

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 janvier 2016

ÉCONOMIE BLEUE - (N° 3178)

Commission	
Gouvernement	

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° 220

présenté par  
M. Arnaud Leroy

-----

**APRÈS L'ARTICLE 12, insérer la division et l'intitulé suivants:**Chapitre IV *bis*

Favoriser l'essor du nautisme et des loisirs de plage

Section 1

Encourager le développement du secteur de la plaisance

Art...

Le 3° du I de l'article 219 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Indépendamment des cas prévus au 2°, la francisation d'un navire de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret si ce navire satisfait l'ensemble des conditions suivantes :

« 1° Remplir les conditions fixées par l'article L. 5611-2 du code des transports ;

« 2° Être dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français, contractuellement mandaté par la personne physique ou morale propriétaire du navire, quelle que soit sa nationalité, pour toutes les affaires administratives et opérationnelles se rapportant au contrôle, à l'armement, à l'exploitation et à la gestion nautique du navire. »

Art...

---

La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5241-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5241-1-1.* – Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que les navires de plaisance dont ces personnes ont la jouissance, sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, à l'ensemble des règles relatives aux titres de conduite des navires et au matériel d'armement et de sécurité applicables à bord des navires de plaisance battant pavillon français. ».

Art...

L'article L. 5546-1-6 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « ou d'un particulier propriétaire ou locataire d'un navire de plaisance, pour travailler à bord d'un navire, » ;

2° À la seconde phrase du second alinéa, après la première occurrence du mot : « français », sont insérés les mots : « , des navires de plaisance non immatriculés au registre international français ».

Art...

Au 2° de l'article L. 5611-2 du code des transports, après le mot : « professionnelle », sont insérés les mots : « et les navires de plaisance à usage personnel utilisés à titre principal pour la réalisation de prestations commerciales, dès lors que ces derniers sont armés par un équipage au sens de l'article L. 5511-3, ».

Art...

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre VI de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5611-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5611-5.* – Les navires de plaisance à usage personnel mentionnés au 2° de l'article L. 5611-2 sont soumis, lorsqu'ils effectuent une prestation commerciale, à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants, de santé et de sécurité au travail et de protection de l'environnement des navires armés au commerce, prévus par la loi, la réglementation européenne et les engagements internationaux de la France. »

Art...

La loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés est ainsi modifiée :

1° Au premier alinéa de l'article 1, les mots : « ou nettoyés » sont remplacés par les mots : « , nettoyés, conservés ou gardés » ;

2° Après le troisième alinéa de l'article 6 *bis*, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Aux navires de plaisance déposés chez un professionnel ; ».

---

## Section II

Favoriser la coexistence des activités sur le littoral

Art...

Au 3° de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, après le mot : « portuaires, » sont insérés les mots : « nautiques et balnéaires, ».

Art...

Après le troisième alinéa de l'article L. 321-9 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au troisième alinéa, le passage sans stationnement de bateaux amphibies à caractère routier non prédominant destinés à des activités de loisirs, de sauvetage ou d'exploitation économique est autorisé, dans des conditions définies par décret et pour les seuls besoins de leur mise à l'eau, sur le rivage de la mer et les plages appartenant au domaine public ou privé des personnes publiques lorsque ces lieux sont ouverts au public. »

Art...

L'article L. 2124-35 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, l'article L. 2124-32-1 s'applique au domaine public maritime naturel. ».

Art...

L'article L. 432-2 du code de l'urbanisme est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le *a* n'est pas applicable aux installations des exploitations de plage qui bénéficient d'un titre d'occupation et d'un agrément préfectoral qui les autorise à être maintenues en place, au delà de la période d'exploitation définie dans la concession.

« Le *b* n'est pas applicable en cas d'aménagement d'installations d'exploitations de plage sur le domaine public naturel. Dans ce cas, le permis saisonnier reste valable jusqu'à l'issue de la concession. »

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire un chapitre consacré au nautisme et aux activités de plage dans le titre Ier de la proposition de loi. Si ce titre comporte déjà, notamment dans ses chapitres I et IV, des dispositions relatives à la plaisance, la création du présent chapitre permet de souligner, de manière symbolique, l'importance du secteur de la plaisance en particulier, et du nautisme en général, secteurs dynamiques et créateurs d'emplois.

---

Fruit d'une concertation intense avec les acteurs de terrain, ce chapitre propose, dans sa section 1, une série de mesures permettant d'améliorer la situation économique du secteur de la navigation de plaisance en française et, dans sa section 2, des mesures visant à favoriser la coexistence des activités sur le littoral.

Section 1 :

Article 12 bis A :

Cet article vise à modifier l'article 219 du code des douanes pour inciter les personnes physiques ou morales étrangères à immatriculer leur navire de plaisance au registre international français, sous réserve sur respect de certaines conditions de contrôle et de gestion. Cette mesure doit permettre de contribuer au développement du nombre de yachts et d'équipages navigant sous pavillon français.

Article 12 bis B

Aujourd'hui, des navires de plaisance sous pavillon français, qui stationnent en France et qui naviguent dans les eaux territoriales françaises passent sous pavillon étranger pour se soustraire à la réglementation française relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer. Les règles relatives au matériel d'armement sécurité des navires de plaisance et les normes de conduite des navires de plaisance sont en effet particulièrement allégées pour certains pavillons étrangers. Cela peut être lié à une culture différente en matière de sécurité, au fait que les pays dont ces navires battent le pavillon ont peu de plaisanciers ou encore au fait que la fréquentation de leurs eaux territoriales est faible.

Or, en France, la plaisance et les loisirs nautiques concernent 13 millions de personnes et la bande côtière s'y caractérise par une forte densité d'usages qui rendent nécessaire le fait que les plaisanciers aient des qualifications minimales en matière de conduite des navires à moteur. Par ailleurs, quand la chaîne de secours est sollicitée, elle a besoin de pouvoir s'appuyer sur un équipement minimum que sont censés posséder les plaisanciers. C'est pourquoi des réglementations en matière de sécurité et de conduite des navires, adaptées à des zones maritimes étrangères à faible fréquentation, peuvent s'avérer inadaptées, voire dangereuses, en France.

Pour lutter contre cette forme de « dumping sécurité », il est proposé d'introduire un article L. 5241-1-1 dans le code des transports pour soumettre les navires de plaisance qui battent pavillon étranger aux mêmes règles de sécurité que les navires sous pavillon français quand ces navires naviguent dans les eaux territoriales. Les seuls navires concernés seront ceux qui sont possédés par des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que ceux dont ces personnes ont la jouissance.

Article 12 bis C

La loi du n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable a introduit la possibilité pour des entreprises de travail maritime (ETM) de pratiquer une activité de placement de gens de mer pour les navires immatriculés au registre international français et les navires étrangers.

---

Cet article étend cette activité aux navires de plaisance non immatriculés au RIF, ce qui permettrait de développer l'emploi dans le secteur de la plaisance, tout en s'adaptant aux spécificités de ce secteur (modification du second alinéa de l'article L. 5546-1-6).

De plus, il élargit - pour ce qui concerne la plaisance - la possibilité de recourir aux services des entreprises de transport maritime aux particuliers qui possèdent ou louent des navires de plaisance (modification du premier alinéa de l'article L. 5546-1-6). En effet, cette possibilité n'est actuellement ouverte qu'aux armateurs.

Article 12 bis D :

L'optimisation fiscale incite les clients à quitter les eaux nationales. Une succession de décisions européennes a abouti à la suppression des exonérations de TVA et de TICPE dont bénéficiaient les grands yachts, au même titre que les navires de commerce. En l'absence d'harmonisation fiscale européenne et compte tenu du fait que la TVA et les « taxes associées » se paient dans l'État où les passagers embarquent pour une croisière, la France se retrouve en difficulté face à des pays européens où les taux de taxation sont plus faibles ou qui sont plus laxistes. C'est donc dans ces « ports francs » d'embarquement, souvent situés en Méditerranée orientale, que les yachts réalisent désormais la plus grande partie des achats de biens et services qu'il faut faire en amont des navigations : produits pétroliers, avitaillements de bord, nourriture, alcools, interventions techniques, ...sans compter les dépenses personnelles d'une clientèle fortunée... ce qui a un impact sur de nombreux secteurs d'activité.

Conformément aux directives européennes, ce n'est désormais plus uniquement l'inscription du navire sur un registre de commerce ou de plaisance qui détermine la fiscalité de l'exploitation d'un yacht, mais aussi la nature de ses prestations. Le champ fiscal entre le navire de commerce et le navire de plaisance s'est donc considérablement rétréci. C'est pourquoi il faut doter d'un nouveau cadre juridique et fiscal adapté le navire de plaisance qui exerce aussi une activité commerciale.

Dans cette perspective, cet article propose de permettre à davantage de yachts de s'inscrire au RIF, en élargissant le champ de ce dernier et en prenant en compte le fait que le statut du yacht est aujourd'hui inadapté à certaines situations :

- pour des croisières exclusivement privées, il est enregistré sur un registre de plaisance et, pour des croisières exclusivement commerciales, il est enregistré sur un registre de commerce. Dans ces deux cas, son statut est adapté à l'usage ;
- par contre, quand il effectue des croisières qui sont, tantôt privées, tantôt commerciales, il est le plus souvent enregistré sur un registre de commerce et son statut est inadapté à l'usage. Or cette configuration est celle qui concerne la grande majorité des yachts aujourd'hui !

L'article 10 de la proposition de loi permet désormais d'immatriculer au RIF les navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout (contre 24 mètres auparavant).

L'article proposé ici étend le bénéfice de l'inscription au RIF, non seulement aux navires qui ont un usage purement commercial mais aussi aux navires qui font l'objet d'un usage tantôt privé et tantôt commercial.

## Article 12 bis E :

Cet article vient en complément du précédent. Il prévoit que les navires de plaisance à usage personnel inscrits au RIF parce qu'ils effectuent des prestations commerciales sont astreints aux mêmes contraintes que les navires armés au commerce, en matière de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants, de santé et de sécurité au travail ou encore de protection de l'environnement.

## Article 12 bis F :

Cet article modifie la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés pour répondre au problème de l'abandon des navires de plaisance chez les professionnels du nautisme, qui concerne notamment les entreprises de réparation et de gardiennage de ces navires. Face au développement de l'abandon des navires de plaisance, qui handicape l'activité économique des entreprises concernées et pose des problèmes de sécurité, cet amendement complète et étend à l'activité des professionnels du nautisme les mesures existantes prévues par la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés.

Il doit permettre aux professionnels du nautisme d'éviter d'être indéfiniment tenus responsables de la garde des navires de plaisance qui n'auraient pas été réclamés par leurs propriétaires en faisant procéder à leur vente ou à leur déconstruction grâce à des procédures simplifiées..

## Section 2 :

## Article 12 bis G :

Cet article vise à rectifier l'omission concernant les activités nautiques et balnéaires réalisée lors de la création de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral (aujourd'hui codifié à l'article L. 321-1 du code de l'environnement).

M. Guy Lengagne, secrétaire d'État chargé de la mer, avait d'ailleurs à l'époque rappelé lors des débats que la loi Littoral devait contribuer à la protection de l'environnement mais aussi établir des conditions adéquates permettant l'exercice d'activités économiques et d'activités touristiques comme la baignade ou les sports nautiques ou encore les activités de pêche .

## Article 12 bis H :

Cet article propose d'introduire une exception au principe posé par l'article L. 321-9 du code de l'environnement selon lequel, « sauf autorisation donnée par le préfet, après avis du maire, la circulation et le stationnement des véhicules terrestres à moteur autres que les véhicules de secours, de police et d'exploitation sont interdits, en dehors des chemins aménagés, sur le rivage de la mer et sur les dunes et plages appartenant au domaine public ou privé des personnes publiques lorsque ces lieux sont ouverts au public. ».

En effet, il est aujourd'hui nécessaire d'adapter le cadre législatif à l'évolution des technologies pour prendre en compte le développement des navires amphibies, qui sont à la fois des navires et des véhicules terrestres et n'ont donc pas le droit d'accéder librement à la mer, hors autorisation individuelle accordée par le préfet.

---

Cette dérogation ne porterait pas atteinte à la protection du littoral garantie par les textes car ces navires ont, de par leurs caractéristiques techniques, un impact environnemental direct réduit. Ces véhicules, qui utilisent des roues ou des chenilles, avancent à petite vitesse. De plus, il s'agit d'engins n'ayant pas vocation à stationner sur le rivage, mais seulement à y passer pour être mis à l'eau. Par ailleurs, aucune remorque ni aucun dispositif spécifique de mise à l'eau ne sont nécessaires. Enfin, les navires amphibies qui utilisent des chenilles ont un impact moindre sur le terrain emprunté que des véhicules à moteur « classiques », équipés de roues.

De plus, comme le relevait le Rapport portant bilan de la loi Littoral et des mesures en faveur du littoral remis au Parlement par le Gouvernement en septembre 2007, le développement des activités nautiques est fortement handicapé par le manque d'anneaux dans les ports de plaisance. Le développement des navires amphibies, qui ne nécessitent ni anneaux ni même cales de mise à l'eau, peut être un moyen dépasser cette difficulté. Cette évolution favoriserait, non seulement le développement des activités de plaisance, qui sont génératrices d'emploi dans les zones où elles sont pratiquées, mais encore le développement de la filière de production de navires amphibies, technologie pour laquelle la France est aujourd'hui en pointe.

Article 12 bis I :

L'article 72 de la loi n° 2014-626 du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises a inséré dans le code général de la propriété des personnes publiques un article L2124-32-1 qui dispose qu'« un fonds de commerce peut être exploité sur le domaine public sous réserve de l'existence d'une clientèle propre ». Cependant, l'application de ces dispositions au domaine public naturel a été exclue par l'article L. 2124-35 créé par la même occasion.

Or les sous-concessions de plages sont positionnées et attribuées indifféremment sur le domaine public maritime naturel et sur le domaine public maritime artificiel. Il serait discriminatoire de n'accorder le droit d'exploiter un fonds de commerce qu'aux seules exploitations se trouvant sur le domaine public maritime artificiel et c'est pourquoi cet article propose de modifier l'article L. 2124-35 du code général de la propriété des personnes publiques.

Article 12 bis J :

Cet article modifie l'article L. 432-2 du code de l'urbanisme de manière à renforcer la sécurité juridique des dispositions relatives aux installations de plage. En effet, le code général de la propriété des personnes publiques prévoit que le préfet peut autoriser leur maintien en période hivernale, au-delà de la période d'exploitation définie dans la concession (articles R. 2124-18 et R. 2124-19 du code général de la propriété des personnes publiques) tandis que l'article L. 432-2 du code de l'urbanisme prévoit que leur permis de construire devient caduc au bout de cinq mois.