation du conseil général des Ponts et Chaussées, suivie d'une concertation approfondie, et qu'elle assurait efficacement l'indépendance exigée par la directive, sans remettre en cause les prérogatives de l'Etat puisque le ministre chargé des transports exerçait la tutelle de l'établissement, désignait la majorité des membres du conseil d'administration, auquel siègeraient deux parlementaires, qu'il contrôlait ses ressources, et que l'Etat restait en tout état de cause maître de la réglementation. Il a estimé qu'il s'agissait d'une solution équilibrée, et a émis en conséquence un avis défavorable sur l'amendement, que la commission a *rejeté*.

La commission a *rejeté* également un amendement de M. Daniel Paul ayant le même objet.

Elle a ensuite *adopté* cet article sans modification.

## *Article 2*

### **Organes dirigeants, statut des personnels et cadre juridique de l'intervention des agents habilités**

Cet article comprend trois parties. La première est relative à la composition du conseil d'administration de l'établissement public, la deuxième à son personnel, et la troisième aux prérogatives de contrôle de ses agents. La détermination des organes dirigeants, de leur rôle, des conditions de leur désignation et des catégories de personnes représentées en leur sein relève en effet des dispositions constitutives d'un établissement public, donc du législateur lorsque l'établissement appartient à une nouvelle catégorie.

**Le I de cet article** décrit la composition du conseil d'administration de l'établissement public, et précise les missions de son directeur général.

**La première phrase du premier paragraphe** décrit la composition du conseil d'administration, dont il est seulement précisé qu'il administre l'établissement public. Le projet de loi prévoit actuellement que ce conseil soit composé pour moitié de représentants de l'Etat, et pour l'autre moitié, d'un député, d'un sénateur (ce qui n'était pas prévu dans le projet initial, mais résulte d'un amendement présenté par le Gouvernement et adopté par les sénateurs), de personnes qualifiées, en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'établissement, et de deux représentants du personnel.

Le nombre de membres du conseil d'administration n'est pas précisé.

Selon les informations communiquées à votre rapporteur, la majorité du personnel de l'établissement devrait être soumise au droit privé. L'EPSF rentrera alors dans le champ de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public (DSP), selon laquelle le conseil d'administration de l'établissement public doit compter de neuf à dix-huit membres.

Puisque selon la première phrase du I la moitié du conseil d'administration comprend deux parlementaires, deux représentants du personnel et des (donc au moins deux) personnes qualifiées, le nombre total de membres du conseil ne peut être inférieur à douze. Un décret en Conseil d'Etat peut en modifier le nombre, compris entre douze et dix-huit.

Conformément à l'article 5 de la loi DSP, les représentants de l'Etat sont nommés par décret, les personnalités qualifiées le sont également, le cas échéant après consultation d'organismes représentatifs des activités en cause, et les représentants des salariés élus.

Si le nombre des salariés employés en moyenne dans les vingt-quatre derniers mois est inférieur à deux cents, le nombre de leurs représentants peut être fixé par une disposition législative. A défaut, il peut l'être par décret en Conseil d'Etat. L'article 4 de la loi DSP prévoit que ce nombre est au moins égal à deux et au plus au tiers du nombre des membres du conseil d'administration, qui doit

compter de neuf à dix-huit membres. Le projet de loi retient donc la plus faible représentation possible des personnels de l'établissement.

**La deuxième phrase** prévoit que le conseil d'administration élise son président parmi ses membres.

**Le deuxième alinéa** propose que l'établissement public soit dirigé par un directeur général, nommé par décret.

**Le troisième alinéa** attribue au directeur général la délivrance des autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et prévues au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>.

**Le paragraphe II** permet à l'établissement public d'employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail puisqu'il doit, pour mener à bien ses missions, faire appel à des compétences de spécialistes du domaine ferroviaire qui sont pour l'essentiel employés par les exploitants ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les industriels du secteur ferroviaire. Il est donc indispensable qu'il ait la possibilité de recruter des professionnels sous contrat de droit privé et également des agents provenant de la SNCF et de la RATP, dans des conditions d'indépendance, tout en permettant à ces derniers de conserver leurs droits statutaires.

**Le paragraphe III** précise les conditions dans lesquelles les agents de l'établissement public contrôlent l'application de la réglementation technique et de sécurité des transports ferroviaires.

**La première phrase du premier alinéa** précise que les agents chargés de ce contrôle sont habilités par le directeur général. Aux fins de ce contrôle, ils recueillent des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public et se font communiquer tout élément justificatif. **La seconde phrase** précise que ces agents sont astreints au secret professionnel.

**La première phrase du dernier alinéa** complète l'article 26-3 de la LOTI du 30 décembre 1982 : il dispose que les agents de l'Etat <sup>(1)</sup> et les préposés d'exploitants ferroviaires agréés et commissionnés par le ministre des transports pour procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des (et constater les infractions aux) dispositions relatives à la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité sont astreints au secret professionnel dans les conditions et sous les sanctions prévues par le code pénal. Ils peuvent, pour l'exercice de leurs missions, sans préjudice des pouvoirs reconnus par les dispositions du code de procédure pénale aux officiers et agents de police judiciaire, pénétrer entre 8 heures et 20 heures dans tous les lieux utilisés exclusivement à des fins professionnelles par le fabricant ou toute personne intervenant pour la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. Ils ont également libre

---

(<sup>1</sup>) Le 7<sup>o</sup> de l'article 5 du projet de loi vise à étendre ces dispositions aux agents de l'EPSF.

accès aux lieux où sont installés ou exploités les systèmes de transport. Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations ou en assurer lui-même la direction.

En dehors de ces cas, c'est-à-dire pour ce qui relève du contrôle de l'application de la réglementation technique et de sécurité, hors constituants d'interopérabilité <sup>(1)</sup>, la première phrase du dernier alinéa prévoit que de manière générale, les agents de l'établissement public ont accès aux locaux, lieux, installations et matériels de transports, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent.

Plusieurs garanties encadrent cet accès. Est ainsi exclu l'accès aux domiciles et à la partie des locaux servant de domicile, conformément aux principes fondamentaux de protection de la vie privée.

Une deuxième garantie porte sur les horaires : l'accès est possible :

- entre huit heures et vingt heures,
- ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé,
- ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours.

**La deuxième phrase** prévoit que les agents habilités peuvent se faire assister par des experts extérieurs à l'établissement public, désignés par le directeur général.

Les agents habilités peuvent également mener des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'Etat ou de ses établissements publics.

**La dernière phrase** prévoit que lorsque l'accès est refusé, les agents habilités ne peuvent pénétrer que sur autorisation du président du tribunal de grande instance ou du magistrat délégué par lui.

La commission a *rejeté* un amendement de suppression de M. Daniel Paul.

Elle a ensuite *adopté* cet article sans modification.

---

<sup>(1)</sup> Le système ferroviaire européen est décomposé en sous-systèmes correspondant soit à des domaines de nature structurelle (infrastructure, énergie, contrôle-commande et signalisation, matériel roulant...), soit à des domaines de nature fonctionnelle (maintenance, exploitation...). Chaque sous-système fait l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (STI) à laquelle il doit être conforme. Chaque STI précise les exigences essentielles et les paramètres fondamentaux, et détermine notamment les constituants d'interopérabilité, par exemple la STI « infrastructure » comprend les constituants suivants : le rail ; les attaches de rail ; les traverses et les supports de voie ; les appareils de voie. La STI « énergie » comporte les constituants suivants : la caténaire ; le pantographe ; la bande de contact, etc.

### Article 3

#### **Ressources de l'établissement public de sécurité ferroviaire**

Cet article décrit les ressources de l'établissement public de sécurité ferroviaire. La détermination des catégories de ressources d'une catégorie d'établissements publics relève en effet de la compétence du législateur.

La commission a *rejeté* un amendement de suppression de M. Daniel Paul.

#### **Le 1<sup>o</sup> instaure un droit de sécurité.**

Seront assujetties à ce droit, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, les entreprises ferroviaires qui utilisent les réseaux mentionnés au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, c'est-à-dire le réseau ferré national et les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables.

La directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires a défini l'« entreprise ferroviaire » comme toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise.

**La deuxième phrase du 1<sup>o</sup>** prévoit que le montant du droit de sécurité est fixé par les ministres chargés des transports et du budget, sur proposition du conseil d'administration de l'établissement public.

Compte tenu des délais nécessaires à la promulgation de la loi, à la parution du décret, à la proposition d'un taux par le conseil d'administration, le taux, qui devrait être fixé par décret en Conseil d'Etat ne pourra pas être connu au 1<sup>er</sup> janvier, et peut-être même pas avant la fin du premier trimestre. En matière fiscale, la rétroactivité de la loi ne pose toutefois pas de problème.

Si le montant de ce droit est fixé par deux ministres, cette décision est de nature réglementaire, et elle est susceptible de faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'Etat. La détermination par les ministres de cette ressource essentielle pour l'établissement est un signe de plus de l'engagement de l'Etat en matière de sécurité ferroviaire.

Ce droit comprend, selon le cas :

– un pourcentage du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF dans la limite du centième de ce montant et de vingt centimes d'euro par kilomètre parcouru ;

– une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à

celles du réseau ferré national, dans la limite de dix centimes d'euro par kilomètre parcouru.

Il s'agit dans les deux cas d'un plafond. Le montant maximal des droits ainsi perçus devrait correspondre à une vingtaine de millions d'euros.

**Le quatrième alinéa du 1<sup>o</sup>** prévoit que les entreprises déclarent chaque trimestre le montant des redevances versées à RFF et le nombre de kilomètres parcourus par leurs matériels sur les différents réseaux.

**La deuxième phrase de cet alinéa** indique que cette déclaration est adressée au comptable de l'établissement public. Elle doit s'accompagner du paiement du droit.

**Le dernier alinéa du 1<sup>o</sup>** prévoit que ce droit est constaté et recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxe sur le chiffre d'affaires.

Ce droit est une imposition de toute nature. Conformément à l'article 34 de la constitution, le 1<sup>o</sup> de cet article fixe les règles concernant l'assiette, le taux, et les modalités de recouvrement. Le Conseil constitutionnel admet en effet que le taux soit déterminé par son plafond.

**Le 2<sup>o</sup> de l'article 3** permet à l'établissement public de recevoir des subventions de l'Etat ou de toute autre personne publique ou privée.

**Le 3<sup>o</sup>** permet à l'établissement public de percevoir des **redevances** lors de la délivrance, aux personnes autres que les entreprises ferroviaires, d'autorisations mentionnées au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, c'est-à-dire les autorisations requises pour l'exercice d'activité ferroviaires.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à modifier cet alinéa, les possibilités de perception de redevances lui paraissant trop limitées (**amendement n<sup>o</sup> 22**).

En effet, lorsqu'il instruit la demande d'autorisation d'un redevable, l'EPSF engage des frais dès la réception de la demande. Il est donc souhaitable que le critère de perception ne soit pas la délivrance de l'autorisation, mais l'engagement de son instruction ; le résultat négatif de l'instruction, comme l'éventuel désistement du redevable, ne doit pas conduire l'établissement à supporter une charge non compensée.

D'autre part, si l'autorisation d'exercer une activité ferroviaire sur un réseau ferré (certificat de sécurité) est une autorisation délivrée dans l'intérêt public, afin d'assurer notamment la sécurité des personnes et des biens transportés, une entreprise ferroviaire peut également formuler des demandes relatives à d'autres autorisations. Ainsi de l'agrément d'un centre de formation des personnels, de l'autorisation de mise en circulation de matériels roulants qu'elle



développerait ou adapterait pour ses propres besoins, ou de son agrément en tant qu'organisme qualifié en matière de sécurité travaillant pour le compte de tiers. Dans tous ces cas, et par souci d'équité vis-à-vis des autres redevables, ces autorisations qui profiteraient principalement à l'entreprise en lui permettant d'exercer ces activités accessoires doivent entraîner le paiement de redevances.

Le 4<sup>o</sup> lui permet enfin de recevoir des dons, legs, produits de cession et concours divers.

La liste de ces ressources est limitative. L'établissement public de sécurité ferroviaire ne peut donc recourir à l'emprunt.

La commission a *adopté* cet article ainsi modifié.

#### *Article 4*

##### **Modalités réglementaires d'application des articles 1<sup>er</sup> à 3**

**La première phrase** de cet article prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application des articles 1<sup>er</sup> à 3.

La commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur, plusieurs décrets pouvant être nécessaires (**amendement n° 23**).

**La deuxième phrase** précise que le décret en Conseil d'Etat fixe 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.

**La troisième phrase** complète la précédente en indiquant que le 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). Ces conditions 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.

D'après les informations obtenues par votre rapporteur, ce décret, en cours de préparation, devrait paraître au premier trimestre 2006, et devrait être accompagné d'un deuxième décret prévoyant les dispositions transitoires nécessaires (création de l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure, modification des conditions de délivrance des certificats de sécurité des exploitants ferroviaires, abrogation du rôle de la SNCF en matière d'instruction des dossiers de sécurité, notamment).

Les responsabilités en matière de sécurité ferroviaire se répartiront dorénavant de la façon suivante :

– le ministère, (Direction des transports ferroviaires et collectifs, DTFC), élabore la politique et établit la réglementation ;

– l'EPSF instruit et délivre les autorisations et contrôle la sécurité du système ferroviaire. Votre rapporteur insiste sur le fait que le ministre pourra demander la modification des décisions prises par l'EPSF s'il les juge gravement contraires à l'ordre public ou à la sécurité.

– la SNCF, en tant qu'exploitant ferroviaire gère la sécurité de son exploitation dans le cadre de son certificat de sécurité délivré par l'EPSF ;

– la SNCF et RFF, en tant que gestionnaires d'infrastructure, gèrent la sécurité de leur exploitation dans le cadre de leurs agréments de sécurité délivrés par l'EPSF. A ce titre ils sont également chargés de vérifier la compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure ;

– le Bureau enquêtes accidents transport terrestre (BEA-TT) réalise les enquêtes après accident ou incident grave et émet des recommandations pouvant concerner l'ensemble des acteurs, y compris l'EPSF, voire le ministère.

La commission a *adopté* cet article ainsi modifié.

#### *Article 5*

#### **Dispositions de coordination**

Cet article modifie plusieurs dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1156 du 30 décembre 1982 (LOTI). Ces modifications sont rendues nécessaires par la création de l'établissement public de sécurité ferroviaire. Alors que le projet de loi initial comportait des dispositions de coordination faisant référence à l' « Agence française de sécurité ferroviaire », le Sénat a adopté une série d'amendements remplaçant systématiquement cette référence par les mots « l'établissement public de sécurité ferroviaire ».

La commission a *rejeté* un amendement de suppression de M. Daniel Paul.

Le 1° de cet article modifie le premier alinéa de l'article 13-1 de la LOTI. Cet article concerne les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé ou ferroviaire. Préalablement à l'engagement de ces travaux, un rapport sur la sécurité, précisant notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter, doit être établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport doit accompagner un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat. Les travaux ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé ces documents.

Le 1° de cet article prévoit le partage de cette compétence entre l'Etat et le nouvel Etablissement public de sécurité ferroviaire. Ainsi, le dossier préliminaire

doit être adressé au représentant de l'Etat ou au directeur général de l'établissement public, et son approbation peut être le fait de l'Etat ou de l'établissement public.

L'EPSF aura compétence en matière de transport ferroviaire, tandis que l'Etat reste compétent pour le transport public guidé.

Le 2° de cet article modifie l'alinéa suivant de l'article 13-1 de la LOTI. Ce deuxième alinéa vise l'autorisation de mise en exploitation commerciale des systèmes de transport public guidé ou ferroviaire, délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation des ouvrages. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.

Le 2° permet à l'établissement public de sécurité ferroviaire de délivrer lui aussi ces autorisations. Là encore, la répartition des compétences se fera en fonction du mode de transport, ferroviaire ou public guidé.

Les troisième, quatrième et cinquième alinéas de l'article 13-1 de la LOTI ne sont pas modifiés par le présent projet de loi. Ces alinéas précisent que :

– Pour les systèmes déjà en service, l'autorité de l'Etat compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner son interruption.

– Les conditions d'application de cet article sont fixées par un décret en Conseil d'Etat, qui précise notamment les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale est délivrée après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales.

– Les dispositions de cet article sont applicables aux systèmes de transports guidés ou ferroviaires destinés au transport de personnels.

Le 3° de cet article modifie l'intitulé de la section II du chapitre I<sup>er</sup> du titre II de la LOTI.

Le titre II est consacré aux dispositions particulières aux différents modes de transports. Le chapitre I<sup>er</sup> vise le transport ferroviaire, et la section II de ce chapitre s'intitule : « Du système ferroviaire transeuropéen ».

Le 3° propose de rédiger ainsi cet intitulé : « De l'interopérabilité du système ferroviaire ».

Cette section comprend les articles 26, 26-1, 26-2, 26-3 et 26-4 créés par l'article 17 II de l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, et l'article 80 de la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du

droit qui ratifie cette ordonnance. Elle transpose la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

La modification de l'intitulé de la section II est proposée au motif que les articles de cette section ne concernent que le régime des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire dans l'Union européenne, ce qui est exact, et que la notion de système ferroviaire transeuropéen apparaît quelque peu imprécise et dépassée.

**Le 4°** de cet article modifie le premier alinéa de l'article 26 de la LOTI. Cet article prévoit que les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont munis d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Le 4° supprime le mot « transeuropéen », pour les mêmes raisons que le 3° modifiait l'intitulé de la section II du chapitre 1<sup>er</sup> du titre II de la LOTI.

**Le 5°** modifie le premier alinéa de l'article 26-1 de la LOTI. Conformément à cet article, « si un constituant muni d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi ne satisfait pas aux exigences essentielles permettant de garantir son interopérabilité, le ministre chargé des transports peut, par arrêté, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, restreindre le domaine d'application de ce constituant ou ordonner sa mise en conformité ». Le 5° confie cette compétence au directeur général de l'établissement public de sécurité ferroviaire.

Cette modification emporte aussi le transfert au directeur général d'une autre compétence, prévue au deuxième alinéa de l'article 26-1 de la LOTI : celle de suspendre pendant une durée n'excédant pas un an ou d'interdire la mise sur le marché, même à titre gratuit, du constituant ou d'ordonner son retrait en tous lieux, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché.

Enfin, le troisième alinéa de l'article 26-1 confère actuellement au ministre la possibilité de prononcer sans formalité la suspension prévue à l'alinéa précédent en cas de danger imminent. Cette possibilité est également offerte au directeur général de l'établissement public de sécurité ferroviaire par **le 6°** de cet article.

**Le 7°** de cet article modifie le premier alinéa de l'article 26-2 de la LOTI, qui donne compétence, sans préjudice de celle des officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, aux agents de l'Etat et aux préposés d'exploitants ferroviaires agréés et commissionnés par le ministre des transports pour procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des dispositions de l'article 26 et pour rechercher et constater les infractions (punies de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende) prévues à l'article 26-5, c'est-à-dire la mise sur le marché d'un constituant d'interopérabilité sans la déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi

mentionnée à l'article 26, ou en violation d'un arrêté du ministre chargé des transports pris en application de l'article 26-1.

Le 7° attribue concurremment cette compétence aux agents de l'établissement public de sécurité ferroviaire.

Comme les agents de l'Etat et les préposés d'exploitants ferroviaires agréés et commissionnés, les agents de l'établissement public sont, en vertu du second alinéa de l'article 26-2, astreints au secret professionnel dans les conditions et sous les sanctions prévues par le code pénal. L'article 226-13 du code pénal punit d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende la révélation d'une information à caractère secret par une personne qui en est dépositaire soit par état ou par profession, soit en raison d'une fonction ou d'une mission temporaire.

En vertu du deuxième alinéa de l'article 26-5, le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents habilités en application de l'article 26-2 est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. Parmi ces agents, le 7° de l'article 5 du projet de loi propose donc d'inclure aussi les agents de l'établissement public de sécurité ferroviaire.

Outre la modification de l'article 26-3 déjà évoquée, le 7° modifie également le champ de l'article 26-4 de la LOTI, dont le premier alinéa permet aux agents mentionnés à l'article 26-2 de prélever des pièces ou des échantillons pour procéder à des analyses ou à des essais et exiger la communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.

**Le 8°** de cet article modifie le premier alinéa de l'article 26-4 de la LOTI, en permettant à ces agents d'exiger non plus seulement la communication de tout document, mais celle de tout élément justificatif nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.

Le dernier alinéa de l'article 5 élargit ainsi les prérogatives de contrôle de ces agents et permet d'éviter toute ambiguïté sur la nature des documents en cause. Se posait par exemple la question de certains supports informatiques. Il doit être clair que ce n'est pas le support du document qui importe, mais la communication de toute information nécessaire.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

## CHAPITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE AERIENNE

#### *Article 6*

(articles L. 133-1 à L. 133-5 [nouveaux], L. 330-6 et L. 410-5 du code de l'aviation civile)

#### **Certification et contrôles de sécurité**

Cet article modifie les livres I<sup>er</sup>, III et IV du code de l'aviation civile pour organiser les principes, les conditions et les modalités de l'intervention du ministre chargé de l'aviation civile ayant vocation à assurer le contrôle technique dans les différents domaines couverts par ces livres.

**Le I** de cet article complète le titre III du livre I<sup>er</sup> du code de l'aviation civile par un chapitre III relatif à la police de la circulation des aéronefs et composé des articles L. 133-1 à L. 133-5.

## CHAPITRE III

### POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

Article L. 133-1 du code de l'aviation civile

#### **Pouvoir de contrôle du ministre chargé de l'aviation civile**

L'article L. 133-1 fixe le principe selon lequel les aéronefs et les autres produits, les matériels, les personnes et les services qui sont soumis au respect des règles de sécurité et de sûreté prévues par les règlements communautaires ou par le code de l'aviation civile sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile. Ceci assure le fondement des diverses opérations de certification ou de contrôle technique (inspections, audits, contrôle par sondage, contrôle occasionnel).

**Le premier alinéa** de cet article soumet au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile d'une part les organismes et les personnes et d'autre part les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements pour autant qu'ils sont soumis à des exigences techniques de sécurité et de sûreté.

Ces exigences sont posées par :

- le livre I<sup>er</sup> du code de l'aviation civile ;
- le règlement (CE) du Parlement et du Conseil n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ;

– le règlement (CE) du Parlement et du Conseil n° 550/2004 du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

**Le deuxième alinéa** de cet article autorise le ministre chargé de l'aviation civile à soumettre à autorisation ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités, de même que les aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation.

Article L. 133-2 du code de l'aviation civile

### **Régime d'inspections**

Cet article autorise le ministre chargé de l'aviation civile à soumettre à des inspections tout aéronef qui se trouve sur un aéroport français afin de s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté en vigueur. Ces normes peuvent être françaises, communautaires, ou prises en application de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, entrée en vigueur en France le 24 avril 1947. Dite Convention de Chicago, elle porte création de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Comptant plus de 180 États contractants, l'OACI est chargée de faciliter l'adoption d'instruments de droit aérien international et d'en promouvoir l'acceptation générale, dans des domaines très variés : ont ainsi été adoptés des textes relatifs à la reconnaissance internationale du droit de propriété sur aéronefs, aux dommages causés aux tiers au sol, à la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers, aux infractions commises à bord d'un aéronef, au marquage des explosifs plastiques pour en faciliter la détection, et à l'intervention illicite dans l'aviation civile.

Une deuxième convention a été signée le même jour à Chicago : il s'agit de l'accord sur le transit en matière de services aériens internationaux, entré en vigueur pour la France le 24 juin 1948. La commission a donc *adopté* un amendement de précision du rapporteur (**amendement n° 24**).

Article L. 133-3 du code de l'aviation civile

### **Sanctions possibles**

Cet article autorise le ministre chargé de l'aviation civile à prendre différentes mesures lorsque l'exercice des activités d'aviation civile ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes. Il peut s'agir :

– de mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

– de l’interdiction totale ou partielle de l’exercice d’activités ou de l’utilisation de produits ou matériels en cas de risques immédiats ;

– de l’immobilisation au sol d’un aéronef jusqu’à l’élimination du risque identifié pour la sécurité ;

– de la soumission à certaines conditions ou de l’interdiction de l’activité en France d’un ou plusieurs exploitants d’aéronefs d’un pays tiers, c’est-à-dire exploité sous le contrôle d’un organisme autre que l’autorité compétente d’un Etat membre.

**Le dernier alinéa de cet article** autorise le retrait des autorisations prévues à l’article L. 133-1 lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu’il utilise créent un risque pour la sécurité.

Article L. 133-4 du code de l’aviation civile

### **Agents chargés du contrôle**

L’article L. 133-4 reprend des dispositions déjà contenues dans la partie réglementaire du code de l’aviation civile (R. 133-5) en leur donnant une base législative dans le champ du livre I<sup>er</sup>, permettant que les contrôles techniques soient effectués par des organismes techniques ou des personnes extérieures que le ministre chargé de l’aviation civile habilite à cet effet.

**La première phrase** de cet article autorise les personnes chargées des missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs à accéder à ces aéronefs, ainsi qu’aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s’exercent les activités contrôlées. La différence entre les locaux et les installations tient à ce que certaines installations ne sont pas incluses dans des bâtiments, par exemple des bancs d’essai de moteurs ou des stations de dégivrage.

Cet accès est réservé aux agents de l’Etat, et aux organismes et aux personnes habilités par le ministre chargé de l’aviation civile.

L’organisme habilité dont a connaissance votre rapporteur est celui du Groupement pour la sécurité de l’aviation civile (GSAC), groupement d’intérêt économique associant l’Etat, le Bureau VERITAS et SOFREAVIA, une société française d’ingénierie et de conseil. Parmi les personnes habilitées figurent des pilotes travaillant dans le cadre de l’Organisme de contrôle en vol, partie intégrante de la DGAC, mais qui ne sont pas des agents de l’Etat.

Les agents de l’Etat, agissant ès qualité, n’ont pas besoin d’une habilitation.

L’accès peut se faire à tout moment. Cette possibilité se justifie par le caractère continu de l’activité aérienne.



**La deuxième phrase** prévoit l'accès de ces personnels habilités aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

Toutefois, cet article ne prévoit rien pour le cas où l'accès aux terrains, locaux, et installations et la communication de documents seraient refusés. En réalité, la conséquence d'un refus d'accès aux agents, organismes ou personnes chargés des contrôles techniques peut être le refus ou le retrait d'une autorisation. Par ailleurs, conditionner cet accès à l'autorisation préalable d'un magistrat, comme cela est prévu à la fin du III de l'article 2 du projet de loi pour les agents de l'EPSF, n'est pas compatible avec le caractère d'urgence et de permanence de la sécurité aérienne (ainsi du cas d'une vérification jugée indispensable immédiatement avant le départ d'un avion en pleine nuit). Ces contraintes particulières avaient déjà inspiré l'article L. 213-2-1 du code de l'aviation civile, inséré par la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports <sup>(1)</sup>.

Enfin, il n'a pas paru nécessaire d'astreindre les agents habilités au secret professionnel : en effet, aucune disposition de ce type n'a été prévue en plusieurs décennies, sans que cela pose problème.

Article L. 133-5 du code de l'aviation civile

### **Mesures d'application**

L'article L. 133-5 du code de l'aviation civile prévoit que les modalités d'application du chapitre III du titre III du livre I<sup>er</sup> du même code seront fixées par un décret en Conseil d'Etat.

**Le II de l'article 6** du projet de loi modifie l'article L. 330-6 du code de l'aviation civile. Le contrôle technique des entreprises de transport aérien exercé par le ministre de l'aviation civile en vue d'assurer la sécurité aérienne se fera dorénavant dans les conditions prévues par les articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4.

Alors que le second alinéa de l'article L. 330-6 du CAC prévoit que les dépenses entraînées par ce contrôle technique sont à la charge des entreprises, aucune précision comparable n'est donnée pour le chapitre III créé par l'article 6. En effet, la question du financement des activités de « contrôle technique » est globalement réglée par le nouvel article L. 611-5 du CAC et ses textes d'application en cours de publication. Inséré par l'article 120 de la loi de finances rectificative pour 2004, cet article du code de l'aviation civile prévoit la perception

---

<sup>(1)</sup> « Les agents civils et militaires de l'Etat ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de l'administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative vérifient que les entreprises ou organismes installés sur les aérodromes respectent les mesures de prévention en matière de sécurité du transport aérien et de sûreté. A cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux et terrains à usage professionnel ».

de nombreuses redevances pour services rendus en matière de sécurité et de sûreté aérienne.

**Le III de l'article 6** tend à compléter l'article L. 410-5 du CAC. Inséré par la loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, cet article prévoit que l'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Le III vise à préciser que le contrôle du ministre sur ces organismes, ces centres d'expertise et ces personnes s'exerce dans les conditions prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4 du CAC.

**Le IV** vise à rendre applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie les dispositions de l'article 6.

La commission a *adopté* cet article ainsi modifié.

#### *Article 7*

(articles L. 722-2, L. 722-3, L. 731-4, L. 741-1 du code de l'aviation civile)

#### **Signalement des accidents et incidents**

**L'article 7** modifie le livre VII du code de l'aviation civile notamment pour transposer les principes généraux posés par la directive n° 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Cet article vise à renforcer l'information en matière d'accidents et d'incidents d'aviation civile, afin d'en améliorer la prévention. A cette fin, il prévoit une série de mesures destinées à mieux protéger tous ceux qui signaleraient de tels événements.

**Le I** de cet article modifie et complète en conséquence l'intitulé du septième et dernier livre du code de l'aviation civile, actuellement intitulé : « Enquête technique relative aux accidents ou incidents ». Il vise à substituer au mot : « ou » le mot : « et », et à compléter l'intitulé par l'ajout de la mention : « Protection de l'information ».

**Le II** vise à réécrire l'article L. 722-2 du CAC. Dans sa rédaction actuelle, cet article protège toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident

qu'elle a spontanément et sans délai signalé à l'organisme permanent et, le cas échéant, à son employeur. Sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité, elle ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative.

**Le premier alinéa de l'article L. 722-2** proposé par le II apporte de profondes modifications à cet article, qui ne viserait plus seulement les personnes impliquées de par leurs fonctions dans un incident, mais toute personne qui aurait connaissance non seulement d'un incident, mais aussi d'un accident, dans l'exercice d'une activité régie par le code de l'aviation civile.

D'autre part, la protection de ces personnes ne serait plus traitée par l'article L. 722-2 mais par un article L. 723 nouveau. L'article L. 722-2 créerait en revanche une obligation de signalement pour ces personnes.

La rédaction actuelle proposée pour l'article L. 722-2 du CAC vise à rendre ce compte rendu d'incident ou d'accident obligatoire, sans retard.

Enfin, dans la rédaction proposée, le compte rendu devrait être fait à l'organisme permanent, au ministre chargé de l'aviation civile, ou à l'employeur. Une personne ayant connaissance d'un incident peut donc choisir d'informer son employeur, mais il n'y a pas ensuite d'obligation claire pour elle ni pour son employeur d'informer le BEA ou le ministre. De ce fait, le dispositif peut rester inopérant.

La commission a *adopté* un amendement (**n°25**) de précision du rapporteur visant à substituer aux mots : « sans retard » le mot : « immédiatement », afin de renforcer les exigences de sécurité, parce que le retard est difficile à apprécier, et que tout délai peut être fatal. Cet amendement vise également à préciser que le compte rendu doit être fait à l'employeur le cas échéant et rend obligatoire l'information des autorités publiques.

**L'article 3 de la directive 94/56/CE** du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile définit les termes d'accident et incident.

Par « **accident** », on entend ainsi un des trois types d'événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

– une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve dans l'aéronef ou en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ou directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

– l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol et qui devraient normalement nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

– l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Par « **incident** », on entend un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Par « **incident grave** », un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

**Le second alinéa** proposé pour l'article L. 722-2 rend les obligations décrites ci-dessus également applicables à 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.

Aux fins de la directive, on entend par : « **événement** » : tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef. Les incidents simples sont donc seuls couverts par ce terme d'événement.

**Le III de l'article 7** complète le chapitre II du titre II du livre VII du code de l'aviation civile par un article L. 722-3 qui définit la protection des personnes effectuant les comptes rendus évoqués ci-dessus. Ce nouvel article est rendu nécessaire par la modification de l'article L. 722-2, qui fait disparaître les mesures de protection prévues par la rédaction actuelle de cet article.

Comme c'est le cas actuellement, aucune sanction administrative ou disciplinaire ne peut être infligée à l'auteur d'un compte rendu dans les conditions prévues à l'article L. 722-2, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité. Cette protection est simplement étendue à la mesure de l'obligation imposée par l'article L. 722-2.

**Le IV de l'article 7** complète le chapitre unique du titre III du livre VII du même code, relatif à la diffusion des informations et des rapports d'enquête par un article L. 731-4, qui limite la communication des documents recueillis ou établis lors des enquêtes sur les accidents, incidents et événements, tout en respectant la règle posée par la directive n° 94/56 qui est de rendre publics les rapports finaux dans le cas des accidents. Il vise également à transposer les dispositions des directives n° 2003/42 et n° 2004/36 qui exigent des États membres de prendre les

mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'ils reçoivent d'une part dans le cadre de l'obligation résultant de l'article L. 722-2, et d'autre part dans le cadre du recueil et de l'échange des informations concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers. Cette confidentialité est, en effet, indispensable, dans le premier cas, pour garantir la collecte des informations, et dans le second, en raison de la nature sensible de ces rapports. Il vise enfin à limiter leur diffusion et leur utilisation à seule fin d'améliorer la sécurité.

**La première phrase de l'article L. 731-4** exclut l'application du 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 et diverses dispositions d'ordre administratif social et fiscal pour :

– les documents recueillis pour l'établissement des rapports mentionnés à l'article L. 731-3 du CAC, c'est-à-dire les rapports rendus par le BEA au terme de l'enquête technique ;

– les comptes rendus d'accidents, d'incidents ou d'événements et les documents s'y rapportant ;

– les rapports contenant des informations de sécurité portant sur les aéronefs des pays tiers mentionnés à l'article L. 133-2 ;

– les rapports d'inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tous les 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.

Or le titre I<sup>er</sup> de la loi du 17 juillet 1978 pose les principes généraux de communication par les autorités administratives des documents administratifs qu'elles détiennent aux personnes qui en font la demande, et du droit de toute personne de connaître les informations contenues dans un document administratif dont les conclusions lui sont opposées.

**La deuxième phrase** prévoit que la diffusion et l'utilisation de ces documents sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité, sans préjudice du respect des secrets protégés par la loi (secret professionnel, secret des affaires, informations nominatives, etc.).

**L'article 6 de la loi de 1978** prévoit déjà un certain nombre de restrictions à la liberté d'accès aux documents administratifs. Ne sont pas communicables par exemple ceux dont la consultation ou la communication porterait atteinte au secret des délibérations du Gouvernement et des autorités responsables relevant du pouvoir exécutif, au secret de la défense nationale ; à la conduite de la politique extérieure de la France ; à la sûreté de l'Etat, à la sécurité publique ou à la sécurité des personnes ; au déroulement des procédures engagées devant les juridictions ou d'opérations préliminaires à de telles procédures, sauf autorisation donnée par

l'autorité compétente, à la recherche, par les services compétents, des infractions fiscales et douanières. Est d'autre part restreinte à l'intéressé la communication des documents contenant des informations nominatives dont la publicité porterait atteinte au secret de la vie privée, au secret médical et au secret en matière commerciale et industrielle.

L'article 731-4 confirme ces dispositions.

**Le V** de l'article 7 modifie l'article L. 741-1 du code de l'aviation civile, qui punit actuellement « d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait, pour les personnes qui, par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives ».

Le V prévoit de sanctionner le fait de ne pas rendre compte dans les conditions fixées au premier alinéa de l'article L. 722-2.

Cette nouvelle modification implique des répercussions sur le champ de l'article L. 741-3, en vertu duquel « les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies au » titre IV du livre VII.

Enfin, **le VI** de l'article 7 rend applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie les dispositions du présent article.

La commission a *adopté* cet article ainsi modifié.

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

(article L. 147-7-1 [nouveau] du code de l'urbanisme)

#### **Procédure de révision des plans d'exposition au bruit**

Cet article est issu d'un amendement portant article additionnel au projet de loi initial, présenté par M. Charles Revet, rapporteur, au nom de la commission, et adopté par le Sénat avec l'avis favorable du Gouvernement.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un outil essentiel de gestion des nuisances sonores liées à un aéroport, fondé sur les articles L. 147-1 et suivants du code de l'urbanisme. Il constitue un document opposable aux tiers qui impose des restrictions du droit à construire dans certaines zones proches de l'aéroport.

Il vise principalement à éviter que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans les territoires exposés au bruit.

Parallèlement à ce dispositif de prévention, le plan de gêne sonore (PGS) constitue un dispositif de réparation fondé sur les articles L. 571-14 et suivants du code de l'environnement. Il établit des zones dans lesquelles les habitations et

certains équipements publics sont éligibles à des aides financières pour des travaux d'insonorisation.

A l'occasion des procédures de révision de ces documents, qui ne sont pas forcément concomitantes, il peut arriver que le périmètre du PGS dépasse celui du PEB en vigueur.

Afin d'éviter que des zones librement constructibles ne deviennent éligibles à des aides financières justifiées par les nuisances sonores, et dans l'attente de l'achèvement de la procédure de révision du plan d'exposition au bruit, il a paru souhaitable aux sénateurs d'étendre la restriction propre au PEB aux zones du PGS non comprises dans le périmètre du PEB en vigueur, à titre temporaire, pour la durée de la procédure de révision. Les procédures de révision du PEB, terminées sur sept aérodromes, ont duré en moyenne un an et demi.

Le I de cet article insère après l'article L. 147-7 du code de l'urbanisme un article L. 147-7-1.

L'article L. 147-7-1 tend à ce que, à compter de la publication de l'acte administratif initiant la 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.

Des procédures de révision des PEB des dix principales plates-formes aéroportuaires ont été lancées depuis la fin de l'année 2002. La plupart sont terminées, sauf à Marseille, Toulouse, Paris-Charles-de-Gaulle, et Orly.

Préparé par une procédure spécifique d'enquête publique après avis des communes concernées, de la commission consultative, de l'Autorité de contrôle de nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et accord des ministres, le PEB est approuvé par arrêté préfectoral. L'ACNUSA peut recommander sa révision. Il est annexé et transcrit dans les documents d'urbanisme.

Le plan d'exposition au bruit, qui comprend un rapport de présentation et des documents graphiques, définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et zones de bruit modéré, dite C. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.

Dans les zones définies par le PEB, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception, en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique.

Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

L'article 7 *bis* n'exclut pas les opérations de renouvellement urbain.

Votre rapporteur estime que ce dispositif est peu utile, et qu'il risque d'avoir des conséquences néfastes.

En effet, conformément à l'article 2 du décret n° 99-457 du 1<sup>er</sup> juin 1999, Les opérations d'insonorisation des locaux affectés en tout ou partie au logement, autres que les hôtels, des établissements d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire ou social n'ouvrent droit à l'aide que si elles concernent des locaux ou établissements existants ou autorisés, situés en tout ou partie dans les zones I, II ou III des plans de gêne sonore à la date de leur publication. Sont toutefois exclus de ce dispositif d'aide les locaux qui, à la date de la délivrance de l'autorisation de construire, étaient compris dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit en vigueur à cette date.

Les plans de gêne sonore comportent trois zones : la zone I, dite de gêne très forte, la zone II, dite de gêne forte et la zone III, dite de gêne modérée.

Ceux des dix principaux aéroports ont tous été révisés entre décembre 2003 et décembre 2004. L'article 7 *bis* qui vient faire coïncider les limites du PEB et du PGS pour éviter de nouvelles demandes d'aide à l'insonorisation ne semble donc que peu utile.

Cet article risque en revanche, en étendant la zone C du PEB, de limiter les possibilités d'extension dans les zones concernées, ce qui peut avoir des conséquences pour certaines communes. A Orly, trente d'entre elles sont



concernées. Certaines opérations d'intérêt national (OIN) prévues dans le cadre du Pacte national pour le logement pourraient être affectées.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur atténuant la portée de l'article 7 *bis*, qui n'y voyait pas, contrairement aux sénateurs, un simple article de cohérence (**amendement n° 26**).

**Le II** prévoit l'application des dispositions du présent article aux procédures de révision d'un plan d'exposition au bruit engagées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

La loi ne dispose normalement que pour l'avenir, et n'a pas d'effet rétroactif, conformément à l'article deux du code civil. Elle s'applique en principe immédiatement aux situations existant lors de son entrée en vigueur, et aux effets à venir des situations non contractuelles en cours au moment de son entrée en vigueur.

Toutefois, ce principe n'a de valeur constitutionnelle qu'en matière répressive. En matière civile, le législateur n'est pas lié par le principe de non-rétroactivité des lois. Dans ce cas, son intention doit apparaître sans équivoque.

La précision apportée par le II de cet article était donc nécessaire.

La commission a *adopté* cet article ainsi modifié.

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

#### **Sûreté des vols et sécurité de l'exploitation des aérodromes**

Cet article ratifie l'ordonnance n° 2005-863 relative à la sûreté des vols et à l'exploitation des aérodromes. Il résulte d'un amendement portant article additionnel présenté par le Gouvernement et adopté par le Sénat.

Prise le 28 juillet 2005, dans le délai d'un an prévu par l'article 29 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales, l'ordonnance est depuis en vigueur avec une valeur réglementaire.

Un projet de loi ratifiant l'ordonnance a été déposé devant l'Assemblée nationale le 12 octobre 2005, dans le délai de trois mois après la publication de l'ordonnance, prévu par l'article 29 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales. L'ordonnance n'est donc pas caduque. Toutefois, elle reste de valeur réglementaire tant qu'elle n'est pas ratifiée par une loi, mais le Gouvernement ne peut plus la modifier.

**L'ordonnance** n° 2005-863 se compose de cinq articles, qui insèrent deux nouveaux articles dans le code de l'aviation civile, et en modifient plusieurs autres.

**L'article 1<sup>er</sup>** insère au chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de l'aviation civile deux nouveaux articles L. 211-2 et L. 211-3.

L'article L. 211-2 du CAC prévoit que le ministre chargé de l'aviation civile définit par arrêté pris le cas échéant conjointement avec le ministère de la défense :

– les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à l'aménagement, à la conception et à l'exploitation des aérodromes civils et des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal ;

– les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes pourront être accordées ;

– les modalités d'agrément des équipements nécessaires à la sécurité.

Conformément à l'article 211-3 du CAC, nul ne peut exploiter un aérodrome civil accueillant du trafic commercial s'il n'a obtenu du ministre chargé de l'aviation civile un certificat de sécurité aéroportuaire pour cet aérodrome. Le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer par arrêté un seuil de trafic en deçà duquel la détention de ce certificat n'est pas obligatoire, et abroger ou suspendre le certificat en cas de défaillance dudit exploitant.

Le certificat est délivré lorsque l'exploitant de l'aérodrome a démontré qu'il a pris toutes les dispositions de nature à assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs dont la gestion lui incombe, conformément aux normes en vigueur. La délivrance du certificat est précédée d'une enquête technique sur les conditions et procédures d'exploitation de l'aérodrome ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité.

Le dispositif de certification ainsi introduit s'impose à tous les Etats membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) conformément aux dispositions de l'annexe 14 à la convention relative à l'aviation civile.

**Le I de l'article 2** de l'ordonnance modifie l'article L. 213-1 du code de l'aviation civile, qui définit la police des aérodromes et des installations aéronautiques, pour mettre à jour les références pénales qu'il comporte.

La référence aux articles 70 et suivants du code pénal, qui n'existent plus, est remplacée par :

– la référence aux articles 411-1 à 411-11 du code pénal. Il s'agit des articles consacrés aux atteintes aux intérêts fondamentaux de la nation que sont la trahison et l'espionnage (livraison de tout ou partie du territoire national, de forces armées ou de matériel à une puissance étrangère, intelligence avec une puissance

étrangère, livraison d'informations à une puissance étrangère, sabotage, fourniture de fausses informations, et provocation à ces différents crimes) ;

– la référence aux articles 476-1 à 476-5 du code de justice militaire, qui sanctionnent la trahison, l'espionnage et les autres atteintes à la défense nationale en temps de guerre.

Les dispositions du code de l'aviation civile ne font pas obstacle à l'application de ces dispositions relatives aux aérodromes militaires.

**Le II de l'article 2** rend applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie les dispositions de l'article L. 213-1 du code de l'aviation civile.

**L'article 3 de l'ordonnance** porte des dispositions de coordination de l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile, qui dispose que la police des aérodromes et des installations aéronautiques est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par le préfet. Dans leur emprise, le préfet exerce à cet effet, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT). **Le I** de l'article 3 a substitué cette référence à la référence périmée à l'article L. 131-2 du code des communes.

Les pouvoirs prévus par l'article L. 2212-2 du CGCT sont ceux de police municipale, qui a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques.

**Le II de l'article 3** rend applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie les dispositions de l'article L. 213-2 du code de l'aviation civile, à quelques réserves près. Ainsi, ce n'est pas le préfet, mais le représentant de l'Etat qui y assure la police des aérodromes.

**Le c)** du II attribue au représentant de l'Etat la police des aérodromes dans les îles Wallis et Futuna.

**L'article 4** de l'ordonnance réécrit l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile et précise les responsabilités des exploitants des aérodromes civils.

Sous l'autorité du préfet ou du représentant de l'Etat, ils sont tenus d'assurer :

- le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs,
- la prévention du péril aviaire.

Ils peuvent, en tout ou partie, confier l'exécution de ces missions, par voie de convention, au service départemental d'incendie et de secours, à l'autorité militaire ou à un organisme agréé dans des conditions fixées par décret.

De même, les exploitants d'aérodromes, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes agréés, les employeurs des agents agréés, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones non librement accessibles au public des aérodromes, mettent en œuvre les mesures de sûreté prescrites en application du règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, sauf dans les cas où leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat.

Là encore, cette mise en œuvre se fait sous l'autorité du préfet ou du représentant de l'Etat.

**L'article 5** de l'ordonnance réécrit l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile pour améliorer les dispositions relatives aux contrôles de sûreté (fouille des passagers et de leurs bagages avant embarquement), pour les vols intérieurs et internationaux.

Les officiers de police judiciaire ainsi que, sur leur ordre et sous leur responsabilité, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints et, d'autre part, les agents des douanes, peuvent procéder à la fouille et à la visite par tous moyens appropriés des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances.

Sont également habilités à procéder à ces fouilles et visites, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne désignés par les entreprises de transport aérien, les exploitants d'aérodromes ou les entreprises qui leur sont liées par contrat. Ces agents doivent être préalablement agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.

L'article 29 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales habilitait le Gouvernement à procéder par ordonnance à l'actualisation et à l'adaptation du livre II du code de l'aviation civile pour ce qui concerne la sûreté des vols et la sécurité de l'exploitation des aérodromes. L'objet de l'habilitation, précisément défini comme requis par la jurisprudence constitutionnelle, devait se traduire par trois types de modifications dans cette partie du code de l'aviation civile relative aux aérodromes (police, conditions d'exploitation, régime des servitudes aéronautiques) :

– la définition d'un régime de certification des exploitants d'aéroports en matière de sécurité, conformément aux obligations internationales ;

- la délimitation des compétences respectives de l'Etat et de l'exploitant en matière de contrôle des passagers et des bagages ;
- la redéfinition du régime des servitudes aéronautiques.

Sur tous ces points, l'ordonnance n'excède pas le cadre de l'habilitation conférée par le législateur.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

### CHAPITRE III

## DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ DES TUNNELS ROUTIERS

#### *Article 8*

(article L. 118-5 [nouveau] du code de la voirie routière)

#### **Exigences de sécurité applicables aux tunnels de plus de cinq cents mètres relevant du réseau routier transeuropéen**

L'article 8 insère dans le code de la voirie routière un nouvel article L. 118-5, composé de quatre alinéas, tendant à améliorer la sécurité dans les tunnels longs de plus de cinq cents mètres appartenant au réseau routier transeuropéen. Ce faisant, il transpose la directive 2004/54/CE du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. La directive vise à répondre aux incendies survenus dans les tunnels du Mont-Blanc entre la France et l'Italie, et du Tauern en Autriche en 1999, et dans le tunnel du Gothard en Suisse en 2001. Les conséquences de tels accidents sont en effet considérables : des dizaines de morts et de blessés, des axes européens majeurs coupés pendant des mois, voire des années.

Le nouvel article L. 118-5 s'insère dans le Titre I<sup>er</sup> : « Dispositions communes aux voies du domaine public routier », à la fin du Chapitre VIII, intitulé : « Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ».

Les articles précédents, L. 118-1 à L. 118-4 ont été créés par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques.

Cette loi a créé une procédure globale de prévention des risques, de la conception des ouvrages à leur mise en service, et pendant toute la durée de leur exploitation. En effet, les travaux ne peuvent commencer sans que l'Etat ait donné

son avis sur un dossier préliminaire accompagné d'un rapport sur la sécurité, et la mise en service des tunnels est soumise à autorisation de l'Etat. Cette procédure a inspiré la directive de 2004, puisque cette dernière soumet l'exploitation d'un tunnel à une autorisation d'exploitation accordée par l'administration.

Les articles L. 118-1 à L. 118-3 s'appliquent aux ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes sur l'ensemble du réseau routier. L'article L. 118-4 définit des règles spécifiques aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales. Comme ce dernier, l'article L. 118-5 ne vise qu'une partie du réseau routier, en l'occurrence le réseau routier transeuropéen et les tunnels longs de plus de cinq cents mètres, qu'ils soient en projet, en construction, ou déjà en exploitation.

Mais outre la procédure d'autorisation déjà évoquée, la directive impose d'autres obligations qu'il faut transposer en droit français avant le 30 avril 2006, ce que tend à faire l'article L. 118-5.

**La première phrase du premier alinéa** de l'article L. 118-5 prévoit que pour chaque tunnel de plus de cinq cents mètres situé sur le réseau routier transeuropéen, le maître d'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.

La commission a retenu le seuil de cinq cents mètres, au motif que les tunnels plus courts n'ont pas, généralement, besoin d'être équipés de systèmes de ventilation mécanique car les fumées chaudes des incendies se stratifient naturellement.

**La deuxième phrase précise** que l'agent de sécurité doit bénéficier d'une autonomie fonctionnelle garantie pour l'exercice de ses missions.

La directive détaille les fonctions assumées par l'agent de sécurité, qui doit :

- assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels ;

- participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence ;

- participer à la définition des plans de sécurité et des équipements d'infrastructure ;

- vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers ;

- émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels ;

- vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés ;
- participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif.

**Le deuxième alinéa** impose au maître de l'ouvrage de transmettre 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.

**Le troisième alinéa** prévoit dans une **première phrase** que les dérogations aux prescriptions de sécurité applicables à ces ouvrages font l'objet d'une consultation de la Commission européenne.

**La deuxième phrase** tend à ce que la consultation de la Commission européenne suspende le délai prévu au deuxième alinéa de l'article L. 118-1.

Ce dernier article prévoit en effet que les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait émis un avis sur un dossier préliminaire, adressé au représentant de l'Etat, et accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport doit notamment préciser les conditions d'exploitation de cet ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de l'affecter.

Son deuxième alinéa interdit d'entreprendre les travaux avant réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, avant expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

**Le quatrième et dernier alinéa** de l'article L. 118-5 prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application de cet article, notamment la liste des itinéraires auxquels il s'applique.

Le champ d'application de l'article L. 118-5 est plus restreint que celui des quatre articles précédents. Sont seuls concernés en effet les tunnels appartenant au réseau transeuropéen de transport. Cela représente entre vingt et trente tunnels en France, situés pour l'essentiel sur le réseau national, mais aussi en partie sur les réseaux routiers des collectivités territoriales.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

## CHAPITRE IV

# DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### *Article 9*

(articles L. 317-5, L. 317-7 du code de la route et L. 321-1 à L. 321-4 [nouveaux] du code de la route)

#### **Débridage de certains véhicules à moteur**

En France, la vitesse des cyclomoteurs est limitée à 45 km/h. Les motos d'une puissance supérieure à 100 CV sont interdites, alors qu'elles sont autorisées dans les autres pays européens, et doivent donc être bridées. « Débrider » un moteur, c'est le modifier de manière à accroître sa puissance normale, en supprimant des pièces (cales sous l'accélérateur, brides), ajoutées pour permettre l'achat en France d'engins fabriqués à l'étranger. D'autres pratiques (le gonflage, ou le kitage) consistent à remplacer des pièces d'origines –cylindre, carburateur-, pour augmenter la puissance.

Les motocyclettes de grosse cylindrée sont presque toutes débridées, généralement par des professionnels. Cette augmentation de puissance, souvent de plus de 50 %, procure à ces engins financièrement très accessibles, des performances très supérieures à celles de toutes les automobiles (vitesse maximale proche de 300 km/h), ce qui incite leurs utilisateurs à rouler très au-dessus des vitesses maximales autorisées et contribue ainsi à la très forte accidentalité des conducteurs de ces véhicules, dont les performances sont incompatibles avec leurs autres caractéristiques techniques (freins, pneus) et l'expérience de leurs jeunes utilisateurs. Leurs pétarades sont également difficilement tolérables pour les riverains, sans compter que ces véhicules consomment jusqu'à 40 % de plus, ce qui induit d'autres nuisances.

Les dispositions du présent article sont conformes aux décisions des comités interministériels de sécurité routière des 24 janvier et 1<sup>er</sup> juillet 2005.

**Le I** de l'article 9 modifie les paragraphes I et II de l'article L. 317-5 du code de la route, afin d'étendre le champ des deux délits sanctionnés aux motocyclettes et aux quadricycles à moteurs (les « quads »), alors que seuls les cyclomoteurs sont actuellement concernés.

Les paragraphes I et II de l'article L. 317-5 prévoient actuellement que :

« 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 d'augmenter la puissance du moteur d'un cyclomoteur au-delà de la puissance maximale autorisée est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.



« II.- Le fait, pour un professionnel, de transformer un moteur de cyclomoteur en vue d'en augmenter la puissance, au-delà de la puissance maximale autorisée, est puni des mêmes peines».

Le I de l'article 9 donne également une définition plus précise du « débridage », terme qui n'est pas employé dans le code de la route. Alors que l'actuel article L. 317-5 ne vise que l'augmentation de la puissance du moteur au-delà de la puissance maximale autorisée, il est proposé de sanctionner plus globalement le dépassement des limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur. L'article R. 311-1 du code de la route prend déjà en compte, de manière plus réaliste, ces trois éléments dans la définition des limitations applicables aux moteurs.

Le paragraphe III de l'article L. 317-5 du code de la route reste inchangé. Il prévoit que le dispositif prévu au I est saisi. Lorsque le dispositif est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule, ce véhicule peut également être saisi.

Le II de l'article 9 complète l'article L. 317-7 du code de la route, inséré par la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière. Cet article fait encourir aux personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 317-5 <sup>(1)</sup> les peines complémentaires suivantes :

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

2° La confiscation du véhicule, lorsque le dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.

Toute condamnation pour le délit prévu à l'article L. 317-5 donne lieu de plein droit à la confiscation du dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction.

Le II de l'article 9 y ajoute un 3° prévoyant une nouvelle peine complémentaire, l'interdiction d'exercer l'activité professionnelle et sociale dans l'exercice ou à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus. Cette durée correspond à la limite fixée par l'article L. 131-27 du code pénal, qui dispose également que cette interdiction n'est pas applicable à l'exercice d'un mandat électif ou de responsabilités syndicales.

Le III de l'article 9 rétablit un chapitre I<sup>er</sup> au titre II du livre III du code de la route, intitulé « réception et homologation ». Ce chapitre insère dans le code quatre nouveaux articles, afin de sanctionner la commercialisation de véhicule

---

<sup>(1)</sup> *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 d'augmenter la puissance du moteur d'un cyclomoteur au-delà de la puissance maximale autorisée, et celui, pour un professionnel, de transformer un moteur de cyclomoteur en vue d'en augmenter la puissance, au-delà de la puissance maximale autorisée ; mais pas celui d'utiliser un tel dispositif.*

débridés : est créé un délit de commercialisation de deux-roues ou quatre-roues motorisés non conformes à une réception.

La réception d'un véhicule est la vérification par l'Etat de sa conformité à la réglementation communautaire en matière de sécurité. Cette formalité préalable à toute immatriculation est obligatoire.

#### Article L. 321-1 [nouveau] du code de la route

L'article R. 321-4 du code de la route constitue la vente de véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception en contravention de cinquième classe, passible d'une amende. Le nouvel article L. 321-1 transforme cette contravention en délit, puni de deux ans d'emprisonnement et de trente mille euros d'amende, le véhicule pouvant être saisi.

Mais le champ du délit est plus large. Est puni des mêmes peines le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un tel véhicule.

Les véhicules concernés sont les cyclomoteurs, motocyclettes et quadricycles à moteur.

Alors que l'article L. 317-5 visait les dispositifs de débridage, ce nouveau chapitre vise les véhicules non conformes à une réception, ce qui couvre un champ plus large que celui des seuls véhicules débridés. D'autres transformations du véhicule peuvent le rendre non conforme à la réception (modification du système de freinage ou des suspensions par exemple).

Le deuxième alinéa de l'article L. 321-1 autorise des exceptions pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive, dans des conditions déterminées par décret.

#### Article L. 321-2 [nouveau] du code de la route

Cet article vise à punir des mêmes peines la tentative de ces nouveaux délits.

#### Article L. 321-3 [nouveau] du code de la route

Cet article détermine les peines complémentaires également encourues par les personnes physiques coupables des infractions prévues par le nouvel article L. 321-1 :

« 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 ».

#### Article L. 321-4 [nouveau] du code de la route

Cet article vise à créer une responsabilité pénale des personnes morales pour les infractions au nouvel article L. 321-1 du code de la route. Elles encourent les peines suivantes :

– une amende maximale de 150 000 euros (soit le quintuple de l'amende prévue pour les personnes physiques), conformément à l'article L. 131-38 du code pénal ;

– les peines mentionnées aux 4° (fermeture définitive ou pour cinq ans au plus de l'établissement de l'entreprise), 5°(exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour cinq ans au plus), 6°(interdiction définitive ou pour cinq ans au plus de faire appel à l'épargne publique), 8°(confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit) et 9° (l'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci par presse écrite ou par tout autre moyen de communication au public) de l'article 131-9 du code pénal.

**Le IV** de l'article 9 tend à compléter l'article L. 325-6 du code de la route, qui définit les conditions de retrait des véhicules mis en fourrière, parce que leur état ne permet pas la circulation dans des conditions normales de sécurité, afin de prendre en compte le cas des véhicules « nécessitant une mise en conformité à leur réception », parmi lesquels figurent les véhicules dont le moteur a été débridé.

En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert pourra être désigné afin de déterminer, après constat, que ce dernier nécessite une « mise en conformité à sa réception », les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.

**Le V** rend applicables à Mayotte les dispositions de l'article 9.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article 10*

(articles L. 325-1-1, L. 325-2, L. 325-3, L. 224-5, L. 325-3-1 [nouveau],  
L. 130-6 et L. 344-1 du code de la route)

**Dispositions relatives à l'immobilisation et à la mise en fourrière  
des véhicules**

Cet article modifie plusieurs articles du code de la route relatifs à l'immobilisation et à la mise en fourrière des véhicules.

Aux termes de l'actuel article L. 325-1-1 du code de la route, en cas de constatation d'un délit prévu par ce code ou par le code pénal pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue, l'officier ou l'agent de police judiciaire peut, avec l'autorisation préalable du procureur de la République donnée par tout moyen, faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule.

**Le I** de l'article 10 du projet de loi étend cette possibilité d'immobilisation et de mise en fourrière aux contraventions de la cinquième classe prévues par le code de la route ou le code pénal pour lesquelles la peine de confiscation du véhicule est également encourue, et modifie en conséquence l'article L. 325-1-1 du code de la route.

Les alinéas suivants de l'article L. 325-1-1, qui précisent les conditions de confiscation ou immobilisation du véhicule, et la charge du paiement des frais d'enlèvement et de garde en fourrière, s'appliquent le cas échéant à ces contraventions de la cinquième classe.

L'article L. 325-2 du code de la route autorise, pour l'application de l'article L. 325-1 et sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, les fonctionnaires de police en tenue et les militaires de la gendarmerie habilités à constater par procès-verbaux les contraventions à la police de la circulation routière, et en cas de besoin, à ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manœuvrer ou faire manœuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière.

La mise en fourrière peut également être prescrite par l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou qui occupe ces fonctions, territorialement compétent. Pour l'application de cette disposition et sur prescription de l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou qui occupe ces fonctions, les agents de police municipale habilités à constater par procès-verbal les contraventions à la police de la circulation routière bénéficient des mêmes prérogatives.

Dans les cas prévus aux alinéas précédents, l'assureur du propriétaire du véhicule est tenu de garantir dans les limites du contrat la réparation du dommage causé au tiers, sauf recours, s'il y a lieu, contre la collectivité publique qui, par son fait, a causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur et sans qu'une majoration de prime puisse en résulter pour le propriétaire.

L'article L. 325-2 a été introduit dans le code de la route par la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure. L'article L. 325-1-1 a, lui, été introduit dans le même code par la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité. Toutefois, cette dernière loi n'avait pas prévu alors que les mesures prévues par l'article L. 325-2 puissent également permettre l'application de l'article L. 325-1-1. C'est cette lacune que le **II** de l'article 10 vise à combler aujourd'hui.

L'article L. 325-3 du code de la route prévoit en son premier alinéa qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application des articles L. 321-5 et L. 325-2. **Le III** de l'article 10 modifie cet alinéa, afin de préciser que ce décret détermine les conditions d'application des articles L. 325-1 à L. 325-2, ce qui inclut l'article L. 325-1-1. Or le dernier alinéa de l'article L. 325-1-1 prévoit déjà qu'« un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent article ».

Votre rapporteur vous propose donc de supprimer le dernier alinéa de l'article L. 325-1-1.

La commission a *adopté* un amendement de coordination du rapporteur (**amendement n° 27**).

**Le IV** de l'article 10 tend à abroger l'article L. 224-5 du code de la route, et à le remplacer par un article L. 325-3-1.

L'article L. 224-5 est inscrit au Chapitre IV : « Interdiction de délivrance, rétention, suspension et annulation » du titre II consacré au permis de conduire, dans le livre II intitulé « le conducteur », l'article L. 325-3-1 le serait au chapitre V : immobilisation et mise en fourrière du titre II (dispositions administratives) du livre III (le véhicule) du même code.

Le paragraphe I de l'article L. 224-5 punit de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci.

**Le I de l'article L. 325-3-1** reprend exactement les mêmes termes, avec un ajout visant à sanctionner de manière identique le fait pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à un ordre d'envoi en fourrière.

Conformément au paragraphe II de l'article L. 224-5, « toute personne 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 ».

**Le II de l'article L. 325-3-1** reprend exactement les mêmes termes, avec un ajout visant à préciser que ces peines complémentaires sont encourues par les personnes physiques.

Enfin, **le III de l'article L. 325-3-1** reprend terme à terme le III de l'article L. 224-5, conformément auquel ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

**Le paragraphe V de l'article 10** modifie en conséquence l'article L. 130-6 du code de la route en substituant à une référence à l'article L. 224-5 que le paragraphe IV de l'article 10 du projet de loi vise à abroger une référence à l'article L. 325-3-1 qui le remplace.

Les deux derniers paragraphes de l'article 10 concernent l'application de ces mesures à l'outre-mer.

**Le paragraphe VI** vise à apporter une modification de conséquence à l'article L. 344-1 du code de la route qui prévoit l'application des dispositions du livre III du même code à la Nouvelle-Calédonie.

L'article L. 344-1 prévoit une rédaction spécifique à la Nouvelle-Calédonie des articles L. 325-1, L. 325-1-1, L. 325-2 modifiés par l'article 10 du projet de loi, il importe que la version de cet article applicable en Nouvelle-Calédonie soit modifiée en conséquence.

L'indication du passage de l'article L. 344-1 modifié par le paragraphe VI de l'article 10 étant imprécise, la commission a *adopté* un amendement du rapporteur précisant qu'il s'agit du début du quatrième alinéa (**amendement n° 28**).

De plus, l'article 10 modifie l'article L. 325-2 et pas seulement l'article L. 325-1-1. La commission a *adopté* un amendement du rapporteur tirant les conséquences, pour la Nouvelle-Calédonie, de cette modification (**amendement n° 29**).

Enfin, le **paragraphe VII** vise à rendre applicables à Mayotte les dispositions de l'article 10.

La commission a *adopté* l'article ainsi modifié.

*Article 10 bis (nouveau)*

**Consultation par des autorités étrangères du fichier national des immatriculations**

Cet article est issu d'un amendement présenté par le rapporteur au nom de la commission des affaires économiques du Sénat. Il vise à compléter l'article L. 330-2 du code de la route, afin d'étendre à des autorités étrangères la possibilité de se voir communiquer sur demande les informations contenues dans le fichier national des immatriculations (FNI), qui recense tous les véhicules en circulation pour lesquels une immatriculation est nécessaire.

Ce fichier permet l'enregistrement des demandes d'immatriculation et des caractéristiques des véhicules, la gestion et la délivrance des certificats d'immatriculation (carte grise), le contrôle des véhicules immatriculés, la collecte des informations concernant les véhicules volés ou placés sous surveillance.

Il permet de connaître à tout moment la situation administrative et juridique d'un véhicule et d'identifier son propriétaire, notamment dans le cadre de recherches de police.

Conformément à l'article L. 330-1 du code de la route, « il est procédé, dans les services de l'Etat et sous l'autorité et le contrôle du ministre de l'Intérieur, à l'enregistrement de toutes informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ou affectant la disponibilité de ceux-ci. Ces informations peuvent faire l'objet de traitements automatisés, soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ».

Sont inscrits tous les véhicules pour lesquels une demande de certificat d'immatriculation (carte grise) a été effectuée, et par conséquent l'identité des personnes morales et physiques propriétaires ou certaines catégories de locataires (crédit bail, location longue durée, ...) d'un véhicule et ayant effectué une demande de carte grise. Le fichier national et les fichiers départementaux comprennent l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation (nom, prénom, date de naissance ; commune de domicile et son code I.N.S.E.E.), l'identification et les caractéristiques techniques du véhicule, sa disponibilité (inscription de gage, radiation d'inscription de gage, déclaration de vol, prescription d'immobilisation, prononcé d'une saisie, d'une opposition judiciaire ou du Trésor au transfert du certificat d'immatriculation, déclaration de destruction, avis de mutation ou d'exportation et date de chacun de ces événements), des mentions spéciales (véhicule volé, détruit, muté), le code d'identification du pays d'achat, le retrait éventuel du certificat d'immatriculation, et les dates du contrôle technique périodique obligatoire.

Les informations contenues dans le FNI sont conservées jusqu'à destruction ou retrait de la circulation du véhicule, plus 5 ans. C'est la Direction

des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques du ministère de l'Intérieur qui est responsable du fichier.

Les alinéas 1° à 8° du I de l'article L. 330-2 du code de la route déterminent toutes les personnes physiques et morales auxquelles ces informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées sur leur demande. Par exemple, à la personne physique ou morale titulaire des pièces administratives, à son avocat ou à son mandataire ; dans certaines circonstances, aux autorités judiciaires, aux officiers ou agents de police judiciaire, aux militaires de la gendarmerie ou aux fonctionnaires de la police nationale, aux fonctionnaires habilités à constater des infractions au présent code, aux préfets, aux entreprises d'assurances.

L'article 10 *bis* du projet de loi prévoit de compléter cette liste par deux alinéas.

**Le 9°** autoriserait la communication de ces données aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation.

Aucun accord de ce type n'a été signé pour l'instant. Des négociations sont en cours avec l'Allemagne et le Luxembourg ; ces pays sont concernés par le 10° de l'article L. 330-2.

**Le 10°** donnerait accès à ces fichiers aux services compétents en matière d'immatriculation des Etats membres de l'Union européenne et aux autres Etats parties à l'accord sur 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 dispositions transfrontalières.

La directive 1999/37/ CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, d'où est issue depuis le 1<sup>er</sup> juin 2004 notre nouvelle carte grise « harmonisée », précise qu'un Etat de l'UE ayant immatriculé un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre, en prévienne cet Etat dans un délai de deux mois en lui renvoyant le certificat d'immatriculation ou en lui donnant les informations utiles à la mise à jour de son fichier par voie électronique. La directive prévoit en outre un échange d'informations entre Etats afin de vérifier, avant toute immatriculation d'un véhicule, sa situation légale dans l'Etat membre où il était immatriculé précédemment.

Cette mesure vise à faciliter les coopérations internationales en matière de lutte contre la délinquance routière, par exemple par la communication d'informations permettant l'identification des auteurs d'infractions. Il arrive aujourd'hui en effet que des chauffards étrangers ne soient pas poursuivis en



raison de procédures trop complexes. Cet amendement favorise la transparence et l'engagement de poursuites si ces dernières s'avèrent nécessaires.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article additionnel après l'article 10 bis*

**Financement de la formation au permis de conduire**

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur, destiné à prévenir certains risques de contentieux relatifs au financement de la formation au permis de conduire, en prévoyant que les articles L. 311-5, L. 311-6 et L. 311-7, insérés dans le code de la consommation par la loi n° 2005-67 du 28 janvier 2005 tendant à conforter la confiance et la protection du consommateur, ne sont pas applicables aux prêts aidés par l'Etat destinés au financement d'une formation à la conduite et à la sécurité routière (**amendement n° 30**).

Le dispositif du « permis à un euro par jour » dont le principe a été approuvé par le comité interministériel de la sécurité routière du 1<sup>er</sup> juillet 2005 vise à faciliter le financement de la formation au permis de conduire chez les jeunes de 16 à 25 ans, grâce à des prêts à taux zéro et à améliorer la qualité de la formation dispensée dans des écoles de conduite conventionnées à cet effet.

Puisque les intérêts de ces prêts à taux zéro sont pris en charge par l'Etat, et non par l'école de conduite, cet amendement permet d'éviter la qualification en « crédit gratuit » qui imposerait notamment un escompte de la part du vendeur en cas de paiement comptant.

Par ailleurs, cet amendement lève l'interdiction de publicité en dehors du lieu de vente pour des prêts à taux zéro bénéficiant d'un différé de remboursement de plus de trois mois.

CHAPITRE V

**DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ MARITIME**

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur complétant l'intitulé du chapitre V par les mots : « et fluviale » (**amendement n° 31**).

*Article 11*

**Création de GIP dans le domaine de la sécurité du transport maritime**

Le **premier alinéa** de cet article autorise la création de groupements d'intérêt public (GIP) pour l'exercice d'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 nécessaires à ces activités.

De tels GIP sont dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ils doivent comporter au moins une personne morale française de droit public, mais peuvent être constitués entre des personnes morales françaises ou non.

**La première phrase du second alinéa** rend applicables à ces groupements d'intérêt public les dispositions prévues aux articles L. 341-2 à L. 341-4 du code de la recherche.

De ce fait, les GIP ainsi créés ne pourront pas donner lieu à la réalisation ni au partage de bénéfices. Ils pourront être constitués sans capital. Les droits de leurs membres ne pourront pas être représentés par des titres négociables. Toute clause contraire sera réputée non écrite.

Les personnes morales de droit public, les entreprises nationales et les personnes morales de droit privé chargées de la gestion d'un service public doivent disposer ensemble de la majorité des voix dans l'assemblée de ces GIP et dans le conseil d'administration qu'elles désignent.

Le directeur de chaque GIP, nommé par le conseil d'administration, assure, sous l'autorité du conseil et de son président, le fonctionnement du groupement. Dans les rapports avec les tiers, le directeur engage le groupement pour tout acte entrant dans l'objet de celui-ci. Un commissaire du Gouvernement est nommé auprès du groupement. **La deuxième phrase du second alinéa** précise que le directeur est nommé après avis du ministre chargé des transports.

L'autorité administrative approuve la convention de constitution du GIP et en assure la publicité. Cette convention détermine les modalités de participation des membres et les conditions dans lesquelles ils sont tenus des dettes du groupement. Elle indique notamment les conditions dans lesquelles ceux-ci mettent à la disposition du groupement des personnels rémunérés par eux.

Le GIP est soumis au contrôle de la Cour des comptes dans les conditions prévues par l'article L. 133-2 du code des juridictions financières.

La transformation de toute autre personne morale en GIP n'entraîne ni dissolution ni création d'une personne morale nouvelle.

Si la rédaction proposée pour l'article 11 est générale et impersonnelle, et permet donc la constitution de différents GIP, un seul cas est envisagé pour l'instant, celui du système EQUASIS (European Quality Shipping Information System).

Ce système s'inscrit dans le cadre de la politique de sécurité maritime lancée par la Commission européenne. EQUASIS date du 17 mai 2000 et de la signature par les administrations maritimes de la Commission européenne et de la France, qui furent les deux initiatrices du projet, mais aussi du Royaume-Uni, de

l'Espagne, des Etats-Unis, du Japon, et de Singapour d'un Mémorandum d'entente (MOU).

Le système EQUASIS diffuse en permanence sur Internet des données sur l'état des navires de la marine marchande, répondant ainsi à la demande de transparence de l'ensemble des acteurs du transport maritime. Quelques principes en régissent le fonctionnement :

– EQUASIS ne peut contenir que des informations relatives à la sécurité des navires ; la liste des sources d'information est indiquée sur le site ;

– son objet n'est pas commercial ;

– la base de données doit être développée pour contenir des renseignements sur la flotte mondiale ;

– son usage relève du volontariat, et la plupart des informations fournies sont gratuites.

EQUASIS est dirigé par un comité de suivi, composé des sept signataires, auquel participe également un représentant de l'organisation maritime mondiale (OMI). Ce comité nomme le directeur, qui dirige l'unité de gestion, hébergée par la direction des affaires maritimes du ministère chargé des transports. Le directeur est donc un fonctionnaire français. Le centre administratif des affaires maritimes (CAAM), à Saint-Malo, assure le fonctionnement du système. Tous les organismes fournissant des informations sont représentés au conseil éditorial, qui joue un rôle consultatif.

La transformation d'EQUASIS en GIP devrait lui conférer une plus grande sécurité juridique et financière. En effet, le GIP disposant de la personnalité morale, la responsabilité de l'Etat ne pourrait être engagée ; cette séparation semble raisonnable compte tenu de la dimension internationale de l'activité d'EQUASIS.

De plus, ce changement de statut permettrait une clarification des flux financiers et comptables, et une meilleure efficacité des circuits de financement : les fonds versés par les pays contributeurs et la Commission européenne abondent actuellement le budget de la direction des affaires maritimes par voie de fonds de concours, ce qui entraîne un délai de plusieurs mois.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article additionnel après l'article 11*

**Réglementation de la formation à la conduite de bateau de plaisance à moteur**

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à réglementer la formation à la conduite de bateau de plaisance à moteur (**amendement n° 32**).

Alors que plus de 100 000 titres de conduite (85 000 pour la mer, 16 000 pour les eaux intérieures) sont délivrés annuellement, il n'existe pas d'obligation de qualification pour l'enseignement de la conduite de bateau de plaisance à moteur en mer ou sur les eaux intérieures, ou d'exigences minimales pour les conditions de cet enseignement, comparables à ce qui existe pour le permis routier.

Dans le cadre de la modernisation des permis plaisance, le comité interministériel de la mer du 16 février 2004 a préconisé l'instauration d'une démarche de qualité, concrétisée par un agrément des centres de formation et des formateurs, ainsi qu'une modernisation du contenu du programme et notamment l'instauration d'un minimum d'heures de formation pratique.

Cet amendement a donc pour objectif principal de renforcer la sécurité en mer et en eaux intérieures en réglementant l'enseignement de la conduite des bateaux de plaisance à moteur et en assurant ainsi une meilleure formation des futurs pilotes. Il conduit à instaurer un encadrement minimal de ce secteur, réclamé depuis longtemps par les professionnels. Il permettra également de protéger les consommateurs des abus constatés dans ce domaine, en imposant la passation de contrats de prestations de service.

– Le I fixe les conditions d'agrément des établissements d'enseignement de la conduite. Il permet de s'assurer de la qualification du responsable de l'établissement assurant la formation et de l'existence des moyens nécessaires à celle-ci : caractéristiques et équipement des locaux, des bateaux et des plans d'eau ;

– Le II définit la qualification exigée pour le formateur. Ainsi, toute personne désireuse d'enseigner la conduite des bateaux de plaisance à moteur, ou dispensant déjà cet enseignement, est dans l'obligation de posséder une qualification reconnue, garantissant un niveau de connaissances et de compétences minimales. Ce paragraphe permet par ailleurs au formateur d'évaluer tout ou partie de la formation ;

– Le III concerne les sanctions pénales applicables aux représentants légaux des établissements et aux formateurs ;

– Le IV établit les dispositions transitoires applicables aux établissements en activité au moment de la promulgation de la loi et prévoit que les conditions d'application en sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

*Articles additionnels après l'article 11*

**Auto-saisine du bureau enquête- accident**

La commission a *adopté* deux amendements du rapporteur, l'un portant création d'un chapitre VI au titre I<sup>er</sup>, intitulé : « Dispositions communes relatives à la sécurité des différents modes de transports » (**amendement n° 33**), et l'autre permettant l'auto-saisine du bureau enquête- accident (**amendement n° 34**).

Le I de l'article 14 de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques organise les enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien.

La directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires comporte un chapitre V intitulé « Enquêtes sur les accidents et les incidents » qui impose la possibilité d'une auto-saisine du bureau enquête-accident et l'obligation d'effectuer une enquête pour accident grave.

Ces dispositions impliquent de modifier le I de l'article 14 de la loi précitée, qui ne prévoit l'ouverture d'une enquête technique que sur décision du ministre chargé des transports.

## TITRE II

### DISPOSITIONS A CARACTERE ECONOMIQUE

#### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

### DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE

#### *Avant l'article 12*

La Commission a *rejeté*, suivant en cela l'avis défavorable du rapporteur, un amendement de Mme Nathalie Gautier subordonnant toute nouvelle ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire à la remise au Parlement, par le Gouvernement, d'une étude d'impact sur les effets de la première phase d'ouverture lancée en 2003. Le rapporteur a en effet rappelé que les décisions d'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence étaient prises par les instances communautaires dans le cadre d'une concertation institutionnelle entre les Etats membres à laquelle la France prenait part, et qu'il n'était pas opportun que, dans ce contexte, le Gouvernement se trouvât lié par les résultats d'un rapport remis au Parlement français.

La Commission a également *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul ayant un objet similaire, imposant de surcroît au Gouvernement une obligation de demander une renégociation des directives ayant pour effet d'ouvrir à la concurrence le fret ferroviaire.

#### *Article 12*

#### **Transposition de la directive 2004/51/CE modifiant la directive 91/440/ CE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires**

L'article 12 du projet de loi transpose en droit interne les dispositions de la directive 2004/51/CE, parachevant ainsi l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, commencée avec la directive 91/440/ CE.

Celle-ci amorçait en effet un mouvement tendant à ouvrir aux entreprises communautaires l'accès aux infrastructures ferroviaires nationales.

L'article 10 visait en particulier deux cas de figures.

Tout d'abord, « *les regroupements internationaux se [voyaient] reconnaître des droits d'accès et de transit dans les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires qui les constituent, ainsi que des droits de transit dans les autres Etats membres pour les prestations des services de*

*transport internationaux entre les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires ».*

En outre, « *les entreprises ferroviaires [...] se [voyaient] accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, à l'infrastructure des autres Etats membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises ».*

Cette ouverture devait se poursuivre dans le cadre de la directive 2001/12/CE, adoptée dans le cadre de ce qui fut qualifié de « premier paquet ferroviaire », et transposée par le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation de réseau ferré national.

Cette directive prévoyait que les entreprises ferroviaires offrant des services de fret internationaux bénéficieraient d'un accès au réseau trans-européen de fret ferroviaire <sup>(1)</sup> avant le 15 mars 2003, et à l'ensemble du réseau ferré des Etats membres avant le 15 mars 2008.

C'est sur ce fondement que CFTA Cargo, filiale de Connex, exploite en France des services internationaux de fret.

Adoptée dans le cadre du « deuxième paquet ferroviaire », la directive 2004/51 accélère et approfondit l'ouverture du réseau. Elle avance au 1<sup>er</sup> janvier 2006 l'ouverture de l'ensemble du réseau aux services de fret international, et dispose également que les entreprises auront accès au réseau pour les services intérieurs de fret dès le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Or le gouvernement français, dans le cadre des négociations qui ont précédé l'approbation du plan de restructuration de l'activité fret de la SNCF, et notamment du versement par l'Etat d'une dotation en capital de 800 millions d'euros, a pris l'engagement d'avancer cette date au 31 mars 2006.

Le présent article vise donc à procéder aux adaptations législatives que requière la transposition de ces dispositions, et en particulier la modification de la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982, dite « LOTI ».

Le **paragraphe I** de cet article modifie l'article 18 de la LOTI, lequel définit les missions qui incombent à la SNCF.

L'établissement public a ainsi pour objet :

– d'exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national (troisième alinéa de l'article 18) ;

---

<sup>(1)</sup> *Le Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire résulte d'une sélection, par la Communauté européenne, d'un certain nombre d'axes de transit qui écoulent, dans les différents pays membres, la plus grande partie du trafic fret intra-communautaire.*

– d’assurer, selon les mêmes principes, les missions de gestion de l’infrastructure prévues à 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 » (quatrième alinéa).

Le 1<sup>o</sup> de ce paragraphe insère, au troisième alinéa de l’article 18, les mots « de voyageurs » après les mots « les services de transport ferroviaire », supprimant ainsi le monopole de la SNCF sur les services intérieurs de fret, et précise que cette disposition prendra effet au 31 mars 2006. La SNCF conserve néanmoins un monopole sur le transport ferroviaire de voyageurs, qu’il lui appartient d’exploiter selon les principes du service public.

Le 2<sup>o</sup> de ce paragraphe complète les missions confiées à la SNCF en lui permettant d’exploiter d’autres services de transport, y compris internationaux.

Cette disposition vise deux hypothèses. Elle donne une base juridique aux activités de la SNCF sur des réseaux qui ne font pas partie du réseau ferré national, comme le réseau ferré corse ou les chemins de fer portuaires, et permet également à l’établissement public d’exploiter ailleurs qu’en France, et singulièrement dans les autres Etats membres de l’Union européenne, des services de transport.

Il s’agit dans ce dernier cas d’une contrepartie naturelle à l’ouverture de notre réseau national, la Société nationale pouvant exploiter en Europe des services de fret, voire de voyageurs, dans la mesure où dans certains pays, ces services sont ouverts à la concurrence. Ainsi en Allemagne, l’ouverture à la concurrence des services régionaux de voyageurs est acquise depuis plus de dix ans.

Le **second paragraphe** de cet article abroge l’article 21-2 de la LOTI, qui confie à la SNCF la responsabilité d’assurer la cohérence d’ensemble des services intérieurs sur le réseau ferré national.

A l’évidence, une telle disposition semble incompatible avec l’exercice d’un droit d’accès au réseau des opérateurs tiers dans des conditions de concurrence équitables.

En outre, l’Etat sur le fondement de la LOTI, et Réseau ferré de France, en particulier sur le fondement de 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<sup>(1)</sup>, assurent la cohérence tant du service que de l’infrastructure.

La commission a *rejeté* un amendement de suppression de M. Daniel Paul, ainsi qu’un amendement de Mme Nathalie Gautier renvoyant au 1<sup>er</sup> janvier 2007, au lieu du 31 mars 2006, la date de libéralisation totale du fret ferroviaire. Le rapporteur a effet émis un avis défavorable sur ce report de date, expliquant qu’il

---

(<sup>1</sup>) « Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l’aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l’infrastructure du réseau ferré national ».



faisait partie des engagements pris par la France en contrepartie de l'accord donné par la Commission européenne au versement par l'Etat, dans le cadre du plan de redressement du fret, d'une dotation en capital de 800 millions d'euros.

La commission a alors *adopté* cet article sans modification.

#### *Article additionnel après l'article 12*

### **Sécurisation des délibérations de Réseau ferré de France**

Le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, introduit par l'article 138 de la loi n° 2001-420 du 16 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques, dispose que dans les conseils d'administration ou de surveillance des entreprises publiques mentionnées à cet article et qui sont chargées d'une mission de service public, au moins une des personnalités désignées en tant que personnalités qualifiées doit être choisie parmi les représentants des consommateurs ou des usagers.

L'article 2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 relative à la création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire dispose que le conseil d'administration de l'établissement public est composé conformément aux dispositions de la loi de 1983.

L'article 25 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, modifié, dispose que cet établissement public est administré par un conseil d'administration comprenant, outre sept représentants de l'Etat et six représentants élus par les salariés de l'établissement, cinq personnalités choisies en raison de leur compétence.

Or cet article n'a pas été mis en conformité avec le dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 26 juillet 1983, en raison des difficultés d'application d'une telle disposition au cas particulier de Réseau ferré de France, tenant au fait que les usagers du service public qu'il gère sont uniquement des entreprises ferroviaires et non le public, qu'il soit constitué des voyageurs ou des personnes qui utilisent les services des gares.

L'absence de représentant des usagers au conseil d'administration de RFF a été invoquée avec succès par des requérants contre des délibérations qui ont donc fait l'objet d'annulation par la juridiction administrative.

La sécurité juridique de l'ensemble des décisions du conseil d'administration de l'établissement public pris depuis le 16 mai 2001 paraît donc fragilisé, et une validation législative s'impose donc.

La commission a en conséquence *adopté* un amendement du rapporteur validant les délibérations du conseil d'administration de RFF prises après le

16 mai 2001. Le rapporteur a indiqué que le décret n° 97/444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF serait modifié prochainement afin de respecter cette obligation (**amendement n° 35**).

## CHAPITRE II

### DISPOSITIONS APPLICABLES AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL

Ce chapitre comporte un article unique qui a pour objet de faciliter un certain nombre d'opérations d'investissements dans le domaine ferroviaire, en particulier en permettant à RFF de recourir aux contrats de partenariat créés par l'ordonnance du 17 juin 2004 <sup>(1)</sup>.

#### *Article 13*

(articles 1<sup>er</sup>-1 et 1<sup>er</sup>-2 [nouveaux] de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France »)

#### **Opérations d'investissement dans le domaine ferroviaire**

Cet article modifie et complète la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France ».

Cette loi tirait les conséquences de l'article 6 de la directive 91/440, lequel disposait que « Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour assurer, sur le plan de la comptabilité, la séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport et celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ».

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul créant un pôle public de financement des infrastructures de transports, articulé autour de la Caisse des dépôts et consignations, de La Poste et des Caisses d'épargne.

Le **premier paragraphe** du présent article modifie l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1997, qui fixe les missions qui incombent à l'établissement public créé afin d'assurer les missions de gestionnaire de l'infrastructure <sup>(2)</sup>.

Le 1<sup>o</sup> abroge tout d'abord le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1997, qui confiait à RFF la mise en œuvre du schéma du réseau ferroviaire, créé par la loi n°95-115 du 4 février 1995. Cette disposition apparaît en effet sans objet, les schémas en question n'ayant jamais vu le jour.

---

<sup>(1)</sup> Ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 relative aux contrats de partenariat, ratifiée par la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit.

<sup>(2)</sup> Est considéré comme gestionnaire de l'infrastructure, au sens de la directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires, « toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité ».

Le 2° propose une nouvelle rédaction du cinquième alinéa de l'article précité, lequel précise les conditions dans lesquelles sont menées les opérations d'investissement sur le réseau ferré national.

Aux termes du premier alinéa de l'article susmentionné, RFF assure le développement et l'aménagement de ce réseau, et le cinquième alinéa dispose que l'établissement public exerce ces missions en qualité de maître d'ouvrage.

L'article 2 de la loi n° 85-704 du 13 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite loi « MOP » définit notamment le maître d'ouvrage comme la personne morale pour laquelle l'ouvrage est construit. Responsable principal de l'ouvrage, il remplit dans ce rôle une fonction d'intérêt général dont il ne peut se démettre.

Par exception à ce principe général, le maître d'ouvrage peut confier une partie des missions qui lui incombent à ce titre, dans la limite du programme et de l'enveloppe financière qu'il a arrêtés ; la délégation peut concerner l'ensemble des tâches préparatoires à la conclusion des marchés (préparation du choix du maître d'œuvre, du choix des entrepreneurs) et certaines tâches d'exécution (approbation des avant-projets, versement de la rémunération de la maîtrise d'œuvre...).

La **seconde phrase du 2°** maintient le régime spécial de mandat de maîtrise d'ouvrage que RFF peut confier à la SNCF sur des ensembles d'opérations, dans des conditions prévues par décret.

En effet, les mandats de maîtrise d'ouvrage doivent porter sur des opérations identifiées (construction d'un ouvrage d'art, réfection d'un tunnel...) mais ne peuvent concerner un ensemble d'opérations afférent, par exemple, aux travaux nécessaires à la réfection de l'ensemble d'une ligne.

En outre, l'article 4 de la loi MOP précise que le mandat est incompatible avec toute mission de maîtrise d'œuvre, de réalisation de travaux ou de contrôle technique portant sur le ou les ouvrages auxquels se rapporte le mandat, exercée par cette personne directement ou par une entreprise liée.

Cet article précise toutefois que ses dispositions ne sont pas applicables lorsque le maître de l'ouvrage ne peut confier le mandat qu'à une personne désignée par la loi.

La dérogation prévue à l'article premier vise donc à autoriser RFF à confier à la SNCF des mandats relatifs à l'ensemble des travaux devant être réalisés sur une ligne donnée, ainsi qu'à permettre à la SNCF de cumuler un mandat de maîtrise d'ouvrage et des missions relatives à la maîtrise d'œuvre et à la réalisation de travaux. L'article 6 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 précise ainsi que ces mandats portent soit sur un ensemble de travaux concernant une catégorie particulière d'ouvrage, soit sur une opération globale d'aménagement ou de développement du réseau.

Votre rapporteur estime que l'on pourrait aller plus loin et conférer davantage de souplesse encore à ce dispositif.

En effet, comme nous l'avons dit, la loi MOP interdit le cumul entre maîtrise d'ouvrage d'une part, et maîtrise d'œuvre et réalisation de travaux d'autre part.

Or pour les opérations individualisées qui concernent des ouvrages en cours d'exploitation, RFF peut trouver avantage à confier à la SNCF un mandat de maîtrise d'ouvrage, compte tenu du fait que pour des tâches relatives à la sécurité de l'exploitation durant les travaux, il est conduit à lui confier des missions relatives à la maîtrise d'œuvre ou à la réalisation de travaux.

Votre rapporteur vous propose donc un amendement tendant à autoriser la SNCF à cumuler ces missions pour des opérations individualisées (**amendement n° 36**).

La **première phrase du 2°** introduit par ailleurs une nouveauté, en permettant à RFF de confier à d'autres opérateurs des mandats de maîtrise d'ouvrage dans les conditions prévues par la loi MOP, c'est-à-dire portant sur des opérations identifiées.

Cette précision clarifie l'actuelle rédaction du cinquième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1997, laquelle laisse entendre que RFF exerce la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des opérations d'investissement, à la seule exception des opérations d'ensemble conduites par la SNCF dans des conditions dérogatoires à la loi MOP.

L'exposé des motifs du projet de loi indique ainsi que cette novation a pour objet de permettre à RFF de choisir librement un mandataire, et particulier de confier un mandat de maîtrise d'ouvrage à une collectivité locale.

On peut ainsi imaginer que RFF confie un mandat à une commune pour l'aménagement d'un dénivelé sur un passage à niveau situé sur une voie communale.

En tout état de cause, et en vertu d'un arrêt du Conseil d'Etat, « Union nationale des services publics industriels et commerciaux et autres » du 5 mars 2003, ces mandats sont soumis au Code des marchés publics et aux obligations de publicité et de mise en concurrence qui en découlent.

Le 3° de cet article résulte d'un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, et prévoit qu'à partir de 2008, le gouvernement remet tous les deux ans au Parlement un rapport sur l'évolution des relations entre RFF et son gestionnaire d'infrastructure délégué. En vertu du troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1997, la SNCF exerce les missions de gestionnaire de l'infrastructure délégué, en particulier la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré

national, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité.

Ce modèle diffère des deux autres modèles d'organisation du système ferroviaire mis en place à la suite de l'adoption de la directive 91/440 : le système de séparation étanche entre gestionnaires d'infrastructure et opérateurs ferroviaires, mis en place en Grande-Bretagne ou en Suède ; le système de holding intégrant une filiale gestionnaire de l'infrastructure et des filiales opératrices ferroviaires, à l'instar de l'expérience allemande.

Le système français n'est pas dépourvu de légitimité ni de bon sens. Ainsi que l'indiquait Louis Gallois, Président de la SNCF, lors de son audition par la Mission d'évaluation et de contrôle de la commission des finances en juillet 2004 <sup>(1)</sup>, « *le système technique ferroviaire est un système très fortement intégré entre le mobile et l'infrastructure, tant au niveau de la qualité et de l'efficacité d'utilisation du réseau qu'au niveau de la sécurité des circulations. Le fait d'avoir, dans la même main [...] sur le plan opérationnel et quotidien, les différents éléments, permet à la fois d'optimiser le fonctionnement du système et d'assurer une sécurité maximum* ».

Certains ont néanmoins émis des doutes sur la compatibilité entre l'affirmation du principe d'égal accès des opérateurs au réseau et le cumul de fonctions qu'assume l'opérateur historique.

Le rapport prévu par ce 3<sup>o</sup> permettra de suivre l'évolution des relations entre RFF et le gestionnaire d'infrastructure délégué, et d'apprécier si cette délégation n'obère pas de fait la capacité de RFF d'exercer ses prérogatives.

Le **premier alinéa du second paragraphe** de cet article, en ajoutant un article 1<sup>er</sup>-1 et un article 1<sup>er</sup>-2 à la loi de 1997, permet, dans le domaine ferroviaire, le recours aux contrats de partenariat ou aux délégations de service public, que ce soit par RFF ou par l'Etat.

Le **second alinéa de ce paragraphe** prévoit la création d'un article 1<sup>er</sup>-1 à la loi n° 97-135 du 13 février 1997 et permet à RFF, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international, de recourir aux contrats de partenariat ou aux délégations de service public.

Ces deux catégories de contrats permettront à RFF d'associer des partenaires privés aux opérations d'investissement sur le réseau ferroviaire, afin de mener à bien des projets dont la réalisation serait sans doute moins rapide s'il fallait mobiliser les seuls financements publics, dont on connaît le caractère contraint.

---

<sup>(1)</sup> *Mission d'évaluation et de contrôle ; Les relations financières entre le système ferroviaire et ses partenaires publics : un train de réformes.*

Les délégations de service public, définies 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, sont des contrats par lesquels une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service.

Les conventions de délégation de service public doivent être limitées dans leur durée. Celle-ci est déterminée par la collectivité en fonction des prestations demandées au délégataire. Lorsque les installations sont à la charge du délégataire, la convention de délégation tient compte, pour la détermination de sa durée, de la nature et du montant de l'investissement à réaliser et celle-ci ne peut dans ce cas dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre.

La délégation de service public peut en particulier être assortie d'une concession de travaux publics, par laquelle le délégant charge son co-contractant de réaliser un ouvrage et de se rémunérer en l'exploitant, en particulier en percevant une redevance sur les usagers.

Le contrat de partenariat, créé par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 relative aux contrats de partenariat, et ratifiée par la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit, crée une nouvelle catégorie de contrats administratifs par lesquels l'Etat ou un établissement public de l'Etat confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, *une mission globale* portant sur le financement d'investissements immatériels d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public.

La mission en question doit obligatoirement porter sur au moins trois éléments :

- le financement ;
- la construction ou la transformation ;
- l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion.

En outre, le contrat peut porter sur deux éléments optionnels : la conception, et diverses prestations de service.

Le cocontractant de la personne publique assure la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser.

Le texte précise que la rémunération du cocontractant fera l'objet d'un paiement par la personne publique pendant toute la durée du contrat, cette rémunération pouvant être liée à des objectifs de performance assignés au cocontractant.

Ces contrats ont pour principal intérêt, par rapport à un marché public « classique », de permettre à l'Etat ou aux collectivités locales d'étaler le paiement

du coût de la construction tout au long de la durée de vie de l'ouvrage, alors que l'article 94 du Code des marchés publics interdit l'insertion dans un marché de toute clause de paiement différé, et oblige la collectivité à décaisser immédiatement et en une fois le prix convenu dans le marché.

En outre, ils permettent de confier à un opérateur privé une opération globale, ce qui peut représenter une source importante d'économies d'échelle. Or le code des marchés publics a longtemps fait obstacle à de telles opérations, du fait de l'obligation d'allotir la commande publique, et en particulier de faire de la construction un lot séparé. En outre, la loi MOP interdit en principe la globalisation des missions confiées au co-contractant privé.

Or il était indispensable d'autoriser par la loi RFF à recourir aux DSP ou aux contrats de partenariat dans la mesure où la maîtrise d'ouvrage échappe à l'établissement public, ce que l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1997 interdit pour l'heure.

L'article 1<sup>er</sup>-1 dispose que RFF ne pourra user de la faculté de recours à une DSP ou à contrat de partenariat sur des opérations pour lesquelles l'Etat lui-même, en vertu de l'article 1<sup>er</sup>-2, dont le dispositif fait l'objet de l'alinéa suivant, est autorité concédante ou autorité contractante dans le cadre d'un contrat de partenariat.

Les projets concernés doivent présenter un intérêt national ou international. Ce sont les plus importants à tous points de vue, y compris financier, et ce sont pour lesquels le soutien d'un partenaire privé apparaît le plus pertinent. Certes, ils ne sont pas nombreux, mais le présent article n'a pas vocation à déposséder RFF de l'essentiel de sa mission, c'est-à-dire le développement du réseau ferré à travers la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement.

Votre rapporteur vous propose par ailleurs de préciser que ces contrats ne concernent que des infrastructures nouvelles, et non des opérations de régénération. La commission *adopté* un amendement en ce sens, après que M. Gabriel Biancheri a en contesté l'opportunité, en invoquant la limitation qui pourrait en résulter pour la mise en place des partenariats « public – privé » (**amendement n° 37**).

Le volet transport du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005 a identifié un certain nombre de projets qui seront mis en œuvre grâce à ces deux types de contrats ; il s'agit des équipements de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, du contournement Nîmes-Montpellier, de la LGV Aquitaine, de la mise en place du GSM-R (radio sol train), de la liaison Charles de Gaulle Express<sup>(1)</sup> et l'autoroute ferroviaire alpine.

---

<sup>(1)</sup> *Quoique d'après les informations recueillies par votre rapporteur, celle-ci doit plutôt relever du futur article 1<sup>er</sup>-2.*

En tout état de cause, s'agissant des contrats de partenariat, deux conditions prévues par l'ordonnance, conformément à la jurisprudence du Conseil constitutionnel <sup>(1)</sup>, devront être réunies : ces contrats ne pourront être conclus que pour la réalisation de projets pour lesquels une évaluation, à laquelle la personne publique procède avant le lancement de la procédure de passation :

*« – montre ou bien que, compte tenu de la complexité du projet, la personne publique n'est pas objectivement en mesure de définir seule et à l'avance les moyens techniques pouvant répondre à ses besoins ou d'établir le montage financier ou juridique du projet, ou bien que le projet présente un caractère d'urgence ;*

*– expose avec précision les motifs de caractère économique, financier, juridique et administratif, qui l'ont conduite, après une analyse comparative, notamment en termes de coût global, de performance et de partage des risques, de différentes options, à retenir le projet envisagé et à décider de lancer une procédure de passation d'un contrat de partenariat. »*

L'article 1<sup>er</sup>-1 précise également que ces projets sont destinés à être incorporés au réseau ferré national. Il s'agit d'une précision importante, dans la mesure où dans le cas du contrat de partenariat, le partenaire privé peut conserver la propriété de l'ouvrage au terme du contrat. Cette incorporation garantit la cohérence du réseau ferré, ainsi que les prérogatives, sur ces infrastructures nouvelles, de RFF ainsi que de la SNCF, au titre des missions de sécurité qu'elle exerce pour le compte de l'établissement public.

Les contrats pourront 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>.

Cette disposition appelle plusieurs commentaires.

La réaffirmation des prérogatives qu'exerce la SNCF compte tenu, selon l'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1997, des impératifs de sécurité et de continuité du service public, est un élément extrêmement positif. Un décret en Conseil d'Etat précisera d'ailleurs la manière dont est garantie la cohérence des missions confiées au partenaire privé avec celles-là.

Le **troisième alinéa du second paragraphe** de l'article 13 crée un article 1<sup>er</sup>-2, qui permet à l'Etat de recourir à une délégation de service public ou à un contrat de partenariat mentionnés à l'alinéa précédent dans les mêmes conditions et pour le même objet.

Cette dérogation au principe de la maîtrise d'ouvrage de RFF s'explique par la complexité particulière de certaines opérations qui requièrent l'intervention

---

<sup>(1)</sup> Décision n° 2003-473 DC du 26 juin 2003, loi habilitant le Gouvernement à simplifier le droit.



de l'Etat, à l'instar de la future liaison entre l'aéroport Charles de Gaulle et la Gare de l'Est.

Dans ce cas, l'Etat pourra demander à RFF 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, selon les termes d'un cahier des charges et dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

Il s'agit d'une mission proche de celle qui peut être confiée par le maître d'ouvrage à un conducteur d'opération sur le fondement de l'article 6 de la loi MOP.

L'article 1<sup>er</sup>-2 écarte toutefois l'application de cette loi, permettant ainsi qu'outre les missions administratives, techniques ou financières, des missions juridiques puissent être confiées à RFF.

En outre, ces missions seront confiées à l'établissement public par l'Etat, qui, rappelons-le, n'exerce pas la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de ces contrats ou conventions.

La commission a *adopté* cet article ainsi modifié.

### CHAPITRE III

## **DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFORMATION ROUTIERE**

### *Article 14*

#### **Radios chargées d'une mission de service public d'information routière**

Cet article modifie l'article 26 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, afin de permettre au Conseil supérieur de l'audiovisuel d'attribuer, dans des conditions dérogatoires au droit commun, des fréquences aux radios d'information routière.

Depuis une vingtaine d'années, le CSA réserve en pratique la fréquence 107,7 Hz aux radios d'information routière sur l'ensemble du territoire national. Plusieurs radios d'information routière se sont ainsi développées sur le réseau autoroutier concédé, mais cette fréquence reste globalement vierge de toute utilisation.

Cet article consacre cet état de fait, et les craintes qu'a pu engendrer cette modification législative paraissent infondées: la fréquence 107,7 Hz est aujourd'hui en pratique « gelée » sur l'ensemble du territoire sans que les opérateurs radiophoniques n'aient jamais contesté cette pratique. Le dispositif n'a d'autre objet que de sécuriser la pratique du CSA en vue du développement de ces

services, dont l'intérêt pour les automobilistes et la sécurité routière sont indéniables, en dehors du réseau autoroutier concédé.

Le **1° du premier paragraphe** de cet article insère un alinéa qui dispose qu'un droit d'usage de la ressource radio électrique nécessaire à la diffusion d'une radio est confié en priorité aux personnes morales de droit public ou de droit privé chargées d'une mission de service public d'information routière.

Celle-ci sont alors soustraites au régime de droit commun en vertu duquel les fréquences disponibles sont attribuées par le CSA aux sociétés qui se déclarent intéressées à la suite d'un appel à candidature.

La couverture de l'ensemble du réseau sera ainsi favorisée par le fait que tant des personnes privées que des personnes publiques, collectivités locales ou radios publiques, pourront bénéficier de ce régime dérogatoire.

Elles devront en tout état de cause assurer une mission de service public d'information routière, dont le contenu sera précisé par décret. Ce décret précisera également la procédure retenue pour désigner les personnes morales qui souhaiteront l'exercer. Il sera naturellement soumis à une consultation publique auprès de l'ensemble des opérateurs radiophoniques.

Précisons qu'il n'est pas opportun, pour des raisons techniques, de mentionner dans la loi ou dans le décret pris pour son application, la fréquence 107,7 Hz en tant que telle dans la mesure où, localement, le recours à une autre fréquence peut s'avérer nécessaire et où, avec le développement de la radio numérique par voie hertziennne terrestre, une autre fréquence pourra être retenue. L'objectif est toutefois de rechercher, lorsque c'est techniquement possible, une fréquence unique à l'échelle du territoire pour faciliter l'accès des auditeurs. Ce point est une des composantes essentielles de la définition de la mission de service public de l'information routière.

Le **2° du premier paragraphe** est une disposition de coordination qui oblige l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes à tenir compte des exigences liées à l'exercice de la mission de service public d'information routière lorsqu'elle assigne, réaménage ou retire la ressource radio électrique nécessaire à la transmission des programmes de radio.

Le **second paragraphe** de cet article précise que ces dispositions sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, conformément à ce qu'implique le principe de spécialité législative qui découle de l'article 74 de la Constitution.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

## CHAPITRE IV

### **DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER**

Ce chapitre comporte à l'article 15 un des dispositifs essentiels annoncés par le ministre des Transports en septembre 2005 dans le cadre du plan de soutien au transport routier de marchandises. Il rend possible la répercussion des hausses du prix du gazole sur les clients.

Ce chapitre a été complété par le Sénat afin de soumettre aux dispositions de la LOTI les véhicules deux-roues motorisés effectuant du transport léger de marchandises. Un article 15 *ter* a également été introduit afin d'encadrer les délais de paiement dans le secteur du transport routier.

#### *Article 15*

#### **Dispositif de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix du transport routier de marchandises**

Ainsi que le relevait notre collègue Martial Saddier dans son avis sur les crédits de la mission « transports » pour 2006 <sup>(1)</sup>, le transport routier traverse une grave crise dont les causes sont multiples, mais qui doit beaucoup à l'explosion du prix des carburants.

Notre collègue rappelle ainsi que « l'augmentation des cours du pétrole a été spectaculaire au cours des derniers mois, et les prix du gazole ont suivi cette tendance en dépit de la faiblesse du dollar par rapport à l'euro. La hausse atteint 11,3 % au 1<sup>er</sup> trimestre 2005.

Or les entreprises du transport routier sont de grosses consommatrices de gazole ; au 1<sup>er</sup> trimestre 2005, les coûts d'exploitation d'un ensemble routier en longue distance ont ainsi augmenté de 2,6 % par rapport à 2004, et de 2,3 % en courte distance.

Pourtant, on estime que le niveau des hausses du prix du gazole qui ont pu être répercutées sur les chargeurs est de l'ordre de 60 % seulement »

Dans un contexte d'inélasticité des prix du transport routier du fait d'une forte concurrence internationale, les marges des entreprises du secteur se dégradent progressivement : la marge nette <sup>(2)</sup> des entreprises du secteur est passée, en moyenne, de 2,5 % en 2001 à 1,2 % en 2002 et 0,9 % en 2003.

Le secteur connaît donc une véritable crise économique, comme le rappelle l'avis budgétaire sur la mission « transports » :

---

<sup>(1)</sup> *Projet de loi de finances pour 2006, mission Transports, avis n° 2570 (Tome 12) au nom de la Commission des affaires économiques.*

<sup>(2)</sup> *Rapport du bénéfice net sur le chiffre d'affaires.*

*« Alors qu'il s'agit traditionnellement d'un secteur très dynamique, il présente depuis deux ans un solde d'embauches négatif; les effectifs des conducteurs de marchandises ont diminué de 0,78 %. pour la deuxième année consécutive, les effectifs du transport (TRM, location et auxiliaires de transport) stagnent à 438 600 salariés, d'après les chiffres de la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation dans le transport routier. »*

Le présent dispositif est donc très attendu chez les professionnels du transport routier, et constitue, outre le volet fiscal, une des pierres angulaires du volet « modernisation » du plan de soutien au secteur.

Il convient de noter que même si les prix de transport sont librement déterminés par les parties, conformément à l'article L. 410-2 du code de commerce, le droit des transports prévoit quelques aménagements à ce principe général.

L'article 6 de la LOTI dispose ainsi que les prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport permettent une juste rémunération du transporteur, assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.

L'article 3 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le transport routier de marchandises, ainsi que l'article 23-1 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, sanctionnent également par une amende de 90 000 euros le fait pour le donneur d'ordre de rémunérer les contrats par un prix qui ne permet pas de couvrir une série de coûts, parmi lesquels les charges de carburant et d'entretien des véhicules.

A ce stade, on doit rappeler qu'il existe deux grandes catégories de contrats de transport.

L'article 8 de la LOTI, dans le respect de la liberté contractuelle, prévoit que la volonté des parties doit s'exprimer dans le cadre d'un contrat écrit qui comporte des clauses définissant la nature et l'objet du transport, ses modalités d'exécution, son prix et les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire.

Lorsque les parties n'ont pas pris la peine de définir leurs rapports dans une convention écrite, le transport se voit automatiquement appliquer des contrats types créés par décret et applicables de plein droit.

S'agissant des contrats types, le décret n° 2002-1052 du 20 octobre 2000 dispose que ceux-ci comportent obligatoirement une clause aux termes de laquelle « le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions

extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous les moyens ».

Dans le silence du droit s'agissant de l'autre catégorie, que l'on qualifie de « contrats écrits », le présent article modifie 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.

Le **premier paragraphe** du présent article vise à rassembler, dans l'article 24, l'ensemble de ses dispositions actuelles dans un I ; il s'agit d'une disposition rédactionnelle.

Le **deuxième paragraphe** complète l'article 24 en introduisant, parmi les critères en fonction desquels la rémunération de toute opération de transport doit être établie, les charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport. Pour l'heure, l'article 24 prévoit en effet que cette rémunération dépend :

- de prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;
- des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;
- de la durée nécessaire à la réalisation du transport dans les conditions compatibles avec le respect des réglementations de sécurité.

La commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul intégrant les coûts externes du transport routier dans sa tarification.

Le **troisième paragraphe** est une disposition de coordination.

Le **quatrième paragraphe** complète l'article 24 de la loi de février 1995 en prévoyant, dans le cas des contrats écrits, des modalités de répercussion des charges de carburant sur le prix facturé au chargeur, en distinguant selon que le contrat comporte ou non des clauses relatives à ces charges. En effet, la LOTI n'impose pas la présence de telles clauses.

Le **second alinéa de ce paragraphe**, qui crée un II à l'article 24, vise l'hypothèse dans laquelle le contrat mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport.

Dans ce cas, le prix initialement convenu entre les parties est révisé de plein droit pour prendre en compte la part de la variation des charges supportées par le transporteur imputable aux variations du coût du carburant entre la date du contrat et la date à laquelle la prestation est effectuée.

Afin d'identifier convenablement la variation des charges liée à la variation du coût du carburant, ces charges effectivement supportées par

l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport figurent dans la facture présentée au chargeur.

Cette répercussion de plein droit s'effectue selon des modalités qu'il appartient aux parties de préciser, en d'autres termes le niveau de la répercussion pourra être intégral ou non, selon le choix réalisé par les parties.

On peut toutefois s'étonner que le projet ne dise mot de la situation dans laquelle les parties ne parviennent à aucun accord, alors que l'article 15 sexies, qui propose la création d'un mécanisme de répercussion des variations du coût du fioul sur le prix de l'opération de transport fluvial inspiré du présent article 15, prévoit avec précision les dispositions qui s'appliquent dans cette hypothèse.

Votre rapporteur vous propose donc de préciser qu'à défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuées conformément au II de l'article 24, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat 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 commission a *adopté* un amendement en ce sens (**amendement n° 38**), ainsi qu'un autre de coordination (**n° 39**), tous deux présentés par le rapporteur.

Le **troisième alinéa du quatrième paragraphe** concerne l'hypothèse dans laquelle le contrat de transport ne comporte aucune clause relative aux charges de carburant.

Dans ce cas, un dispositif légal s'applique de plein droit. Les charges de transport au jour de la commande de transport sont déterminées 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, elle-même établie dans les indices synthétiques du CNR <sup>(1)</sup>.

Leur révision intervient de plein droit en leur appliquant la variation de l'indice gazole publié par le CNR sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

Dans les mêmes conditions qu'à l'alinéa précédent, la facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Le **troisième alinéa de ce paragraphe** prévoit que les dispositions des deux précédents alinéas sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises. Le

---

<sup>(1)</sup> Cet organisme, dont le conseil d'administration comporte notamment des représentants des principales organisations professionnelles du transport routier et de la logistique, a notamment pour objet l'observation des modes de fonctionnement des marchés du transport routier de marchandises ainsi que des conditions d'exploitation et des coûts.

commissionnaire de transport, aux termes de la LOTI, est une personne qui assure, pour le compte d'autrui, des opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transports de marchandises ou de déménagement. Le contrat de commission est celui qui lie le commissionnaire à l'expéditeur, tandis que les relations entre le commissionnaire et le transporteur constituent l'objet du contrat de transport.

Enfin, l'ensemble de ces mécanismes de répercussion pourront fonctionner aussi bien dans le cas d'une hausse que dans celui d'une baisse des prix du gazole.

Elle a ensuite *adopté* cet article *ainsi modifié*.

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

### **Régime juridique applicable aux deux-roues motorisés effectuant du transport léger de marchandises pour le compte d'autrui**

Introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, cet article vise à soumettre aux dispositions de la LOTI les entreprises de transport routier utilisant des deux-roues, en particulier à ses articles 7 et 8, qui prévoit l'inscription des transporteurs à un registre tenu par l'Etat, et la possibilité de subordonner l'inscription à ce registre à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle.

Ces entreprises seraient également soumises au contrôle de l'inspection du travail des transports.

Votre rapporteur comprend et partage le souci de la commission de garantir l'exercice de ces activités dans des conditions satisfaisantes du point de la sécurité et du caractère équitable de la concurrence avec les entreprises recourant à des quatre-roues.

Il constate toutefois que les quatre-roues et les deux-roues ne satisfont pas les mêmes besoins, et ne se positionnent pas sur les mêmes marchés.

En outre, cet article ne concerne que le transport pour le compte d'autrui, et n'inclurait donc pas dans son champ l'ensemble des deux-roues effectuant du transport pour compte propre, comme par exemple les livreurs d'une pizzeria ; l'application de deux régimes juridiques différents à des activités semblables et exercées dans les mêmes conditions paraît difficile à justifier.

D'autant que le cadre juridique de la LOTI est un cadre relativement contraignant. Tout alourdissement des formalités imposées aux entreprises et particulièrement aux petites et très petites entreprises serait totalement contre productif à l'égard du développement de l'emploi en particulier dans les quartiers les plus défavorisés.

Permettre le contrôle de l'inspection du travail des transports sur les petites entreprises utilisant exclusivement des deux-roues ou des triporteurs pour des transports pour compte d'autrui ne saurait justifier que l'on crée une formalité bureaucratique supplémentaire ; un moyen beaucoup plus lisible, opérationnel et exempt de formalités administratives nouvelles consiste à ajouter dans le texte fondant la compétence de cette inspection l'activité concernée.

La commission a *adopté* un amendement de *suppression* du rapporteur, en liaison avec l'adoption de son amendement portant article additionnel étendant la compétence de l'inspection du travail des transports pour le contrôle des véhicules routiers motorisés (**amendement n° 40**).

*Article additionnel après l'article 15 bis*

**Compétence de l'inspection du travail des transports pour le contrôle des véhicules routiers motorisés**

La rédaction actuelle de l'article L. 611-4 limite, en matière de contrôle, la compétence du ministre des transports, aux entreprises de transports publics exerçant à titre principal une activité au moyen de véhicules ayant au moins deux essieux.

Le remplacement du mot « automobiles » par l'expression « véhicules routiers motorisés » permettra aux inspecteurs du travail des transports de contrôler également les coursiers utilisant des véhicules deux-roues (motos, scooters, mobylettes..) (**amendement n° 41**).

Elle satisfait ainsi la préoccupation légitime du Sénat exprimée à l'article 15 *bis* au sujet des conditions de sécurité entourant l'exercice de ces activités, et présente l'avantage, par rapport au dispositif de l'article précité, d'étendre le contrôle de l'inspection du travail des transports non seulement aux entreprises effectuant du transport pour compte d'autrui, mais aussi à celles effectuant du transport pour compte propre.

*Article 15 ter (nouveau)*

**Délais de paiement dans le secteur des transports**

L'article L. 441-6 du code de commerce prévoit que, sauf dispositions contraires figurant aux conditions de vente ou convenues entre les parties, le délai de règlement des sommes dues est fixé au trentième jour suivant la date de réception des marchandises ou d'exécution de la prestation demandée.

Introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, le présent article découle du constat que les délais de paiement pratiqués dans le secteur des transports sont anormalement longs, les chargeurs imposant



souvent des délais de 90 jours qui grèvent ainsi lourdement la trésorerie de leurs prestataires.

En conséquence, l'article 15 *ter* modifie l'article L. 441-6 du code de commerce en prévoyant un encadrement spécifique des délais de paiement dans le secteur des transports, ceux-ci ne pouvant en aucun cas excéder trente jours à compter de la date d'émission de la facture.

Cet encadrement concernera le transport routier de marchandises, la location de véhicules, avec ou sans conducteur, la commission de transport, les activités de transitaire, d'agent maritime et de fret aérien, de courtier et de commissionnaire en douane.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

## CHAPITRE V (NOUVEAU)

### **DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT FLUVIAL ET AU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL**

Ce chapitre a été créé par un amendement de la commission des affaires économiques afin de recueillir les articles additionnels qu'elle a souhaité y introduire, et auxquels se sont ajoutées d'autres dispositions à la suite d'initiatives de certains de nos collègues sénateurs.

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

#### **Habilitation des collectivités territoriales gestionnaires d'un domaine public fluvial à percevoir la redevance sur les prises d'eau**

Cet article a pour objet de permettre aux collectivités gestionnaires du domaine public fluvial dans le cadre d'une expérimentation prévue par la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels, de percevoir la redevance sur les prises d'eau.

L'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure dispose en effet que les titulaires d'autorisations de prise d'eau sur les ports intérieurs, les cours d'eau domaniaux et sur les canaux de navigation sont assujettis à payer à l'Etat une redevance calculée d'après les bases fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 a en effet généralisé le transfert de propriété des voies et ports fluviaux aux collectivités territoriales.

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels prévoit une troisième hypothèse d'exploitation du domaine fluvial ; les collectivités territoriales qui le souhaitent peuvent en effet se voir transférer pendant six ans l'aménagement et la gestion du domaine fluvial de l'Etat sans en être propriétaires.

Le transfert de propriété n'intervient qu'au terme de ces six années d'expérimentation, sauf si elles y renoncent expressément.

Or l'article 35 ne dit mot de la possibilité pour les collectivités concernées par ces expérimentations de percevoir la redevance pour prise d'eau.

Le présent article complète ces dispositions en précisant que sur le domaine public fluvial appartenant *ou confié en gestion* à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

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

#### **Habilitation des collectivités territoriales gestionnaires d'un domaine public fluvial à percevoir des péages de navigation**

Cet article, introduit par un amendement de M. Yannick Texier, procède du même constat que l'article précédent, mais concerne cette fois les péages de navigations perçus par les collectivités locales sur le fondement du III de l'article 124 de la loi de finances n° 90-1168 du 29 décembre 1990.

En vertu de cet article, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent instituer un péage à la charge des transporteurs de marchandises ou de passagers et des propriétaires de bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 5 mètres ou dotés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 9,9 chevaux qui naviguent sur les cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau de leur domaine public fluvial.

Le présent article précise que ce péage peut être mis à la charge des usagers du réseau par les collectivités lorsque ceux-ci naviguent sur le domaine public fluvial dont elles ont la gestion.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article 15 sexies (nouveau)*

**Dispositif de répercussion des variations du coût du carburant sur le prix du transport fluvial**

Cet article a été introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, et vise à créer un mécanisme d'indexation des variations du prix du carburant, sur le modèle du dispositif créé à l'article 15.

Le prix du carburant constitue, ainsi que le note fort justement le rapport du Sénat, une composante importante du coût d'exploitation d'un armement, et il n'est pas illégitime de prévoir en faveur des entreprises de ce secteur des dispositions comparables à celle dont bénéficiera le transport routier.

La LOTI, ainsi que la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation des voies navigables prévoit deux catégories de contrats, à l'instar de ce qui se pratique dans le transport routier, les contrats écrits, et les contrats-types, qui présentent un caractère supplétif par rapport à ces derniers.

S'agissant des contrats types, le décret n° 2000-1295 du 26 décembre 2000 dispose que ceux-ci comportent une clause en vertu de laquelle le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens.

Le présent article a pour objet de prévoir, s'agissant des contrats écrits, la répercussion des variations du prix du fioul domestique en complétant l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure .

Cet article dispose pour l'heure que tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

Le **premier paragraphe** du présent article est une disposition formelle destinée à permettre une meilleure lisibilité de l'article 189-6.

Le **deuxième paragraphe** complète le premier alinéa de l'article 189-6 en précisant que le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport.

Le **troisième paragraphe** ajoute quatre alinéas à l'article 189-6 afin de prévoir un mécanisme d'indexation du prix sur la variation du prix du carburant dans les contrats écrits.

Il distingue, dans son **premier alinéa**, le cas des contrats qui mentionnent les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport. En cas de variation des charges de carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport, le prix initialement convenu est révisé de plein droit pour tenir compte des variations des charges de carburant. Les parties conviennent librement des modalités de répercussion de la variation des charges de carburant. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise.

Le second alinéa prévoit toutefois l'hypothèse selon laquelle les parties ne parviennent pas à un accord sur les modalités de cette révision. Dans cette hypothèse, le prix initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix du fioul domestique publié par l'INSEE.

Le **troisième alinéa** concerne les contrats écrits qui ne comportent aucune clause relative aux charges de carburant.

Dans ce cas, trois éléments sont identifiés : les charges de carburant à la date du contrat sont déterminées par référence à la part moyenne que représentent ces charges dans le prix d'une opération de transport, cette part moyenne étant précisée, ainsi que le prévoit la dernière phrase de cet alinéa, par voie réglementaire.

A ces charges est appliquée la variation de l'indice du fioul domestique publié par l'INSEE, variation constatée entre la date de la commande et la date de réalisation de l'opération.

Cette variation est alors appliquée au prix de transport.

La facture fait apparaître les charges effectivement supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération.

Le quatrième alinéa précise que ces dispositions sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

#### *Article 15 septies (nouveau)*

### **Encadrement du cabotage en matière de transport fluvial**

Introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, cet amendement vise à parfaire le parallélisme entre les dispositions applicables au transport routier et à celles applicables au transport fluvial en matière d'encadrement du cabotage.

L'article 91 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 a en effet encadré la durée du cabotage que les entreprises non résidentes admises à effectuer ce genre de transport peuvent réaliser sur le territoire national.

Les règlements n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre, n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et n° 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre, permettent en effet à tout transporteur de l'Union européenne de réaliser librement des transports intérieurs dans un autre pays membre à condition que ces transports soient réalisés de manière temporaire et dans le respect de certaines réglementations du pays d'accueil.

Or ces règlements ne précisent pas la portée exacte du terme « temporaire », ce qui a occasionné de nombreux abus, d'autant que le régime social applicable au conducteur ou au batelier est entouré d'incertitude.

La loi du 2 août 2005 prévoit donc qu'en matière de transport routier, la durée du cabotage ne peut excéder 30 jours d'affilée ou 45 jours au cours d'une période de 12 mois.

S'agissant du transport fluvial, elle introduit à l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure une disposition en vertu de laquelle la durée du cabotage ne peut excéder 90 jours consécutifs.

Mais cet article ne comporte pas d'encadrement sur une période de 12 mois, et c'est ce vide que cet article entend combler.

Le 1° de cet article est une précision rédactionnelle.

Le 2° limite à 135 jours sur une période de 12 mois le cabotage fluvial, soit une fois et demie la durée consécutive maximale, rapport identique à celui applicable dans le domaine routier.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

#### *Article 15 octies (nouveau)*

(articles 224-1 et 224-2 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure)

#### **Dispositions applicables aux investissements sur le réseau fluvial**

Cet article , introduit par un amendement de la commission des affaires économiques, tend à permettre à Voie navigable de France de recourir aux contrats

de partenariat et aux délégations de service public afin de développer les infrastructures fluviales, en insérant, après l'article 224 du Code du domaine public et de la navigation fluviale, deux articles dont la rédaction reprend pratiquement mot pour mot le dispositif introduit à l'article 13 du présent projet de loi pour le transport ferroviaire.

La volonté de mettre à la disposition de VNF et de l'Etat des moyens supplémentaires de développer le réseau fluvial, et partant, de contribuer au développement d'un mode de transport respectueux de l'environnement et dont les perspectives de croissance paraissent très prometteuses, en dépit d'une part modale encore à ce jour marginale, constitue une initiative qui ne peut que recueillir l'approbation.

Toutefois, le **deuxième alinéa** de cet article comporte une erreur de rédaction, dans la mesure où il mentionne « la gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par l'article 1<sup>er</sup> », disposition reprise à l'identique de celle figurant à l'article 13 et qui concerne les prérogatives que la SNCF exerce en vertu des dispositions de l'article 1<sup>er</sup> de la loi de 1997.

**Le troisième alinéa** de cet article prévoit d'ajouter un article 224-2 au code du domaine public et de la navigation fluviale afin de permettre à l'Etat de recourir à une délégation de service public ou à un contrat de partenariat dans les mêmes conditions et pour le même objet. Il peut alors être assisté par VNF dans des conditions dérogatoires à la loi MOP.

Cette disposition appelle deux remarques.

D'une part, il est superfétatoire de prévoir une telle faculté au bénéfice de l'Etat, dans la mesure où, contrairement au domaine ferroviaire, aucune disposition ne fait obstacle à ce qu'il conclue de telles conventions en matière fluviale.

En revanche, dans la mesure où dans le cadre de ces partenariats, la maîtrise d'ouvrage est confiée au co-contractant privé, il n'est sans doute pas inutile de maintenir la disposition en vertu de laquelle VNF assiste l'Etat dans ce cadre, la loi MOP ne prévoyant ce genre de missions qu'en faveur du maître d'ouvrage.

Par conséquent, votre rapporteur vous propose une nouvelle rédaction de cet article, maintenant sa philosophie générale mais présentant une rédaction plus satisfaisante.

La commission a *adopté* deux amendements du rapporteur visant à améliorer et adapter la rédaction des articles L. 224-1 et L. 224-2 résultant de l'examen au Sénat afin de prendre en compte les spécificités des voies navigables (**amendements n<sup>os</sup> 42 et 43**).

La commission a *adopté* l'article 15 *octies ainsi modifié*.

*Article 15 nonies (nouveau)*

**Approbation du cinquième avenant à la convention du 20 mai 1923  
entre l'Etat et la ville de Strasbourg**

Cet article, introduit par un amendement de Mme Fabienne Keller, maire de Strasbourg, a pour objet de permettre la substitution, au sein du conseil d'administration du port autonome de Strasbourg, d'un siège réservé à un représentant du Conseil régional à celui réservé à un ouvrier du port.

En effet, le siège du représentant ouvrier d'une entreprise de manutention portuaire n'est plus occupé depuis plusieurs années du fait de l'absence depuis l'origine du système des dockers en Alsace, ainsi que de la disparition effective d'entreprises assurant en régie des travaux publics de manutention de marchandises.

Le statut du Port autonome de Strasbourg a été défini par la convention du 20 mai 1923 entre l'Etat et la ville de Strasbourg.

Le cinquième avenant à cette convention a pour objet de permettre cette substitution, et le présent article vise à approuver cet avenant.

## CINQUIEME AVENANT

à la convention du 20 mai 1923 entre l'Etat 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

L'an deux mille cinq, le **02 AGUT 2005**

Entre le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et le maire de la ville de Strasbourg, agissant au nom de ladite ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du **06 JUIN 2005**

D'autre part

il a été convenu ce qui suit :

Les parties sont convenues que la convention annexe de la loi du 26 avril 1924 relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port doit être modifiée et complétée en ses articles 5 et 6 comme suit :

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

Le 5. de l'article 5 est ainsi rédigé :

"5. Un membre désigné par le conseil régional de la région Alsace."

### Article 2

L'article 6 est complété par le 3<sup>ème</sup> alinéa ci-après :

"Le premier mandat du membre désigné par le conseil régional de la région Alsace expire le 31 décembre 2009. Il est ensuite renouvelable tous les six ans".

Le maire de Strasbourg :



Fabienne KELLER

Le ministre des transports, de  
l'équipement, du tourisme et de la mer



Dominique PERBEN



On peut s'interroger sur la nécessité d'une intervention du législateur sur pareil sujet.

L'article 34 de la Constitution attribue au législateur compétence pour créer des catégories d'établissements publics, ainsi que pour déterminer les règles qui concernent leur création.

Le Conseil constitutionnel les a qualifiées de « règles constitutives » d'une catégorie d'établissements publics <sup>(1)</sup>.

Figurent parmi ces règles la détermination des organes dirigeants, leur rôle, les conditions de leur désignation et les catégories de personnes représentées en leur sein.

Or le Port autonome de Strasbourg constitue une catégorie d'établissement public sui generis, et l'organisation de son conseil d'administration peut ainsi être qualifiée de règle constitutive dont la détermination ressortit à la compétence du législateur.

C'est ce raisonnement juridique qui avait conduit le législateur, en 1993, à approuver le quatrième avenant à la convention précitée, tendant à autoriser des représentants du port de Kehl à siéger au conseil d'administration du port de Strasbourg <sup>(2)</sup>, et qui conduit aujourd'hui à prévoir l'approbation par la loi du cinquième avenant précité.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

## CHAPITRE VI (NOUVEAU)

### **DISPOSITIONS RELATIVES AUX PORTS MARITIMES**

Ce nouveau chapitre a été introduit par un amendement de MM. Guéné et Le Grand, et regroupe des dispositions relatives aux ports.

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

#### **Création de sociétés portuaires**

Cet article, introduit par un amendement des sénateurs Guéné et Le Grand, a pour objet de permettre la cession ou l'apport de la concession détenue par les chambres de commerce et d'industrie gestionnaires des ports maritimes à une société portuaire à laquelle elles seraient parties.

---

<sup>(1)</sup> Décision n°64-27 L du 19 mars 1964, RTF.

<sup>(2)</sup> Loi n° 93-1283 du 6 Décembre 1993.

Le système portuaire français comprend actuellement trois types de ports : les ports autonomes, les ports d'intérêt national et les ports décentralisés.

Les ports autonomes sont des établissements publics à caractère mixte, administratif et industriel et commercial. Ce sont des unités de gestion autonomes auxquelles l'Etat confie l'administration et la capacité d'aménager les structures. Il existe 7 ports autonomes relevant de la compétence de l'Etat : Dunkerque, le Havre, Rouen, Marseille, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et la Guadeloupe. Ils sont créés par voie de décret en conseil d'Etat et administrés par un conseil d'administration. Au 1<sup>er</sup> janvier 2006, le port de la Rochelle sera érigé en port autonome.

Les ports décentralisés sont des petits ports à rayonnement limité. Ils ont été confiés en gestion aux collectivités territoriales suite à la décentralisation initiée en 1982 : les ports de pêche et de commerce ont été confiés aux départements et les ports de plaisance aux communes.

Il existe 304 ports de commerce et 228 ports de plaisance décentralisés.

Les ports d'intérêt national sont de taille plus modeste que les ports autonomes et relèvent de la compétence de l'Etat par l'intermédiaire des services du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Les infrastructures sont propriétés de l'Etat mais la gestion du port est confiée à un concessionnaire, le plus souvent une chambre de commerce et d'industrie, dans le cadre d'une délégation de service public. Seul le port de pêche de Lorient est confié à une société d'économie mixte.

L'article 30 de la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit le transfert de ces ports aux collectivités territoriales ou à leurs groupements au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

D'après les informations recueillies par votre rapporteur, 18 ports seraient concernés : Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Le Fret, Roscanvel, Concarneau, Lorient, La Rochelle (port de pêche), Bayonne, Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice et Le Larivot (Guyane).

Le second alinéa du III de l'article 30 de cette loi a prévu que le transfert emporterait succession de la collectivité ou du groupement attributaire dans les droits et obligations de l'Etat à l'égard des tiers. En particulier, cette précision a pour effet de permettre la poursuite des conventions de délégation de service public en cours lors de l'entrée en vigueur des dispositions de la loi.

Cet article a pour objet de permettre à une collectivité territoriale nouvellement propriétaire d'un port de concéder à un ou des tiers l'aménagement et l'exploitation de ces équipements dans le cadre d'une société portuaire dont le capital initial est entièrement détenu par des personnes publiques, y compris la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique duquel est situé

ce port. Il s'inspire des sociétés aéroportuaires créées dans le cadre de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Les auteurs de l'amendement estiment en effet que les investissements *ab initio* s'avèrent très lourds et le retour sur investissement très long en matière portuaire, et qu'il importe donc, à travers cette société portuaire, d'associer collectivités, chambres de commerce et investisseurs privés afin de développer ces infrastructures.

Le **premier paragraphe** de cet article prévoit que par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-3, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, qui précisent les modalités d'intervention économiques des collectivités territoriales, en particulier leur participation au capital de sociétés, les collectivités et leur groupement, pourront, si elles le souhaitent, prendre des participations au capital des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports d'intérêt national décentralisables.

Une société pourra assurer l'exploitation commerciale d'un ou de plusieurs ports décentralisables. Cette disposition permettra notamment la création de sociétés portuaires assurant l'exploitation de plusieurs entités portuaires, en particulier lorsque ces ports s'avèrent complémentaires en raison de leur intervention sur des marchés relativement étroits.

N'importe quelle collectivité, commune, département ou région, ainsi que les groupements de collectivités, pourront prendre des participations dans une ou plusieurs sociétés, lorsque ces sociétés exploitent des ports décentralisables pourvu qu'au moins un de ces ports se trouve dans leur ressort géographique.

Le **premier alinéa du second paragraphe** de cet article précise les conditions dans lesquelles la cession ou l'apport des concessions portuaires à ces sociétés pourra être opéré.

Il précise tout d'abord que cette faculté sera ouverte dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, c'est-à-dire, compte tenu de sa date prévisible d'entrée en vigueur, à un moment où la décentralisation sera achevée.

La première phrase de ce premier alinéa prévoit qu'il appartiendra à la collectivité propriétaire du port, à la demande du concessionnaire, d'autoriser la cession ou l'apport de la concession à une telle société.

La collectivité ne pourra donc user de cette faculté de sa seule initiative et l'imposer à son co-contractant ; en revanche elle n'est nullement tenue de répondre favorablement à la demande émise par le concessionnaire, quel qu'il soit.

Cette collectivité pourra autoriser soit la cession, soit l'apport de la concession à la société portuaire.

La cession de contrat se définit comme l'opération permettant à une partie, le cédant, de transférer avec l'accord de l'autre partie, tout ou partie de ses droits et obligations, sans en modifier fondamentalement les éléments essentiels, à un tiers, le cessionnaire, qui se substitue à lui.

La cession de la concession peut s'effectuer selon différentes modalités, dont celle de l'apport.

Le capital initial des sociétés portuaires sera détenu entièrement par des personnes publiques, la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique duquel le port est situé devant obligatoirement détenir des participations dans ces sociétés, y compris si elle n'est pas l'actuelle concessionnaire du port. Cette hypothèse est très limitée, puisqu'elle ne concernerait que le port de pêche de Lorient.

Il s'agit ainsi de reconnaître la bonne qualité de l'exploitation réalisée jusqu'à présent par les chambres de commerce et d'industrie et d'éviter toute rupture susceptible d'être préjudiciable au fonctionnement de ces ports, grâce à une transition s'appuyant sur les équipes en place.

Le capital des sociétés pourra par la suite évoluer afin d'intégrer des partenaires privés, afin de mobiliser de nouveaux financements, mais aussi de respecter les exigences découlant du droit communautaire.

En effet, si les concessions ne sont pas définies par le Traité, elles n'échappent pas pour autant à ses principes et à ses règles. Dans sa communication interprétative sur les concessions en droit communautaire, parue au JOCE du 29 avril 2000, la commission a rappelé que le principe d'égalité de traitement exigeait « *en tout état de cause que le choix des candidats se fasse de manière objective* » et qu'il convenait de « *considérer comme contraires aux règles précitées du traité et au principe d'égalité de traitement des dispositions réservant des contrats publics aux seules sociétés dans lesquelles l'Etat ou le secteur public détient, de façon directe ou indirecte, une participation majoritaire ou totale* ».

A la suite de la cession ou de l'apport de la concession portuaire, un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité et la société pour une durée qui ne peut excéder 40 ans.

Ce plafond de quarante ans, qui peut paraître long comparé au maximum de 20 ans autorisé pour l'eau ou l'assainissement, apparaît cependant raisonnable au regard de l'importance des investissements nécessités par les ports, et conforme au droit communautaire. La communication interprétative de la commission sur les concessions en droit communautaire, parue au JOCE du 29 avril 2004 rappelle que « le principe de proportionnalité est reconnu par une jurisprudence constante de la Cour comme faisant partie des principes généraux du droit communautaire », et qu'il s'impose aux autorités nationales dans l'application du droit communautaire, même lorsqu'elles disposent d'une large marge communautaire.

Ce principe de proportionnalité exige ainsi de « *concilier concurrence et équilibre financier ; la durée de la concession doit donc être fixée de manière à ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est raisonnable pour assurer l'amortissement des investissements et une rémunération raisonnable des capitaux investis, tout en maintenant un risque inhérent à l'exploitation pour le concessionnaire* ».

Enfin, il est précisé que les contrats de concession préciseront les engagements pris par la société portuaire en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service, ce qui constitue une garantie importante de bonne exécution du service confié à ces sociétés, et une contrepartie nécessaire au profit de l'intérêt général, compte tenu de la durée des contrats en question.

Le **second alinéa de ce second paragraphe**, écarte l'application de certaines dispositions de la loi Sapin aux opérations réalisées selon les dispositions de cet article.

Cela concerne tout d'abord les alinéas 2 à 5 de l'article 38 de la loi précitée, qui précise les obligations de publicité et de mise en concurrence qui s'appliquent aux délégations de service public.

Sont également concernés les alinéas 2 à 4 de l'article 40, qui limitent les possibilités de prolongation des délégations de service public.

Votre rapporteur se félicite de l'initiative qui a conduit ses deux collègues sénateurs à transposer en matière portuaire un dispositif inauguré en matière aéroportuaire, et qui offrira un outil innovant de développement des ports.

Il estime toutefois que la question du statut des agents des concessionnaires des ports demeure en suspens dans le cadre de la cession ou de l'apport de la concession en question à une société portuaire, et vous proposera donc de compléter cet article.

La commission a examiné un amendement de Mme Nathalie Gautier visant à supprimer cet article. Mme Nathalie Gautier a souligné que le dispositif introduit par le Sénat ouvrait la voie au désengagement des personnes publiques et à la privatisation des ports. Le rapporteur a pour sa part estimé qu'il ne fallait pas priver les collectivités locales d'outils qui pouvaient s'avérer utiles dans le cadre de la décentralisation. Il a rappelé que le capital initial des sociétés portuaires était public et que la présence des chambres de commerce et d'industrie était une garantie de continuité. Enfin, il a fait remarquer que la création de ces sociétés demeurerait une simple faculté. Tout en se prononçant contre l'amendement de Mme Nathalie Gautier, le rapporteur a estimé que des améliorations rédactionnelles pouvaient être apportées à cet article qui feraient l'objet de son prochain amendement. La commission a donc *rejeté* l'amendement de Mme Nathalie Gautier puis *adopté* l'amendement du rapporteur précisant le statut des agents des concessionnaires des ports en cas de cession ou d'apport de la concession à une société portuaire (**amendement n° 44**).

La commission a *adopté* l'article 15 *decies ainsi modifié*.

*Article 15 undecies (nouveau)*

**Régime des ports ultramarins et de Port-Cros**

Cet article, introduit par un amendement des sénateurs, tend à clarifier le régime des ports ultramarins en modifiant l'article L. 101-1 du code des ports maritimes.

La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales dispose en effet que les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés dans trois catégories :

- les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat ;
- les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- les ports maritimes de Saint-Pierre-et-Miquelon, relevant de l'Etat.

Le XII de l'article 30 de cette loi prévoit toutefois qu'un décret en Conseil d'Etat fixe avant le 31 août 2005 la liste des ports des départements d'outre-mer qui ne sont pas susceptibles d'être transférés aux collectivités locales, décret qui n'a pas été pris à ce jour.

La loi de 2004 crée donc une quatrième catégorie de ports, celle des ports maritimes non autonomes relevant de l'Etat, c'est-à-dire dont l'Etat demeure propriétaire.

Or les dispositions de la loi précitée, codifiées à l'article L. 101-1 du code des ports maritimes ne prévoient pas d'autres ports relevant de l'Etat que les ports autonomes et les ports de Saint-pierre-et-Miquelon.

Le **deuxième alinéa** de cet article modifie donc le quatrième alinéa de l'article L. 101-1 en ajoutant aux ports de Saint-pierre-et-Miquelon les ports des départements d'outre-mer parmi ceux relevant de l'Etat.

Le **troisième alinéa** est une disposition de coordination, qui transfère de l'article L. 601-1 du code précité à l'article L. 101-1 les dispositions relatives au statut du port de Port-Cros, précisant que ce port relève du parc national de Port-Cros.

Votre rapporteur vous proposera une modification rédactionnelle de cette disposition afin de dissiper les ambiguïtés que pourrait créer l'emploi du verbe « relevant » sur le régime de propriété de ce port. En effet, si son aménagement, son entretien et sa gestion relèvent bien du parc national de Port-Cros, en revanche l'Etat en demeure le propriétaire.

La commission a *adopté* un amendement rédactionnel présenté par le rapporteur puis l'article *ainsi modifié* (**amendement n° 45**).

*Article additionnel après l'article 15 undecies*

**Création d'un nouveau chapitre relatif aux aéroports**

La Commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à créer au sein du Titre II du projet de loi un chapitre VII intitulé : « Dispositions relatives aux aéroports » (**amendement n° 46**).

*Article additionnel après l'article 15 undecies*

**Commerces des aéroports accessibles aux seuls voyageurs munis de billets**

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur prévoyant que les magasins accessibles aux seuls voyageurs munis de billets et situés dans l'enceinte des aéroports, ne sont pas soumis à autorisation d'exploitation commerciale. En effet, les espaces réservés aux voyageurs dans les aéroports ne sont pas en concurrence avec le marché local mais avec les espaces similaires dans les aéroports internationaux (**amendement n° 47**).

La reconnaissance de ces espaces comme des espaces spécifiques s'impose pour donner un cadre juridique formel, aux conditions de concurrence et aux modes de distribution (étiquetage, flaconnages distincts ; vente aux passagers en transit; conditions particulières d'ouverture) car la vente dans lesdits espaces est soumise à la présentation d'un titre de transport.

Il s'agit ainsi de garantir aux commerces situés dans les zones précitées des aéroports les moyens de se développer face à leurs concurrents internationaux.

**TITRE III**  
**DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL**  
  
**CHAPITRE I<sup>ER</sup>**  
**DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER**

*Article 16*

**Dérogation à la durée maximale du travail de nuit du personnel roulant  
des entreprises de transport sanitaire**

Cet article concerne les dérogations à la durée maximale du travail de nuit, et vise d'une part à rectifier une erreur de transposition, et d'autre part à étendre le bénéfice de cette dérogation aux entreprises de transport sanitaire visées aux articles L. 6312-1 et suivants du code de la santé publique.

L'article L. 213-11 du code du travail, modifié par l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004, transposant la directive 2003/88 du 4 novembre 2003 et la directive 2002/15 du 11 mars 2002, soumet désormais les salariés appartenant au personnel roulant ou navigant des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains, aux dispositions légales du code du travail relative à l'encadrement du travail de nuit.

Précisons à ce stade que les notions de personnel roulant ou personnel navigant ont été introduites par l'ordonnance précitée, et ne comportent pas de définition législative.

On peut estimer que ces notions font allusion aux personnels itinérants qui exercent de manière dominante leur activité sur un « mobile terrestre », c'est-à-dire les marinières, les conducteurs de véhicules terrestres et les personnels embarqués d'accompagnement.

Le **1° de cet article** vise tout d'abord à rectifier une erreur de transposition.

Le II de l'article L. 213-11 concerne les salariés des entreprises de transport à l'exception des entreprises de transport routier.

Dans leur cas, la durée quotidienne de travail effectuée par un travailleur de nuit ne peut excéder huit heures en moyenne par période de vingt-quatre heures sur une période de référence définie par convention ou accord collectif étendu ou, à défaut, par décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations



syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des secteurs d'activité intéressés.

Des dérogations à ce principe sont néanmoins prévues, selon deux modalités distinctes.

Le principe général consiste à permettre de déroger à la durée quotidienne de 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 de repos compensateur dont ils déterminent la durée.

Une dérogation spécifique concerne les personnels roulants des entreprises de transport ferroviaire et les personnels des entreprises assurant la restauration ainsi que l'exploitation des places couchées dans les trains, pour lesquels ces conventions ou accords doivent prévoir des périodes équivalentes de repos compensateur.

Le 1<sup>o</sup> de cet article modifie le principe de la dérogation générale en disposant que les conventions ou accords qui l'aménagent prévoient en contrepartie des périodes équivalentes de repos compensateur, quelles que soient les entreprises, mettant ainsi le code du travail en conformité avec le 2 de l'article 17 de la directive 2003/88. La dérogation spécifique concernant les entreprises ferroviaires, devant inutile, est supprimée.

Le **2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> de cet article** visent à faire relever les entreprises du transport sanitaire de la dérogation précitée, et à les soustraire aux dispositions prévues au III de l'article L. 213-11, dont elles relèvent actuellement.

Cet article prévoit tout d'abord que la durée quotidienne du travail d'un salarié appartenant au personnel roulant d'une entreprise de transport routier ne peut excéder dix heures, conformément au second alinéa de l'article L. 212-1, lorsque ce salarié est un travailleur de nuit ou lorsqu'il accomplit, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures.

En outre, il ne peut être dérogé à ces dispositions qu'en cas de circonstances exceptionnelles dans des conditions et selon des modalités fixées par décret, après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés du secteur.

Pareilles dispositions soulèvent d'importantes difficultés d'application s'agissant d'entreprises au sein desquelles les ambulanciers effectuent régulièrement des gardes de 12 heures.

Le 2<sup>o</sup> complète le II de l'article précité en précisant que les entreprises du transport sanitaire relèvent de son champ d'application.

Le 3° précise, dans le III de l'article précité qui concerne la durée du travail du personnel roulant des entreprises de transport routier, que ses dispositions ne sont pas applicables aux entreprises de transport sanitaire, tirant ainsi les conséquences du 2°.

Précisons que le point « c » du paragraphe 3 de l'article 17 de la directive 2003/88 précitée vise expressément, parmi les activités caractérisées par la nécessité d'assurer la continuité du service, les services d'ambulance, pour lesquelles il peut être dérogé aux dispositions de l'article 4 de ladite directive relatif au temps de pause.

L'article 16 est donc parfaitement conforme au droit communautaire.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

#### *Article 17*

#### **Dérogation à l'obligation de pauses pour les salariés roulants des entreprises de transport sanitaire et de transport routier interurbain de voyageurs**

Cet article vise à modifier l'article L. 220-3 du code du travail afin d'étendre aux salariés roulants des entreprises de transport et des entreprises de transport sanitaire et de transport routier interurbain de voyageurs les dérogations à l'obligation de prendre des pauses durant la journée de travail.

L'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports étend aux personnels roulants du secteur des transports les dispositions de l'article L. 220-2 du code du travail en matière de repos quotidien.

Le code du travail précise ainsi qu'aucun temps de travail quotidien ne peut atteindre six heures sans que le salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes, sauf dispositions conventionnelles plus favorables fixant un temps de pause supérieur.

L'article L. 220-3 du code précité, introduit à la même occasion, prévoit des obligations spécifiques aux personnels roulants ou navigants des *entreprises de transport routier*, conformément à l'article 5 de la directive 2002/15 précitée.

Ceux-ci bénéficient d'une pause d'au moins trente minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à six heures, le temps de pause étant porté à au moins quarante-cinq minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à neuf heures.

Il convient de noter qu'en appliquant ces règles à l'ensemble des transports routiers, le code du travail va un peu au-delà des obligations communautaires, puisque la directive de 2002 ne couvre pas, en vertu du point 6 de l'exposé des

motifs, les transports locaux (moins de cinquante kilomètres) réguliers de voyageurs, au sens de l'article 4 du règlement 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Pour l'heure, le code du travail n'aménage aucune dérogation à ces obligations spécifiques aux personnels roulants et navigants des entreprises de transport routier, contrairement aux personnels roulants des autres entreprises de transport, ce qui soulève des difficultés d'application pour deux catégories d'entreprises.

D'une part, dans le secteur ambulancier, on conçoit mal comment ces obligations peuvent être appliquées dès lors que l'on se trouve en présence de transport de personnes malades, qui doivent être ménagées et auxquelles on ne peut imposer des pauses lors de leur déplacement.

Par ailleurs, s'agissant du transport routier de voyageurs en zone interurbaine, soumis à un fort cadencement, il est difficilement concevable pour un conducteur d'arrêter son véhicule afin de respecter ses obligations de pause.

En conséquence, le **1<sup>o</sup> de cet article** propose une nouvelle rédaction de la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 220-3, lequel prévoit une dérogation aux temps de pause pour les personnels roulants et navigants des entreprises de transport, à l'exception des entreprises de transport routier.

Il s'agit de permettre aux personnels roulants et navigants des entreprises de transport sanitaire et au personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affectés à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres, qui font donc partie du transport routier, d'être soumis par exception à ces dérogations.

Cet alinéa prévoit en effet pour les personnels roulants et navigants des entreprises de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains, la possibilité de déroger aux obligations de temps de pause, par une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement, qui prévoit le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée au plus tard avant la fin de la journée suivante.

Les personnels roulants et navigants des entreprises de transport sanitaire et le personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affectés à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres pourront donc être soumis à ces dispositions.

La dérogation ne soulève pas de difficulté au regard du droit communautaire s'agissant du transport de moins de 50 kilomètres, qui, on l'a vu, n'entre pas dans le champ de la directive 2002/15 précitée, non plus que pour le

secteur ambulancier, l'article 17 de la directive 2003/88 la prévoyant expressément.

Par coordination, le **3° de cet article** modifié le dernier alinéa de l'article L. 220-3 du code du travail, afin de soustraire ces personnels aux obligations de pause spécifiques aux personnels roulants et navigants des entreprises de transport routier.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article 17 bis (nouveau)*

**Précision relative au champ d'application de l'article L. 212-15-3  
du code du travail**

L'article 95 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 concernant les petites et moyennes entreprises a inséré au III de l'article L. 212-15-3 du code du travail une disposition prévoyant que la convention ou l'accord fixant la durée du travail des salariés ayant la qualité de cadre peut préciser que les conventions de forfait en jours sont applicables, à condition qu'ils aient individuellement donné leur accord par écrit, aux salariés itinérants non cadres dont la durée du temps de travail ne peut être prédéterminée et qui disposent d'une réelle autonomie dans l'organisation de leur emploi du temps pour l'exercice des responsabilités qui leur sont confiées.

Cette disposition ne peut s'appliquer aux salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier. En effet, la directive 2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, qui vient d'être transposée en droit français, comporte une limitation de la durée hebdomadaire du travail, tant en moyenne sur une période de quatre mois que sur une semaine isolée.

Cette exigence est incompatible avec une durée du travail fixée par une convention de forfait en jours aussi bien que par une convention de forfait en heures.

Cette dernière hypothèse était d'ailleurs déjà interdite par l'article L. 220-3 du code du travail, lequel disposait que le second alinéa du II de l'article L. 212-15-3 relatif aux salariés itinérants non cadres n'est pas applicable aux salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier.

Le présent article complète donc cette disposition en ajoutant que les dispositions du troisième alinéa du III de l'article L. 212-15-3 du code précité relatives aux conventions de forfait en jours ne sont pas applicables aux personnels roulants des entreprises du secteur du transport routier.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article 17 ter (nouveau)*

**Formation professionnelle des conducteurs de véhicules de transports routiers de voyageurs et de marchandises**

Introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, cet article a pour objet de mettre en conformité avec le droit communautaire 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.

La directive 2003/59 CE du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs renforce en effet les exigences en la matière.

L'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance de 1958 dispose qu'en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, la conduite et l'exploitation de tous véhicules de transports routiers de voyageurs ou de marchandises, publics ou privés sont soumises à des obligations relatives notamment à la durée du travail, aux moyens de contrôle qui doivent être utilisés, et à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs.

Le **premier paragraphe** du présent article modifie les obligations applicables en matière de formation professionnelle des conducteurs.

Le 1<sup>o</sup> modifie le 4<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance, en précisant les catégories de véhicules visées par ces dispositions, c'est-à-dire les véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 3,5 tonnes et des véhicules de transport de voyageurs comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Cette disposition est conforme à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2003/59.

Elle détaille ensuite les catégories de conducteurs qui sont soustraites à ces obligations, reprenant mot pour mot les dispositions de l'article 2 de la directive.

Ne sont pas concernés par ces obligations les conducteurs :

– des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ; il s'agit par exemple des véhicules agricoles ;

– 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 ;

– 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 ;

– des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage ;

– 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 ;

– des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés ;

– 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.

Le dernier alinéa du 1<sup>o</sup> de cet article complète les objectifs que poursuit cette formation, reprenant à l'identique le point 10 de l'exposé des motifs de la directive, en y ajoutant la maîtrise des réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos.

Le 2<sup>o</sup> de ce paragraphe modifie le huitième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance précitée.

Il renvoie à un décret en Conseil d'Etat pour la définition des modalités d'application de ces obligations, et supprime la possibilité d'avoir recours, en la matière, à des accords collectifs de branche. Il n'en existe en effet pas moins d'une vingtaine, ce qui ne contribue pas à l'unité et à la clarté de ce régime de formation.

Le **second paragraphe** du présent article prévoit une application différée de ses dispositions, la date d'entrée en vigueur étant fixée au 10 septembre 2008 pour les transports de voyageurs, et au 10 septembre 2009 pour les transports de marchandises.

La commission a *adopté* trois amendements rédactionnels (**amendements n<sup>os</sup> 48, 49 et 50**) présentés par le rapporteur puis l'article 17 *ter* ainsi modifié .

*Article additionnel après l'article 17 ter*  
(article 1635 bis M du code général des impôts)

**Développement de la formation professionnelle dans les transports routiers en faveur des personnes de plus de 26 ans**

La taxe fiscale prévue à l'article 1635 bis M du code général des impôts et destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers doit être utilisée pour au moins la moitié de son produit à la formation professionnelle des jeunes de moins de vingt six ans.

Or, les formations professionnelles obligatoires de conducteurs routiers s'adressent de plus en plus à des personnes de plus de vingt-six ans, la plupart du temps des demandeurs d'emploi en situation de reconversion .

Pour tenir compte de cette situation nouvelle et afin de faciliter l'emploi de ces personnes, il n'apparaît plus opportun de continuer à réserver la moitié de la ressource fiscale destinée à la formation professionnelle dans le transport routier à des jeunes de moins de vingt-six ans.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à supprimer la disposition de l'article 1635 *bis* M du code général des impôts qui réserve la moitié du produit de la taxe fiscale destinée à financer la formation professionnelle dans les transports routiers aux actions de formation en faveur des jeunes de moins de vingt-six ans (**amendement n° 51**).

## CHAPITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME

#### *Article 18*

(article 5-1 [nouveau] du code du travail maritime)

#### **Dispositions applicables aux personnes employées à bord des navires utilisés pour les services de remorquage portuaire**

Cet article a pour objet d'encadrer l'exercice des activités de remorquage portuaire effectuées par des remorqueurs immatriculés à un registre étranger.

Le remorquage regroupe deux catégories d'activités : le remorquage hauturier, lorsqu'un déplacement en haute mer est effectué, et le remorquage portuaire, lorsqu'un bâtiment flottant fait appel à un autre bâtiment flottant pour lui permettre d'accoster, d'appareiller ou de faire des mouvements dans le port.

Le règlement général de police des ports maritimes, de commerce et de pêche, annexé à l'article R. 351-1 du code des ports maritimes, dispose que l'exercice du remorquage et du lamanage des bâtiments est subordonné à l'agrément du directeur du port, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel.

Les conditions nécessaires à l'obtention de cet agrément sont précisées par arrêté, pour chaque port. Dans les principaux ports, en particulier au Havre et à Marseille, les remorqueurs de la société « Les Abeilles » du groupe Bourbon constitue le seul opérateur à pouvoir effectuer ces services.

Or deux circonstances appellent une évolution de la législation.

La première concerne plusieurs arrêts du tribunal administratif de Rouen, qui ont annulé des décisions du directeur du port du Havre refusant de délivrer un agrément à la Société nouvelle de remorquage du Havre (SNRH). Cette société va donc désormais affréter, pour le compte du groupe hollandais Kotug, des remorqueurs sous pavillon français.

Rappelons qu'aux termes de l'article 260 du code des douanes, l'exploitation sous pavillon français est une obligation.

Or le principe de libre prestation de services à l'intérieur de la Communauté européenne laisse présager des évolutions prochaines tendant à autoriser l'accès d'opérateurs sous pavillon communautaire aux prestations de remorquage dans les ports français, en particulier dans le cadre de l'examen de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 2004, concernant l'accès au marché des services portuaires.

Il convient de souligner l'importance en termes de sécurité des ports de la qualité des prestations de remorquage. Il est donc essentiel d'encadrer strictement les conditions d'emploi des équipages qui effectueront ces prestations.

A cette fin, l'article 18 insère un nouvel article 5-1 dans le code du travail maritime afin de préciser que ces équipages seront soumis aux normes sociales essentielles du lieu de prestation.

Dans cet esprit, le texte initial de l'article 18 du projet de loi prévoyait donc que les personnels employés à bord des navires de remorquage qui opèrent dans les eaux intérieures et territoriales françaises bénéficient des dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles françaises, applicables aux entreprises établies en France, selon des modalités déterminées par décret.

Ce principe paraît tout à fait compatible avec le droit international de la mer.

Les activités visées par cet article sont en effet exercées entièrement dans les eaux intérieures ou territoriales. Or l'article 92 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dite de Montego Bay, n'affirme la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon que pour la haute mer.

Le **deuxième alinéa** précisait que ces dispositions sont applicables aux employés qui effectuent habituellement leur travail en France et à ceux qui sont temporairement détachés, quelle que soit la loi régissant leur relation de travail.

Le Sénat a profondément modifié cette rédaction, supprimant le second alinéa, redondant avec le premier, et lui substituant sept alinéas nouveaux qui précisent les normes essentielles qui s'appliquent aux personnels en question et qui seront précisées par décret.

Ces dispositions concerneront 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.

Cette liste reprend les matières énumérées par la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

En effet, alors que la jurisprudence communautaire permettait aux Etats membres d'étendre, dans le respect du Traité, certaines règles aux travailleurs salariés détachés sur leur territoire, la directive transforme cette faculté en obligation, en imposant l'application aux travailleurs détachés d'un noyau dur de règles impératives de protection fixées dans l'Etat membre sur le territoire duquel le travail est exécuté.

Outre la liste des règles impératives d'origine légale, réglementaire ou conventionnelle, reprise par le Sénat, la directive précise que les Etats membres peuvent ajouter des dispositions d'ordre public au sens du droit international privé, c'est-à-dire des normes auxquelles un Etat accorde une importance telle qu'il exige leur application quel que soit le droit applicable au contrat.

C'est à cette catégorie que se rattachent les libertés individuelles et collectives dans la relation de travail et l'exercice du droit de grève.

Enfin, **le dernier alinéa**, complété par le Sénat, précise qu'un décret devra prévoir les formalités déclaratives exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ils sont dispensés, disposition destinée à renforcer l'effectivité des contrôles qui seront effectués par l'inspection du travail maritime française.

La commission a examiné un amendement du rapporteur insérant au sein du code des ports maritimes une disposition prévoyant que les personnels des

navires sous pavillon étranger qui souhaiteraient offrir des prestations de lamanage dans les ports français sont soumis aux normes sociales essentielles du lieu de prestation. M. Jean-Yves Besselat ayant *retiré* l'amendement identique qu'il avait déposé pour cosigner celui du rapporteur, la commission a *adopté* cet amendement (**amendement n° 52**) et l'article *ainsi modifié*.

### CHAPITRE III

## **DISPOSITION RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DE DISPOSITIONS INTERNATIONALES ET COMMUNAUTAIRES CONCERNANT LES GENS DE MER**

### *Article 19*

(article 5-2 [nouveau] du code du travail maritime)

#### **Protection des femmes exerçant la profession de marin**

Cet article comporte trois séries de dispositions destinées à assurer une meilleure protection des femmes marins.

Le **premier paragraphe** complète l'article L. 421-21 du code de l'éducation, qui dispose que les élèves des lycées professionnels maritimes sont assurés, en cas d'accident, de maladie et d'invalidité, par la caisse générale de prévoyance des marins, dans des conditions et selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

Ce paragraphe ajoute l'assurance maternité à la couverture sociale des élèves en question, qui demeure assurée par l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM).

Le **deuxième paragraphe** complète l'article L. 757-1 du code précité.

Celui-ci précise le régime des écoles de la marine marchande afin de donner une base légale à la prise en charge de la couverture sociale de leurs élèves par l'ENIM.

La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales avait en effet supprimé par erreur cette disposition.

En prévoyant l'application de l'article L. 421-1 du code précité, tel que modifié par la présente loi, il étend également cette couverture sociale à l'assurance maternité.

Le **troisième paragraphe** insère dans le code du travail maritime, après l'article 5-1 du titre Titre I (dispositions générales) du code du travail maritime, un article 5-2 en vertu duquel les articles L. 122-25 à L. 122-25-1-2 du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin.

Ces articles concernent la protection de la maternité ; l'extension de leur champ d'application aux femmes marins permettra notamment la création d'une prestation spécifique liée au fait que les femmes sont inaptes à la navigation dès leur état de grossesse constaté.

Cette prestation sera versée aux femmes jusqu'à leur prise en charge au titre du congé maternité.

La commission a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur (**amendement n° 53**) et l'article *ainsi modifié*.

#### *Article 20 (nouveau)*

(article L. 742-1-1 [nouveau] du code du travail)

### **Mises en œuvre de dispositions de diverses conventions maritimes relatives à l'inspection du travail maritime**

Le présent article, introduit par un amendement du Sénat, a pour objet la mise en œuvre de conventions maritimes de l'organisation internationale du travail (OIT), ratifiées par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004 ; il s'agit plus précisément de

- la convention n°163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports ;
- la convention n°164 sur la protection de la santé et les soins médicaux ;
- la convention n°166 sur le rapatriement des marins ;
- la convention n°178 sur l'inspection des conditions de travail ;
- la convention n°179 sur le recrutement et le placement des gens de mer ;
- la convention n°180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires ;
- du protocole de 1996, relatif à la convention n°147 de l'OIT sur la marine marchande.

Cet article modifie et complète les missions de l'inspection du travail maritime.

Le **premier paragraphe** supprime les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail, qui constituent le fondement actuel de ces missions.

Le **deuxième paragraphe** introduit un article L. 742-1-1 au code précité.

Le **I de cet article codifié** reprend les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 742-1, en consacrant es inspecteurs et les contrôleurs du travail maritime, qui n'apparaissaient pas en tant que tels.

Le **II** réaffirme leur compétence pour veiller à l'application des dispositions du code du travail, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

Le second alinéa de ce **II** élargit leur compétence à l'ensemble des personnels embarqués, alors que celle-ci était jusqu'alors limitée aux seuls marins. Les personnels techniques ou scientifiques travaillant sur les navires câbliers ou de recherche océanographique pourront par exemple être soumis à leur contrôle.

Il précise également qu'il leur appartient de contrôler 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.

En effet, dans la mesure où le droit applicable sur les navires étant en principe celui de l'Etat du pavillon, le Règlement communautaire n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, a toutefois permis aux Etats membres dans lesquels une prestation est assurée par un prestataire immatriculé à un registre étranger de faire application de règles, notamment sociales, dite de l'Etat d'accueil.

Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime pourront alors contrôler l'application de ces normes sur les navires pratiquant le cabotage ou le remorquage dans nos eaux territoriales ou intérieures.

Le troisième alinéa précise enfin qu'ils 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.

La composition des équipages, en particulier la nationalité, est réglementée sur les navires, que ce soit au titre de l'Etat du pavillon, sur le fondement de l'article 3 du code du travail maritime, ou de l'article 5 de la loi du 3 mai 2005 créant le registre international français, ou bien encore au titre de l'Etat d'accueil, sur le fondement du décret n° 99-195 du 16 mars 1999 sur le cabotage maritime. Cet alinéa a pour objet de permettre l'effectivité de ces dispositions, en complétant les pouvoirs conférés à l'inspection du travail, qui n'a pas pour l'heure la faculté de les pratiquer.

Le **III** étend leur contrôle à 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, au titre de l'Etat du port.

Les contrôles effectués au titre de l'Etat du Port sont assurés pour l'heure par les inspecteurs de sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels, agissant dans le cadre des dispositions du *memorandum* d'entente de Paris et de la Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant

l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

Ces contrôles sont essentiellement techniques, mais peu à peu y ont été ajoutées certaines normes de l'OIT, dont, plus récemment, celles relatives au temps de travail.

Or une nouvelle convention maritime consolidée sera adoptée en février 2006 lors d'une conférence maritime de l'OIT, sous présidence française.

Elle constituera un important ensemble de normes consolidant et actualisant tous les instruments maritimes de l'OIT, et qui sera intégré dans les contrôles de l'Etat du port.

Son application rend donc indispensable l'intervention de l'Inspection du travail maritime.

Le **IV** reprend les dispositions du troisième alinéa de l'article L. 742-1 du code précité, qui, aux côtés des contrôleurs et inspecteurs du travail maritime, 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.

Il réintègre également les dispositions de l'article 123 du code du travail maritime, relatif au contrôle par l'inspection du travail maritime des navires immatriculés Outre-mer faisant escale dans un port métropolitain, lequel est abrogé par le **troisième paragraphe** du présent article 20. Ces dispositions sont toutefois réécrites en mentionnant chacun des Territoires ou des Collectivités concernés.

Le **quatrième paragraphe** aligne les pouvoirs des inspecteurs et des contrôleurs du travail maritimes sur le droit commun en prévoyant une mise en demeure préalable à la verbalisation dans les cas prévus en matière de sécurité et de santé au travail.

Le **cinquième paragraphe** étend la compétence des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime à la recherche des infractions à l'interdiction du travail dissimulé au sens de l'article L. 324-9 du code du travail.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article 21 (nouveau)*

(article L. 742-12 [nouveau] du code du travail)

**Service de santé des gens de mer**

Cet article, introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, vise à insérer dans le code du travail un article L. 742-12 qui consacre la mission du service de santé des gens de mer.

Ce service est actuellement assuré par 22 médecins sur le fondement d'un arrêté du 24 mars 1977 réglant l'organisation et le fonctionnement des services de santé de la marine marchande.

Or ces dispositions doivent être mises en conformité avec des obligations internationales découlant de la convention n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux de l'organisation internationale du travail de 1987, convention n° 178 sur l'inspection du travail de 1996, ainsi que de la directive du Conseil du 12 juin 1989 (89/391/CEE) concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail.

Le **premier alinéa** de l'article codifié dispose que 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 du code du travail.

En effet, ces services, initialement conçus comme une médecine d'aptitude, évoluent vers une médecine de prévention, de santé et de sécurité au travail ; c'est la raison pour laquelle il est nécessaire d'acter cette évolution en les faisant relever des dispositions de droit commun du code du travail, de nature législative, et pour laquelle on ne peut se contenter de modifier l'arrêté précité.

Le **second alinéa** renvoie à un décret en Conseil d'Etat pour la détermination des conditions d'organisation et de fonctionnement de ce service.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article 22 (nouveau)*

(articles 6 et 8 du code du travail maritime)

**Obligations relatives au placement des marins par des organismes privés**

Cet article vise tout d'abord à mettre en œuvre les stipulations de diverses conventions maritimes de l'organisation internationale du travail ratifiées par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004 :

– convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports ;

- convention n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux ;
  - convention n° 166 sur le rapatriement des marins ;
  - convention n° 178 sur l'inspection des conditions de travail ;
  - convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer ;
  - convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires ;
- protocole de 1996, relatif à la convention n° 147 de l'OIT sur la marine marchande.

Cet article a également pour objet de tenir compte des modifications du régime juridique du placement des demandeurs d'emploi, intervenues à la suite de l'adoption de loi n° 2055-32 du 18 janvier 2005 pour la programmation de la cohésion sociale. Il s'agit en particulier d'assurer, dans le domaine maritime, la cohérence de ces évolutions avec les obligations qui découlent des conventions de l'organisation internationale du travail.

A cette fin, le **premier paragraphe** modifie les dispositions de l'article 6 du code du travail maritime.

Celui-ci prévoit que le placement des travailleurs se proposant de contracter un engagement maritime a lieu par embauchage direct, par l'entremise des bureaux paritaires de placement maritime organisés par décret, ou par l'entremise des offices de renseignements pour les offres et les demandes de travail, créés par les syndicats professionnels.

En outre, aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement d'une rémunération quelconque de la part du marin. Toute infraction à cette disposition sera punie des peines portées à l'article 102 du livre 1<sup>er</sup> (art. R. 361-2) du Code du travail.

Ces dispositions sont supprimées et l'article renvoie à un décret le soin de déterminer les modalités d'application des dispositions du titre I (relatif au placement) du livre III (relatif au placement et à l'emploi) du code du travail au placement des marins.

Ce décret lequel précisera ainsi :

- les modalités d'agrément, pour le placement des marins, des organismes privés de placement ;
- les contrôles à exercer préalablement au placement ;
- les conditions de tenue du registre des marins placés par leur intermédiaire.

Le **deuxième paragraphe** modifie l'article 9 du code précité, afin de satisfaire aux stipulations de la convention n° 179 visant à ce que les marins soient informés de leurs droits et puissent examiner leur contrat avant l'embarquement.

Ce paragraphe prévoit ainsi que le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement.

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

Ce contrat devra mentionner les coordonnées de l'inspecteur du travail maritime destinataire d'une copie, pour enregistrement.

Cette simplification permet l'abrogation, par le **troisième paragraphe**, de l'article 13 du code précité, lequel prévoit que le contrat d'engagement est visé par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

Ce paragraphe abroge également l'article 12 du même code, devenu obsolète. Il prévoyait notamment la lecture par l'autorité maritime des conditions du contrat au moment de l'inscription au rôle d'équipage, disposition qui n'est plus appliquée, et s'avère en outre, pour partie, redondant avec l'article 15-1 du code précité.

Cet article dispose en effet que le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

### *Article 23 (nouveau)*

(articles 28 et 104 du code du travail maritime)

#### **Repos hebdomadaire des gens de mer**

Cet article, introduit par un amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, tend à modifier les dispositions du code du travail maritime relatives au repos hebdomadaire des gens de mer.

Pour l'heure, l'article 28 dispose qu'un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours.

Le dimanche est le jour consacré au repos hebdomadaire.

Il renvoie à un décret en Conseil pour ses modalités d'application, afin de permettre à l'armateur, pour tenir compte des contraintes propres à la profession



de marin, de donner à tout ou partie de l'équipage le repos hebdomadaire par roulement, de manière différée au retour au port de débarquement, ou de manière différée au cours du voyage dans un port d'escale.

Or ce décret n'a jamais été pris, du fait de la difficulté à intégrer l'ensemble des paramètres que la loi impose de considérer, c'est-à-dire les contraintes propres aux diverses activités maritimes, le genre de navigation ou la catégorie de personnel.

Le **premier paragraphe** de cet article propose une nouvelle rédaction de l'article 28 du code précité.

Le premier alinéa de l'article codifié précise que le repos hebdomadaire est donné le dimanche, sous réserve des dispositions de l'article 29, qui précise que tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit et que sa durée n'excède pas deux heures, ainsi que des dispositions de l'article 30, en vertu duquel ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire, et sont obligatoires sans aucune compensation de la part de l'armateur, tous travaux nécessités par les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par les opérations d'assistance.

Les deuxième, troisième, quatrième et cinquième alinéas renvoient à la négociation collective les modalités du report de ce repos hebdomadaire, afin de tenir compte des contraintes précitées.

Le sixième alinéa dispose que ces accords doivent prévoir des mesures compensatoires et fixer le délai maximum dans lequel le repos hebdomadaire doit être pris.

A défaut d'accord, le septième alinéa prévoit que l'armateur fixe les modalités, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. L'inspection du travail maritime est informée des dispositions ainsi prises.

Le huitième alinéa renvoie à un décret en Conseil d'Etat les modalités d'application de cet article, en particulier le délai au-delà duquel le repos ne peut être différé.

Le **second paragraphe** de cet article précise, en modifiant l'article 104 du code du travail maritime, que les articles 24 à 30 du code du travail maritime sont applicables au capitaine, dans des conditions définies par décret.

Ces articles concernent notamment la durée du travail, la rémunération, le repos compensateur, et le repos hebdomadaire.

Or l'article 104 écarte pour l'heure l'application de ces dispositions.

Le capitaine est en effet le représentant de l'armateur. Les litiges entre le capitaine et l'armateur relèvent d'ailleurs, à l'exception du licenciement économique, du Tribunal de Commerce. Il est également dépositaire de prérogatives de puissance publique.

Ces éléments ont longtemps prévalu pour l'exclure des dispositions relatives à la durée du travail, principe qui a évolué, en particulier sur le fondement de la convention n° 180 de l'OIT, ratifiée en 2004 par la France, ainsi que de la directive n° 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST).

Le capitaine doit désormais se voir appliquer les dispositions de droit commun dans les matières entrant dans le champ des articles 24 à 30 précités.

Un décret est cependant nécessaire pour couvrir les cas dans lesquels le capitaine, chef de l'expédition maritime, devrait tout de même pouvoir déroger momentanément à ces règles.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article 24 (nouveau)*  
(articles 87 à 90 du code du travail maritime)

### **Rapatriement des gens de mer**

Cet article, introduit par un amendement de la commission des affaires économiques, réécrit l'ensemble des dispositions du chapitre IV du titre IV du code du travail maritime, afin de mettre en œuvre les stipulations de la convention révisée n° 166 de l'OIT sur le rapatriement des marins, ratifiée par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004. Il renforce ainsi les garanties données aux marins, et les étend à l'ensemble des personnels employés à bord du navire, même s'ils n'ont pas la qualité de marin.

Le 1° de cet article réécrit entièrement les articles 87 à 90 du code précité.

Article 87 du code du travail maritime

### **Cas de rapatriement**

L'article 87 détaille les cas dans lesquels l'armateur organise le rapatriement, alors que la rédaction actuelle reste relativement succincte, puisqu'il évoque les cas dans lesquels le marin est débarqué ou délaissé en fin de contrat hors du port métropolitain.

Désormais, L'armateur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

- quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;
- à la fin de la période de préavis ;
- dans les cas de congédiement prévus à l'article 98 ou de débarquement pour motif disciplinaire ;
- en cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;
- en cas de naufrage ;
- 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 ;
- en cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;
- à 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 ;
- quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.

Cet article délie l'armateur de ses engagements si le marin ne demande pas son rapatriement dans un délai de 30 jours suivant son débarquement.

Il pose le principe en vertu duquel le marin débarqué doit être conduit à son port d'embarquement.

Enfin, il étend le champ d'application de ces dispositions à l'ensemble des personnels embarqués, et non aux seuls marins.

#### Article 88 du code du travail maritime

#### **Contenu de l'obligation de rapatriement**

L'article 88 prévoit les obligations qui incombent à l'armateur dans le cadre du rapatriement.

Celui-ci prend en charge le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :

- le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;
- le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;
- le pays de résidence du marin ;
- tout autre lieu convenu entre les parties.

Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie, doivent également être pris en charge par l'armateur.

En revanche, 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.

Est précisé que le rapatriement doit être effectué par des moyens appropriés et rapides, le mode normal étant la voie aérienne.

#### Article 89 du code du travail maritime

##### **Frais de rapatriement**

L'article 89 insère des dispositions qui ne figurent pas, pour l'heure, dans le code précité, et précise que l'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement, et que 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.

#### Article 90 du code du travail maritime

##### **Prise en charge des frais de rapatriement**

L'article 90 reprend pour l'essentiel les dispositions de l'actuel article 89 s'agissant de la prise en charge des frais afférant au rapatriement.

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 entre celles-ci.

Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie qui a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin, 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.

Article 90-1

**Sanction**

Le 2° de cet article crée un nouvel article 90-1 qui renforce la sanction pénale applicable en cas de non rapatriement.

L'armateur qui ne procéderait pas au rapatriement du marin encourrait alors une peine de 7 500 euros d'amende, et en cas de récidive, de 15 000 euros et de six mois d'emprisonnement.

Le deuxième alinéa de cet article 90-1 prévoit que les personnes morales peuvent être déclarées responsable de telles infractions, et qu'elles encourent une peine d'amende dans les conditions prévues à l'article 131-38 du code pénal c'est-à-dire pouvant aller jusqu'au quintuple de la peine encourue par les personnes physiques, ainsi que des peines mentionnées au 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du même code, c'est-à-dire :

– l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus ;

– l'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, de faire appel public à l'épargne ;

– l'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication au public par voie électronique.

Précisions qu'il est inutile de mentionner la peine encourue par les personnes morales en matière de récidive, dans la mesure où celle-ci est définie par l'article 132-14 du code pénal.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

*Article additionnel avant l'article 25*

**Création d'un Titre IV « Dispositions diverses »**

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à insérer un Titre IV portant dispositions diverses au sein du projet de loi (**amendement n° 54**).

*Article 25 (nouveau)*

(Section 3 du chapitre III du titre V du code de la voirie routière)

**Dispositions relatives au télépéage**

Cet article, introduit par un amendement du Sénat, a pour objet de transposer les dispositions de la directive 2004/52 du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de péages routiers dans la Communauté.

La possibilité de franchir les barrières de péage sans être contraint de s'arrêter pour procéder au paiement constitue une facilité considérable pour les usagers.

En France, les sociétés d'autoroutes ont ainsi mis en place un système commun de télépéage : une seule puce électronique permet de franchir, sans arrêt, toutes les barrières de péage équipées.

La directive 2004/52 vise à mettre en place un système européen interopérable de télépéage, c'est-à-dire de perception électronique de tous les types de redevances autoroutières, redevances d'usage ou péages destinés à financer les infrastructures.

Ce service européen de télépéage, qui concerne uniquement la perception des péages ou des redevances, n'interdira nullement aux Etats de définir le niveau de tarification appliqué, ou sa finalité.

Il a vocation à concerner l'ensemble du réseau routier communautaire, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers et ouvrages divers tels que tunnels, ponts et bac.

La directive ne s'applique pas aux systèmes de péages dépourvus de dispositifs de perception électronique, aux systèmes de péages électroniques qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules, aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec la directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

Tous les systèmes de télépéage mis en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 devront employer une ou plusieurs de ces technologies :

- localisation par satellite ;
- communications mobiles selon la norme GMS-GPSR ;
- micro-ondes de 5,8 GHz.

La directive prévoit également qu'à terme, un dispositif de gestion de fichiers contenant des données personnelles échangées entre les divers opérateurs devra être mis en place.

Afin de l'assister dans la mise en œuvre progressive du service européen de télépéage, la commission est secondée par un comité européen du télépéage, qui n'existe pas encore à ce jour.

### *Section 3*

#### *Dispositions relatives au télépéage*

Le **I de cet article** vise à compléter le code la voirie routière en insérant une troisième section au chapitre III (ouvrages d'art), du titre V (voies à statut particulier), qui serait consacrée au télépéage.

On peut se demander si, s'agissant de dispositions qui concernent également les autoroutes, ces dispositions ne trouveraient pas mieux leur place ailleurs dans le code précité, par exemple au titre 1<sup>er</sup> qui concerne les dispositions générales.

#### *Article 153-10*

##### **Définition du télépéage**

Le premier alinéa de l'article L. 153-10 qui serait ainsi créé commence, de manière quelque peu tautologique, par l'affirmation que les dispositions relatives au télépéage s'appliquent au télépéage.

Il s'agit en fait d'en donner une définition, qui pourrait être introduite par une formulation alléguée.

Le télépéage concerne tout d'abord les péages et les prélèvements de toute nature.

On peut s'interroger sur la mention des prélèvements de toute nature, notion qui ne connaît aucune consécration juridique, même si l'on comprend l'intention qui consiste à ne pas exclure par une définition trop restrictive des paiements opérés sur les ouvrages ou sur les autoroutes et qui ne constituent pas à proprement parler des péages.

Ces péages sont perçus auprès des usagers des infrastructures routières ; or cette dernière notion n'a aucune existence juridique dans le code précité.

Le péage est perçu au moyen d'un dispositif électronique qui nécessite l'installation d'un équipement électronique embarqué à bord des véhicules. Cette formulation a pour objet d'exclure du champ d'application du télépéage, conformément à la directive, les systèmes de portiques, au profit de l'identification électronique en gare de péage, ainsi que les systèmes reposant sur un enregistrement ou une photographie de la plaque d'immatriculation du véhicule.

Ne seraient pas concernés par l'application de cette section les systèmes de péages à échelon purement local dont le chiffre d'affaires est inférieur à un montant fixé par décret.

On peut s'interroger sur le sens de l'expression « échelon purement local » dont le chiffre d'affaires est inférieur à un montant fixé par décret en Conseil d'Etat ; il est vrai qu'elle est reprise des dispositions de la directive elle-même, laquelle n'est guère plus explicite.

#### Article L. 153-11

#### **Modalités du télépéage**

L'article L. 153-11, qui de fait constitue la seule disposition contraignante de cette section, précise que les systèmes mis en place à partir du premier janvier 2007 devront utiliser un ou plusieurs des procédés définis par décret. Ces procédés sont ceux prévus par la directive et rappelés ci-dessus.

Le **second paragraphe** complète l'article L. 122-4-1 du code précité en précisant que les dispositions des articles L. 153-10 et L. 153-11 sont applicables aux autoroutes.

Outre une erreur de référence, l'article L. 122-4-1 posant un principe de non discrimination en raison de la nationalité dans la perception des péages sur les véhicules transportant des marchandises, la clarification de la notion « d'infrastructures routières » dans l'article L. 153-10 éviterait cette précision inutile.

Enfin, le troisième paragraphe renvoie à un décret en Conseil d'Etat pour l'application des dispositions de cet article ainsi que pour la définition du contenu du dispositif contractuel nécessaire à sa mise en œuvre.

Votre rapporteur approuve la démarche consistant à promouvoir l'interopérabilité du télépéage, mais vous proposera toutefois une nouvelle rédaction de cet article afin de le rendre plus lisible.

La commission a *adopté* un amendement de rédaction globale présenté par le rapporteur visant à rendre cet article plus lisible tout en préservant sa conformité à la directive 2004-52 (**amendement n° 55**).



*Article 26 (nouveau)*

**Clauses obligatoires des contrats permettant l'organisation de services occasionnels publics de transport routier non urbain de personnes**

Cet article, ajouté par nos collègues sénateurs, est inspiré par les travaux du Conseil national des transports, qui avait constaté qu'en cette matière, aucune prescription légale ou réglementaire n'impose la conclusion d'un contrat écrit.

Il insère, à l'article 8 de la LOTI, un alinéa qui précise que pour les services occasionnels publics de transport routier non urbain de personnes, tout contrat devra comporter des clauses relatives à 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.

Ce surcroît de transparence constitue une garantie importante pour les usagers de ces services.

La commission a *adopté* cet article sans modification.

\*

\* \*

*Puis, la Commission a adopté l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.*

\*

\* \*

*En conséquence, la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire vous demande d'adopter le projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports (n° 2604), modifié par les amendements figurant au tableau comparatif ci-après.*



## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p style="text-align: center;">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE</b></p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p style="text-align: center;"><b>L'Agence française de sécurité ferroviaire</b></p> <p style="text-align: center;">Article 1<sup>er</sup></p> <p>Il est créé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, un établissement public de l'État dénommé « Agence française de sécurité ferroviaire ».</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>I. - L'agence est administrée par un conseil d'administration composé pour une moitié de représentants de l'État et pour l'autre moitié de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE</b></p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I<sup>E</sup></p> <p style="text-align: center;"><b>L'Établissement public de sécurité ferroviaire</b></p> <p style="text-align: center;">Article 1<sup>er</sup></p> <p>Il...</p> <p style="text-align: right;">...</p> <p>dénommé « <i>Établissement public de sécurité ferroviaire</i> »</p> <p style="text-align: right;">...</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>I. - L'<i>établissement public</i> est administré...</p> <p style="text-align: right;">...</p> <p>l'autre moitié <i>d'un député, d'un sénateur</i>, de personnes ...</p> <p style="text-align: right;">...</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I<sup>ER</sup></p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE</b></p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I<sup>E</sup></p> <p style="text-align: center;"><b>L'Établissement public de sécurité ferroviaire</b></p> <p style="text-align: center;">Article 1<sup>er</sup></p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>missions de l'agence ainsi que de deux représentants du personnel. Le conseil d'administration élit son président parmi ses membres.</p> <p>L'agence est dirigée par un directeur général, nommé par décret.</p> <p>Les autorisations mentionnées au deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi sont délivrées par le directeur général.</p> <p>II. - L'agence peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.</p> <p>III. - Le directeur général de l'agence 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'agence et de se faire communiquer tout élément justificatif. Ces agents sont astreints au secret professionnel.</p> <p>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'agence désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'État ou de ses</p>	<p>missions de l'<i>établissement public</i> ainsi que...</p> <p>...membres.</p> <p>L'<i>établissement public</i> est dirigé par... ...décret.</p> <p>Les...</p> <p>l'article 1<sup>er</sup> sont...</p> <p>... général.</p> <p>II. - L'<i>établissement public</i> peut...</p> <p>...travail.</p> <p>III. - Le directeur général de l'<i>établissement public</i> habilite...</p> <p>... missions de l'<i>établissement public</i> et...</p> <p>... professionnel.</p> <p>En...</p> <p>...extérieurs à l'<i>établissement public</i> désignés...</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>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.</p>	<p>... lui.</p>	
	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>Les ressources de l'agence sont constituées par :</p> <p>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 deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition du conseil d'administration de l'agence. Ce droit comprend, selon le cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 ;</li> <li>- une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur ces réseaux dans la limite de 10 centimes d'euro par kilomètre.</li> </ul> <p>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'agence.</p> <p>Ce droit est constaté et</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>Les ressources de l'établissement public sont constituées par :</p> <p>1° Un... ... au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Le... ... d'administration de l'établissement public. Ce... ... cas :</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa modification)</i> sans</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa modification)</i> sans</p> <p>Les... ...comptable de l'établissement public.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa)</i> sans</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa modification)</i> sans</p> <p style="text-align: center;">1° <i>(Sans modification)</i> (Sans)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.	<i>modification)</i>	—
	2° Les subventions de l'État ou de toute autre personne publique ou privée ;	2° ( <i>Sans modification</i> )	2° ( <i>Sans modification</i> )
	3° Les redevances que l'agence perçoit lors de la délivrance, aux personnes autres que les entreprises ferroviaires, d'autorisations mentionnées au deuxième alinéa de l'article 1 <sup>er</sup> de la présente loi ;	3° Les redevances que l'établissement public perçoit... ... mentionnées au <i>second</i> alinéa de l'article 1 <sup>er</sup> ;	3° Les redevances que l'établissement public perçoit à l'occasion de l'instruction d'autorisations mentionnées au second alinéa de l'article 1 <sup>er</sup> , autres que celles requérant la qualité d'entreprise ferroviaire ;
	4° Les dons, legs, produits de cession et concours divers.	4° ( <i>Sans modification</i> )	<b>(amendement n° 22)</b> 4° ( <i>Sans modification</i> )
	Article 4	Article 4	Article 4
	Un décret en Conseil d'État 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'État. Ce décret détermine également les conditions d'emploi par l'agence d'agents de la RATP et de la 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.	Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application des articles 1 <sup>er</sup> à 3. Il ...	Les modalités d'application des articles 1 <sup>er</sup> à 3 <i>sont fixées par</i> décret en Conseil d'Etat. Il ...
	Article 5	Article 5	Article 5
<b>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</b>	La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :	La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 <i>précitée</i> est ainsi modifiée :	<i>(Sans modification)</i>
Titre I : Dispositions générales applicables aux différents modes de transports			...l'avancement. <b>(amendement n° 23)</b>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat
<p>Chapitre II : Des conditions sociales et de la sécurité</p> <p>Art. 13-1. - Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.</p> <p>Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.</p>	<p>I. - Au premier alinéa de l'article 13-1, après les mots : « avant que l'État » sont insérés les mots : « ou l'Agence française de sécurité ferroviaire » et après les mots : « au représentant de l'État, » sont insérés les mots : « ou au directeur général de l'Agence française de sécurité ferroviaire ».</p> <p>II. - Au deuxième alinéa de l'article 13-1, après les mots : « l'État », sont insérés les mots : « ou l'Agence française de sécurité ferroviaire ».</p>	<p>1° Au...</p> <p>...mots : « ou l'<i>Etablissement public</i> de sécurité...</p> <p>... général de l'<i>Etablissement public</i> de sécurité ferroviaire » ;</p> <p>2° Au...</p> <p>...mots : « ou l'<i>Etablissement public</i> de sécurité ferroviaire » ;</p>
<p>.....</p> <p>Titre II : Dispositions particulières aux différents modes de transports</p> <p>Chapitre I : Du transport ferroviaire</p> <p>Section II : Du système ferroviaire transeuropéen</p> <p>Art. 26. - Les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont munis d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Ils sont alors présumés satisfaire aux</p>	<p>III. - L'intitulé de la section II du chapitre I<sup>er</sup> du titre II est remplacé par l'intitulé suivant : « De l'interopérabilité du système ferroviaire ».</p> <p>IV. - Au premier alinéa de l'article 26, le mot : « transeuropéen » est supprimé.</p>	<p>3° L'intitulé...</p> <p>...est <i>ainsi rédigé</i> : « De l'interopérabilité du système ferroviaire »</p> <p>4° (<i>Sans modification</i>)</p>

Propositions de la Commission

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>exigences essentielles permettant de garantir cette interopérabilité.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat définit les exigences essentielles d'interopérabilité et fixe les règles relatives à la mise sur le marché de ces constituants.</p> <p>Art. 26-1. - Si un constituant muni d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi ne satisfait pas aux exigences essentielles permettant de garantir son interopérabilité, le ministre chargé des transports peut, par arrêté, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, restreindre le domaine d'application de ce constituant ou ordonner sa mise en conformité.</p> <p>Il peut également, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, suspendre pendant une durée n'excédant pas un an ou interdire la mise sur le marché, même à titre gratuit, du constituant ou ordonner son retrait en tous lieux.</p>	<p>V. - 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'Agence française de sécurité ferroviaire peut ».</p>	<p>5° Au...  ...général de l'<i>Etablissement public</i> de sécurité ferroviaire peut » ;</p>	
<p>En cas de danger imminent, le ministre peut prononcer sans formalité la suspension prévue à l'alinéa précédent.</p>	<p>VI. - 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'Agence française de sécurité ferroviaire peut ».</p>	<p>6° Au...  ... général de l'<i>Etablissement public</i> de sécurité ferroviaire peut » ;</p>	
<p>Art. 26-2. - Sans préjudice de la compétence des officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, ont compétence pour procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des dispositions de l'article 26 et pour rechercher et constater les infractions prévues à</p>	<p>VII. - Au premier alinéa de l'article 26-2, après</p>	<p>7° Au...</p>	



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>l'article 26-5 les agents de l'Etat et les préposés d'exploitants ferroviaires agréés et commissionnés par le ministre des transports.</p> <p>Ces agents et préposés sont astreints au secret professionnel dans les conditions et sous les sanctions prévues par le code pénal.</p> <p>Art. L. 26-4. - Les agents mentionnés à l'article 26-2 peuvent prélever des pièces ou des échantillons pour procéder à des analyses ou à des essais et exiger la communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.</p> <p>.....</p>	<p>les mots : « les agents de l'État », sont insérés les mots : « , ceux de l'Agence Française de sécurité ferroviaire ».</p> <p>VIII. - Au premier alinéa de l'article 26-4, les mots : « tout document » sont remplacés par les mots : « tout élément justificatif ».</p>	<p>...ceux de l'<i>Etablissement public</i> de sécurité ferroviaire » ;</p> <p>8° (<i>Sans modification</i>)</p>	
<p><b>Code de l'aviation civile</b></p> <p>Livre I<sup>er</sup> Aéronefs Titre III Circulation des aéronefs</p>	<p><b>CHAPITRE II</b> <b>Dispositions relatives à la sécurité aérienne</b></p> <p>Article 6</p> <p>I. - Il est ajouté au titre III du livre I<sup>er</sup> du code de l'aviation civile un chapitre III ainsi rédigé :</p> <p>« <i>CHAPITRE III</i></p> <p>« <i>POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS</i></p> <p>« <i>Art. L. 133-1.</i> - 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</p>	<p><b>CHAPITRE II</b> <b>Dispositions relatives à la sécurité aérienne</b></p> <p>Article 6</p> <p>I. – <i>Le titre III...</i></p> <p>...civile est <i>complété par</i> un chapitre III ainsi rédigé :</p> <p>(<i>Division et intitulé sans modification</i>)</p> <p>« <i>Art. L. 133-1.</i> -(<i>Sans modification</i>)</p>	<p><b>CHAPITRE II</b> <b>Dispositions relatives à la sécurité aérienne</b></p> <p>Article 6</p> <p>I. – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>(<i>Division et intitulé sans modification</i>)</p> <p>« <i>Art. L. 133-1.</i> -(<i>Sans modification</i>)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>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.</p> <p>« 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.</p> <p>« Art. L. 133-2. - Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aérodrome 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.</p> <p>« 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 :</p> <p>« a) prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;</p> <p>« 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 ;</p> <p>« c) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la</p>	<p>« Art. L. 133-2. -(Sans modification)</p> <p>« Art. L. 133-3. - (Alinéa sans modification)</p> <p>« a) (Sans modification)</p> <p>« b) (Sans modification)</p> <p>« c) (Sans modification)</p>	<p>« Art. L. 133-2. – Le ...</p> <p>... 1944 relative à l'aviation civile internationale. (amendement n° 24)</p> <p>« Art. L. 133-3. – (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Livre III Transport aérien Titre III Entreprises de transport aérien</p> <p>Art. L. 330-6. - Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le ministre chargé de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la</p>	<p>sécurité ;</p> <p>« 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 (CE) n° 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004.</p> <p>« 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.</p> <p>« Art. L. 133-4. - Les agents de l'État, 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.</p> <p>« Art. L. 133-5. - Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent chapitre. »</p> <p>II. - Au premier alinéa de l'article L. 330-6 du code de l'aviation civile, après les</p>	<p>—</p> <p>« d) subordonner...</p> <p>...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.</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. L. 133-4. -(Sans modification)</p> <p>« Art. L. 133-5. -(Sans modification)</p> <p>II. - Le premier alinéa de l'article L. 330-6 du même code est complété par les</p>	<p>—</p> <p>« Art. L. 133-4. -(Sans modification)</p> <p>« Art. L. 133-5. -(Sans modification)</p> <p>II. - (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
sécurité aérienne. .....	mots : « sécurité aérienne » sont ajoutés les mots : « dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4. »	mots : « dans les...  ...L. 133-4 ».	
<p style="text-align: center;">Livres IV Personnel navigant Titre I<sup>er</sup> Dispositions générales</p>	<p style="text-align: center;">III. - L'article L. 410-5 du code de l'aviation civile est complété par l'alinéa suivant :</p>	<p style="text-align: center;">III. - L'article L. 410-5 du <i>même</i> code est complété par un alinéa <i>ainsi</i> rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">III. - (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>Art. L. 410-5. - L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.</p>	<p style="text-align: center;">« 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. »</p>	<p style="text-align: center;">(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	
	<p style="text-align: center;">IV. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.</p>	<p style="text-align: center;">IV. - (<i>Sans modification</i>)</p>	<p style="text-align: center;">IV. - (<i>Sans modification</i>)</p>
	<p style="text-align: center;">Article 7</p>	<p style="text-align: center;">Article 7</p>	<p style="text-align: center;">Article 7</p>
<p style="text-align: center;">Livres VII - Enquête</p>	<p style="text-align: center;">I. - L'intitulé du livre VII du code de l'aviation civile est remplacé par l'intitulé suivant : « <i>Livre VII</i> - Enquête</p>	<p style="text-align: center;">I. - L'intitulé du livre VII du code de l'aviation civile est <i>ainsi</i> rédigé : « Enquête technique relative aux accidents et incidents -</p>	<p style="text-align: center;">I. - (<i>Sans modification</i>)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>technique relative aux accidents et incidents</p>	<p>technique relative aux accidents et incidents - Protection de l'information ».</p>	<p><i>Protection de l'information</i> ».</p>	<p>II. – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>Art. L. 722-2. - Toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident qu'elle a spontanément et sans délai signalé à l'organisme permanent et, le cas échéant, à son employeur ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.</p>	<p>II. - L'article L. 722-2 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :</p> <p>« 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'État.</p>	<p>II. – L'article L. 722-2 du même code est ainsi rédigé :</p>	<p>« Art. L. 722-2. – Toute ... ... compte <i>immédiatement</i> à l'organisme permanent <i>et</i> au ministre chargé de l'aviation civile, <i>et le cas échéant</i>, à son employeur. Les modalités <i>de ces comptes rendus</i> sont fixées par décret en Conseil d'État.</p>
<p>Titre II L'enquête technique Chapitre II Préservation des éléments de l'enquête</p>	<p>« La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un événement au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003. »</p>	<p>« Art. L. 722-2. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>(<b>amendement n° 25</b>) (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>III. - Le chapitre II du titre II du livre VII du code de l'aviation civile est complété par un article L. 722-3 ainsi rédigé :</p>	<p>« 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 (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003, 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 rendu coupable d'un</p>	<p>« 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. »</p>	<p>III. – (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>« 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 (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003, 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 rendu coupable d'un</p>	<p>« Art. L. 722-3. – Aucune...</p>	<p>...directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 juin 2003, précitée, dans...</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Titre III Diffusion des informations et des rapports d'enquête Chapitre unique</p>	<p>manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité. »</p> <p>IV - Il est inséré dans le chapitre premier du titre III du livre VII du code de l'aviation civile un article L. 731-4 ainsi rédigé :</p> <p>« 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 (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 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 États 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. »</p>	<p>... sécurité. »</p> <p>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 :</p> <p>« Art. L. 731-4. - Le ...</p> <p>...directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 juin 2003, précitée et aux...</p> <p>... sécurité. »</p>	<p>—</p> <p>IV. - (Sans modification)</p>
<p>Titre IV Dispositions pénales Chapitre unique</p> <p>Art. L. 741-1. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou</p>	<p>V. - À l'article L. 741-</p>	<p>V. - A l'article</p>	<p>V. - (Sans modifi-</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>d'un incident, de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives.</p>	<p>1, 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 ».</p> <p>VI. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.</p>	<p>L. 741-1 <i>du même code</i>, les mots...</p> <p>...</p> <p>L. 722-2 ».</p> <p>VI. <i>-(Sans modification)</i></p>	<p><i>cation)</i></p> <p>VI. - <i>(Sans modification)</i></p>
<p><b>Code de l'urbanisme</b></p> <p>Livre I Règles générales d'aménagement et d'urbanisme Titre IV Dispositions particulières à certaines parties du territoire Chapitre VII Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes</p>		<p>Article 7 bis <i>(nouveau)</i></p> <p>I. - <i>Après l'article L. 147-7 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 147-7-1 ainsi rédigé :</i></p> <p>« 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 jusqu'à en vigueur. »</p>	<p>Article 7 bis</p> <p>I.- <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 147-7-1. - A compter ...</p> <p>... bruit, l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C, pour la durée ...</p> <p>... en vigueur.</p> <p>« Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture. »</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Code de la voirie routière</p> <p>Titre I<sup>er</sup> Dispositions communes aux voies du domaine public routier</p> <p>Chapitre VIII Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes</p>	<p>CHAPITRE III <b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE DES TUNNELS ROUTIERS</b></p> <p>Article 8</p> <p>Il est créé, après l'article L. 118-4 du code de la voirie routière, un article L. 118-5 ainsi rédigé :</p> <p>« 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'État, un agent de sécurité qui coordonne les mesures de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.</p> <p>« Le maître de l'ouvrage transmet au représentant de l'État, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention les comptes rendus d'incident ou d'accident et éventuellement</p>	<p>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.</p> <p>Article 7 ter (nouveau)</p> <p>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 aérodromes.</p> <p>CHAPITRE III <b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE DES TUNNELS ROUTIERS</b></p> <p>Article 8</p> <p>Après l'article L. 118-4 du code de la voirie routière, il est <i>inséré</i> un article L. 118-5 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 118-5. - Pour ...</p> <p>...les mesures de <i>prévention et</i> de sauvegarde ...</p> <p>... d'exploitation. <i>L'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité est garantie pour l'exercice de ses attributions.</i></p> <p>« Le maître ...</p> <p>...d'accident et les rapports</p>	<p>II.- (Sans modification) <b>(amendement n° 26)</b></p> <p>Article 7 ter <i>(Sans modification)</i></p> <p>CHAPITRE III <b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE DES TUNNELS ROUTIERS</b></p> <p>Article 8 <i>(Sans modification)</i></p>



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	<p>les rapports d'enquête.</p> <p>« 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.</p> <p>« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article, notamment la liste des itinéraires auxquels il s'applique. »</p>	<p>d'enquête.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	—
<b>Code de la route</b>	<p>CHAPITRE IV <b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE ROUTIERE</b></p>	<p>CHAPITRE IV <b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE ROUTIERE</b></p>	<p>CHAPITRE IV <b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE ROUTIERE</b></p>
<p>Livre 3 Le véhicule Titre 1<sup>er</sup> Dispositions techniques Chapitre 7 Dispositifs et aménagements particuliers</p>	<p>Article 9</p> <p>I. - Les I et II de l'article L. 317-5 du code de la route sont remplacés par les dispositions suivantes :</p>	<p>Article 9</p> <p>I. – Les...</p> <p>...sont ainsi rédigés :</p>	<p>Article 9</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 317-5. - 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 d'augmenter la puissance du moteur d'un cyclomoteur au-delà de la puissance maximale autorisée est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.</p>	<p>« 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.</p>	<p>« I. - <i>(Sans modification)</i></p>	
<p>II. - Le fait, pour un professionnel, de transformer un moteur de cyclomoteur en vue d'en augmenter la puissance, au-delà de la puissance maximale autorisée, est puni des mêmes</p>	<p>« 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</p>	<p>« II. - <i>(Sans modification)</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>peines.</p> <p>III. - Le dispositif prévu au I est saisi. Lorsque le dispositif est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule, ce véhicule peut également être saisi.</p> <p>Art. L. 317-7. - Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 317-5 encourrent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;</p> <p>2° La confiscation du véhicule, lorsque le dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.</p> <p>Toute condamnation pour le délit prévu à l'article L. 317-5 donne lieu de plein droit à la confiscation du dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction.</p>	<p>matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur, est puni des mêmes peines. »</p> <p>II. - L'article L. 317-7 du code de la route est complété par un 3° rédigé comme suit :</p> <p>« 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. »</p>	<p>II. - L'article L. 317-7 du <i>même</i> code... ...3° <i>ainsi</i> rédigé :</p> <p>« 3° (<i>Sans modification</i>)</p>	<p>Propositions de la Commission</p>
<p>Titre 2 Dispositions administratives</p>	<p>III. - Au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III du code de la route sont insérés les articles L. 321-1 à L. 321-4 rédigés comme suit :</p> <p>« CHAPITRE I<sup>ER</sup></p> <p>« RECEPTION ET HOMOLOGATION</p> <p>« Art. L. 321-1. - Le</p>	<p>III. - Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III du <i>même</i> code est <i>ainsi rétabli</i> :</p> <p>(<i>Division et intitulé sans modification</i>)</p> <p>« Art. L. 321-1. -</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>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.</p> <p>« 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.</p> <p>« Art. L. 321-2. - La tentative des délits prévus par l'article L. 321-1 est punie des mêmes peines.</p> <p>« Art. L. 321-3. - Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 321-1 encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;</p> <p>« 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 ;</p> <p>« 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.</p> <p>« Art. L. 321-4. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par</p>	<p>(Sans modification)</p> <p>« Art. L. 321-2. - (Sans modification)</p> <p>« Art. L. 321-3. - (Sans modification)</p> <p>« Art. L. 321-4. - (Sans modification)</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Chapitre 5 Immobilisation et mise en fourrière</p> <p>Art. L. 325-6. - Les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans les conditions normales de sécurité ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les travaux reconnus indispensables.</p> <p>Ils ne peuvent ensuite être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.</p> <p>En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. S'il constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.</p>	<p>l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 321-1. Les peines encourues par les personnes morales sont :</p> <p>« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;</p> <p>« 2° Les peines mentionnées aux 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. ».</p> <p>IV. - L'article L. 325-6 du code de la route est ainsi modifié :</p> <p>Au premier alinéa, après le mot : « sécurité » sont ajoutés les mots : « ou qui ne sont plus conformes à leur réception » et après le mot : « indispensables » les mots : « à leur remise en état ou en conformité » ;</p> <p>Au troisième alinéa, après le mot : « sécurité » sont ajoutés les mots : « ou qu'il nécessite une mise en conformité ».</p> <p>V. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.</p>	<p>IV. - L'article L. 325-6 du <i>même</i> code est ainsi modifié :</p> <p>I° Au...</p> <p>...« indispensables », <i>sont insérés</i> les mots :... ...conformité » ;</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>V. - (Sans modification)</p>	<p>Article 10</p> <p>I. - (Sans modification)</p>
<p>Art. L. 325-1-1. - En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou</p>	<p>Article 10</p> <p>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</p>	<p>Article 10</p> <p>I. - (Sans modification)</p>	<p>Article 10</p> <p>I. - (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>le code pénal pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue, l'officier ou l'agent de police judiciaire peut, avec l'autorisation préalable du procureur de la République donnée par tout moyen, faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule.</p> <p>.....</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application du présent article.</p> <p>Art. L. 325-2. - Pour l'application de l'article L. 325-1 et sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, les fonctionnaires de police en tenue et les militaires de la gendarmerie habilités à constater par procès-verbaux les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.</p> <p>.....</p>	<p>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 ».</p> <p>II. - Au premier alinéa de l'article L. 325-2 du code de la route, les mots : « de l'article L. 325-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 ».</p>	<p>II. – Au... ... du même code, les mots...  ... L. 325-1-1 ».</p>	<p>II. – <i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 325-3. - Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des articles L. 325-1 et L. 325-2.</p> <p>Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat type susceptible d'être passé entre les collectivités publiques intéressées et les entreprises aptes à effectuer la</p>	<p>III. - Au premier alinéa de l'article L. 325-3 du code de la route, les mots : « L. 325-1 et L. 325-2 » sont remplacés par les mots : « L. 325-1 à L. 325-2 ».</p>	<p>III. – Au... ... du même code, les mots...  ... L. 325-2 ».</p>	<p>III. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>... L. 325-2 ».</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>démolition des véhicules à moteur.</p> <p><i>(Cf. ci-dessus)</i></p> <p>Livre 2 Le conducteur Titre 2 Permis de conduire Chapitre 4 Interdiction de délivrance, rétention, suspension et annulation</p> <p>Art. L. 224-5. - I. - Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.</p> <p>II. - Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p> <p>3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.</p> <p>III. - Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du</p>	<p>IV. - L'article L. 224-5 du code de la route est abrogé et il est créé un article L. 325-3-1 ainsi rédigé :</p> <p>« 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.</p> <p>« II. - Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>« 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 ;</p> <p>« 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 ;</p> <p>« 3° La peine de jours-amendes dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.</p> <p>« III. - Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du</p>	<p>IV. - L'article L. 224-5 du même code est... ...est <i>inséré un</i>... ... rédigé :</p> <p>« Art. L. 325-3-1. - I <i>(Sans modification)</i></p> <p>« II. - Toute personne <i>physique</i> coupable ... ... suivantes :</p> <p>« 1° <i>(Sans modification)</i></p> <p>« 2° <i>(Sans modification)</i></p> <p>« 3° <i>(Sans modification)</i></p> <p>« III. - <i>(Sans modification)</i></p>	<p><i>Le dernier alinéa de l'article L. 325-1-1 est supprimé.</i></p> <p><b>(amendement n° 27)</b> IV. - <i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>permis de conduire.</p> <p>Livre 1<sup>er</sup> Dispositions générales Titre 3 Recherche et constatation des infractions</p> <p>Art. L. 130-6. - Les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 233-2, L. 317-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'Etat 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.</p> <p>Ces fonctionnaires ont accès à l'appareil de contrôle, dit "chronotachygraphe", et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés.</p> <p>Livre 3 Le véhicule Titre 4 Dispositions relatives à l'outre-mer Chapitre 4 Dispositions applicables en Nouvelle-Calédonie</p> <p>Art. L. 344-1. - Les articles L. 325-1, L. 325-1-1, L. 325-2 et L. 325-6 à L. 325-11 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, dans la rédaction suivante :</p> <p>« Art. L. 325-1-1 - En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue, l'officier ou l'agent de police judiciaire peut, avec l'autorisation préalable du procureur de la République</p>	<p>permis de conduire. »</p> <p>V. - À l'article L. 130-6 du code de la route, 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 ».</p> <p>VI. - L'article L. 344-1 du code de la route est modifié comme suit :</p> <p>Les mots :</p> <p>« Art. L. 325-1-1. - En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « Art. L. 325-1-1 - En cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévus par le présent code ou le code</p>	<p>V. - A l'article L. 130-6 du même code...</p> <p>...L. 413-1 ».</p> <p>(cf. ci-dessous)</p> <p>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</p>	<p>V. - (Sans modification)</p> <p>VI. - 1° Au début du quatrième alinéa de l'article ...</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>donnée par tout moyen, faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule.</p> <p>.....</p>	<p>pénal pour lesquels ».</p>	<p>pénal pour lesquels ».</p>	<p>... lesquels ».</p>
<p>.....</p> <p style="text-align: center;">Titre 3 Enregistrement et communication des informations relatives à la circulation des véhicules</p> <p>Art. L. 330-2 I. - Ces informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées sur leur demande :</p> <p>.....</p>	<p>VII. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.</p>	<p>VII. - (Sans modification)</p> <p>Article 10 bis (nouveau)</p> <p><i>Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un 9° et un 10° ainsi rédigés :</i></p>	<p>« 2° <i>Au septième alinéa du même article, les mots : « de l'article L. 325-1 », sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 ».</i></p> <p><b>(amendements n°s 28 et 29)</b></p> <p>VII. - (Sans modification)</p>
<p>.....</p> <p><b>Code de la consommation</b></p> <p style="text-align: center;">Livre III Endettement</p>		<p>Article 10 bis (nouveau)</p> <p><i>Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un 9° et un 10° ainsi rédigés :</i></p> <p>« 9° <i>Aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation ;</i></p> <p>« 10° <i>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. »</i></p>	<p>Article 10 bis</p> <p>(Sans modification)</p>



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Titre I<sup>er</sup> Crédit Chapitre I<sup>er</sup> Crédit à la consommation Section 2 Publicité</p> <p>Art. L. 311-5.- Toute publicité relative aux opérations visées à l'article L. 311-2 proposant une période de franchise de paiement de loyers ou de remboursement des échéances du crédit supérieure à trois mois est interdite hors des lieux de vente.</p> <p>Section 3 Crédit gratuit</p> <p>Art. L. 311-6.- Toute publicité comportant la mention "crédit gratuit" ou proposant un avantage équivalent doit indiquer le montant de l'escompte consenti en cas de paiement comptant et préciser qui prend en charge le coût du crédit consenti gratuitement au consommateur.</p> <p>Art. L. 311-7.- Lorsqu'une opération de financement comporte une prise en charge totale ou partielle des frais au sens des articles L. 311-4 à L. 311-6, le vendeur ne peut demander à l'acheteur à crédit ou au locataire une somme d'argent supérieure au prix le plus bas effectivement pratiqué pour l'achat au comptant d'un article ou d'une prestation similaire, dans le même établissement de vente au détail, au cours des trente derniers jours précédant le début de la publicité ou de l'offre. Le vendeur doit, en outre, proposer un prix pour paiement comptant inférieur à la somme proposée pour l'achat à crédit ou la location et calculé selon des modalités fixées par décret.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><i>Article additionnel</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Les articles L. 311-5, L. 311-6 et L. 311-7 du code de la consommation ne sont pas applicables aux prêts aidés par l'Etat destinés au financement d'une formation à la conduite et à la sécurité routière.</i></p> <p style="text-align: center;"><b>(amendement n° 30)</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p style="text-align: center;">CHAPITRE V</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE MARITIME</b></p> <p style="text-align: center;">Article 11</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE V</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE MARITIME</b></p> <p style="text-align: center;">Article 11</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE V</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE MARITIME</b></p> <p style="text-align: center;"><i>ET FLUVIALE</i></p> <p style="text-align: center;"><b>(amendement n° 31)</b></p> <p style="text-align: center;">Article 11</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Article additionnel</i></p> <p style="text-align: center;"><i>I.- 1° La formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures ne peut être dispensée que dans le cadre d'un établissement de formation agréé à cet effet par l'autorité administrative. La formation s'exerce sous la responsabilité du représentant légal de l'établissement.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Cette formation doit être conforme aux programmes définis par</i></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

**Propositions  
de la Commission**

*l'autorité administrative qui en contrôle l'application.*

*Les conditions et les modalités de cette formation font l'objet d'un contrat écrit entre le candidat et l'établissement.*

*2° Nul ne peut exploiter à titre individuel un des établissements mentionnés au 1°, ou en être dirigeant ou gérant de droit ou de fait s'il ne satisfait aux conditions suivantes :*

*a/ ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation :*

*- soit à une peine criminelle,*

*- soit à une peine correctionnelle prononcée pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat,*

*- soit à une peine prévue par l'article L. 625-8 du code de commerce pendant la durée de cette peine ;*

*b/ justifier de la capacité à la gestion d'un établissement de formation à la conduite ;*

*c/ remplir des conditions d'âge et de qualification professionnelle.*

*II.- 1° Toute personne formant à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures est déclarée par l'établissement agréé au sein duquel elle exerce cette formation, à l'autorité administrative qui a délivré l'agrément. Le représentant légal d'un établissement mentionné au 1° du I peut également exercer les fonctions de formateur, sous réserve d'en faire la déclaration et de satisfaire aux conditions exigées pour*

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

*être formateur.*

*L'autorisation d'enseigner est délivrée par l'autorité administrative auprès de laquelle a été déclaré le formateur.*

*Le formateur évalue tout ou partie de la formation reçue par l'élève. Cette évaluation est faite sous la responsabilité du représentant légal de l'établissement.*

*2° Nul ne peut former à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures s'il ne satisfait aux conditions suivantes :*

*a/ Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation :*

*- soit à une peine criminelle,*

*- soit à une peine correctionnelle prononcée pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat ;*

*b/ Etre titulaire d'un ou des permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ;*

*c/ Remplir les conditions d'âge, d'ancienneté du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur, de qualification et d'expérience professionnelles, fixées par décret en Conseil d'Etat.*

*III.- 1° Le fait de délivrer une formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans avoir obtenu l'agrément prévu au I ou en violation d'une mesure de suspension provisoire de celui-ci est puni d'un an d'emprisonnement et*

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

de 15 000 euros d'amende.  
En application du II, est puni  
des mêmes peines le fait  
d'employer un formateur non  
titulaire d'une autorisation  
d'enseigner en cours de  
validité.

2° Les personnes  
physiques coupables de l'une  
des infractions prévues au 1°  
encourent également les  
peines complémentaires  
suivantes :

a/ La fermeture  
définitive ou pour une durée  
de cinq ans au plus de l'un,  
de plusieurs ou de l'ensemble  
des établissements de  
l'entreprise appartenant à la  
personne condamnée ;

b/ L'interdiction  
d'exercer l'activité  
professionnelle ou sociale  
dans l'exercice ou à  
l'occasion de l'exercice de  
laquelle l'infraction a été  
commise, dans les conditions  
prévues par l'article 131-27  
du code pénal ;

c/ L'affichage ou la  
diffusion de la décision  
prononcée, dans les  
conditions prévues par  
l'article 131-35 du code  
pénal ;

d/ La confiscation de  
la chose qui a servi ou qui  
était destinée à commettre  
l'infraction ou de la chose qui  
en est le produit.

3° Les personnes  
morales peuvent être  
déclarées responsables  
pénalement, dans les  
conditions prévues à  
l'article 121-2 du code pénal,  
des infractions prévues au 1°.

Les peines encourues  
par les personnes morales  
sont :

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

a/ L'amende, dans les conditions prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

b/ La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus de l'un, de plusieurs ou de l'ensemble des établissements appartenant à la personne morale condamnée ;

c/ L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-39 du code pénal ;

d/ L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal ;

e/ La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

4° En application du II, le fait de former à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans autorisation d'enseigner en cours de validité est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

5° Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue à l'alinéa précédent encourrent également les peines complémentaires suivantes :

a/ L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

**Propositions  
de la Commission**

laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

b/ L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal ;

c/ La confiscation de la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

IV.- Les paragraphes I, II, et III sont applicables aux établissements de formation déjà existants à l'issue d'un délai et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. Ce délai ne peut excéder deux ans après la promulgation de la présente loi.

Les formateurs exerçant dans des établissements ayant obtenu un agrément dans les conditions mentionnées à l'alinéa précédent devront remplir l'ensemble des conditions du 2° du II pour pouvoir continuer leur activité à l'issue de la période transitoire.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

**(amendement n° 32)**

#### CHAPITRE VI

**Dispositions communes  
relatives à la sécurité des  
différents modes de  
transports**

**(amendement n° 33)**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p align="center">—</p> <p align="center"><b>Loi n° 2003-2 du 3 janvier 2002</b></p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>	<p align="center">—</p>
<p align="center">Titre III Enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien</p>			<p align="center"><i>Article additionnel</i></p> <p align="center"><i>Au début du I de l'article 14 de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, les mots : « le ministre chargé des transports peut décider », sont remplacés par les mots : « il peut être décidé ».</i></p> <p align="center"><b>(amendement n° 34)</b></p>
<p>I. - A la suite d'un événement de mer, d'un accident ou d'un incident de transport terrestre, le ministre chargé des transports peut décider une enquête technique dont le seul objet est de prévenir de futurs événements, accidents ou incidents. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, elle consiste à collecter et analyser les informations utiles afin de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.</p> <p>.....</p>	<p align="center">TITRE II <b>DISPOSITIONS À CARACTERE ECONOMIQUE</b></p>	<p align="center">TITRE II <b>DISPOSITIONS À CARACTERE ECONOMIQUE</b></p>	<p align="center">TITRE II <b>DISPOSITIONS À CARACTERE ECONOMIQUE</b></p>
<p align="center"><b>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports Intérieurs</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE</b></p>	<p align="center">CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE</b></p>
<p>Titre II : Dispositions particulières aux différents modes de transports Chapitre I : Du transport ferroviaire Section I : De l'organisation du service public du transport ferroviaire</p>	<p align="center">Article 12</p>	<p align="center">Article 12</p>	<p align="center">Article 12</p>
<p>Art. 18. - Il est créé, à compter du 1er janvier 1983, un établissement public</p>	<p>I. - L'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation</p>	<p>I. - L'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est</p>	<p align="center"><i>(Sans modification)</i></p>



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>industriel et commercial qui prend le nom de "Société nationale des chemins de fer français".</p> <p>Cet établissement a pour objet :</p> <p>- d'exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national ;</p> <p>.....</p> <p>Art. 21-2. - Dans le cadre des règles de sécurité fixées par l'Etat et pour garantir le développement équilibré des transports ferroviaires et l'égalité d'accès au service public, la Société nationale des chemins de fer français assure la cohérence d'ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national.</p>	<p>des transports intérieurs est ainsi modifié, à compter du 31 mars 2006 :</p> <p>Au troisième alinéa, après les mots : « les services de transport ferroviaire » sont ajoutés les mots : « de voyageurs ».</p> <p>Après le troisième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :</p> <p>« - d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ; »</p> <p>II. - L'article 21-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est abrogé.</p>	<p>ainsi modifié, à compter du 31 mars 2006 :</p> <p>1° Au ...</p> <p>...sont</p> <p><i>insérés</i> les mots : « de voyageurs ».</p> <p>2° Après...</p> <p>... inséré <i>un</i> alinéa <i>ainsi rédigé</i> :</p> <p>(Alinéa <i>sans</i> modification)</p> <p>II. - L'article 21-2 de la <i>même</i> loi est abrogé.</p>	<p><i>Article additionnel</i></p> <p><i>Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours, les délibérations prises depuis le 16 mai 2001 par le conseil d'administration de l'établissement public Réseau ferré de France sont validées en tant que leur légalité serait contestée aux motifs que le conseil d'administration qui les a adoptées ne comprenait pas de représentant des consommateurs ou des usagers désigné en application des dispositions de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p><b>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</b></p>	<p>CHAPITRE II <b>DISPOSITIONS APPLICABLES AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL</b></p>	<p>CHAPITRE II <b>DISPOSITIONS APPLICABLES AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL</b></p>	<p><i>du secteur public et était, par la suite, irrégulièrement composé.</i></p>
<p>Art. 1<sup>er</sup>. - Il est créé à la date du 1er janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé : "Réseau ferré de France". Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. La consistance et les caractéristiques principales de ce réseau sont fixées par l'Etat, dans les conditions prévues à l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.</p>	<p>Article 13</p> <p>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 modifié ainsi qu'il suit :</p>	<p>Article 13</p> <p>I. - L'article...</p>	<p><b>(amendement n° 35)</b></p> <p>CHAPITRE II <b>DISPOSITIONS APPLICABLES AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL</b></p> <p>Article 13</p> <p>I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Réseau ferré de France met en oeuvre, sous le contrôle de l'Etat, le schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.</p> <p>Compte tenu des impératifs de sécurité et de</p>	<p>- le deuxième alinéa est abrogé ;</p>	<p><i>ainsi modifié :</i></p> <p>1° Le deuxième alinéa est supprimé ;</p>	<p>...est</p> <p>1° <i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet.</p>			
<p>Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'exercice des missions de Réseau ferré de France. Sur la base de ce décret, une convention entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au précédent alinéa.</p>	<p>- le cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :</p>	<p>2° Le cinquième alinéa est ainsi rédigé :</p>	<p>2° (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>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 confie, 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'oeuvre privée, à la Société nationale des chemins de fer français, après définition des programmes et enveloppes financières prévisionnelles, des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations.</p>	<p>« 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'oeuvre privée, les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations sont confiés à la Société nationale des chemins de fer français. »</p>	<p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	
		<p>3° (<i>nouveau</i>) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« 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</p>	<p>3° (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>« Au ...</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p>	<p>—</p> <p>II. - Après l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 sont ajoutés les articles 1-1 et 1-2 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. 1-1. - Sauf s'il est fait application de l'article 1-2, 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 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 modifiée. 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'État</p>	<p>de France et le gestionnaire d'infrastructures délégué. »</p> <p>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 :</p> <p>« 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... ...2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention... ...1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. Le contrat...</p>	<p>... délégué. Il détermine également les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi précitée, Réseau ferré de France confie à la Société nationale des chemins de fer français des mandats de maîtrise d'ouvrage concernant des ouvrages en cours d'exploitation, et pour lesquels cette dernière se verrait confier des missions relevant de la maîtrise d'œuvre ou de la réalisation de travaux.</p> <p><b>(amendement n° 36)</b> II. - (Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 1<sup>er</sup>-1. - Sauf ... ... d'infrastructures nouvelles d'intérêt ...</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p><b>Loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication</b></p> <p>Titre II : Des services de communication audiovisuelle Chapitre I<sup>er</sup> : Des services utilisant la voie hertzienne. Section III : Règles applicables aux services de communication audiovisuelle diffusés</p> <p>Art. 26. - .....</p> <p>II. - Le Conseil supérieur de l'audiovisuel et l'Autorité de régulation des communications électro-</p>	<p>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.</p> <p>« Art. 1-2. - L'État peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article 1-1 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'État et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 <i>modifiée</i> 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'État précise les modalités d'application du présent article. »</p> <p>CHAPITRE III <b>DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFORMATION ROUTIERE</b></p> <p>Article 14</p> <p>I. - Le II de l'article 26 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication est</p>	<p>français. ...</p> <p>« Art. 1<sup>er</sup>-2. - L'État... ...l'article 1<sup>er</sup>-1... ...1985 relative... ... article. »</p> <p>CHAPITRE III <b>DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFORMATION ROUTIERE</b></p> <p>Article 14</p> <p>I. - (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>français. ...</p> <p><b>(amendement n° 37)</b> « Art. 1<sup>er</sup>-2. - (<i>Sans modification</i>)</p> <p>CHAPITRE III <b>DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFORMATION ROUTIERE</b></p> <p>Article 14</p> <p>(<i>Sans modification</i>)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>niques et des postes, respectivement pour les ressources radioélectriques de radiodiffusion et de transmission, accordent en priorité aux sociétés mentionnées à l'article 44 le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l'accomplissement de leurs missions de service public.</p> <p>Dans les mêmes conditions, le Conseil supérieur de l'audiovisuel accorde en priorité à la chaîne culturelle européenne issue du traité signé le 2 octobre 1990 le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l'accomplissement des missions qui lui sont confiées par ce traité.</p> <p>Dans les mêmes conditions, le Conseil supérieur de l'audiovisuel accorde en priorité à la chaîne visée à l'article 45-2 le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à la diffusion de ses programmes en mode numérique.</p> <p>Le Conseil supérieur de l'audiovisuel veille à regrouper sur une ou plusieurs fréquences les services des sociétés diffusés en mode numérique qui bénéficient des dispositions des trois alinéas précédents.</p> <p>L'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes</p>	<p>ainsi modifié :</p> <p>Après le troisième alinéa, est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« 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. »</p>	<p>1° Après... ...il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>assigne la ressource radioélectrique nécessaire à la transmission des programmes de radio et de télévision dans les conditions prévues à l'article L. 36-7 du code des postes et télécommunications. Lorsqu'elle assigne, réaménage ou retire cette ressource, elle prend en compte les exigences liées aux missions de service public des sociétés prévues à l'article 44 et aux missions confiées à la chaîne culturelle européenne par le traité du 2 octobre 1990.</p> <p>Le Gouvernement présente au Parlement un rapport triennal sur l'exécution des ses missions par la chaîne culturelle européenne.</p>	<p>À la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa, après les mots : « l'article 44 » sont insérés les mots <i>suivants</i> : « ,aux missions des personnes morales chargées d'une mission de service public d'information routière ».</p> <p>II. - Le présent article est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.</p>	<p>2° A... ...les mots : « ,aux... ... routière ».</p> <p>II. - (Sans modification)</p>	
<p><b>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</b></p> <p>Titre VI : Dispositions concernant les règles de concurrence et le droit des contrats pour l'activité de transport routier Chapitre II : Dispositions relatives aux opérations de transports routiers</p> <p>Art. 24. - Toute opération de transport routier de marchandises pour compte</p>	<p>CHAPITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER</p> <p>Article 15</p> <p>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 : « 1° ».</p>	<p>CHAPITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER</p> <p>Article 15</p> <p>I. - Au... ...mention : « I ».</p>	<p>CHAPITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER</p> <p>Article 15</p> <p>I. - (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>d'autrui est rémunérée sur la base :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;</li> <li>- des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;</li> <li>- 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 du deuxième alinéa de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.</li> </ul> <p>Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités particulières d'application du présent article lorsqu'une opération de transport implique plusieurs opérations successives de chargement ou de déchargement.</p>	<p>II. - Après le quatrième alinéa de cet article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« - des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport. »</p> <p>III. - Au cinquième alinéa de cet article, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « du présent 1° ».</p> <p>IV. - L'article est complété par les dispositions suivantes :</p> <p>« 2° 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 ;</p>	<p>II. - Après... ...alinéa du même article... ...rédigé :</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>III. - Au cinquième alinéa du même article...  ... présent 1° ».</p> <p>IV. - Le même article est complété par les II à IV ainsi rédigés :</p> <p>« II. - (Sans modification)</p>	<p>II. - (Sans modification)</p> <p>III. - (Sans modification)</p> <p>IV. - (Alinéa sans modification)</p> <p>« II. - (Sans modification)</p>



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
	<p>« 3° À défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au 2° du présent article, 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.</p> <p>« 4° Les dispositions des 2° et 3° du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises. »</p>	<p>« III. – A... ...au II, celles-ci... ...Comité ... ...Comité ...transport. « IV. – Les ... dispositions des II et III sont... ...marchandises. »</p>	<p>« <i>Ibis.</i>- 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 gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa réalisation. » <b>(amendement n° 38)</b> « III. – (Sans modification) « IV. – Les ... dispositions du présent article sont ... ... marchandises. » <b>(amendement n° 39)</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>			
<p>Titre II : Dispositions particulières aux différents modes de transports Chapitre IV : Du transport routier de marchandises</p>		Article 15 bis (nouveau)	Article 15 bis
<p>Art. 36. - Sur le territoire national, les activités de transport routier public de personnes ou de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises s'effectuent sous le couvert d'une licence de transport intérieur ou d'une licence communautaire.</p>			
<p>..... La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre mentionné aux articles 7 et 8 de la présente loi et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire. Cette licence est exigée de toute entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux. Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient.</p>		<p><u>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 ».</u></p>	<p><b>Supprimé (amendement n° 40)</b></p>
<p>Code du travail Livre VI Contrôle de l'application de la législation et de la réglementation du travail Titre Ier Services de contrôle Chapitre I<sup>er</sup></p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Inspection du travail</p> <p>Art. L. 611-4.- Dans les établissements soumis au contrôle technique des ministères chargés, des transports et du tourisme, les attributions des inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre sont confiées aux fonctionnaires relevant de ce département, lesquels sont placés à cet effet sous l'autorité du ministre chargé du travail, sauf en ce qui concerne les entreprises de chemin de fer d'intérêt général, de voies ferrées d'intérêt local, les entreprises de transports publics par automobiles, les entreprises de transports et de travail aériens et les entreprises autres que les entreprises de construction aéronautique exerçant leur activité sur les aérodromes ouverts à la circulation publique.</p> <p>L'alinéa précédent n'est pas applicable aux entreprises de manutention dans les ports maritimes.</p>			<p><i>Article additionnel</i></p> <p><i>Dans le premier alinéa de l'article L. 611-4 du code du travail, les mots : « par automobiles », sont remplacés par les mots : « par véhicules routiers motorisés ».</i></p> <p><b>(amendement n° 41)</b></p>
<p><b>Code de commerce</b></p> <p>LIVRE IV De la liberté des prix et de la concurrence TITRE IV De la transparence, des pratiques restrictives de concurrence et d'autres pratiques prohibées Chapitre I<sup>er</sup> De la transparence</p> <p>Art. L 441-6. - Tout producteur, prestataire de services, grossiste ou importateur est tenu de communiquer à tout acheteur de produits ou demandeur de prestation de services pour une activité professionnelle, qui en fait la demande, ses conditions générales de vente. Celles-ci constituent le socle de la négociation</p>		<p>Article 15 <i>ter</i> (nouveau)</p>	<p>Article 15 <i>ter</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>commerciale. Elles comprennent :</p> <p>.....</p> <p>Sauf dispositions contraires figurant aux conditions de vente ou convenues entre les parties, le délai de règlement des sommes dues est fixé au trentième jour suivant la date de réception des marchandises ou d'exécution de la prestation demandée</p> <p>.....</p>		<p>Après le huitième alinéa de l'article L. 441-6 du code de commerce, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« 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. »</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p><b>Code du domaine fluvial et de la navigation intérieure</b></p>		<p>CHAPITRE V</p>	<p>CHAPITRE V</p>
<p>Livre I<sup>er</sup> Du domaine public fluvial Titre III Conservation et gestion du domaine public fluvial Chapitre II Gestion du domaine public fluvial</p>		<p><b>Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial</b></p> <p>[Division et intitulé nouveaux]</p>	<p><b>Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial</b></p>
<p>Section 2 Dispositions particulières aux prises d'eau sur les cours d'eau domaniaux</p>		<p>Article 15 quater (nouveau)</p>	<p>Article 15 quater</p>
<p>Art. 35.- Les titulaires d'autorisations de prise d'eau sur les ports intérieurs, les cours d'eau domaniaux et sur les canaux de navigation sont assujettis à payer à l'Etat une redevance calculée d'après les bases fixées par un décret en Conseil d'Etat.</p>		<p>La première phrase du deuxième alinéa de l'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigée :</p>	<p>(Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. Elle est établie par délibération de l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale ou du groupement, dans les limites fixés par décret en Conseil d'Etat.</p>		<p><i>« 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. »</i></p>	
<p><b>Loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 de finances pour 1991</b></p>			
<p>Equipement, logement, transports et mer II - Transports intérieurs</p>			
<p>Art 124.- .....</p>			
<p>III. - Les transporteurs de marchandises ou de passagers et les propriétaires de bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 5 mètres ou dotés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 9,9 chevaux sont assujettis, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des péages perçus au profit de l'établissement public lorsqu'ils naviguent sur le domaine public qui lui est confié, à l'exception des parties internationales du Rhin et de la Moselle. Le montant de ces péages est fixé par l'établissement.</p>			
<p>Les concessionnaires de parties concédées du domaine public confié à l'établissement, les concessionnaires de voies et plans d'eau rayés de la nomenclature des voies navigables et les ports autonomes maritimes peuvent également instituer des péages à la charge des personnes susmentionnées sur les voies et plans d'eau intérieurs qui leur ont été confiés. Les tarifs de ce péage</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>sont fixés par le concessionnaire après accord de l'autorité concédante sur leur montant et, dans le dernier cas, par le conseil d'administration du port.</p>		<p>Article 15 <i>quinquies</i> (nouveau)</p>	<p>Article 15 <i>quinquies</i></p>
<p>Les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent instituer un péage à la charge de ces mêmes personnes sur les cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau de leur domaine public fluvial. Les tarifs de ce péage sont fixés par l'assemblée délibérante de la collectivité ou du groupement.</p>		<p><i>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 ».</i></p>	<p>(Sans modification)</p>
<p><b>Code du domaine public fluvial</b></p> <p>Livre V De l'exploitation et de la modernisation des voies navigables Titre IV Exploitation commerciale des voies navigables Chapitre III Contrats de transports</p>		<p>Article 15 <i>sexies</i> (nouveau)</p>	<p>Article 15 <i>sexies</i></p>
<p>Art. 189-6. - Tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.</p>		<p><i>I. – Au début de l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, est insérée la mention : « I ».</i></p> <p><i>II. – Le premier alinéa du même article est complété par une phrase ainsi rédigée :</i></p> <p><i>« Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport. »</i></p> <p><i>III. – Le même article est complété par quatre</i></p>	<p>(Sans modification)</p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

*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*

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Chapitre V Modalités d'exécution des contrats, contrôle et sanctions</p>		<p><i>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.</i></p> <p><i>« 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. »</i></p>	
<p>Art. 210.- I. - .....</p>		<p>Article 15 septies (nouveau)</p> <p><i>Le II de l'article 210 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi modifié :</i></p>	<p>Article 15 septies</p> <p>(Sans modification)</p>
<p>II. - Est puni de 7 500 euros d'amende le fait, pour une entreprise de transport de marchandises ou de personnes pour compte d'autrui admise à effectuer par voie navigable des transports nationaux de cabotage, de réaliser ces transports avec un bateau de navigation intérieure demeurant sur le territoire national plus de quatre-vingt-dix jours consécutifs.</p> <p>.....</p>		<p><i>1° Après le mot : « entreprise », sont insérés les mots : « non résidente » ;</i></p> <p><i>2° Il est complété par les mots : « ou plus de cent trente-cinq jours sur une période de douze mois ».</i></p>	
<p>Titre VI Modernisation des voies navigables</p>		<p>Article 15 octies (nouveau)</p> <p><i>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 :</i></p> <p><i>« Art. 224-1. - <u>Sauf</u> s'il est fait application de</i></p>	<p>Article 15 octies</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 224-1. - Voies navigables de France peut</p>



Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

*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*

*recourir, pour des projets d'infrastructures destinées à être incorporées au réseau fluvial, et pour la rénovation ou la construction de tous ouvrages permettant la navigation, à un contrat de partenariat ...*

*... l'infrastructure et des équipements associés, en particulier les plates-formes portuaires et multimodales, et les installations de production d'énergie électrique, sur la gestion du trafic à l'exclusion de la police de la navigation. Le contrat ...*

*... France.*

**(amendement n° 42)**

*« Art. 224-2. – L'Etat, lorsqu'il recourt à un contrat ou à une convention mentionnée à l'article L. 224-1, peut demander à Voies navigables de France de l'assister pour toute mission ...*

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
		<p><i>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. »</i></p> <p>Article 15 <i>nonies</i> (nouveau)</p> <p><i>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.</i></p> <p><b>CHAPITRE VI</b> <b>Dispositions relatives aux ports maritimes</b></p> <p><i>[Division et intitulé nouveaux]</i></p> <p>Article 15 <i>decies</i> (nouveau)</p> <p><i>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</i></p>	<p>... article. » <b>(amendement n° 43)</b></p> <p>Article 15 <i>nonies</i> <i>(Sans modification)</i></p> <p><b>CHAPITRE VI</b> <b>Dispositions relatives aux ports maritimes</b></p> <p>Article 15 <i>decies</i> <i>I. – (Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

*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.*

*II. – (Sans modification)*

*III. – Les agents publics affectés à la concession transférée sont mis à la disposition de la société pour une durée de dix ans. Une convention conclue entre l'ancien et le nouvel*

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p><b>Code des ports maritimes</b></p> <p>Livre I<sup>er</sup> Création, organisation et aménagement des ports maritimes Titre préliminaire Organisation portuaire</p> <p>Art. L. 101-1.- Les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat, définis au titre Ier du livre</li></ul>		<p>Article 15 <i>undecies</i> (nouveau)</p> <p>Le quatrième alinéa de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :</p>	<p><i>exploitant détermine les conditions de cette mise à disposition et notamment celles de la prise en charge, par ce dernier, des coûts salariaux correspondants.</i></p> <p><i>Pendant la durée de cette mise à disposition, chaque agent peut à tout moment demander que lui soit proposé par le nouvel exploitant un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres. Au terme de la durée prévue au premier alinéa, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent de signer ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée.</i></p> <p><i>Les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail sont applicables aux contrats de travail des salariés de droit privé affectés à la concession transférée, en cours à la date du transfert de la concession, qui subsistent avec le nouvel employeur ».</i></p>
		<p><b>(amendement n° 44)</b></p>	<p>Article 15 <i>undecies</i></p> <p>(Alinéa sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Ier ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;</li> <li>- les ports maritimes de Saint-Pierre-et-Miquelon, relevant de l'Etat.</li> </ul>		<p>« – dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;</p> <p>« – le port de Port-Cros, relevant du parc national de Port-Cros. »</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« – le ... ... relevant, pour son aménagement, son entretien et sa gestion du parc national de Port-Cros</p> <p><b>(amendement n° 45)</b></p> <p><b>CHAPITRE VII</b> <b>Dispositions relatives aux aéroports</b> <b>(amendement n° 46)</b></p>
<p><b>Code de commerce</b></p> <p>LIVRE VII De l'organisation du commerce TITRE II De l'équipement commercial</p> <p>Art. L. 720-5.- .....</p> <p>IV. - Les halles et marchés d'approvisionnement au détail, couverts ou non, établis sur les dépendances du domaine public et dont la création est décidée par le conseil municipal, ainsi que les parties du domaine public affecté aux gares ferroviaires d'une surface maximum de 1 000 mètres carrés, ne sont pas soumis à une autorisation d'exploitation commerciale.</p> <p>.....</p>			<p><i>Article additionnel</i></p> <p><i>Dans le IV de l'article L.720-5 du code de commerce, après les mots : « conseil municipal, », sont insérés les mots : « les magasins accessibles aux seuls voyageurs munis de billets et situés dans l'enceinte des aéroports, ».</i></p> <p><b>(amendement n° 47)</b></p>
<p><b>Code du travail</b></p> <p>Livre II Réglementation du travail Titre Ier Conditions du travail</p>	<p>TITRE III <b>DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL</b></p> <p>CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER</b></p>	<p>TITRE III <b>DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL</b></p> <p>CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER</b></p>	<p>TITRE III <b>DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL</b></p> <p>CHAPITRE I<sup>ER</sup> <b>DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Chapitre III Travail de nuit Section 3</p> <p>Dispositions particulières relatives à certains salariés du secteur des transports</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 16</p> <p>L'article L. 213-11 du code du travail est ainsi modifié :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 16</p> <p><i>(Alinéa modification)</i>      <i>sans</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 16</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 213-11. - Les dispositions de la présente section s'appliquent aux salariés appartenant au personnel roulant ou navigant des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains. Toutefois, elles ne s'appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs.</p>	<p>I. - Les deux premières phrases du deuxième alinéa du II sont remplacées par les dispositions suivantes :</p>	<p><i>1°</i> Les...  ...par une phrase ainsi rédigée :</p>	
<p>.....</p> <p>II. - La durée quotidienne de travail effectuée par un travailleur de nuit ne peut excéder huit heures en moyenne par période de vingt-quatre heures sur une période de référence définie par convention ou accord collectif étendu ou, à défaut, par décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des secteurs d'activité intéressés.</p> <p>Il peut être dérogé à la durée quotidienne de 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</p>	<p>« Il peut être dérogé à la durée quotidienne de travail fixée à l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve</p>	<p><i>(Alinéa modification)</i>      <i>sans</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes de repos compensateur dont ils déterminent la durée. Pour les personnels roulants des entreprises de transport ferroviaire et les personnels des entreprises assurant la restauration ainsi que l'exploitation des places couchées dans les trains, ces conventions ou accords doivent prévoir des périodes équivalentes de repos compensateur. Pour les personnels navigants des entreprises de navigation intérieure, une convention ou un accord de branche peuvent déroger à la durée quotidienne du travail fixée à l'alinéa précédent, sous réserve de prévoir une durée quotidienne du travail des travailleurs de nuit qui n'excède pas douze heures par période de vingt-quatre heures et que ceux-ci bénéficient, outre des jours de repos et de congés légaux, de jours de repos supplémentaires en nombre suffisant.</p> <p>Les dispositions des deux alinéas précédents ne sont pas applicables au personnel roulant des entreprises de transport routier.</p> <p>III. - La durée quotidienne du travail d'un salarié appartenant au personnel roulant d'une entreprise de transport routier ne peut excéder dix heures, conformément au second alinéa de l'article L. 212-1, lorsque ce salarié est un travailleur de nuit ou lorsqu'il accomplit, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures. Il ne peut être dérogé à ces dispositions qu'en cas de circonstances exceptionnelles dans des conditions et selon</p>	<p>que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes équivalentes de repos compensateur.»</p> <p>II. - Le dernier alinéa du II est complété par les mots : « à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire. »</p> <p>III. - À la première phrase du III, après les mots : « transport routier » sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire, ».</p>	<p>2° (<i>Sans modification</i>)</p> <p>3° (<i>Sans modification</i>)</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>des modalités fixées par décret, après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés du secteur.</p> <p>.....</p>			
<p style="text-align: center;">Titre II Repos et congés Chapitre préliminaire Repos quotidien</p>	<p style="text-align: center;">Article 17</p> <p>L'article L. 220-3 du code du travail est ainsi modifié :</p>	<p style="text-align: center;">Article 17</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 17</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 220-3. - Les dispositions du présent article s'appliquent aux salariés des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains. Toutefois elles ne s'appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs.</p>			
<p>A défaut d'accord prévu à l'article L. 220-1 et lorsque les caractéristiques particulières de l'activité le justifient, un décret peut prévoir les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à la durée minimale de repos quotidien fixée à onze heures consécutives.</p>			
<p>En outre, par dérogation à l'article L. 220-2, pour les personnels roulants ou navigants des entreprises relevant du premier alinéa ci-dessus à l'exception des entreprises de transport routier, une convention ou un accord collectif étendu ou une</p>	<p>I. - 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</p>	<p><i>1° (Sans modification)</i></p>	



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement peut prévoir le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée au plus tard avant la fin de la journée suivante.</p> <p>Les salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier bénéficient d'une pause d'au moins trente minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à six heures, le temps de pause étant porté à au moins quarante-cinq minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à neuf heures. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune. L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite en application du règlement (CEE) n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.</p> <p style="text-align: center;">Titre Ier Conditions du travail Chapitre II Durée du travail Section 7 Dispositions particulières relatives à certains salariés du secteur des transports</p> <p>Art. L. 212-19.- Le second alinéa du II de l'article L. 212-15-3 relatif aux salariés itinérants non cadres n'est pas applicable aux salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport</p>	<p>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, ».</p> <p>II. - 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, ».</p>	<p style="text-align: center;">2° (Sans modification)</p> <p>Article 17 bis (nouveau)</p> <p>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</p>	<p>Article 17 bis</p> <p>(Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>routier.</p> <p><b>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</b></p> <p>Art. 1<sup>er</sup>.- En vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, la conduite et l'exploitation de tous véhicules de transports routiers de voyageurs ou de marchandises, publics ou privés sont soumises à des obligations relatives :</p> <p>.....</p> <p>4° A la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs ; cette formation doit 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.</p>		<p><i>l'article L. 212-15-3 relatifs aux salariés itinérants non cadres ne sont pas applicables ».</i></p> <p>Article 17 ter (nouveau)</p> <p>I. – <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 :</i></p> <p>1° <i>Le cinquième alinéa est remplacé par un 4° ainsi rédigé :</i></p> <p>« 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 :</p> <p>« a) Des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;</p> <p>« 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 ;</p> <p>« c) Des véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et des véhicules</p>	<p>Article 17 ter</p> <p>I. – (Alinéa sans modification)</p> <p>1° Les cinquième, sixième et septième alinéas de cet article sont remplacés par un 4° ainsi rédigé :</p> <p><b>(amendement n° 48)</b> « 4° (Alinéa sans modification)</p> <p>« a) (Sans modification)</p> <p>« b) (Sans modification)</p> <p>« c) (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>S'agissant de la sécurité à l'arrêt, il est tenu compte des différents métiers et des conditions particulières d'exercice de l'activité dans chaque secteur.</p>		<p><i>neufs ou transformés non encore mis en circulation ;</i>  <i>« d) Des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage ;</i>  <i>« 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 ;</i>  <i>« f) Des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés ;</i>  <i>« 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.</i>  <i>« 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. » ;</i></p>	<p>« d) (Sans modification)</p> <p>« e) Des...  ...  conduire ou dans...  ... article ;  <b>(amendement n° 49)</b>  « f) (Sans modification)</p> <p>« g) (Sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Ces actions de formation relèvent des types d'actions définis à l'article L. 900-2 du code du travail.</p>		<p>2° <i>Le huitième alinéa est ainsi rédigé :</i></p>	<p>« 2° <i>L'avant dernier alinéa est ainsi rédigé :</i></p>
<p>Ces obligations sont définies par décret en Conseil d'Etat. Toutefois, les obligations mentionnées au</p>		<p><i>« Les modalités d'application de ces obligations sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »</i></p>	<p><b>(amendement n° 50)</b>  (Alinéa sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>4° peuvent faire l'objet, en ce qui concerne les salariés, d'accords collectifs de branche dans un délai d'un an à compter de la publication de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier. A défaut d'accord étendu, un décret en Conseil d'Etat y supplée.</p>		<p><i>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.</i></p>	<p><i>II. – (Sans modification)</i></p>
<p><b>Code général des impôts</b> Deuxième Partie Impositions perçues au profit des collectivités locales et de divers organismes Titre III Impositions perçues au profit de certains établissements publics et d'organismes divers Chapitre III Enregistrement, publicité foncière et timbre Section IX Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports</p>			
<p>Art 1635 bis M.- I. - Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, une taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers.</p>			<p><i>Article additionnel</i></p>
<p>La taxe concourt en priorité au financement, d'une part, des formations qualifiantes et, d'autre part, des formations professionnelles obligatoires des conducteurs routiers telles qu'instituées par la réglementation et les conventions collectives en vigueur. Elle est utilisée pour au moins la moitié de son produit à la formation</p>			<p><i>La deuxième phrase du deuxième alinéa du I de l'article 1635 bis M du code</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>professionnelle des jeunes de moins de vingt-six ans. Le produit de la taxe est affecté à l'Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports.</p>			<p><i>général des impôts est supprimée.</i> <b>(amendement n° 51)</b></p>
<p><b>Code du travail maritime</b></p>	<p>CHAPITRE II <b>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME</b></p>	<p>CHAPITRE II <b>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME</b></p>	<p>CHAPITRE II <b>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME</b></p>
<p>Titre 1<sup>er</sup> Dispositions générales</p>	<p>Article 18</p>	<p>Article 18</p>	<p>Article 18</p>
	<p>Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-1 ainsi rédigé :</p> <p>« 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, <i>selon des modalités déterminées par décret.</i></p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 5-1. - Les personnels ...</p> <p>... établies en France, <i>pour ce qui concerne les matières suivantes :</i></p> <p>« - libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;</p> <p>« - 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 ;</p> <p>« - salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;</p> <p>« - conditions de mise à disposition et garanties</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 5-1. - Les personnels ...</p> <p>... portuaire <i>et de lamanage</i>, sont...</p> <p>... suivantes : <b>(amendement n° 52)</b> (Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	<p><i>dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;</i></p> <p>« – règles relatives à la sécurité, la santé, l'hygiène au travail et la surveillance médicale ;</p> <p>« – 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 ;</p> <p>« – travail illégal.</p>	<p>(Alinéa modification) sans</p> <p>(Alinéa modification) sans</p> <p>(Alinéa modification) sans</p> <p>(Alinéa modification) sans</p>
<p><b>Code de l'éducation</b></p> <p>Livre IV Les établissements d'enseignement scolaire Titre II Les collèges et les lycées Chapitre I<sup>er</sup> Organisation et fonctionnement des établissements publics locaux d'enseignement Section 4 Dispositions applicables aux lycées professionnels maritimes</p> <p>Art. L. 421-21. - Les élèves des lycées professionnels maritimes sont assurés, en cas d'accident, de</p>	<p>« Ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant la relation de travail de ces personnels, même s'ils se trouvent détachés temporairement en France. »</p> <p><b>CHAPITRE III</b> <b>Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions communautaires concernant les gens de mer</b></p> <p>Article 19</p> <p>I. - À l'article L. 421-21 du code de l'éducation, après les mots :</p>	<p>« 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. »</p> <p><b>CHAPITRE III</b> <b>Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions internationales et communautaires concernant les gens de mer</b></p> <p>Article 19</p> <p>I. - (Sans modification)</p>	<p><b>CHAPITRE III</b> <b>Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions internationales et communautaires concernant les gens de mer</b></p> <p>Article 19</p> <p>I. - (Sans modification)</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>maladie et d'invalidité, par la caisse générale de prévoyance des marins, dans des conditions et selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.</p> <p>Les périodes de présence des élèves dans les lycées professionnels maritimes entrent en compte pour la détermination des droits des marins et de leurs familles à l'assurance de la caisse générale de prévoyance, par application des articles 29, 37, 39 et 45 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.</p>	<p>« de maladie », sont insérés les mots : «, de maternité ».</p>		
<p>Livre VII Les établissements d'enseignement supérieur Titre V Les établissements d'enseignement supérieur spécialisés Chapitre VII Les écoles de la marine marchande</p>			
<p>Art. L. 757-1. - Les écoles de la marine marchande ont pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Elles constituent des établissements publics régionaux et relèvent, sous réserve des adaptations fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au dernier alinéa, des dispositions des articles L. 715-1 à L. 715-3.</p>			
<p>.....</p> <p>Les règles d'administration des écoles de la marine marchande sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>II. - Il est ajouté à l'article L. 757-1 du code de l'éducation un dernier alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves des écoles de la marine</p>	<p>II. - L'article L. 757-1 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>	<p>II. - (Alinéa sans modification)</p> <p>« Les élèves des écoles de la marine marchande sont assurés en cas d'accident, de maladie, de maternité et d'invalidité,</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Code du travail maritime</p> <p>Titre 1<sup>er</sup></p> <p>Dispositions générales</p>	<p>marchande. »</p> <p>III. - Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-2 ainsi rédigé :</p> <p>« 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'État. »</p>	<p>III. - (Sans modification)</p>	<p><i>par la caisse générale de prévoyance des marins, dans des conditions et selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de la mer. »</i></p> <p><b>(amendement n° 53)</b></p> <p>III. - (Sans modification)</p>
<p>Code du travail</p> <p>Livre VII</p> <p>Dispositions particulières à certaines professions</p> <p>Titre IV</p> <p>Transports et télécommunications</p> <p>Chapitre II</p> <p>Marins</p> <p>Art. L. 742-1.- Le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières.</p> <p>L'inspection du travail des marins de commerce, de la pêche et de la plaisance est confiée aux officiers et fonctionnaires relevant du ministère chargé de la marine marchande 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.</p> <p>Les officiers et inspecteurs des affaires</p>		<p>Article 20 (nouveau)</p> <p>I. - Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail sont supprimés.</p>	<p>Article 20</p> <p>(Sans modification)</p>



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>maritimes, les agents assermentés des affaires maritimes, les officiers et agents de police judiciaire 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.</p>		<p><i>II. – Après l'article L. 742-1 du même code, il est inséré un article L. 742-1-1 ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Art. L. 742-1-1. –</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>« 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.</i></p> <p><i>« 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.</i></p> <p><i>« Pour l'exercice de</i></p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté  
par le Sénat

Propositions  
de la Commission

*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*

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>Loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime</b></p> <p>Art. 123.- Dans les ports où existent plusieurs tribunaux de paix, un décret, contresigné par le Ministre de la justice et par le Ministre chargé de la marine marchande, désigne celui qui doit connaître des litiges relatifs aux engagements maritimes.</p> <p style="text-align: center;"><b>Code du travail</b></p> <p style="text-align: center;">Livre VII Dispositions particulières à certaines professions Titre IV Transports et télécommunications Chapitre II Marins</p> <p>Art. L. 742-5.- Les dispositions relatives à la sécurité et à l'hygiène du travail à bord des navires de commerce, de pêche maritime, de cultures marines et de plaisance sont édictées par la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.</p> <p>Les dispositions des articles L.230-2 à L. 230-5, L.231-2 (3° et 4°), L. 231-2-1, L. 231-2-2, L. 231-3-1, L. 231-3-2, L. 231-5, L. 231-8, L. 231-8-1, L. 231-8-2, L. 231-9, L. 231-10 et L. 231-11, celles du chapitre VI du titre III du livre II et celles des articles L. 263-1 à L. 263-2-2 et L. 263-3-1 à L. 263-7 sont applicables aux entreprises d'armement</p>		<p style="text-align: center;">—</p> <p><i>constatation des infractions mentionnées à l'alinéa précédent est confiée à l'autorité consulaire, à l'exclusion des agents consulaires. »</i></p> <p style="text-align: center;"><i>III. – L'article 123 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est abrogé.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>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, ».</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
maritime, sous réserve des dispositions suivantes : .....			
Livres III Placement et emploi Titre II Emploi Chapitre IV Cumuls d'emplois - Travail dissimulé Section 2 Travail dissimulé			
Art. L. 324-12.- Les infractions aux interdictions mentionnées à l'article L. 324-9 sont recherchées par les officiers et agents de police judiciaire, les agents de la direction générale des impôts et de la direction générale des douanes, les agents agréés à cet effet et assermentés des organismes de sécurité sociale et des caisses de mutualité sociale agricole, les inspecteurs du travail, les contrôleurs du travail et fonctionnaires de contrôle assimilés au sens de l'article L. 611-10, les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés ainsi que les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, et constatées par ces agents au moyen des procès-verbaux transmis directement au parquet. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire. .....		<i>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, ».</i>	
Chapitre II du titre IV du livre VII		Article 21 (nouveau)	Article 21
		<i>Après l'article L. 742-11 du code du travail, il est inséré un article L. 742-12</i>	<i>(Sans modification)</i>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<b>Code du travail maritime</b>			
Titre 2			
De la formation et de la constatation du contrat d'engagement			
Art. 6.- Le placement des travailleurs se proposant de contracter un engagement maritime a lieu :			
1° Par embauchage direct ;			
2° Par l'entremise des bureaux paritaires de placement maritime organisés par décret ;			
3° Par l'entremise des offices de renseignements pour les offres et les demandes de travail, créés par les syndicats professionnels.			
Aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement d'une rémunération quelconque de la part du marin. Toute infraction à cette disposition sera punie des peines portées à l'article 102 du livre 1er (art. R. 361-2) du Code du travail.			
Art. 9.- Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent, à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.			
		<i>ainsi rédigé :</i> « 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  (Sans modification)
		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	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Art. 12.- Les conditions générales d'engagement doivent être tenues, par l'armateur, à la disposition des marins, et lecture doit en être donnée, par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime, au moment de l'inscription du marin au rôle d'équipage qui doit mentionner le lieu et la date d'embarquement.</p>		<p><i>copie à l'inspecteur du travail maritime, pour enregistrement.</i></p> <p><i>« Le contrat d'engagement mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspection du travail maritime.</i></p> <p><i>« Les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement. »</i></p> <p><i>III. – Les articles 12 et 13 du même code sont abrogés.</i></p>	
<p>Art. 13.- Le contrat d'engagement est visé par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.</p>			
<p>L'autorité chargée de l'inspection du travail maritime ne peut régler les conditions de l'engagement. Toutefois, elle a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public inscrites dans la présente loi.</p>			
<p>Titre 3 Des obligations du marin envers l'armateur et de la réglementation du travail à bord des navires</p>		<p>Article 23 (nouveau)</p> <p><i>I. – L'article 28 du code du travail maritime est ainsi rédigé :</i></p>	<p>Article 23 <i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. 28.- Sauf les exceptions et dérogations prévues à l'article 30 ci-après, un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque</p>		<p><i>« Art. 28. – Sous réserve des dispositions prévues aux articles 29 et 30, le repos hebdomadaire est donné le dimanche.</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours.</p>		<p><i>« 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 :</i></p>	
<p>Le dimanche est le jour consacré au repos hebdomadaire.</p>		<p><i>« a) Par roulement ;</i></p>	
<p>Sans préjudice d'accords collectifs plus favorables, les modalités d'application du présent article sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat pour tenir compte des contraintes propres aux diverses activités maritimes, ainsi que du genre de navigation ou de la catégorie de personnel. Ce décret prévoit notamment les cas où l'armateur ou son représentant est admis à donner à tout ou partie de l'équipage le repos hebdomadaire selon l'une des modalités ci-après :</p>		<p><i>« b) De manière différée, au retour au port ;</i></p>	
<p>a) Par roulement ;</p>		<p><i>« c) En cours de voyage, dans un port d'escale.</i></p>	
<p>b) De manière différée au retour au port de débarquement ;</p>		<p><i>« 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.</i></p>	
<p>c) De manière différée au cours du voyage dans un port d'escale.</p>		<p><i>« 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</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">Titre 6 Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins Chapitre 1 Dispositions spéciales applicables au capitaine</p> <p>Art. 104 – Les dispositions des articles 24 à 30 ci-dessus relatifs à la réglementation du travail ne sont pas applicables au capitaine.</p>		<p><i>travail maritime.</i></p> <p><i>« Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par décret. »</i></p> <p><i>II. – L'article 104 du même code est ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Art. 104. – Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 sont déterminées par décret. »</i></p>	
<p style="text-align: center;">Titre 4 Des obligations de l'armateur envers le marin Chapitre 4 Du rapatriement et de la conduite</p> <p>Art. 87 - Sauf les exceptions prévues à l'article 89 ci-après, le marin débarqué, ou délaissé en fin de contrat, hors du port métropolitain, doit être rapatrié aux frais du navire.</p> <p>A l'égard des marins qui ont été embarqués dans un territoire d'outre-mer, le rapatriement doit être effectué dans ce territoire, à moins qu'il ait été stipulé que le marin serait ramené en France.</p>		<p style="text-align: center;">Article 24 (nouveau)</p> <p><i>Le chapitre IV du titre IV du code du travail maritime est ainsi modifié :</i></p> <p><i>1° Les articles 87 à 90 sont ainsi rédigés :</i></p> <p><i>« Art. 87. – L'armateur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :</i></p> <p><i>« 1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;</i></p> <p><i>« 2° A la fin de la période de préavis ;</i></p> <p><i>« 3° Dans les cas de congédiement prévus à l'article 98 ou de débarquement pour motif</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 24 <i>(Sans modification)</i></p>



Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
—	—	<p><i>disciplinaire ;</i></p> <p>« 4° <i>En cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;</i></p> <p>« 5° <i>En cas de naufrage;</i></p> <p>« 6° <i>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 ;</i></p> <p>« 7° <i>En cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;</i></p> <p>« 8° <i>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 ;</i></p> <p>« 9° <i>Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.</i></p> <p>« <i>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.</i></p> <p>« <i>Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.</i></p> <p>« <i>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.</i></p> <p>« <i>Art. 88. – Le rapatriement comprend :</i></p>	—

Art. 88 - Le rapatriement comprend le

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.</p>		<p>« 1° Le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :</p>	
<p>Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.</p>		<p>« a) Le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;</p>	
<p>Art. 89 - Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties.</p>		<p>« b) Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;</p>	
<p>Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué soit pour raison disciplinaire, soit à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions de l'article 80 ci-dessus.</p>		<p>« c) Le pays de résidence du marin ;</p>	
		<p>« d) Tout autre lieu convenu entre les parties.</p>	
		<p>« 2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie.</p>	
		<p>« 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.</p>	
		<p>« Le passeport ou toute autre pièce d'identité confiée au capitaine par le marin sont immédiatement restitués en vue du rapatriement.</p>	
		<p>« Art. 89. - L'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement.</p>	
		<p>« Sous réserve des dispositions de l'article 90, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.</p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Sont à la charge de l'Etat les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement et pour subir une peine.</p> <p>Art. 90 - Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port français d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.</p>		<p><i>« 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.</i></p> <p><i>« 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.</i></p> <p><i>« 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.</i></p> <p><i>« 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. »</i></p> <p><i>2° Après l'article 90, il est inséré un article 90-1 ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« 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.</i></p> <p><i>« 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 :</i></p> <p><i>« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;</i></p> <p><i>« 2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9°</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Code de la voirie routière</p> <p>Titre V Voies à statuts particuliers Chapitre III Ouvrages d'art</p> <p>Titre I<sup>er</sup> Dispositions communes aux voies du domaine public routier Chapitre IX Dispositifs d'information sur le réseau routier</p>		<p><i>de l'article 131-39 du code pénal. »</i></p> <p>Article 25 (nouveau)</p> <p>I. – <i>Le chapitre III du titre V du code de la voirie routière est complété par une section 3 ainsi rédigée :</i></p> <p>« Section 3</p> <p>« <b>Dispositions relatives au télépéage</b></p> <p>« Art. L. 153-10. – <i>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.</i></p> <p>« Art. L. 153-11. – <i>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. »</i></p> <p>II. – <i>L'article L. 122-4-1 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :</i></p> <p>« <i>Les dispositions des articles L. 153-10 et L. 153-11 s'appliquent à la perception des péages sur les autoroutes. »</i></p>	<p>TITRE IV <b>DISPOSITIONS DIVERSES</b> (amendement n° 54)</p> <p>Article 25</p> <p>I.- <i>Après le chapitre IX du titre I<sup>er</sup> du code de la voirie routière, il est inséré un chapitre X ainsi rédigé :</i></p> <p>« CHAPITRE X</p> <p>« <b>Service européen de télépéage</b></p> <p>« Art. L. 119-2. – <i>Le service européen de télépéage concerne les paiements effectués par les usagers des ouvrages du réseau routier au moyen d'un dispositif électronique nécessitant l'installation d'un équipement électronique embarqué à bord des véhicules.</i></p> <p>« <i>Ne sont pas concernés les systèmes de paiement installés sur des ouvrages d'intérêt purement local dont le chiffre d'affaires est inférieur à un montant fixé par décret.</i></p> <p>« Art L. 119-3. – <i>Les systèmes de paiement visés au premier alinéa de l'article L. 119-2, mis en service à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, utilisent un ou plusieurs procédés définis par décret. »</i></p> <p>II.- <b>Supprimé</b></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par le Sénat	Propositions de la Commission
<p>Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>		<p>III. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article <u>et le contenu du dispositif contractuel nécessaire à sa mise en œuvre.</u></p>	<p>II.- Un...  ... article. <b>(amendement n° 55)</b></p>
<p>Art. 8.- ..... II. - Tout contrat de transport public de marchandises ou tout contrat relatif au déménagement doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport ou du déménagement, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur, du déménageur et du destinataire, et le prix du transport ou du déménagement ainsi que celui des prestations accessoires prévues. De même, le contrat de commission de transport doit faire l'objet de dispositions identiques.</p>		<p>Article 26 (nouveau)</p> <p>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 :</p>	<p>Article 26</p> <p>(Sans modification)</p>
<p>Sans préjudice de dispositions législatives en</p>		<p>« 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. »</p>	

**Texte en vigueur**

—

matière de contrat et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par décret, après avis du conseil national des transports.

.....

**Texte du projet de loi**

—

**Texte adopté  
par le Sénat**

—

**Propositions  
de la Commission**

—

## AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION

### *Article premier*

#### **Amendement présenté par Mme Nathalie Gautier :**

Rédiger ainsi cet article :

L'Etat 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.

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Rédiger ainsi cet article :

I.- L'Etat veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité technique des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires ouverts au public présentant des caractéristiques d'exploitation comparables.

II.- La direction des transports terrestres est chargée de l'exécution des missions définies au I.

### *Article 2*

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Supprimer cet article.

### *Article 3*

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Supprimer cet article.

### *Article 5*

#### **Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Supprimer cet article.

*Article additionnel avant l'article 12*

**Amendement présenté par Mme Nathalie Gautier :**

Aucune nouvelle ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire ne peut avoir lieu avant la remise par le Gouvernement au Parlement d'une étude d'impact de la première phase d'ouverture intervenue en mars 2003 sur la qualité du service.

**Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

La France, par l'intermédiaire du ministre chargé des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, demande aux instances européennes une renégociation des directives d'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire avant toute transposition.

Elle demande également que soit établi un bilan sur l'impact en terme d'emplois et d'aménagement du territoire des premières expériences de libéralisation du fret ferroviaire conduites dans les pays composant l'Union européenne.

*Article 12*

**Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Supprimer cet article.

**Amendement présenté par Mme Nathalie Gautier :**

Dans le premier alinéa du I de cet article, substituer aux mots : « 31 mars 2006 », les mots : « 1<sup>er</sup> janvier 2007 ».

*Article 13*

**Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Rédiger ainsi cet article :

L'Etat créé un pôle public de financement articulé autour de la Caisse des dépôts et consignations, de la Poste et des caisses d'épargne.

Ce pôle participe à la mobilisation des financements des infrastructures de transports notamment par des prêts de longue durée à taux réduits.

*Article 15*

**Amendement présenté par M. Daniel Paul :**

Après le I de cet article, insérer le paragraphe I *bis* suivant :

I *bis*.— Après le quatrième alinéa du même article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – du coût d'entretien des infrastructures, du coût de l'application de la réglementation sociale du travail, du coût de l'application du code du travail et des coûts externes ; ».



*Article 15 decies*

**Amendement présenté par Mme Nathalie Gautier :**

Supprimer cet article.

*Articles additionnels après l'article 25*

**Amendement présenté par M. Frédéric Soulier :**

I.— Il est inséré à la section II bis, chapitre II bis, titre III, livre II de la première partie du code de procédure pénale, un article ainsi rédigé :

« Art. 529-6.— I.— Pour les infractions aux articles R. 412-7 et R. 412-9 du code de la route, constatées par les agents assermentés de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, l'action publique est éteinte, par dérogation de l'article 521 du présent code, par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

II.— La transaction est réalisée par le versement, à l'exploitant, d'une indemnité transactionnelle, dont le montant est fixé par décret.

Ce versement est effectué dans un délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction, auprès du service de l'exploitant indiqué dans la proposition de transaction.

Le montant de l'indemnité transactionnelle est acquis à l'exploitant.

III.— Dans le délai prévu par le paragraphe précédent, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans le délai de deux mois à compter de la contestation de l'infraction une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au ministère public.

A défaut de paiement ou de protestation dans le délai de deux mois précité, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et le titulaire du certificat d'immatriculation, ou l'une des personnes visées par les alinéas 2 et 3 de l'article L. 121-2 du présent code, devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. »

II.— L'article 529-7 du code de procédure pénale est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux infractions visées à l'article 529-6 du présent code. ».

III.— Dans le premier alinéa de l'article 530 du code de procédure pénale, les mots : « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « au second alinéa de l'article 529-5, ou au second alinéa du paragraphe III de l'article 529-6 ».

IV.— Il est inséré dans le premier alinéa de l'article 530-1 du code de procédure pénale, après les mots : « de la protestation formulée en application du premier alinéa de l'article 529-5 », les mots : « , de la protestation formulée en application du premier alinéa du paragraphe III de l'article 529-6 ».

V.— Le deuxième alinéa de l'article 530-1 du code de procédure pénale est ainsi rédigé :

« En cas de condamnation, l'amende prononcée ne peut être inférieure au montant de l'amende, de l'indemnité forfaitaire ou de l'indemnité transactionnelle dans les cas prévus par le premier alinéa de l'article 529-2, le premier alinéa de l'article 529-5 ou le premier alinéa du paragraphe III de l'article 529-6, ni être inférieure au montant de l'amende forfaitaire majorée

dans les cas prévus par le second alinéa de l'article 529-2, le second alinéa de l'article 529-5 et le second alinéa du paragraphe III de l'article 529-6. »

**Amendement présenté par M. Martial Saddier :**

Insérer l'article suivant :

« I.— Il est inséré à la section II bis, chapitre II bis, titre III, livre II de la première partie du code de procédure pénale un article ainsi rédigé :

« Art. 529-6.— I.— Pour les infractions aux articles R. 412-17 et R. 421-9 du code de la route, constatées par les agents assermentés de l'exploitant d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

II.— La transaction est réalisée par le versement, à l'exploitant, d'une indemnité transactionnelle, dont le montant est fixé par décret.

Ce versement est effectué dans un délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction, auprès du service de l'exploitant indiqué dans la proposition de transaction. Le montant de l'indemnité transactionnelle est acquis à l'exploitant.

III.— Dans le délai prévu par le paragraphe précédent, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans le délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au ministère public.

A défaut de paiement ou de protestation dans le délai de deux mois précité, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et le titulaire du certificat d'immatriculation, ou l'une des personnes visées par les alinéas 2 et 3 de l'article L. 121-2 du présent code, devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. »

II.— L'article 529-7 du code de procédure pénale est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux infractions visées à l'article 529-6 du présent code. »

III.— Dans le premier alinéa de l'article 530 du code de procédure pénale, les mots « ou au second alinéa de l'article 529-5 » sont remplacés par les mots : « au second alinéa de l'article 529-5, ou au second alinéa du paragraphe III de l'article 529-6 ».

IV.— Il est inséré, dans le premier alinéa de l'article 530-1 du code de procédure pénale, après les mots : « de la protestation formulée en application du premier alinéa de l'article 529-5 », les mots : « de la protestation formulée en application du premier alinéa du paragraphe III de l'article 529-6 ».

V.— Le deuxième alinéa de l'article 530-1 du code de procédure pénale est ainsi rédigé :

« En cas de condamnation, l'amende prononcée ne peut être inférieure au montant de l'amende, de l'indemnité forfaitaire ou de l'indemnité transactionnelle dans les cas prévus par le premier alinéa de l'article 529-2, le premier alinéa de l'article 529-5 ou le premier alinéa du paragraphe III de l'article 529-6, ni être inférieure au montant de l'amende forfaitaire majorée dans les cas prévus par le second alinéa de l'article 529-2, le second alinéa de l'article 529-5 et le second alinéa du paragraphe III de l'article 529-6. »

**Amendement présenté par M. Frédéric Soulier :**

Après le 5° du I de l'article L. 330-2 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 5° bis : Aux agents assermentés, selon les dispositions de l'article L. 130-7 du présent code, des exploitants d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater. »

**Amendement présenté par M. Martial Saddier :**

Après le 5° du I de l'article L. 330-2 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 5° bis : Aux agents assermentés, selon les dispositions de l'article L. 130-7 du présent code, des exploitants d'une autoroute ou d'un ouvrage routier ouvert à la circulation publique et soumis à péage, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater. »



## ANNEXES

**DIRECTIVE 94/56/CE DU CONSEIL**, du 21 novembre 1994,  
établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et  
les incidents dans l'aviation civile définit les termes d'accident et incident

<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31994L0056:FR:HTML>

**DIRECTIVE 1999/37/CE DU CONSEIL** du 29 avril 1999  
relative aux documents d'immatriculation des véhicules

<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31999L0037:FR:HTML>

**DIRECTIVE 2002/15/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes  
exécutant des activités mobiles de transport routier

[http://europa.eu.int/comm/employment\\_social/labour\\_law/docs/directive2002\\_15\\_fr.pdf](http://europa.eu.int/comm/employment_social/labour_law/docs/directive2002_15_fr.pdf)

**DIRECTIVE 2003/42/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'évènements  
dans l'aviation civile

<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0042:FR:HTML>

**DIRECTIVE 2003/59/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des  
conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises  
ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n.3820/85 du Conseil ainsi que la  
directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil

<http://66.249.93.104/search?q=cache:IoshgdBy6RMJ:www.transports.equipement.gouv.fr/fr/ontoffice/visud.jsp%3Fidth%3D74%26t%3D5+directive+2003/59&hl=fr>

**DIRECTIVE 2003/88/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
du 4 novembre 2003  
concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

[http://europa.eu.int/comm/employment\\_social/labour\\_law/docs/directive2003\\_88\\_fr.pdf](http://europa.eu.int/comm/employment_social/labour_law/docs/directive2003_88_fr.pdf)

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
du 29 avril 2004 (2004/49/CE) relative à la sécurité des chemins de fer  
communautaires, dite « directive sur la sécurité ferroviaire »

[http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0049R\(01\):FR:HTML](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0049R(01):FR:HTML)

**DIRECTIVE 2004/51/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil  
relative au développement de chemins de fer communautaires

[http://europa.eu.int/eur-lex/pri/fr/oj/dat/2004/l\\_164/l\\_16420040430fr01640172.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/pri/fr/oj/dat/2004/l_164/l_16420040430fr01640172.pdf)

**DIRECTIVE 2004/52/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier  
dans la Communauté

<http://www.admin.ch/alexandria/Maut04-fr.pdf>

**DIRECTIVE 2004/54/CE DU PARLEMENT ET DU CONSEIL**  
du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables  
aux tunnels du réseau routier transeuropéen

[http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/fr/oj/2004/l\\_201/l\\_20120040607fr00560076.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/fr/oj/2004/l_201/l_20120040607fr00560076.pdf)

-----  
N° 2723 – Rapport au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (n° 2604), relatif à la sécurité et au développement des transports (M. Dominique Le Mèner)