

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

26 avril 2013

---

**ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE DANS LE DOMAINE DU  
DÉVELOPPEMENT DURABLE - (N° 913)**

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° 11

présenté par

M. Jean-Pierre Vigier, M. Sermier, M. Saddier, Mme Rohfritsch et Mme Lacroute

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

Après le mot : « fournir », la fin du 3° de l'article L. 5561-1 du code des transports, dans sa rédaction résultant de la loi n° du portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, est ainsi rédigée : « des prestations de service exclusivement dans les eaux territoriales ou intérieures françaises. ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le dispositif proposé par le Gouvernement à l'article 23 de la loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, en créant le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports intitulé « Conditions sociales du pays d'accueil » (articles L. 5561-1 et suivants), vise à appliquer les normes sociales françaises aux équipages embarqués sur tout navire effectuant une prestation (transport ou service) dans les eaux territoriales ou intérieures et françaises.

L'objectif de ces dispositions est de réduire le déficit de compétitivité entre armements français et étrangers opérant sur les lignes de cabotage maritimes ou effectuant des prestations de services à l'intérieur des eaux françaises.

Une activité, aujourd'hui effectuée uniquement par des opérateurs français sur des navires battant pavillon français, est malheureusement mise en péril par ces dispositions. En effet, deux armateurs (FRANCE TELECOM MARINE et LOUIS DREYFUS ARMATEURS) exercent, en France, l'activité de maintenance et de réparation des câbles sous-marins. Cette activité, intégralement réalisée par des navires battant pavillon français (Registre international français : RIF), impose le

stationnement en Europe de quatre navires de réparation. Ces quatre navires sont aujourd'hui répartis entre les ports de Calais, Brest, et la Seyne-sur-mer.

L'application des dispositions des articles L. 5561-1 et suivants du code des transports à ces navires renchérit, de façon extrêmement importante (de l'ordre de 2 millions d'euros par an et par navire) le stationnement de ces navires en France. Ce surcoût n'est absolument pas supportable par les opérateurs de câbles sous-marins qui payent ces navires câbliers à l'année. Naturellement, ce surcoût disparaîtrait si ces navires étaient repositionnés dans des pays limitrophes (Grande-Bretagne pour la façade nord et Italie pour la Méditerranée).

Il faut préciser que ce sont les activités portuaires qui vont finalement subir le contrecoup économique de cet article. En effet, une fois les navires câbliers partis, ce sont bien les recettes des ports (droits de quais...), des pilotes, des lamaneurs, des remorqueurs, des agents... qui seront réduites d'autant.

Ainsi, il est nécessaire de permettre à ces navires câbliers de conserver leur stationnement en France. La solution la plus efficace serait de restreindre le champ d'application défini par l'article L. 5561-1 du code des transports, pour les navires de service, à ceux qui effectuent leurs prestations exclusivement dans les eaux territoriales ou intérieures française. C'est bien la rédaction qui est proposée par le présent amendement. Il faut préciser que cette rédaction conserve toute la portée des articles L. 5561-1 et suivants du code des transports aux futurs navires de maintenance de champs éoliens.