

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 3404

présenté par
M. Cédric Roussel

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

Le titre 3 du livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« *Art. L. 5435-1.* – Les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte d'un État frontalier sont organisés par la région. Ils sont assurés par la collectivité organisatrice ou des entreprises publiques ou privées.

« *Art. L. 5435-2.* – La collectivité territoriale organisatrice mentionnée à l'article L. 5435-1 peut fixer des obligations de service public concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à offrir le service et la tarification pour les services réguliers à destination de l'État frontalier. Ces obligations de service public s'appliquent de façon non discriminatoire à toutes les entreprises. Elle peut en outre conclure, sur une base non discriminatoire, des contrats de service public afin que soit fourni un niveau de service suffisant. Ces contrats peuvent, en particulier, porter sur :

1° Des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité ;

2° Des services de transport complémentaires ;

3° Des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de personnes ou pour certaines liaisons ;

4° Des adaptations des services aux besoins effectifs.

« Art. L. 5435-3. – Les opérateurs exploitant un service régulier en méconnaissance des obligations de service public édictées par la collectivité territoriale organisatrice peuvent se voir infliger par celle-ci une amende administrative calculée comme suit :

1° Pour le transport de passagers : une somme fixée par voie réglementaire multipliée par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter et multipliée par le nombre de touchées effectuées ;

2° Pour le transport de marchandises : une somme fixée par voie réglementaire multipliée par le nombre de mètres linéaires que le navire peut transporter et multipliée par le nombre de touchées effectuées.

« Art. L. 5435-4. – Le présent chapitre s'applique sans préjudice des dispositions spécifiques à la Corse prévues aux articles L. 4424-18 et L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Face aux enjeux de saturation et de congestion du trafic routier, les navettes maritimes apparaissent comme une solution de mobilité pertinente. En effet, il est facile d'observer l'émergence d'une demande nouvelle de transports plus respectueuse de l'Environnement. En ce sens, un projet local sur les Alpes-Maritimes souhaite expérimenter des navettes maritimes, sous forme de transports en commun, entre la ville de Nice et la Principauté de Monaco soit deux États distincts. Ce nouveau dispositif, inédit sur le territoire, permettrait de répondre aux enjeux de saturation et de congestion précités, enjeux économiques, sociaux et environnementaux, connus et reconnus par tout actif qui travaille sur Monaco. Effectivement, compte tenu de la géographie de ce territoire, un seul axe permet réellement de desservir la Principauté lorsqu'il s'agit de trajets du quotidien (domicile – travail) et plus de 80.000 actifs subissent au quotidien les difficultés de mobilité susvisées.

Le projet de loi soumis à nos critiques à ce jour rend compte, par l'intermédiaire de son exposé des motifs, de la nécessité de désengorger nos centres-villes, de développer des mobilités à faible empreinte écologique, faciliter les mobilités du quotidien et de clarifier la gouvernance des AOM de demain. C'est particulièrement sur ces deux points que s'inscrit cet amendement.

En ce qui concerne les navettes maritimes, services réguliers non urbains de transports, le cadre juridique reste flou et la détermination de la compétence d'une AOM périlleuse.

L'article L. 1231-1 du code des transports dispose que la Métropole est compétente comme AOM pour organiser un service de mobilité uniquement dans son ressort territorial. Pourtant, dans le cas des navettes maritimes entre Nice et Monaco, il s'agit d'un transport maritime transfrontalier, ce qui revient à exclure la compétence de la Métropole.

L'article L. 3111-21 du code des transports dispose que les services interurbains relèvent de la compétence de la Région lorsque ceux-ci ne sont pas intégralement inclus dans le ressort d'une AOM. Toutefois, il semble que cette disposition ne vise que les transports routiers et non les transports maritimes. De plus, la compétence de la Région semble exclue également puisque cet article parle de « services interurbains ». Or, dans le cas des navettes maritimes entre Nice et Monaco concerne un service qui se veut transfrontalier.

Enfin, une réponse ministérielle du 30 mars 2000 concernant la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) énonce que les « transports maritimes d'intérêt régional ou national échappent à la compétence départementale ». En ce sens, l'article L. 3111-3 du code des transports dispose, quant à lui, que les services réguliers non urbains de transport routiers d'intérêt national relèvent de l'État, sans viser les transports maritimes.

Cet amendement d'appel vise à alerter le Gouvernement sur le manque de lisibilité du cadre juridique relatif aux navettes maritimes qui plus est transfrontalières. En effet, l'AOM compétente dans ce type de service reste imprécis et peut mener à l'abandon de projet pourtant en accord avec les espérances de nos concitoyens et l'esprit de la loi mobilité.