



N° 850

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 mars 2013

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, *portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports* (n° 728),

PAR MME CATHERINE BEAUBATIE,

Députée.

Voir les numéros :

Sénat : 260, 338, 339, 334 et T.A. 96 (2012-2013).
Assemblée nationale : 728 et 844.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : UN OBJECTIF GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ JURIDIQUE, DE CLARIFICATION ET D'AMÉLIORATION DU DROIT EN VIGUEUR POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT	13
I.— TRANSPORT FERROVIAIRE ET TRANSPORT ROUTIER	13
A.— UNE MISE EN CONFORMITÉ DU DROIT NATIONAL AU REGARD DE LA LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE (ARTICLE 3) :.....	13
B.— LE RECLASSEMENT DE DÉLAISSÉS ROUTIERS (ARTICLE 5) :	14
C.— UN AJOUT BIENvenu, MAIS QUI DOIT ÊTRE PRÉCISÉ : UNE OBLIGATION DE TRANSPARENCE SUR LES COMPTES D'EXPLOITATION DES TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX.....	14
II.— TRANSPORTS FLUVIAL, MARITIME ET AÉRIEN	15
A.— DES OUTILS JURIDIQUES POUR L'ÉLIMINATION DES NAVIRES ABANDONNÉS.....	16
B.— UNE AVANCÉE SOCIALE SIGNIFICATIVE DANS LE DOMAINE DU CABOTAGE MARITIME.....	18
DEUXIÈME PARTIE : UN DISPOSITIF TRÈS ATTENDU : LES MODALITÉS DE RÉPERCUSSION DE LA « TAXE POIDS LOURDS »	21
I.— LA « TAXE POIDS LOURDS » : CHRONOLOGIE, OBJECTIFS ET MODALITÉS	21
A.— LE CADRE JURIDIQUE EUROPÉEN ET NATIONAL : LA DIRECTIVE « EUROVIGNETTE » ET LE « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ».....	21
B.— LES OBJECTIFS DE LA TAXE	23
C.— L'ASSIETTE, LE BARÈME, LE PRODUIT ET SON AFFECTATION	24
D.— LE CONSORTIUM PRIVÉ CHARGÉ DE LA MISE EN ŒUVRE.....	27
E.— UN RETARD PRÉJUDICIALE.....	28
II.— LA PIÈCE MANQUANTE DU DISPOSITIF : LA RÉPERCUSSION DE LA TAXE SUR LE PRIX DU TRANSPORT ROUTIER	30
A.— LE DISPOSITIF EXISTANT EST INAPPLICABLE EN PRATIQUE ET UNANIMEMENT CONTESTÉ	30

B.— LA REFONTE COMPLÈTE DU DISPOSITIF RENFORCERA LA SÉCURITÉ JURIDIQUE.....	31
III.— À L'ISSUE DES TRAVAUX DU SÉNAT, UNE RÉVISION, QUI DOIT RESTER LIMITÉE, DE LA TAXE ELLE-MÊME.....	33
A.— VERS LA SUPPRESSION DE LA « TAXE POIDS LOURDS ALSACIENNE », REMPLACÉE PAR UNE PHASE D'EXPÉRIMENTATION AU NIVEAU NATIONAL.....	33
B.— L'EXEMPTION D'UNE CATÉGORIE DE VÉHICULES AFFECTÉS À L'ENTRETIEN DES ROUTES.....	34
C.— LA PROCÉDURE DE RÉVISION DE LA LISTE DE TRONÇONS ROUTIERS LOCAUX TAXABLES.....	35
D.— UNE CLARIFICATION SUR LES CONTRATS DE LOCATION.....	35
TRAVAUX DE LA COMMISSION.....	37
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE.....	37
II.— EXAMEN DES ARTICLES.....	55
TITRE 1^{ER} : DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ.....	55
<i>Article 1^{er}</i> (article L. 2111-11 du code des transports) : Clarification du périmètre des missions obligatoirement subdéléguées à la Direction des circulations ferroviaires (DCF).....	55
<i>Article 2</i> (article L. 2121-7 du code des transports) : Application aux transports ferroviaires régionaux du régime de droit commun des Groupements européens de coopération territoriale (GECT).....	56
<i>Article 3</i> (article L. 2122-4 du code des transports) : Présentation de comptes séparés pour les activités « services » et les activités « gestion de l'infrastructure » des entreprises ferroviaires.....	58
<i>Article 3 bis</i> (article L. 2141-11 du code des transports) : Transmission par la SNCF aux régions des comptes d'exploitation des lignes de TER.....	59
<i>Après l'article 3 bis</i>	61
<i>Article 4</i> (article L. 2232-1 du code des transports) : Constatation des vols et dégradations commis sur le domaine public ferroviaire : compétence reconnue à de nouvelles catégories d'agents.....	62
<i>Article additionnel après l'article 4</i> (article 4 bis A [nouveau]) (article L. 1241-4 du code des transports) : Limitation de la maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP aux opérations portant sur les infrastructures dont celle-ci est le gestionnaire.....	64
<i>Article additionnel après l'article 4</i> (article 4 bis B [nouveau]) (article L. 173-1 du code de la voirie routière) : Possibilité pour le STIF et les départements d'instituer des servitudes d'ancrage pour les lignes aériennes de contact nécessaires aux tramways.....	65
<i>Après l'article 4</i>	66
<i>Article 4 bis</i> (article L. 342-2 du code du tourisme) : Remontées mécaniques : indemnisation des biens de retour au terme d'un contrat de délégation de service public.....	67

TITRE II : DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER.....	68
<i>Avant l'article 5</i>	68
<i>Article 5</i> (article L. 123-3 du code de la voirie routière) : Extension de la possibilité de reclassement d'office, dans la voirie locale, de sections de route nationale déclassées.....	70
<i>Après l'article 5</i>	71
<i>Article 6</i> (article L. 112-3 du code monétaire et financier) : Indexation des rémunérations des cocontractants de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements et des établissements publics, dans le domaine des transports.....	73
<i>Article 6 bis</i> (article 285 <i>septies</i> du code des douanes, articles L. 325-1 et L. 330-2 du code de la route) : Abrogation de la taxe poids lourds alsacienne.....	75
<i>Article 6 ter</i> (article 271 du code des douanes) : Exemption des véhicules d'entretien des routes appartenant à l'État ou aux collectivités territoriales.....	76
<i>Après l'article 6 ter</i>	79
<i>Article 7</i> (articles L. 3221-2, L. 3222-3 et L. 3242-3 du code des transports) : Répercussion de la taxe poids lourds sur le prix du transport par une majoration forfaitaire obligatoire.....	88
<i>Après l'article 7</i>	99
<i>Article 7 bis</i> (article L. 3223-3 du code des transports) : Location de véhicule avec chauffeur : limitation de la majoration obligatoire au cas où le loueur est effectivement redevable de la taxe poids lourds.....	101
<i>Article 7 ter</i> (article 270 du code des douanes) : Assiette de la taxe poids lourds : procédure de révision de la liste des routes locales taxables.....	102
<i>Après l'article 7 ter</i>	103
<i>Article 8</i> (articles L. 3115-1 à L. 3115-5 [nouveaux] du code des transports) : Droits des passagers en transport par autobus et autocar.....	104
<i>Article 9</i> (articles L. 130-6, L. 225-5 et L. 330-2 du code de la route ; article L. 145-1 du code des transports) : Renforcement des moyens juridiques dont disposent les contrôleurs des transports terrestres.....	108
<i>Après l'article 9</i>	111
<i>Article 10</i> (article L. 3314-2 du code des transports) : Véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'obligation de formation professionnelle.....	115
<i>Article 11</i> (articles L. 3315-2 et L. 3315-6 du code des transports) : Renforcement des moyens juridiques de contrôle du respect des règles de droit du travail spécifiques au transport routier.....	116
<i>Article additionnel après l'article 11</i> (article 11 <i>bis</i> [nouveau]) : Circulation des poids lourds de 44 tonnes.....	117
TITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL.....	118
<i>Article 12</i> (articles L. 4244-1 et L. 4244-2 [nouveaux] du code des transports, article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques) : Déplacement d'office des bateaux sur le domaine fluvial.....	118
<i>Article 13</i> (article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, articles L. 4313-2, L. 4321-1 et L. 4321-3 du code des transports) : Habilitation des agents des ports fluviaux en matière de contravention de grande voirie.....	121

<i>Article 14</i> (article L. 4322-20 du code des transports) : Ressources du Port autonome de Paris	123
TITRE IV : DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME	125
<i>Article 15</i> (articles L. 5141-1, L. 5141-2-1 [nouveau], L. 5141-3, L. 5141-3-1 [nouveau], L. 5141-4, L. 5141-4-1 [nouveau], L. 5141-4-2 [nouveau], L. 5141-6, L. 5242-16 et L. 6132-2 du code des transports) : Simplification des procédures d'expropriation des navires abandonnés	125
<i>Article 16</i> (articles L. 5122-25, L.5122-26 à L. 5122-30 [nouveaux], L. 5123-2, L. 5123-3, L. 5123-4 et L. 5123-6 du code des transports) : Limitation de responsabilité en cas de marée noire.....	128
<i>Article 17</i> (articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement) : Coordination avec l'article précédent.....	133
<i>Article 18</i> (article L. 215-1 du code de la consommation, articles L. 218-5, L. 218-26, L. 218-27, L. 218-36, L. 218-53, L. 218-66, L. 521-12 et L. 713-7 du code de l'environnement, article L. 513-2 du code minier, article L. 544-8 du code du patrimoine, article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite, articles L. 205-1, L. 231-2, L. 942-1, L. 942-4 et L. 942-7 du code rural et de la pêche maritime, article L. 1515-6 du code de la santé publique, articles L. 5123-7, L. 5142-7, L. 5222-1, L. 5222-2, L. 5243-1, L. 5243-2, L. 5243-2-2, L. 5243-7, L. 5262-4, L. 5335-5, L. 5336-5, L. 5548-3 et L. 5548-4 du code des transports, articles L. 8271-1-2 du code du travail et L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, article 33 de la loi n°68-1181 du 30 décembre 1968, article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008) : Habilitation des agents des affaires maritimes en conséquence de la fusion des corps des inspecteurs et des contrôleurs	134
<i>Article 19</i> (articles L. 5111-2 et L. 5111-3 du code des transports) : Unification des marquages d'identification des bateaux et des navires dans la zone fluviomaritime....	136
<i>Article 20</i> (articles L. 5241-7-1 [nouveau], L. 5242-1, L. 5242-2, L. 5281-1 et L. 5281-2 [nouveaux] du code des transports) : Visite des navires et enquête nautique	137
<i>Article 21</i> (articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports) : Autorité portuaire dans le port de Port-Cros	138
<i>Article 21 bis</i> (article L. 5431-4 du code des transports) : Desserte de la Corse	140
<i>Article 22</i> (article L. 5531-19 [nouveau] du code des transports) : Pouvoir de consignation à bord exercé par le capitaine du navire.....	141
<i>Article 23</i> (articles L. 5561-1, L. 5561-2, L. 5562-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-1, L. 5563-2, L. 5564-1, L. 5565-1, L. 5565-2, L. 5566-1 et L. 5566-2 [nouveaux], L. 5342-3 du code des transports, articles 2 et 15 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime) : Conditions sociales du pays d'accueil.....	144
<i>Après l'article 23</i>	148
TITRE V : DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE	149
<i>Article 24</i> (article L. 571-7 du code de l'environnement) : Circulation des aéronefs de secours.....	149
TITRE V BIS : DISPOSITIONS RELATIVES À LA LOGISTIQUE	150
<i>Article 24 bis (nouveau)</i> : Conférence nationale sur la logistique.....	150
TITRE VI : MODALITÉS D'APPLICATION À L'OUTRE-MER	154

<i>Article 25</i> (articles L. 632-1 et L. 640-1 du code de l'environnement, L. 5712-2 [nouveau], L. 5722-2 [nouveau], L. 5732-2 [nouveau], L. 5742-2 [nouveau], L. 5752-2 [nouveau], L. 5761-1, L. 5761-2 [nouveau], L. 5762-3 [nouveau], L. 5771-1, L. 5771-2 [nouveau], L. 5772-4 [nouveau], L. 5781-3 [nouveau], L. 5782-4 [nouveau], L. 5791-3 [nouveau], L. 5792-4 [nouveau], L. 6761-1 et L. 6771-1 du code des transports) : Modalités d'application de la loi dans les outre-mer.....	154
TABLEAU COMPARATIF	157
ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF	255
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	285
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	315

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi portant diverses dispositions relatives aux infrastructures et services de transports embrasse une ambition très vaste. Il aborde tous les modes de transport : ferroviaire, routier, maritime, fluvial et aérien.

Certes, les débats du Sénat se sont concentrés presque totalement sur la question des modalités de la « taxe poids lourds ». Pour autant, votre Rapporteur considère que le débat parlementaire ne doit pas dériver vers une remise en cause de la taxe poids lourds, dont le principe a été adopté dans le consensus, et qu'il ne faut pas négliger les autres articles du projet de loi. Certains ont une grande importance.

Les articles de ce projet peuvent paraître, au premier abord, d'une portée essentiellement technique. Ils partagent un objectif majeur qui est le renforcement de la sécurité juridique. Celle-ci est une condition indispensable au bon fonctionnement de chaque mode de transport, une exigence exprimée par tous les acteurs du secteur. Or la pratique montre qu'elle peut faire défaut sur des points précis, que votre projet envisage de faire évoluer.

Au-delà, ce texte reflète la volonté du Gouvernement d'intégrer la dimension du développement durable dans la législation nationale.

Ce texte ne peut être présenté comme une réforme. Les éléments qu'il introduit ne créent aucun dispositif entièrement nouveau – le principe du mécanisme de répercussion de la taxe poids lourds était déjà expressément prévu dans la loi « Grenelle I ». Il restera à prendre d'autres mesures ambitieuses et fortes, notamment pour engager la réforme ferroviaire dont les grands axes ont été présentés le 30 octobre 2012, et pour donner l'impulsion décisive à la transition écologique voulue par le Président de la République. Mais ce texte est une première étape – notamment, bien sûr, par les précisions préalables indispensables qu'il apporte pour permettre l'entrée en vigueur effective de la taxe poids lourds.

Si les débats sénatoriaux, autant que la discussion en commission du développement durable, se sont concentrés autour de l'article 7 du projet de loi et de son dispositif phare, la « taxe poids lourds », il convient de se féliciter du consensus dans lequel ont été approuvées les autres dispositions – sinon dans les votes, du moins dans les échanges. Celles-ci, sans révolutionner le secteur des transports, apportent des outils appréciables de gestion des infrastructures. On évoquera notamment les mécanismes relatifs aux navires abandonnés et au stationnement gênant dans les eaux intérieures, tandis que le renforcement des droits sociaux des gens de mer sera bientôt approfondi, lorsque sera défendu le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable – déposé sur le Bureau de l'Assemblée nationale le 6 mars dernier. Ces évolutions étaient nécessaires et, si elles recueillent aujourd'hui une très large unanimité des députés sur tous les bancs, il convient d'en attribuer les mérites à la concertation préparatoire conduite par le Gouvernement en général, par le ministre délégué chargé des transports en particulier. Ce travail de fond, antérieur à la discussion parlementaire, a permis de faire émerger les meilleures solutions que tous, sereinement, ont reconnues comme telles.

Pour ces raisons, tout en retenant nombre d'amendements déposés par ses membres, la commission du développement durable a adopté le présent projet de loi.

Principales modifications résultant de l'examen en commission

Rédaction modifiée de l'article 3 *bis* dans le sens d'un renforcement de la transparence des comptes des lignes ferroviaires régionales ;

Adoption de deux amendements portant articles additionnels relatifs aux transports en commun en Île-de-France ;

Suppression de l'article 6 *ter* introduit par le Sénat, qui prévoyait une exonération de la taxe poids lourds pour les véhicules d'entretien des routes lorsque ces véhicules appartiennent à l'État ou aux collectivités territoriales.

Insertion d'un titre V *bis* relatif à la logistique.

PREMIÈRE PARTIE : UN OBJECTIF GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ JURIDIQUE, DE CLARIFICATION ET D'AMÉLIORATION DU DROIT EN VIGUEUR POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT

I.— TRANSPORT FERROVIAIRE ET TRANSPORT ROUTIER

Au cœur du projet de loi, des réactions qu'il a suscitées et des débats auxquels il a donné lieu au Sénat, se trouve une disposition relative au transport routier : l'article 7, qui définit un mécanisme de répercussion de la « taxe poids lourds ». Cette disposition est la plus complexe et celle dont la portée est la plus grande, en ce qui concerne ce mode de transport : elle sera donc abordée à part, dans la Deuxième partie du présent rapport. Les autres articles relatifs aux transports terrestres (routier et ferroviaire) ne soulèvent guère de problèmes, et le présent rapport se limitera à présenter brièvement trois d'entre eux :

A.— UNE MISE EN CONFORMITÉ DU DROIT NATIONAL AU REGARD DE LA LÉGISLATION EUROPÉENNE SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE (ARTICLE 3) :

L'article 3 du projet de loi tire les conséquences de la plus récente révision de la directive n° 91/440/CE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires. Cette révision, par la directive n° 2001-12 du 26 février 2001, a notamment introduit l'obligation pour les États membres de prendre les mesures nécessaires pour assurer **la tenue et la publication, par les entreprises ferroviaires, de documents comptables distincts** pour les activités de transport et pour les activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Cette directive devait être transposée dans le droit national avant le 15 mars 2003, et la France avait procédé à la transposition mais de manière incomplète, ce qui a été porté à l'attention des autorités françaises par la Commission européenne.

Pour éviter l'engagement d'une procédure contentieuse devant la Cour de justice de l'Union européenne, il était donc nécessaire d'obliger, par une disposition législative, les entreprises ferroviaires à publier des comptes de profits et pertes séparés pour chacun des deux domaines d'activité, ainsi que des bilans financiers séparés. À l'heure actuelle, la seule entreprise concernée en France est la SNCF.

Tout comme les articles 1^{er} et 4 du projet de loi, également relatifs au fonctionnement du système ferroviaire, cet article 3 constitue une disposition qui aurait pu, en théorie, être incorporée dans la future réforme ferroviaire annoncée par le Gouvernement et dont le ministre chargé des Transports a présenté les axes principaux le 30 octobre 2012. Mais il est préférable d'introduire ces trois dispositions dans la législation en amont de la réforme, **afin qu'elles puissent s'appliquer rapidement**, sans attendre l'examen, l'adoption et l'entrée en vigueur du projet de loi attendu.

D'autres dispositions de mise en conformité au regard du droit européen dans le domaine des transports seront très prochainement présentées à l'Assemblée nationale, dans le cadre du projet de loi « portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable », dont la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a été saisie.

B.— LE RECLASSEMENT DE DÉLAISSÉS ROUTIERS (ARTICLE 5) :

Actuellement, le déclassement par l'État d'une route ou d'une section de route nationale peut être opéré de deux manières : soit avec l'accord de la collectivité qui, par reclassement dans son réseau local, récupère la responsabilité de l'entretien du tronçon concerné, soit, s'il y a désaccord, unilatéralement par l'État.

Dans cette seconde hypothèse, le reclassement ne peut être prononcé (par décret en Conseil d'État) que si le déclassement est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou par le changement de tracé d'une voie existante.

La situation de 70 sections de route nationale, représentant une longueur totale d'environ 250 kilomètres et qui sont actuellement gérées par l'État, révèle une lacune dans le droit en vigueur. Il s'agit de tronçons de longueur très limitée – quelques kilomètres au maximum –, qui posent des problèmes de sécurité et d'entretien parce qu'ils sont trop éloignés des directions interdépartementales des routes, mais dont le reclassement dans la voirie départementale ou communale n'a pas été possible parce qu'aucune des deux conditions prévues n'est remplie.

Le projet de loi propose donc de **supprimer ces conditions restrictives**, pour rendre le déclassement possible dans d'autres situations. En contrepartie de cette extension, les collectivités territoriales se voient garantir **le droit à une compensation financière** correspondant au coût des travaux nécessaires à la remise en état de ces routes, hors accotements en agglomération.

C.— UN AJOUT BIENVENU, MAIS QUI DOIT ÊTRE PRÉCISÉ : UNE OBLIGATION DE TRANSPARENCE SUR LES COMPTES D'EXPLOITATION DES TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX

Le Sénat, à l'initiative du rapporteur, M. Roland Ries, a inséré dans le projet de loi un article additionnel, l'article 3 bis, qui répond à **une demande récurrente, forte et légitime des régions** : celle d'une plus grande transparence dans les relations entre les régions, autorités organisatrices de transport ferroviaire, et la SNCF.

Les régions sont les autorités organisatrices des TER et des trains Intercités, mais elles ne connaissent pas précisément la comptabilité de ces trains, qui est « fondue » dans la branche « SNCF Proximités », avec les comptes de Keolis et d'Effia.

Votre Rapporteuse salue la démarche très positive que la SNCF a engagée en juillet 2011, en présentant aux régions un programme de transparence financière, qui est en cours d'application. La SNCF communique désormais aux conseils régionaux une analyse des comptes des lignes TER, permettant d'appréhender la contribution des régions ligne par ligne, ainsi que des indicateurs de performance. Sans méconnaître la difficulté méthodologique de l'exercice consistant à établir des comptes précis ligne par ligne, la Rapporteuse est favorable à ce qu'une telle démarche soit confortée par une disposition législative pour assurer sa pérennité.

La rédaction de l'article 3 *bis* a été modifiée lors de son examen par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour indiquer précisément quels sont les documents analytiques et comptables que la SNCF devra transmettre chaque année aux autorités organisatrices régionales.

II.— TRANSPORTS FLUVIAL, MARITIME ET AÉRIEN

Le développement des modes de transport alternatifs à la route constitue un objectif clairement affirmé de la politique française, tant dans une optique environnementale de réduction des émissions de gaz à effet de serre que dans une logique économique de rationalisation des flux de marchandises. L'engagement de l'État s'incarne avant tout dans l'édification et l'entretien des infrastructures, en attestent les multiples projets de modernisation des ports (*Fos 2XL* à Marseille, *Port 2000* au Havre) et des canaux – même si un point d'interrogation demeure quant au percement de la liaison Seine-Nord.

Mais l'action de la puissance publique passe aussi par l'amélioration des normes et par l'élimination des imperfections législatives qui, malgré de fréquentes évolutions des textes, sont toujours révélées tôt ou tard par la pratique. La correction de ces scories est l'ambition qui structure les titres III, IV et V du projet de loi, respectivement relatifs aux secteurs fluvial, maritime et aérien. Dépourvues de grand dessein, ces dispositions ne sont pas moins utiles à une bonne administration.

Par exemple, l'article 14 constate que la création par ordonnance du code des transports a provoqué l'abrogation de la loi n° 68-917 modifiée du 24 octobre 1968, supprimant du même coup la possibilité pour le Port autonome de Paris de se financer à partir de droits de port, sinon par référence au très vague article L. 4322-20 du code des transports, relatif aux ressources de l'établissement, et notamment à son alinéa 3 concernant « *les produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception a été régulièrement autorisée* ». Chacun reconnaîtra que l'autorisation manquait grandement de précision, et qu'une

mention expresse des droits de port dans la législation, comme l'impose le Conseil constitutionnel, clarifie le droit applicable.⁽¹⁾

En outre, le projet de loi donne l'occasion de tirer les conséquences d'évolutions plus générales dans le domaine particulier des transports. C'est le cas de l'article 18 : le mouvement de fusion des corps au sein de la fonction publique ayant conduit à la disparition du statut de contrôleur des affaires maritimes, il est désormais impératif de rectifier les dispositions législatives habilitant les agents publics à procéder à diverses vérifications et investigations. Les habilitations seront désormais liées aux fonctions exercées dans les affaires maritimes, et non au statut personnel de l'agent qui en est chargé.

On ne mentionnera pas ici toutes les évolutions induites par le projet de loi, dont certaines sont relativement limitées – ainsi de l'article 21 relatif à l'autorité portuaire et à l'autorité de police portuaire dans le port de Port-Cros. Deux dispositions doivent cependant recevoir une attention particulière, moins du fait de l'opposition suscitée – les débats devant le Sénat comme en commission du développement durable faisant apparaître un quasi-consensus – qu'en raison de leur impact sur la qualité et la compétitivité des infrastructures et des services de transport en France. Il s'agit de l'article 15, relatif aux navires abandonnés, et de l'article 23, qui traite du cadre social des entreprises maritimes qui pratiquent le cabotage maritime.

A.— DES OUTILS JURIDIQUES POUR L'ÉLIMINATION DES NAVIRES ABANDONNÉS

La problématique des navires abandonnés concerne tous les domaines portuaires de France, qu'il s'agisse de ports d'État ou de ports décentralisés, qu'il s'agisse de rades métropolitaines ou de quais ultramarins. Ces navires délaissés par leur propriétaire représentent une charge pour les établissements puisqu'ils occupent une place et bénéficient des services portuaires de base – tels que le gardiennage – sans acquitter les droits de ports correspondants, pour finalement laisser leur enlèvement à la charge des pouvoirs publics.

L'arrivée de ces navires et leur immobilisation ont souvent pour cause directe une avarie, un arraisonement ou un détournement à la suite du constat d'une infraction en mer. Les bonnes pratiques maritimes voudraient que la réparation soit effectuée, ou l'amende acquittée, avant de quitter le port. Or, lorsque le navire bat pavillon étranger et que son armateur est lui-même de nationalité étrangère, il est tentant de ne pas engager les frais nécessaires et d'abandonner le bateau, particulièrement lorsque sa valeur se révèle inférieure à celle de la réparation. Dans ce cas, il croupit dans la rade sans que le port dispose de moyens juridiques rapides pour s'en défaire.

(1) La détermination des catégories de ressources des établissements publics relève du législateur, ainsi que l'a proclamé la décision n° 2000-439 DC du 16 janvier 2001.

Sans être fréquents, les cas d'abandon de navire n'ont malheureusement pas un caractère exceptionnel. Selon un recensement des navires de commerce abandonnés dans les ports métropolitains que mentionne l'étude d'impact annexée au projet de loi, il y a actuellement vingt-et-un navires abandonnés dans les ports français pour différents motifs :

- 6 navires arraisonnés ou dérottés par les autorités maritimes (5 au port régional de Brest, 1 au grand port maritime de Saint-Nazaire) ;
- 5 navires détenus dans le cadre du contrôle de sécurité par l'État du port (1 au grand port maritime de Rouen, 1 au port régional de Brest, 1 au grand port maritime de La Rochelle, 1 au port régional de Sète, 1 au port départemental de la Seyne sur mer) ;
- 3 navires en avarie (1 au port de Cherbourg géré par le syndicat mixte des ports normands, 1 au port régional de Brest, 1 au grand port maritime de La Rochelle) ;
- 4 navires saisis par leurs créanciers (1 au port de Cherbourg, 1 au grand port maritime de La Rochelle et 2 au port régional de Saint-Malo) ;
- 3 navires, enfin, purement et simplement abandonnés par leur armateur (1 au port régional de Brest et 2 au port régional de Sète).

Or l'immobilisation des navires abandonnés représente des coûts, pour leur transport d'abord et pour leur garde ensuite, qui doivent être assumés par l'autorité portuaire et, *in fine*, par l'État s'il s'agit d'un port national et par les collectivités territoriales si l'infrastructure est décentralisée.

Le roulier bolivien *Cosette*, immobilisé au port de Fort-de-France, a ainsi accumulé des créances relatives aux redevances de stationnement portuaires de l'ordre de 55 000 euros. Le vraquier panaméen *Captain Tsarev*, victime d'une avarie en mer et accueilli au port régional de Brest en 2008, a déjà coûté plus d'un demi-million d'euros au Conseil régional de Bretagne et à la commune de Brest. Le cargo comorien *Anna*, abandonné à La Rochelle en 2008, a fait l'objet d'une déchéance de propriété lorsqu'il fut constaté qu'il risquait de sombrer dans les bassins ; l'opération a néanmoins coûté 160 000 euros au grand port maritime, somme prise en charge par l'État. Enfin, le dérottage à Brest du cargo libérien *Matterhorn* à la suite d'un dégazage en mer a donné lieu à un abandon du navire – et de son équipage – à la suite duquel l'État a dû, à ses frais et pour quelque 180 000 euros, extraire les matières dangereuses présentes à bord, tandis que le port de Brest enregistrait une créance impayée de 160 000 euros.

Il existe déjà dans la législation une procédure de déchéance des droits du propriétaire en cas d'abandon de navire. Mais les dispositions applicables se trouvent largement obsolètes puisque définies en 1985, quand les ports de commerce relevaient tous de la compétence de l'État, alors qu'ils sont aujourd'hui décentralisés à l'exception des grands ports maritimes. Auparavant, l'État pouvait

dérouter un navire, ordonner à un de ses ports de l'accueillir, procéder à la déchéance et répartir les frais à sa guise. Au contraire, la décision administrative ou judiciaire de conduire un navire au port conduit aujourd'hui l'autorité portuaire à honorer des charges qui lui sont imposées sans grande contrepartie.

Parlementaire en mission sur le démantèlement des navires en fin de vie, tâche pour laquelle il renonça à son mandat de député, Pierre Cardo a recommandé en juin 2010 de simplifier et de raccourcir la procédure applicable aux navires abandonnés. ⁽¹⁾

Tel est le sens de l'article 15 du projet de loi, qui institue une procédure rapide de déchéance des droits du propriétaire du navire, de l'ordre de quelques mois. Il règle la question du coût financier de l'opération en prévoyant la prise en charge d'un éventuel déficit par l'État au cas où le produit de la vente ne suffirait pas à couvrir les frais exposés lors de l'opération.

Abandon d'engin nautique, abandon d'engin aéronautique ?

L'article 15 prévenant les abandons de navires maritimes a trouvé un écho au cours des auditions préparatoires afin de déterminer s'il convenait, ou non, de prévoir une procédure similaire qui vise les cas d'abandon d'aéronef sur le domaine public aéroportuaire.

Un cours examen du droit positif a montré que les réponses adaptées figuraient déjà dans la législation. Les appareils laissés par leur propriétaire sur un aéroport, ce qui se produit plus souvent aux Antilles, sont régis par les articles L. 6371-2 et suivants du code des transports. Les autorités aéroportuaires demandent au propriétaire ou exploitant de procéder à l'enlèvement et, en cas de refus ou d'abstention, procèdent à l'enlèvement à ses frais et risques.

Quant aux aéronefs sans propriétaire ou dont le propriétaire a disparu, ce qui peut faire suite à la situation précédente, ils sont considérés comme des *res nullius*, ou *biens sans maître*, et passent en possession de l'État conformément aux articles 539 et 713 du code civil.

Dans la mesure où les droits de port maritimes et les frais exposés pour la garde d'un navire en décrépitude ne sauraient être comparés aux coûts générés par un avion qui peut être déplacé sans effort excessif en un lieu peu dérangement, il n'est pas apparu utile à la commission du développement durable d'introduire de nouvelles dispositions législatives spécifiques aux aéronefs abandonnés.

B.— UNE AVANCÉE SOCIALE SIGNIFICATIVE DANS LE DOMAINE DU CABOTAGE MARITIME

Si le caractère international du commerce maritime conduit à un nivellement des conditions d'emploi des marins dans la mesure où aucun État ne peut imposer ses lois hors des limites de sa souveraineté territoriale, il n'en va pas de même pour le cabotage, voué à demeurer à l'intérieur des eaux territoriales.

(1) http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2010-06-28_Rapport_du_depute_Pierre_CARDO_-_Mission_parlementaire_sur_le_demantelement_des_navires.pdf

Le règlement européen n° 3577/92 du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, permet le cabotage maritime pour les armateurs européens exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre. Suivant la nature du transport, le droit applicable à l'équipage est soit celui de l'État d'immatriculation, soit celui de l'État dans lequel le cabotage est opéré. Le décret n° 99-195 du 16 mars 1999 relatif à l'application des règles de l'État d'accueil prévoit les conditions sociales du travail dans le cadre du cabotage maritime – droit du travail, effectifs, rémunération, protection sociale.

Ces précautions se sont révélées largement insuffisantes, dans la mesure où des opérateurs européens peuvent accéder au marché français en faisant régner sur leurs navires des conditions sociales inférieures aux standards français, mais conformes aux minima internationaux. Le droit actuel ne concerne ainsi pas la totalité des équipages, et il admet l'emploi de marins extra-européens bien moins exigeants en termes salariaux.

L'article 23 représente donc un progrès social important autant qu'un refus de voir disparaître l'activité française face à une concurrence déloyale fondée sur un *dumping* social. Dès qu'il aura été promulgué, les gens de mer travaillant sur ces navires devront être de nationalité de pays communautaires et pays associés. Il prévoit aussi un renforcement des dispositions relatives à la protection sociale, une meilleure rédaction des contrats de travail, quelques mesures de sécurité ainsi que les sanctions pénales encourues en cas de violation de cette nouvelle législation.

On ne se méprendra pas sur la portée réelle de ces nouvelles obligations imposées aux entreprises de cabotage. Elles se situent sans doute en deçà des espérances de la filière française, mais le législateur se trouve ici contraint par le droit européen. Elles constituent cependant une première étape dans la modernisation du statut des gens de mer, domaine dans lequel l'Assemblée nationale aura bientôt l'occasion de se prononcer à nouveau – cette fois au-delà du secteur restreint du cabotage – lors de la discussion du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

DEUXIÈME PARTIE : UN DISPOSITIF TRÈS ATTENDU : LES MODALITÉS DE RÉPERCUSSION DE LA « TAXE POIDS LOURDS »

Le projet de loi initial ne comportait que les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre du mécanisme de répercussion de la taxe (article 7), puisque le régime juridique de celle-ci avait déjà été instauré par une série de textes antérieurs. Mais les débats au Sénat ont soulevé un certain nombre de questions relatives à la taxe elle-même et à son champ d'application.

I.— LA « TAXE POIDS LOURDS » : CHRONOLOGIE, OBJECTIFS ET MODALITÉS

A.— LE CADRE JURIDIQUE EUROPÉEN ET NATIONAL : LA DIRECTIVE « EUROVIGNETTE » ET LE « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT »

- La création de la taxe poids lourds en France s'inscrit dans une évolution observée dans toute l'Europe, en Suisse et dans un nombre croissant d'États de l'Union européenne. Quatre États membres de l'Union européenne perçoivent déjà des redevances kilométriques électroniques sur les poids lourds : l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque et la Slovaquie. Plusieurs autres pays de l'UE préparent la mise en œuvre de tels systèmes (Pologne, Belgique, Hongrie, Danemark).

Cette « écotaxe » s'inscrit pleinement dans la politique européenne des transports et de lutte contre le changement climatique, dont un des objectifs est de mieux prendre en compte le coût réel des transports. La législation européenne ⁽¹⁾ impose que le montant d'une telle taxe soit plafonné au total des coûts d'infrastructure (coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau routier taxable), et qu'il soit calculé selon une méthode transparente.

Pour être conforme aux exigences du droit communautaire, la création d'une écotaxe au niveau national doit se faire de manière **non discriminatoire (vis-à-vis des usagers étrangers, notamment, mais aussi sans différenciation selon l'usage du véhicule)**, et de manière à respecter la directive sur le système européen de télépéage électronique : c'est le **problème de l'interopérabilité** des systèmes nationaux de télépéage. Le futur dispositif français sera le premier en Europe à être interopérable : les transporteurs français trouveront un réel avantage à être les premiers à disposer de tels équipements.

(1) Directive n° 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures – dite directive « Eurovignette » -, révisée en 2006 (directive n° 2006/38/CE du 17 mai 2006).

• Les principales caractéristiques de la taxe ont été fixées par l'article 11 de la loi du 3 août 2009 dite « *loi Grenelle 1* ».

Article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement :

« (...) Une écotaxe sera prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. Cette écotaxe aura pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. À cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national. L'État rétrocédera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents. Cette redevance pourra être modulée à la hausse sur certains tronçons dans un souci de report de trafic équilibré sur des axes non congestionnés.

« Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. Par exception, des aménagements de la taxe, qu'ils soient tarifaires ou portant sur la définition du réseau taxable, seront prévus aux fins d'éviter un impact économique excessif sur les différentes régions au regard de leur éloignement des territoires de l'espace européen. (...) ».

• Avant même le Grenelle de l'environnement, les « prémisses » de cette taxe ont été inscrites dans la loi de finances pour 2007, à l'initiative de parlementaires alsaciens qui avaient constaté depuis 2005 un report de trafic à la suite de la mise en place de la « *LkW Maut* » (la taxe poids lourds allemande) et plaidé en faveur d'un dispositif expérimental en Alsace (« taxe poids lourds alsacienne » - TPLA).

La loi de finances pour 2009 a ensuite prévu un déploiement de la taxe en deux temps, avec d'abord une phase expérimentale en Alsace (TPLA) avant extension sur l'ensemble du territoire (« taxe poids lourds nationale » - TPLN). Les articles correspondants figurent dans le code des douanes aux articles 269 et suivants.

Des aménagements ont été apportés par la loi de finances rectificative pour 2010. Ces aménagements tendaient à sécuriser la collecte de la taxe et à préciser les responsabilités du titulaire du partenariat public-privé.

Plusieurs décrets nécessaires à la mise en œuvre de la taxe ont été publiés, notamment :

– le décret n° 2009-1588 du 18 décembre 2009 fixant la liste des itinéraires du réseau national non soumis à la taxe (ils sont exclus du réseau taxable en raison du faible niveau de trafic sur ces axes),

– un second décret du 18 décembre 2009 définissant le réseau taxable pour l'expérimentation en Alsace (décret n° 2009-1589),

– le décret n° 2011-233 du 2 mars 2011 minorant les taux kilométriques dans les trois régions françaises comprenant au moins un département considéré comme « périphérique » au sein de l'espace européen (Aquitaine, Midi-Pyrénées et Bretagne)⁽¹⁾,

– le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 relatif à la consistance du réseau routier local soumis à la taxe, qui a fixé la liste exacte des itinéraires locaux taxables en concertation avec les collectivités territoriales.

B.— LES OBJECTIFS DE LA TAXE

La taxe poids lourds a quatre objectifs :

– **dégager une ressource pérenne pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;**

– internaliser, et donc **inciter à réduire, les impacts environnementaux** du transport routier de marchandises, et **favoriser le report modal** sur le fret ferroviaire ou fluvial – étant entendu que le fret ferroviaire n'a pas vocation à faire disparaître tous les camions des routes, car il ne peut s'y substituer pour les petits trajets ; il convient de souligner que le report modal n'est pas l'effet premier attendu de la taxe : un effet à la baisse sur la demande de transport routier est attendu à long terme ;

– mieux faire payer les coûts d'investissement et d'exploitation du réseau routier par les poids-lourds, **quelle que soit leur nationalité**. Il convient de souligner que la France est un pays de transit : sur les 800 000 camions qui seront redevables de la taxe, entre 250 000 et 300 000 seront des véhicules immatriculés dans d'autres États ;

– rationaliser le transport routier sur les moyennes et courtes distances, notamment en réduisant le nombre de trajets à vide : puisque la taxe concerne aussi les camions vides⁽²⁾, elle devrait – comme d'ailleurs les péages autoroutiers – avoir un effet dissuasif et inciter à la **rationalisation des tournées**.

Votre Rapporteur note que l'effet positif attendu de la taxe poids lourds en termes de report modal découlera, d'une part, de l'incitation directe à recourir à des modes de transport alternatifs à la route, au moins pour les longues distances, et d'autre part, indirectement, à travers l'action de l'AFITF : l'Agence utilise une

(1) Ces trois régions bénéficient d'un abattement important sur la taxe : 40 % d'abattement pour les routes taxables de Bretagne, 25 % pour celles d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées.

(2) Les représentants du consortium Ecomouv auditionnés par votre Rapporteur ont indiqué qu'il serait **impossible d'exonérer les camions vides** du paiement de la taxe : le dispositif de portiques et de boîtiers prévu ne permet pas, techniquement, de distinguer les camions vides des camions chargés.

partie de ses recettes, perçues exclusivement sur l'activité routière, pour des investissements sur le réseau routier (rénovation de tunnels et autres grands ouvrages, modernisation de routes comme la « transversale Centre-Europe-Atlantique »...), mais **consacre plus de 60 % de son budget aux modes de transport non routiers** : transports collectifs, projets de LGV ferroviaires, projets de Voies navigables de France...

On peut ajouter aux quatre objectifs précités la possibilité, ouverte par la taxe conformément à la directive « Eurovignette », de moduler le trafic routier : il sera possible, par exemple, de faire évoluer l'assiette pour faire diminuer le trafic de poids lourds sur les itinéraires les plus pollués, ou dans les zones où les écosystèmes sont les plus sensibles à la pollution automobile.

C.— L'ASSIETTE, LE BARÈME, LE PRODUIT ET SON AFFECTATION

La taxe concernera **les camions, vides ou chargés, dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes, et un réseau routier taxable d'environ 15 000 kilomètres** (dont 10 000 kilomètres de routes nationales et environ 5 000 kilomètres de routes du réseau local⁽¹⁾). Pour les transports internationaux, la taxe s'appliquera sur la partie française du trajet.

La technologie satellitaire permet d'éviter des investissements en gares de péage. Mais elle impose que l'ensemble des poids lourds concernés qui circulent sur le réseau routier français soient équipés de systèmes embarqués, et que des portiques de contrôle soient installés sur les routes.

Au cours de la table ronde sur la mise en œuvre de la taxe poids lourds organisée par la commission des finances du Sénat, le 16 février 2011, le représentant du ministère du Budget avait indiqué que la recette annuelle nette pour l'AFITF serait de 750 à 800 millions d'euros, et celle pour les collectivités territoriales, d'environ 150 millions d'euros. Ces estimations de recettes étaient calculées sur la base d'un taux moyen de 12 centimes par kilomètre.

Elles n'ont pas été révisées depuis lors, puisque votre Rapporteur a relevé au cours de ses auditions la prévision d'une recette totale de 1,2 milliard d'euros en année pleine, se décomposant en : 760 millions d'euros de recette nette pour l'AFITF, 160 millions d'euros de recette nette pour les collectivités territoriales concernées, et 280 millions d'euros de recette brute pour Ecomouv (soit 230 millions de recette nette pour le consortium, une fois acquittée la TVA mais compte non tenu de la rémunération que le consortium doit verser aux sociétés habilitées de télépéage).

(1) Une carte du réseau taxable est disponible sur le site Internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie :

http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Bande_Decret_ScanIGN&service=DGITM

Les 10 000 kilomètres taxables du réseau routier national incluent toutes les portions d'autoroutes non concédées (par exemple l'A86), soit 2 844 kilomètres de réseau autoroutier, jusqu'alors gratuits.

La prise en compte de certaines routes des collectivités territoriales est apparue indispensable parce que, à défaut, on constaterait inévitablement dans certaines zones des reports de trafic non négligeables liés à la seule fin d'échapper au paiement de la taxe. **Le réseau local taxable ne représente toutefois que 0,5 % du réseau local total.** La définition précise des tronçons routiers concernés prend la forme d'un décret en Conseil d'État, pris après consultation des collectivités concernées : le décret n° 2011-910 précité du 27 juillet 2011. Il est prévu de faire évoluer cette « liste » de tronçons tous les deux ou trois ans.

On peut noter que le Gouvernement avait proposé, en août 2009, un linéaire de réseau local taxable limité à 2 000 km, et que c'est en réponse aux demandes de la majorité des conseils généraux qu'il a proposé en mai 2010 une version révisée de la consistance de ce réseau comprenant près de 5 000 km. Seuls 30 départements (parmi lesquels l'Ardèche, le Cantal, la Dordogne, le Finistère, le Nord, la Savoie...) ont souhaité qu'aucun tronçon de leur réseau routier local ne soit taxable.

En application de l'article 271 du code des douanes, plusieurs catégories de véhicules ne sont pas assujetties à la taxe, bien qu'ayant un poids égal ou supérieur à 3,5 tonnes : les véhicules de transport de personnes, les véhicules militaires, les véhicules d'intérêt général prioritaires (police, gendarmerie, lutte contre les incendies, bennes à ordures...), et les véhicules et matériels agricoles. Les deux dernières catégories sont définies par l'article R. 311-1 du code de la route.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (A.F.I.T.F) percevra la fraction de la taxe correspondant au réseau routier taxable national, tandis que la part levée sur le réseau routier local sera reversée (directement par les services des Douanes) aux **collectivités territoriales** sur le territoire desquelles les trafics auront eu lieu.

Les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF)

L'AFITF, établissement public créé par décret du 26 novembre 2004 et dont la vocation est exclusivement financière, apporte la part de l'État dans le financement des projets d'infrastructures de transport dans le respect des objectifs de développement durable. L'Agence est un acteur-clé de la politique nationale des transports : elle a vocation à intervenir aussi bien sur les chantiers de nouveaux réseaux de transport que sur les opérations de rénovation et de modernisation des réseaux existants. Ses interventions prennent la forme de subventions d'investissement ou d'avances remboursables. Pour 2013, le budget de l'AFITF s'établit à 2,21 milliards d'euros.

Les ressources de l'AFITF proviennent exclusivement du secteur routier. À l'origine, elles reposaient sur les dividendes des participations de l'État dans les sociétés d'autoroutes. À la suite de la privatisation de ces sociétés en 2006, l'Agence a reçu une dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros en remplacement de ces recettes, dotation qui a été entièrement consommée. S'y ajoutent **trois recettes pérennes** :

- le produit de la taxe d'aménagement du territoire due par les concessionnaires d'autoroutes (555 millions d'euros prévus au budget 2012) ;
- le produit de la redevance domaniale due par les concessionnaires d'autoroutes (198 millions d'euros prévus pour 2012) ;
- et 40 % du produit des amendes forfaitaires des radars automatiques (168 millions d'euros prévus au budget 2012).

Ces recettes étant insuffisantes, le budget de l'Agence est complété par une subvention d'équilibre versée par l'État, **dans l'attente de la mise en place de la taxe poids lourds**. Il est en effet prévu que la majeure partie du produit de l'« écotaxe » sur les poids lourds constituera une nouvelle recette pérenne pour l'Agence. La subvention d'équilibre, qui a été d'un milliard d'euros en 2012, ne sera plus que de 700 millions d'euros en 2013, de 400 millions en 2014, et a vocation à disparaître en 2015.

L'arrêté définissant le barème de la taxe n'a pas, à ce jour, été publié. Ce barème va fixer une série de taux selon, d'une part, le poids des véhicules (moins de 12 tonnes, véhicules à 2 ou 3 essieux de plus de 12 tonnes, et véhicules à 4 essieux et plus), et d'autre part le niveau de leurs émissions polluantes (de la classe Euro 1, la plus polluante, à la classe Euro 6). Selon les informations communiquées à votre Rapporture par le Gouvernement, l'échelle du taux kilométrique irait de 6,8 centimes d'euros par kilomètre pour les véhicules Euro 6 inférieurs à 12 tonnes, jusqu'à 19,6 centimes d'euros pour les véhicules les plus polluants et les plus lourds.

On peut noter que, conformément à la logique environnementale de cette taxe :

– les véhicules hybrides seront, dans le barème, assimilés aux véhicules de classe Euro 6 ;

– les véhicules électriques – par définition non concernés par les normes Euro – seront soumis à un taux encore inférieur à celui applicable aux véhicules ayant la classe Euro la moins polluante (selon les indications fournies par le Gouvernement : de 4,8 à 8,4 centimes d'euros par kilomètre).

Toutes catégories de véhicules confondues, le taux moyen de la taxe devrait être de **12 centimes d'euros par kilomètre**. À titre de comparaison, le coût moyen au kilomètre du transport routier de marchandises sur autoroute est de 19 centimes.

D.— LE CONSORTIUM PRIVÉ CHARGÉ DE LA MISE EN ŒUVRE

La procédure d'appel d'offres conduisant au choix d'un prestataire a été longue et complexe : il fallait concevoir un système totalement inédit, le premier à être créé en conformité avec la directive européenne sur l'interopérabilité, et devant présenter un degré de fiabilité et de robustesse bien supérieur à celles d'un système de péage.

En janvier 2011 a été sélectionné le titulaire du contrat de partenariat, d'une valeur de plus de 2 milliards d'euros sur 13 ans. Il s'agit du **consortium « Ecomouv »**, conduit par le groupe italien Autostrade per l'Italia (actionnaire à 70 %) et auquel participent également Thalès (11 %), la SNCF (10 %), SFR (6 %) et Steria (3 %). Le contrat prévoit une rémunération élevée, puisqu'elle devrait être, en phase de démarrage, comprise entre 20 et 25 % de la recette brute.

Cette commission que versera l'État au consortium à titre de rémunération couvre les investissements, très lourds (600 millions d'euros ⁽¹⁾), que doit effectuer Ecomouv pour installer et faire fonctionner le système, les frais financiers, la maintenance des portiques, la fabrication et la maintenance des boîtiers, les systèmes informatiques... Son montant est estimé à 280 millions d'euros (sur un produit total de 1,2 milliard d'euros en année pleine), mais Ecomouv en reversera 50 millions d'euros à l'État au titre de la TVA. Ainsi, la rémunération d'Ecomouv s'élèvera finalement à 230 millions d'euros par an environ, une partie de cette somme devant être versée à titre de rémunération aux SHT (sociétés habilitées de télépéage) associées au dispositif.

La délégation à un consortium privé de l'établissement de l'assiette, de la perception et de la liquidation de la taxe constitue un processus innovant. Le consortium prestataire est chargé de mettre en place un dispositif de contrôle automatique constitué de portiques fixes (environ 4 000) et mobiles (environ 250), qui permettront de constater les manquements, mais la rédaction des textes d'application, la réalisation des contrôles sur route et en entreprise, la gestion du processus d'amende et de recouvrement forcé demeurent de la compétence de la Direction générale des douanes.

La procédure d'appel d'offres pour la sélection du prestataire a donné lieu à un **contentieux**, ce qui a occasionné un retard de plusieurs mois (jusqu'à la décision du Conseil d'État du 24 juin 2011). Le contrat a finalement été signé entre l'État et Ecomouv le 20 octobre 2011.

(1) Les représentants d'Ecomouv auditionnés par votre Rapporteur ont indiqué que ces financements proviennent, d'une part, de fonds propres apportés par les partenaires composant le consortium, et d'autre part, de prêts consentis par un « pool » de banques incluant la Deutsche Bank, la Caisse des dépôts et consignations, le Crédit Agricole et plusieurs banques italiennes. Ils ont ajouté que plus de 50 % des investissements ont déjà été réalisés.

E.— UN RETARD PRÉJUDICIALE

La mise en place de la taxe avait été prévue pour 2011 par la loi « Grenelle I » et par la loi de finances pour 2009, mais la durée de la procédure d'appel d'offres pour le partenariat public-privé (*cf. supra*) puis le blocage par un contentieux administratif ont retardé la signature du contrat jusqu'au 20 octobre 2011. C'est à ce stade que la date du 20 juillet 2013 a été annoncée comme celle de la mise en œuvre effective de la taxe au niveau national, puisque le contrat prévoyait la réalisation du dispositif vingt-et-un mois après sa signature.

La Cour des comptes, en novembre 2011 ⁽¹⁾, a noté que la mise en œuvre des deux principales taxes issues du Grenelle a été différée : la « contribution carbone », dont la création dépendra de l'issue de négociations au niveau de l'Union européenne, et la « taxe poids lourds ».

La Cour des comptes indique que « *le volet fiscal du Grenelle a été intégré dans le code général des impôts par les lois de finances adoptées en décembre 2008 et par la loi de finances pour 2010. Trois ans après, la Cour constate que le volet fiscal du Grenelle n'est en rien équilibré. Les recettes n'ont atteint que 1,37 milliard d'euros, alors que les dépenses fiscales ont eu un coût de 1,9 milliard et les autres mesures compensatoires de 1,95 milliard [il s'agit du bonus-malus automobile, mais aussi de la diminution de la taxe à l'essieu votée en compensation de la création de la taxe poids lourds ; cette seconde mesure a déjà coûté plus de 150 millions d'euros à l'État, alors que la taxe poids lourds n'est toujours pas effective]. Au total le volet fiscal du Grenelle a donc représenté un coût de 2,5 milliards d'euros pour l'État.* »

La Cour considère que le retard d'au moins trois ans pour la perception de la taxe poids lourds (par rapport au calendrier envisagé par le Grenelle), « *au-delà de son impact sur l'équilibre financier du Grenelle, est préjudiciable pour l'atteinte de ses objectifs, notamment en termes de part du fret non routier dans le transport des marchandises.* ».

Le retard accumulé, et le nouveau report de juillet à octobre 2013 de la perspective de mise en œuvre effective, ont pour conséquence immédiate un manque-à-gagner significatif pour l'AFITF. La loi de finances pour 2013 prévoyait que l'Agence percevrait le produit de la taxe poids lourds dès le second semestre 2013, l'Agence devant ainsi recevoir environ 235 millions d'euros cette année.

Il est désormais certain que l'Agence ne bénéficiera en 2013 que d'un assez faible montant au titre de cette taxe : le président de l'AFITF, M. Philippe Duron, a évalué, lors de son audition par votre Rapporteuse, entre 80 et 90 millions d'euros la recette espérée pour la fin 2013 par l'Agence, mais il s'agit

(1) *Référé de la Cour des comptes n° 2011-474-3 du 3 novembre 2011 sur l'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement.*

là du produit brut : s'il s'avère que le « loyer » à payer à Ecomouv doit être versé dès les premières semaines d'application de la taxe (des négociations sont en cours à ce sujet entre l'État et Ecomouv), le montant qui reviendra à l'Agence sera bien inférieur. Or, **à ce stade, aucune mesure de compensation n'est prévue par le Gouvernement au profit de l'AFITF, et selon le président de l'Agence, la trésorerie disponible ne permettra en aucune façon de compenser le manque-à-gagner.**

Votre Rapporteur relève sur ce point une divergence entre les points de vue du ministère des Transports et de l'Agence, qu'il faudra bien résoudre d'ici la fin de l'année.

Cependant, M. Philippe Duron estime que l'on peut compter sur une montée en charge rapide de la taxe, comme cela a été le cas en Allemagne avec la *LkW Maut*, et a exposé à votre Rapporteur qu'il est bien préférable, malgré l'effet négatif du retard sur les ressources de l'AFITF, de prendre tout le temps nécessaire pour s'assurer de la solidité et de la fiabilité du futur système.

Si le coût pour l'État – en termes de manque-à-gagner pour l'AFITF – est d'ores et déjà certain, **n'y aura-t-il pas un autre coût à supporter, dans le cadre des relations contractuelles entre Ecomouv et l'État ?**

Selon les informations obtenues par votre Rapporteur auprès des services du ministère des Transports et lors de son audition des représentants d'Ecomouv, il convient de distinguer la notion de « mise à disposition » du dispositif technique par Ecomouv, qui est la notion correspondant aux engagements contractuels, et la notion d'entrée en vigueur de la taxe (ou « mise en service »), qui correspond à la décision politique de lancer la collecte de la taxe : la mise à disposition correspond au bon achèvement du dispositif, et déclenche les paiements que l'État doit verser à Ecomouv :

– si le dispositif technique est prêt à la date du 20 juillet 2013, alors l'État devra commencer à rémunérer Ecomouv, quand bien même la taxe ne serait pas collectée dès le début. Le coût pour l'État d'un report de l'entrée en vigueur de la taxe (report jusqu'au 1^{er} octobre, en l'occurrence) sera alors le montant du « loyer » dû à Ecomouv.

– si en revanche la date de mise à disposition par Ecomouv est décalée dans le temps, alors le paiement par l'État sera lui aussi automatiquement décalé. Cette hypothèse étant prévue et régie par le contrat, elle ne nécessite aucun avenant. Les modalités financières dépendent des responsabilités respectives des deux parties dans le décalage : si la responsabilité incombe à Ecomouv, des pénalités lui seront infligées, et seront versées à l'État ; mais **si le retard incombe à l'État** (nouvelles exigences, modification du cadre législatif ou réglementaire – **telle que l'introduction d'exonérations** -), alors la prise en charge de frais financiers supportés par Ecomouv et d'éventuels surcoûts de conception peuvent induire un coût pour l'État.

II.— LA PIÈCE MANQUANTE DU DISPOSITIF : LA RÉPERCUSSION DE LA TAXE SUR LE PRIX DU TRANSPORT ROUTIER

L'article 11 de la loi « Grenelle 1 » (*voir plus haut*) prévoyait expressément que la taxe serait « *répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.* ». L'État s'était engagé à la « neutralité » de la taxe pour les transporteurs routiers, afin de ne pas peser sur l'équilibre économique fragile du secteur, et au motif que la responsabilité de l'usage de la route – et donc de l'altération des infrastructures routières et de la pollution correspondante – repose en réalité sur les chargeurs (ou donneurs d'ordre), c'est-à-dire sur les clients des transporteurs. Il était donc prévu dès le départ que les transporteurs pour compte d'autrui répercuteraient la charge de la taxe sur leurs clients, par une augmentation du prix de la prestation de transport.

La loi de finances pour 2009 avait en conséquence prévu une majoration du prix du transport correspondant à la taxe poids lourds acquittée par le transporteur, en précisant que **cette répercussion pourrait être effectuée sur une base réelle ou sur une base forfaitaire** ⁽¹⁾. Le choix a été fait en 2012 de calculer la majoration tantôt sur une base réelle, tantôt sur une base forfaitaire : ce choix s'est avéré peu judicieux.

A.— LE DISPOSITIF EXISTANT EST INAPPLICABLE EN PRATIQUE ET UNANIMEMENT CONTESTÉ

Le décret n° 2012-670 du 4 mai 2012 « relatif aux modalités de majoration du prix du transport liée à l'instauration de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises » a fixé les modalités de la répercussion obligatoire de la taxe dans le prix du transport, **en prévoyant trois modalités de majoration** des prix selon le type de prestation :

– une répercussion « au réel » pour une prestation pour le compte d'un seul donneur d'ordre ;

– un montant forfaitaire pour une prestation de transport routier indissociable d'une prestation plus globale (déménagement ou livraison de colis par exemple) ;

– pour les prestations n'entrant pas dans les deux premières catégories (c'est-à-dire en pratique dans la majorité des cas), une majoration à hauteur d'un pourcentage calculé *a posteriori* par le transporteur et résultant du rapport, sur une période donnée, entre le montant de la taxe acquittée et le chiffre d'affaires réalisé.

(1) Article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 :

« (...) Le prix du transport est majoré de plein droit [de la taxe poids lourds supportée] par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, sur des bases réelles ou forfaitaires ainsi que les modalités d'application correspondantes. »

Ce décret a suscité des réactions négatives très fortes des transporteurs routiers, et un recours contentieux devant le Conseil d'État. La distinction entre les trois modalités possibles est très difficile en pratique, et chacune d'elles implique une surcharge administrative considérable pour les entreprises de transport, en particulier pour les nombreuses PME de ce secteur. De plus, le dispositif prévu pour le troisième cas de figure pose problème à la fois aux transporteurs et aux chargeurs : le montant de la répercussion étant, dans cette hypothèse, calculé *a posteriori*, les risques de litiges sont importants, et les chargeurs n'ont aucune visibilité en amont. Le décret du 4 mai 2012 institue un dispositif d'une complexité absurde, qui le rend inapplicable.

B.— LA REFORTE COMPLÈTE DU DISPOSITIF RENFORCERA LA SÉCURITÉ JURIDIQUE

Le 15 novembre 2012, le ministre chargé des Transports, M. Frédéric Cuvillier, a annoncé le dépôt d'un projet de loi, compte tenu de « *la nécessité de revoir totalement le dispositif* » de répercussion de la taxe sur les chargeurs prévu par ce décret, qualifié d'« usine à gaz ». Il a indiqué que cette répercussion prendrait la forme d'un système simple : une majoration forfaitaire, « *de plein droit* », incluant les frais de gestion que devront supporter les transporteurs, avec un taux fixé par région et un taux distinct pour les trajets interrégionaux.

Conformément aux annonces de novembre 2012, l'article 7 du projet de loi vise à modifier l'article L. 3222-3 du code des transports, afin que, dès que la taxe entrera en vigueur, **le prix du transport prévu dans chaque contrat soit majoré d'une somme égale au produit (« montant de la taxe » x « taux régional applicable »), ou, pour les transports effectués entre plusieurs régions, au produit (« montant de la taxe » x « taux interrégional unique »)**. La définition du mécanisme par le législateur plutôt que par acte réglementaire offre aux transporteurs un degré supérieur de sécurité juridique.

Cette majoration est opérée quel que soit l'itinéraire emprunté, et doit obligatoirement apparaître sur la facture. La majoration est assimilée à du chiffre d'affaires, elle sera donc soumise à la TVA.

La fixation de taux régionaux, et non pas d'un taux unique, est apparue nécessaire pour prendre en compte les disparités observées entre régions pour la longueur du réseau taxable et le volume du trafic. De plus, l'échelon régional a été retenu pour les aménagements de la taxe elle-même (minorations pour les régions périphériques), et pour la réalisation des études d'impact sur la taxe et le coût de sa collecte demandées au Gouvernement par la loi de finances pour 2009.

Pour les différents taux régionaux, l'article 7 précise qu'ils seront compris entre 0 et 7 % (le taux sera de 0 % en Corse puisqu'aucune route n'y est taxable). Selon l'étude d'impact annexée au projet de loi, le taux interrégional serait de 4,4 % ; les taux de majoration les plus élevés seraient ceux de l'Alsace (6,3 %) et

de l'Île-de-France (6,1 %), ce qui découle logiquement de la densité du réseau taxable et de la densité du trafic dans ces deux régions.

Les différents taux seront fixés par arrêté ministériel annuel. Ils seront établis à partir de modèles de simulation de trafic issus de l'enquête nationale annuelle sur le transport routier de marchandises, et leur calcul prendra en compte les charges administratives pesant sur les transporteurs du fait de la taxe (frais de gestion des abonnements, immobilisation de trésorerie...).

Le principal intérêt d'une majoration forfaitaire réside dans sa simplicité et son automaticité : elle s'applique au prix de la prestation de transport quels que soient l'itinéraire emprunté, le contenu du chargement ou le véhicule utilisé. Cette simplicité implique cependant, contrairement à un système de calcul « au réel », des cas individuels « gagnants » et des cas individuels « perdants » puisque chacun des taux du barème constitue une valeur moyenne. **Des effets d'aubaine sont inévitables dans un système forfaitaire**. Mais comme l'a jugé la rapporteure de la commission des finances du Sénat, Mme Marie-Hélène des Esgaulx, *« le système proposé, au regard du précédent, apparaît le moins mauvais, car le seul opérationnel. Ses imperfections sont le prix à payer pour sa simplicité et sa facilité d'utilisation. »*

Le Gouvernement admet l'existence de ces distorsions, mais estime qu'elles seront relativement marginales et qu'il est indispensable d'attendre de disposer d'un premier bilan de la mise en œuvre de la taxe pour en mesurer précisément l'ampleur. Votre Rapporteure adhère à cette position, qui s'est traduite par l'introduction, par le Sénat, de l'obligation pour le Gouvernement de remettre au Parlement un rapport sur la mise en œuvre du mécanisme de majoration.

À l'initiative du rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, M. Fabrice Verdier, le texte adopté par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a considérablement étendu et précisé le champ qui devra être couvert par ce rapport, puisque celui-ci devra exposer non seulement les premiers éléments de bilan de la répercussion, mais également ceux concernant la taxe elle-même.

Ce rapport devrait notamment permettre d'évaluer **l'impact économique** de la répercussion par majoration forfaitaire **sur les prix**. Le renchérissement du coût du transport routier se traduira par un accroissement du prix des prestations effectuées par les entreprises de transport routier, accroissement directement lié à la majoration automatique, mais également par une amélioration des systèmes logistiques (réduction des trajets à vide). S'agissant de la répercussion « en cascade », c'est-à-dire jusqu'au prix payé par le consommateur final, le ministre chargé des transports a affirmé, lors de son audition par la commission des finances du Sénat le 29 janvier 2013, qu'elle sera *« peu perceptible par le consommateur »*. En effet, le renchérissement du coût du transport routier est évalué par les services du ministère à + 3,7 % ; quant à la part du transport dans le

prix acquitté par le consommateur, elle s'élève seulement à 2 %. Par conséquent une majoration de 3,7 % (en moyenne) appliqué à ce « 2 % » représente effectivement un impact très faible pour le consommateur.

III.— À L'ISSUE DES TRAVAUX DU SÉNAT, UNE RÉVISION, QUI DOIT RESTER LIMITÉE, DE LA TAXE ELLE-MÊME

Votre Rapporteur estime qu'il ne saurait être question, dans le cadre de l'examen de ce projet de loi, d'accueillir favorablement toute demande catégorielle d'exonération de la « taxe poids lourds », sous peine de dénaturer le principe même de la taxe et de compliquer à l'extrême le système.

A.— VERS LA SUPPRESSION DE LA « TAXE POIDS LOURDS ALSACIENNE », REMPLACÉE PAR UNE PHASE D'EXPÉRIMENTATION AU NIVEAU NATIONAL

Lors de son audition par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale le 23 janvier 2012, M. Frédéric Cuvillier a déclaré : « (...) *la taxe poids lourds (...) n'est pas encore opérationnelle, et en tout état de cause, ne représentera pas une source de financement inépuisable. Sa mise en place est annoncée pour le 20 juillet – ce qui n'est pas sans poser des problèmes pratiques pour la comptabilité des routiers -, mais il nous faut avoir la garantie que le dispositif fonctionnera correctement. C'est pourquoi nous mettrons en place une période blanche, sans doute au niveau national, afin de nous assurer que l'écotaxe poids lourds bénéficiera également à la politique routière. En effet, le principal problème du transport routier n'est pas tant la pollution générée par les camions – que la norme Euro 6 rendra moindre – que le coût qu'il représente pour les infrastructures. (...) Nous avons adapté la taxe poids lourds pour qu'elle soit efficace et perçue comme telle, mais il faudra vérifier qu'elle pèse réellement sur les chargeurs, qui sont responsables du rythme imposé aux routiers et de la mise sous tension des infrastructures.* »

La mise en place, dans un premier temps, d'une taxe poids lourds en Alsace uniquement (sur les véhicules de 12 tonnes et plus), avait pour but d'une part, de lutter contre le report de trafic des transporteurs désireux d'éviter les axes routiers allemands taxés, et d'autre part, de familiariser les transporteurs au système.

Compte tenu du retard pris par le calendrier, la taxe alsacienne, qui devait entrer en vigueur au mois d'avril 2013, a perdu sa pertinence en tant que phase de « test ». Le Gouvernement ayant décidé de lancer une phase additionnelle d'expérimentation au plan national, et de repousser de juillet à octobre 2013 l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds nationale, le Sénat a adopté un amendement portant article additionnel afin de supprimer le dispositif spécifique alsacien.

Les représentants d'Ecomouv entendus par votre Rapporteur ont indiqué que la suppression de la taxe alsacienne **ne nécessitera pas d'avenant** au contrat liant l'État à Ecomouv, la flexibilité du dispositif contractuel permettant de l'éviter. Du point de vue du consortium, commencer la collecte de données et l'équipement des quelque 800 000 véhicules concernés dans le cadre d'une expérimentation préalable à l'entrée en vigueur nationale est une nécessité.

Quant à l'ajout d'une phase d'expérimentation « à blanc » (sans perception de la taxe) de dimension nationale mais uniquement avec des transporteurs volontaires, elle ne nécessite pas de modification législative, et fera simplement l'objet d'échanges opérationnels entre l'État, les transporteurs concernés et Ecomouv, **sans coût supplémentaire pour l'État**.

L'article additionnel introduit par le Sénat et prévoyant l'abrogation de la taxe poids lourds alsacienne a été approuvé par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée le 27 mars 2013. Le ministre a confirmé à cette occasion que la phase expérimentale « à blanc » commencera au mois de juillet 2013, et que l'entrée en vigueur effective de la taxe est prévue pour le 1^{er} octobre.

B.— L'EXEMPTION D'UNE CATÉGORIE DE VÉHICULES AFFECTÉS À L'ENTRETIEN DES ROUTES

La directive « Eurovignette » dispose dans son article 6 que *« les États membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour : a) les véhicules de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre l'incendie et autres services d'urgence, des forces responsables du maintien de l'ordre ainsi que pour les véhicules d'entretien des routes ; b) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques (...) et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsion de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission. »*

L'exclusion du champ de la taxe des véhicules d'entretien des routes est donc en théorie possible. Sur cette base, le Sénat a ajouté au projet de loi un article prévoyant l'exemption des *« véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes »*. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée a adopté un amendement supprimant cette exemption. Dans la mesure où cette disposition créait une discrimination entre les collectivités territoriales qui sont propriétaires de véhicules d'entretien et celles qui ont recours aux véhicules de leurs cocontractants privés, votre Rapporteur a émis un avis favorable à cette suppression.

C.— LA PROCÉDURE DE RÉVISION DE LA LISTE DE TRONÇONS ROUTIERS LOCAUX TAXABLES

La liste des sections taxables de routes du réseau local, établie par le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 (*voir plus haut*), a été élaborée en concertation avec les collectivités territoriales. Le décret prévoit « *une période d’observation du trafic sur le réseau local (...) pendant un an à compter de l’entrée en vigueur de la taxe* », mais ne prévoit pas expressément de procédure de révision de la liste. Le Sénat a décidé d’inscrire dans la loi cette possibilité, en prévoyant que cette révision aura lieu « *sur demande des collectivités territoriales, en cas d’évolution du trafic en provenance du réseau taxable* », et qu’elle prendra la forme d’un décret en Conseil d’État pris après avis de leurs assemblées délibérantes.

D.— UNE CLARIFICATION SUR LES CONTRATS DE LOCATION

Le Sénat a adopté, à l’initiative de son rapporteur, un article additionnel destiné à ne rendre obligatoire la majoration, pour les contrats de location de véhicule avec chauffeur, que dans le cas où le loueur est effectivement le redevable de la taxe.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n° 728).**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. L'audition de M. le ministre, prévue initialement le 13 mars dernier, a été reportée du fait des intempéries. Nous procéderons donc, après l'avoir entendu, à l'examen du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services sur lequel le Gouvernement a décidé d'engager la procédure accélérée.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Le projet de loi comporte 25 articles, souvent d'apparence technique mais au service d'une ambition politique : d'une part, renforcer la prise en compte du développement durable, des risques écologiques et de la protection des salariés dans le secteur des transports, d'autre part, introduire diverses mesures s'appliquant aux différents modes de transport.

Adopté à l'unanimité par le Sénat le 12 février dernier, le texte a été amélioré et clarifié, levant certaines interrogations formulées par les professionnels. Sa principale disposition, à l'article 7, porte sur la mise en œuvre de l'écotaxe sur les poids lourds. Conçue comme un élément de fiscalité écologiquement responsable, elle doit être aussi économiquement supportable à travers un dispositif technique à la fois réaliste et stable.

La taxe résulte, dans son principe, d'une loi de finances antérieure. Le dispositif présenté maintenant permet aux entreprises de transport routier de majorer le prix de leurs prestations afin d'intégrer celle-ci et de la répercuter sur leurs clients. Il en avait été d'abord discuté dans le cadre du Grenelle de l'environnement, adopté par le Parlement en 2009, également à l'unanimité. Elle devait être mise en place en 2011 avant que son application se trouve différée.

La taxe porte sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes empruntant un réseau routier non payant. Son barème prend en compte à la fois la taille des camions et leurs performances environnementales. Afin de respecter le principe écologique à la base de sa création, le Gouvernement fait d'emblée savoir qu'il émettra un avis défavorable à tous les amendements visant à exonérer telle ou telle catégorie de transporteurs.

Aujourd'hui, les transporteurs routiers ne couvrent pas tous les coûts d'usage de la route. Nous entendons qu'ils contribuent au financement des infrastructures, actuellement à la charge des collectivités territoriales et de l'État.

Le dispositif projeté cherche donc d'abord à optimiser le transport routier, notamment à travers le choix des itinéraires, l'organisation des tournées et la complémentarité des modes de transport, entre lesquels l'écotaxe doit également servir à corriger les distorsions de concurrence.

Son mécanisme poursuit trois objectifs : envoyer, particulièrement aux chargeurs, un signal-prix afin de les sensibiliser à la réalité du coût du transport routier ; rationaliser le transport, notamment sur moyennes distances ; enfin faciliter le financement des infrastructures nécessaires à la politique de développement intermodal et à sa prise en charge par l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) alimentée par le produit de l'écotaxe. Cette dernière n'est pertinente qu'à la condition d'être équilibrée et de ne pas mettre en difficulté un secteur déjà économiquement très éprouvé. Elle ne doit pas, non plus, se fondre dans le budget général de l'État : elle est affectée au financement des formules alternatives de transport.

Lors des nombreuses discussions avec les professionnels, il est apparu que l'écotaxe devait être répercutée sur les clients des transporteurs et qu'il convenait de revoir entièrement le décret du 4 mai 2012. L'application du texte devra s'accompagner de mesures relatives à la sous-traitance, probablement dans le cadre de négociations de branche, ainsi qu'à certains contrôles qu'il conviendra de renforcer. Nous voulons mettre en place un dispositif simple, compréhensible, économiquement responsable et efficace. La commission que préside votre collègue M. Philippe Duron, chargée de hiérarchiser les projets inscrits au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), devrait bientôt rendre son rapport.

Le projet de loi prévoit donc une majoration du prix des prestations de transport routier par application d'un taux établi au niveau régional, incluant les frais de gestion supportés par les entreprises. Aucun système n'est évidemment parfait et quelques difficultés pourront subsister. Nous les évoquerons lors de la discussion des amendements.

Je souhaite aussi que l'on assure une surveillance de l'application du nouveau dispositif durant sa première année et qu'on y associe le Parlement. Nous pourrions ensuite améliorer son efficacité et sa pertinence.

Sa mise en œuvre devait intervenir le 20 juillet 2013. Nous avons choisi de la différer au 1^{er} octobre, compte tenu des incertitudes pesant sur la société *Écomouv*. Nous disposerons ainsi profiter d'une période de rodage.

Les rapports sont aujourd'hui très déséquilibrés, sur le plan commercial, entre les différentes composantes du secteur des transports. Nous entendons renforcer la sécurité juridique afin de préserver les intérêts de chacun. La taxe sur les poids lourds ne doit pas représenter une charge supplémentaire venant fragiliser les entreprises de transport et leurs salariés en les exposant à un surcroît de concurrence étrangère.

Nous introduisons par ce texte la première fiscalité environnementale dans notre ordre juridique, ce qui implique un effort soutenu d'explication et de pédagogie.

Les autres dispositions du projet de loi concernent le transport fluvial, notamment pour réduire les risques environnementaux et améliorer la sécurité de la navigation : l'article 12 prévoit, par exemple, des procédures de déplacement d'office des bateaux. Elles touchent aussi à la sécurité maritime, conformément aux dispositions internationales, avec la transcription en droit interne, à l'article 16, du régime général de responsabilité du propriétaire du navire défini par la convention de Londres de 1992 en cas de marée noire. L'article 20 prévoit plusieurs dispositions relatives à l'inspection à bord des navires.

Le texte se veut aussi socialement protecteur aux termes d'une de ses dispositions majeures qui, à l'article 23, prévoit comment, dans certaines conditions et dans le respect des prescriptions de l'Union européenne, les armateurs et les compagnies nationales peuvent exercer leur métier selon des modalités concurrentielles analogues à celles des compagnies étrangères, notamment pour le cabotage et les liaisons de continuité territoriale. Cela concerne la notion même de navire et les conditions offertes par les pays d'accueil au regard des droits des salariés et de leur protection sociale, ainsi que les sanctions pénales auxquelles s'exposent les armateurs en cas de violation de leurs obligations. Cela permettra d'éviter que des navires battant pavillon étranger opèrent sur nos lignes nationales selon des modalités socialement inacceptables et en provoquant des distorsions de concurrence.

Mme Catherine Beaubatie, rapporteure. Le projet de loi qui vient de nous être présenté embrasse une ambition très vaste en abordant tous les modes de transport : ferroviaire, routier, maritime, fluvial et aérien.

Les débats du Sénat se sont concentrés presque totalement sur les modalités de la taxe poids lourds, et nous allons abondamment en discuter à notre tour. Pour autant, il ne saurait être question de négliger les autres articles, dont certains revêtent une grande importance. Notre débat ne doit pas se résumer à une remise en cause de la taxe poids lourds, adoptée dans son principe de façon consensuelle.

Au premier abord, il s'agit d'un texte essentiellement technique mais qui poursuit comme objectif majeur le renforcement de la sécurité juridique. Celle-ci constitue une condition indispensable au bon fonctionnement de chaque mode de transport, exigence exprimée par tous les intervenants du secteur. Or elle peut faire défaut sur des points précis, que le projet de loi entend justement faire évoluer.

Le texte reflète la volonté du Gouvernement d'intégrer la dimension du développement durable dans notre législation, ce qui ne peut que rassembler les membres de notre commission. Il restera bien sûr à prendre d'autres mesures, notamment pour donner l'impulsion décisive à la transition écologique voulue par

le Président de la République. Ce texte se présente donc comme une première étape, notamment pour permettre l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds.

Le Titre I^{er} du projet de loi concerne le transport ferroviaire. Je salue l'introduction par le Sénat d'un article 3 *bis* visant à assurer la transparence des comptes des lignes TER envers les régions. L'article 4 renforce les moyens de protection du réseau ferré, auquel des dommages considérables sont infligés par malveillance, en procurant un fondement législatif aux interventions déjà pratiquées, sur une base contractuelle, par des agents de la SNCF travaillant pour le compte de RFF. Mais cet article apparaît, paradoxalement, à la fois superflu et insuffisant. Il est superflu, ou plutôt prématuré, puisqu'une telle disposition découlerait certainement de la réforme ferroviaire que vous nous présenterez prochainement. Il est insuffisant si l'outil juridique des contraventions de grande voirie, auquel il est fait référence, ne suffit pas à combattre efficacement les dégradations. Pouvez-vous nous apporter des précisions ?

Le Titre II, portant sur le transport routier, a été complété au Sénat par quatre articles additionnels relatifs au mécanisme, au champ d'application et aux modalités de la taxe poids lourds. Conformément au vote des sénateurs, la taxe alsacienne n'aurait plus lieu d'être. Pouvez-vous nous décrire plus précisément la phase d'expérimentation qui va s'y substituer, menée au plan national sans perception de la taxe, et avec quelles entreprises volontaires ?

Le consortium *Écomouv'* a remis, fin février, un rapport sur l'état d'avancement du dispositif technologique très innovant – présentant de ce fait des risques quant à sa fiabilité – des portiques routiers et des boîtiers. Où en est-on ?

Compte tenu des nombreuses sollicitations que nous avons reçues, visant à obtenir l'exemption du dispositif pour telle ou telle catégorie d'usage des poids lourds, nous confirmez-vous que le droit européen ne permet pas un traitement différencié des véhicules selon leur usage ? Je rappelle qu'il ne faut considérer les camions qu'en fonction, d'une part, de leur poids – donc de l'usure qu'ils infligent aux routes –, et, d'autre part, de leur qualité environnementale, c'est-à-dire des normes *Euro 4, 5 et 6*.

Enfin, je relève que les derniers titres du projet de loi, concernant les transports fluviaux, maritimes et aériens, n'ont guère suscité de contestations de la part des intéressés. Ceux-ci se sont même déclarés pleinement satisfaits du texte comme de la concertation qui avait précédé sa rédaction. Les dispositions sur les navires abandonnés, sur le droit pénal en mer, sur les ressources du port de Paris, semblent consensuelles. Il faut en féliciter le Gouvernement.

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. La commission des affaires économiques s'est saisie pour avis des dispositions relatives à l'écotaxe poids lourds, c'est-à-dire des articles 6 *bis* à 7 *ter*. Elle a émis un avis favorable à l'adoption de ces cinq articles ; elle a aussi adopté deux amendements et un sous-amendement.

Le premier amendement, adopté à l'unanimité, vise à enrichir le contenu du rapport que le Gouvernement remettra au Parlement en application du III de l'article 7. La proposition du Sénat d'évaluer la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de la majoration du prix des transports routiers et les montants acquittés par eux au titre de l'écotaxe va dans le bon sens, mais il nous a paru nécessaire d'aller plus loin.

En effet, la quinzaine d'auditions réalisées montre que le dispositif prévu par l'article 7 est bien mieux accepté par les transporteurs routiers et les chargeurs que celui du décret du 4 mai 2012. La majoration forfaitaire du prix du transport n'est certes pas exempte de critiques, mais elle a le mérite de protéger un secteur important de notre économie sans induire pour autant d'effet inflationniste notable. Il conviendra toutefois de s'en assurer en dressant un bilan global de l'application du dispositif.

Compte tenu des interrogations, voire des inquiétudes qui se manifestent à l'égard de l'écotaxe et de la majoration, la commission des affaires économiques a souhaité que le rapport du Gouvernement évoque également les difficultés qu'elles peuvent entraîner pour les transporteurs et les donneurs d'ordre, leurs éventuels effets sur le prix du transport, les négociations tarifaires et les parts de marché des transporteurs routiers français en Europe, leurs possibles conséquences inflationnistes et leur impact sur le report modal. Enfin, le rapport devra présenter les systèmes d'écotaxe sur les poids lourds appliqués en Europe. La date de sa remise est, par ailleurs, repoussée au 31 décembre 2014, afin de disposer de suffisamment de recul pour analyser les éventuelles difficultés d'application de l'écotaxe et de proposer, le cas échéant, des mesures correctrices.

Par ailleurs, la commission a adopté un sous-amendement de M. Joël Giraud prévoyant la consultation des comités de massif dans le cadre de l'évaluation des reports de trafic.

Nous avons également eu une longue discussion sur le niveau de l'écotaxe et de la majoration en Bretagne et dans les régions dites périphériques, Aquitaine et Midi-Pyrénées. Nous connaissons les spécificités bretonnes : forte tradition d'élevage, exportations importantes vers le reste du pays empruntant presque exclusivement le réseau routier. Des efforts sont déjà consentis pour en tenir compte, puisque l'écotaxe fait l'objet d'un abattement de 40 % en Bretagne et de 25 % dans les deux autres régions. L'utilisation de la RN 164, qui traverse le centre de la Bretagne, est par ailleurs exonérée du paiement de la taxe.

Mais ces trois régions sont particulièrement affectées par l'application du taux interrégional dans le cas où l'itinéraire du poids lourd le conduit hors de sa région de chargement. La commission a donc adopté un amendement prévoyant, dans ce cas de figure, l'application successive du taux régional puis du taux interrégional unique, de façon à maintenir le régime de dégrèvement partiel des régions périphériques.

Pour le reste, la commission a repoussé un certain nombre de demandes d'exonérations ; elle a refusé de toucher au taux de la taxe, à la date de son entrée en vigueur et à l'affectation de son produit.

M. Florent Boudié. L'écotaxe sur les poids lourds, encadrée par la directive *Eurovignette* et prévue, dans un contexte consensuel, par le Grenelle de l'environnement en 2009, est au cœur de ce projet de loi. Cette première fiscalité environnementale présente d'abord l'avantage d'inciter au report modal. Elle favorisera le financement de nouvelles infrastructures, devant dégager environ 1,2 milliard d'euros en année pleine, dont 800 millions versés à l'AFITF que préside notre collègue M. Philippe Duron, et 200 millions à destination des collectivités locales gestionnaires des réseaux routiers départementaux et communaux.

Le projet de loi ne porte pas sur le principe même de l'écotaxe, admis par la nouvelle majorité parlementaire, mais sur ses modalités d'application, avec comme objectif d'en répercuter la charge sur les utilisateurs du transport routier, c'est-à-dire les chargeurs.

Rappelons-le : 82 % des entreprises de transport routier sont aujourd'hui des PME comptant moins de 10 salariés, aux marges financières sont souvent très minces et largement exposées à la crise. Il s'agit donc d'instaurer une règle d'équité dans la répartition du poids de la taxe, à travers un mécanisme de majoration forfaitaire du prix facturé aux chargeurs sur la base d'un taux régional.

Le texte remet en cause le décret du 4 mai 2012, dont il a été fait état : celui-ci faisait l'unanimité contre lui en raison de sa complexité et de sa probable inapplicabilité. Il fait en outre l'objet d'un recours devant le Conseil d'État. Le dispositif retenu est donc simplifié. Il méritera une évaluation fine, qui donnera lieu à un rapport que nous avons souhaité avec M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, et qui débouchera sur d'éventuels correctifs à l'article 7.

Résistons à la tentation d'instaurer des régimes particuliers d'exonération en faveur de segments d'activité, qui dénatureraient le dispositif général et affaibliraient les moyens de l'AFITF. Il conviendra sans doute, à terme, de réfléchir à l'équipement en camions moins polluants, formule qui a déjà fait ses preuves en Allemagne dans le cadre de la *LKW Maut* – la taxe poids lourds d'outre-Rhin.

Je précise que l'article 23 fait considérablement avancer les droits sociaux des gens de mer en appliquant les règles du pays d'accueil aux pavillons étrangers, dans le prolongement du débat sur la directive *Bolkestein*, qui trouve ici son application en matière de cabotage. Je note aussi, à la suite d'un amendement adopté au Sénat, le souci du groupe SRC d'approfondir la connaissance des comptes de la SNCF.

Finalement, en dépit de son caractère éminemment technique, ce texte ne manque pas de portée politique puisqu'il se situe dans la ligne du premier Grenelle de l'environnement et que l'actuelle majorité s'est attachée à améliorer le caractère opérationnel de la taxe poids lourds. Je pense donc que nos collègues du groupe UMP rejoindront notre démarche, comme nous avons approuvé le principe de l'écotaxe au nom de l'intérêt général.

M. Martial Saddier. Vous l'avez rappelé, monsieur le ministre : nous ne discutons plus du principe de l'écotaxe, mais de ses modalités. À cet égard, le groupe UMP n'a aucun *a priori* à l'encontre de cette disposition. En revanche, sa mise en œuvre suscite des interrogations, voire des inquiétudes.

Tout d'abord, entre le moment où est née l'idée de cette taxe et aujourd'hui, le secteur du transport routier s'est enfoncé dans les difficultés économiques.

Ensuite, nous nous interrogeons sur le calendrier d'application, sur les recettes attendues et sur les coûts de gestion du système. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous donner des précisions à ce sujet ?

Laissez-moi vous citer cet extrait de l'article 11 de la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement : « *Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises.* » On peut comprendre la volonté de la majorité et du Gouvernement de ne pas prévoir d'exonérations, mais on peut aussi retourner l'argument : il ne faut pas qu'une seule catégorie supporte le poids de la taxe. Car cela reviendrait à fragiliser le dispositif – et donc le financement de l'AFITF – en l'exposant à une censure du Conseil constitutionnel, soit avant sa promulgation, soit à l'occasion d'une question prioritaire de constitutionnalité. Je pense en particulier au problème posé par la répercussion du coût de la taxe sur le chargeur, selon qu'il s'agit d'un transporteur pour compte d'autrui, d'un transporteur pour compte propre ou d'un transporteur local d'intérêt général. Il ne faudrait pas que l'écotaxe, dont le principe est accepté par tous, ait un impact lourd sur le commerce local, les produits locaux et plus généralement le « *made in France* ».

Par ailleurs, un amendement adopté au Sénat – contre l'avis du Gouvernement, semble-t-il – a eu pour effet de supprimer l'expérimentation en cours, en Alsace, de la taxe poids lourds. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

De même, un amendement sur les remontées mécaniques a été adopté malgré l'avis défavorable du Gouvernement. Celui-ci ne semble pourtant pas avoir prévu d'en demander la suppression. J'espère, en tout cas, que la disposition adoptée ne vise pas à remettre en cause les délégations de service public dans le secteur des remontées mécaniques.

M. Yannick Favennec. L'objectif de l'écotaxe est de financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la politique de développement intermodal des transports. Mais le mécanisme de majoration forfaitaire, s'il simplifie la répercussion de la taxe sur les clients dans le cas du transport pour autrui, est inadapté aux sociétés qui effectuent du transport pour compte propre. Or de nombreuses entreprises sont concernées, notamment les distributeurs grossistes et les coopératives agricoles agroalimentaires, qui vont utiliser le réseau taxé dans le cadre de leur tournée de livraison.

Prenons l'exemple d'une entreprise de transformation de viande de ma circonscription : elle transporte en amont des animaux vivants vers l'abattoir, et livre en aval la viande à sa clientèle de restaurateurs, de bouchers et de grandes surfaces. Le système de la tournée permet de couvrir un maximum de clients et constitue une solution plus vertueuse, en termes d'environnement, que la multiplication des livraisons directes, mais il rend incontournable le recours à des véhicules de plus de 3,5 tonnes. Cette entreprise doit pouvoir répercuter la taxe grâce à un mécanisme adapté lorsqu'elle effectue une prestation de transport pour compte propre.

De même, les coopératives agricoles et agroalimentaires, implantées en zone rurale et dont le rôle est vital pour l'activité agricole, n'ont pas d'autre choix que d'emprunter le réseau secondaire lors de leurs tournées, à une fréquence d'autant plus grande que les denrées sont périssables. Et les grandes enseignes les contraignent à livrer plus fréquemment des volumes réduits, ce qui ne fait qu'accroître le nombre de kilomètres parcourus.

Compte tenu du coût élevé du transport pour ces entreprises, la taxe risque d'entraîner une nouvelle dégradation de leur compétitivité, d'autant que la répercussion de son coût sur le client final – en l'occurrence, la grande distribution, puis le consommateur – paraît difficile dans un contexte de forte tension des négociations commerciales.

Les sociétés de travaux publics, qui assurent une prestation globale incluant le transport de matériel et de matériaux, s'interrogent également sur le moyen de répercuter la majoration du prix du transport sur leurs factures.

Toutes ces entreprises, à l'instar des transporteurs routiers, doivent pouvoir bénéficier d'un mécanisme légal sur lequel s'appuyer pour répercuter les charges liées à l'écotaxe, car contrairement à ces derniers, elles ne maîtrisent pas la part que représentent dans leurs coûts les frais liés à l'usage des infrastructures. Je défendrai des amendements dans ce sens. Entendez-vous, monsieur le ministre, mettre en place un mécanisme adapté ?

M. François-Michel Lambert. Contrairement à ce qu'affirment certains, le transport de marchandises n'est pas, en soi, un secteur économique : c'est un support, un service destiné à mettre en relation les acteurs économiques, les

producteurs et les consommateurs, et dont l'importance, dans un monde fini aux ressources limitées, doit diminuer au bénéfice de l'économie en général.

Nous devons trouver un autre modèle de développement. Il est possible de vivre mieux avec une croissance nulle, mais cela implique d'opter pour un modèle d'économie circulaire plutôt que linéaire. À partir du moment où l'on préfère l'usage du service à la consommation du produit, où l'on développe l'écoconception pour réduire les besoins en ressources, où l'on réutilise les déchets, où l'on favorise les circuits courts, le transport de marchandises perd de sa nécessité. La croissance de ce type de transport ne saurait constituer l'avenir d'une société fondée sur le développement durable.

Plus qu'au transport de marchandises, il faut donner la prime à l'organisation logistique territoriale et à l'optimisation économique, environnementale et sociale des flux. C'est ce qu'a fait l'Allemagne en développant, en 2007, son *Masterplan Güterverkehr und Logistik*, dont la taxe sur les poids lourds n'est qu'un élément.

L'écotaxe en particulier, comme plus généralement la politique des transports, doit être appréhendée dans un cadre global, celui du développement d'un modèle de société moins soumis aux crises financières et économiques, moins dépendant des ressources naturelles. À cet égard, on ne peut qu'être exigeant sur sa mise en œuvre, ce qui implique de refuser toute exonération, même en faveur des collectivités : celles-ci doivent faire partie des acteurs du changement.

De même, il est indispensable de rompre avec l'hégémonie du transport routier, et d'éviter que ce secteur, *in fine*, ne bénéficie de l'affectation du produit de l'écotaxe. Une partie des ressources collectées doit être confiée aux régions, ces collectivités ayant vocation à promouvoir les transports alternatifs – ferroviaire, fluvial et maritime. Le groupe écologiste a déposé des amendements en ce sens.

Le secteur routier français est fragilisé depuis la crise de 2008. Mais ce qu'il faut remettre en cause, c'est le choix, effectué depuis des décennies, de privilégier la route au détriment d'un véritable plan d'aménagement territorial, et de considérer le transport routier comme secteur économique plutôt que comme service. Il faut en réduire l'ampleur, quitte à faire disparaître des camions ou des emplois. Ces emplois, de toute façon, nous les retrouverons ailleurs, comme dans la performance logistique.

M. Olivier Falorni. Je concentrerai mon propos sur les deux aspects du texte qui me semblent essentiels : la réforme sociale maritime et la mise en œuvre de l'écotaxe.

Je partage votre ambition de renforcer les pouvoirs de contrôle et de sanction dans le transport maritime et d'améliorer la condition sociale de nos marins. Succédant à la ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT), ce texte procède à d'heureuses

modifications en matière sociale, répondant ainsi à une forte demande des gens de mer. L'article 23 va permettre d'imposer aux navires, quelle que soit leur nationalité, un certain nombre de règles relatives à l'équipage. Dans nos eaux territoriales, le droit du travail s'appliquera également aux navires étrangers, ce qui permettra, je l'espère, de lutter contre le *dumping* social.

S'agissant de l'écotaxe poids lourds, le Grenelle de l'environnement avait décidé que la charge de cette taxe ne devait pas peser sur les transporteurs routiers, mais que son application devait obéir au principe utilisateur/payeur. L'enjeu est important, non seulement pour les finances publiques, mais aussi pour le transport routier qui doit contribuer davantage à la transition écologique et à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Tel est l'objet de l'article 7 du projet de loi.

La commission des affaires économiques a adopté à l'unanimité un sous-amendement de Joël Giraud visant à prendre en compte, dans le rapport du Gouvernement, l'analyse des reports de trafic sur les réseaux non soumis à la taxe ainsi que l'avis des comités de massif et des conseils généraux gestionnaires des réseaux concernés. Le groupe RRDP se réjouit de cette adoption qui permettra de procéder à des ajustements en cas de reports massifs de trafic.

La société *Écomouv'*, constituée dans le cadre d'un partenariat public-privé, est chargée de recouvrer 1,2 milliard d'euros attendus en recettes, dont 160 millions iraient aux collectivités, 230 millions à *Écomouv'* et 800 millions à l'AFITF. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer ces chiffres ?

Par ailleurs, aucune mesure d'exonération n'est prévue dans ce texte. Or, lorsque la marchandise fait l'objet d'une opération de transport combinée ou est transportée au titre du pré- et post-acheminement par mode massifié, l'écotaxe risque de pénaliser le report modal. Sans aller jusqu'à une dispense, il conviendrait d'envisager un dispositif favorisant un mode de transport plus respectueux de l'environnement.

De même, une partie du produit de l'écotaxe ne pourrait-elle pas être affectée, comme en Allemagne, à la modernisation du parc roulant ? Le marché français du camion, qui connaît un temps difficile, aurait bien besoin d'une telle aide. Une autre piste envisageable pour aider les professionnels est la suppression de la taxe à l'essieu, mise en place il y a plus de quarante ans pour financer la réparation des dégâts occasionnés sur la voirie par les poids lourds. Son maintien risque de pénaliser les transporteurs, qui seront taxés deux fois pour une même utilisation de la route. En outre, leurs concurrents européens n'en sont pas redevables.

Enfin, les concessionnaires d'autoroutes vont bénéficier d'un report de trafic sur leurs infrastructures, occasionnant un surcroît de recettes de l'ordre de 250 à 450 millions d'euros. Seriez-vous, monsieur le ministre, enclin à négocier une augmentation de la redevance domaniale pour compenser cet effet d'aubaine ?

M. Philippe Duron. L'objectif de l'écotaxe est de favoriser le report modal, et son produit, destiné à l'AFITF et aux départements, doit financer les infrastructures de transport. Mais le report de quelques mois, décidé avec sagesse par le Gouvernement, aura des conséquences sur le budget de l'Agence. Alors que l'on attendait en 2013 un produit de 262 millions d'euros, dont 27 millions pour la rémunération du prestataire, soit une recette nette de 235 millions d'euros, le résultat final sera proche des 90 millions d'euros. Comment compenser ce manque à gagner ? Faut-il prévoir une modulation de la subvention d'équilibre ? M. Falorni propose de négocier une augmentation de la redevance domaniale, mais nous savons à quel point cela serait difficile. En tout état de cause, je mets en garde mes collègues contre la multiplication des exonérations ou la dispersion des aides, qui auraient pour effet d'affaiblir le financement des infrastructures de transport.

M. Jean-Marie Sermier. J'ai été choqué par la façon dont notre collègue écologiste a évoqué le secteur des transports. Le transport n'est pas seulement un service, c'est un pan de notre économie qui fait travailler, dans des conditions difficiles, des dizaines de milliers de personnes. Il ne pourra se développer que si nous renouons avec la croissance. Or je fais partie de ceux qui pensent que la décroissance n'est pas bonne pour notre pays.

L'écotaxe est souvent présentée comme une disposition de fiscalité écologique, mais je ne pense pas que ce soit le cas dans la mesure où elle ne s'applique pas de façon identique en tout point du territoire. En outre, le fait de payer n'empêche pas le camion de polluer. Évitions le double langage : la taxe a pour objectif de financer les infrastructures. Elle vise également à reporter sur les autoroutes une partie des poids lourds qui empruntent les routes nationales et départementales, dont l'usage est gratuit. Ce n'est pas qu'une question écologique : il y va aussi de la tranquillité des riverains, dans la mesure où il est de moins en moins possible, pour des raisons environnementales et financières, d'établir des itinéraires de contournement à l'écart des communes.

Mais il est complètement faux de penser que la mise en place d'une écotaxe va permettre de régler les problèmes d'environnement. Le problème de la répercussion du coût la taxe sur le client est, pour nous, un motif de préoccupation. Elle sera aisée pour une grosse entreprise, beaucoup moins pour une petite. Quant aux transporteurs pour compte propre, ils ne répercuteront rien du tout, mais ils subiront une diminution de leurs marges.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je prie chacun de respecter le temps de parole qui lui est imparti.

M. David Douillet. L'énergie est déjà très taxée. Ne peut-on, pour éviter d'alourdir la facture des particuliers, assimiler le transport effectué par certains poids lourds à un service d'intérêt général, et les exonérer de taxe, comme les véhicules agricoles ou militaires ? Je vous renvoie sur ce point aux dispositions du code des douanes. Les ambulances privées pourraient bénéficier de la même

exonération, puisqu'elles rendent aussi, au sens large, un service d'intérêt général. (*Sourires*)

M. Jean-Louis Bricout. L'article 5 du projet de loi vise à étendre les possibilités de reclassement d'une route nationale ou section de route nationale déclassée dans la voirie départementale ou communale, si la communauté concernée a émis un avis défavorable : il opère un transfert vers les collectivités, qui ont déjà fort à faire pour aménager les routes. Sans m'attarder sur la situation de la RN 2 dans l'Aisne, dont je sais qu'elle vous préoccupe autant que moi, j'aimerais savoir comment sera calculée la compensation systématique prévue par un amendement du rapporteur du Sénat. Vous avez indiqué qu'elle concernerait potentiellement 251 kilomètres de voirie. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

M. Laurent Furst. Le ministre de l'agriculture a indiqué aujourd'hui que le coût de la collecte de lait augmenterait : si les laiteries ne peuvent pas facturer cette hausse au système de distribution, soit leur santé financière se dégradera, soit le prix payé au producteur diminuera, ce qui menacera des milliers d'emplois. Il n'y a pas de solution, pour les entreprises de collecte de lait, sinon la possibilité d'établir une refacturation en pied de facture, mesure qui pourrait s'appliquer à d'autres domaines.

Le système de la *LKW Maut* est-il compatible avec le nôtre ? Les premiers ports d'importation de marchandises de France ne sont pas français. Les camions qui sillonnent l'Europe pouvant passer en quelques heures d'Italie ou de Suisse en France, en Allemagne, ou en Belgique. Il suffirait d'adopter le même dispositif en France et en Allemagne pour imposer un système européen.

M. Denis Baupin. Que nos collègues de l'UMP cessent de se caricaturer : en s'interrogeant sur le transport routier de marchandises, François-Michel Lambert a évoqué des externalités comme le dérèglement climatique et l'épuisement des ressources pétrolières. En outre, le fait que le transport soit sous-payé en France a favorisé les délocalisations massives. Payer le transport à son juste prix est une manière de défendre le *made in France*, ce qui ne signifie pas que les transporteurs routiers sont des variables d'ajustement. Nous devons travailler avec leurs syndicats pour les reconverter à d'autres formes de logistique, maritime ou ferroviaire, ou à une meilleure organisation du transport, dont la valeur ajoutée dépendrait moins de la distance parcourue que du service rendu. C'est cet état d'esprit qu'il faut adopter si nous voulons relocaliser les industries.

Mme Sophie Rohfritsch. L'écotaxe est née quand la mise en place de la *LKW Maut* a reporté une part du transport autoroutier de l'Allemagne vers l'Alsace. Le dialogue s'est noué d'abord dans la région, puis entre l'État et les services des douanes, jusqu'à ce qu'un amendement de M. Yves Bur dans le cadre du Grenelle de l'environnement étende l'écotaxe au plan national. Cependant, les mesures actuelles ou à venir ne suffiront pas à résoudre les problèmes de trafic, si nous ne disposons pas d'infrastructures de qualité. Comment l'écotaxe et le projet de grand contournement ouest de Strasbourg pourrait-il se combiner pour restaurer

le trafic fluide que notre région a perdu en 2004 ? Une amélioration diminuerait aussi la pollution de l'air, preuve qu'on ne peut cloisonner les débats.

M. Olivier Marleix. Comme Jean-Marie Sermier et Yannick Favennec, je m'interroge sur le sort des transporteurs pour compte propre, et j'attends avec impatience la réponse du ministre.

M. Guillaume Chevrollier. Si nous ne pouvons qu'approuver le principe de l'écotaxe que nous avons introduite dans le Grenelle de l'environnement pour inciter les transporteurs à privilégier des moyens de transport comme le rail ou les canaux, son application semble peu pertinente aujourd'hui puisque, depuis dix mois, le Gouvernement a alourdi la fiscalité dans des proportions ahurissantes. (*Murmures*)

Mieux vaudrait en user avec prudence, d'autant que le dispositif contient des incohérences et des lacunes, notamment en ce qui concerne les grossistes distributeurs et les transporteurs de proximité d'intérêt général. Pour gouverner, il faut envisager toutes les conséquences des mesures par des études d'impact. Le Gouvernement devrait s'en souvenir et s'efforcer de réduire la dépense publique au lieu d'imposer une nouvelle taxe.

M. Yves Albarello. Permettez-moi de me faire l'interprète des chefs d'entreprise du transport routier. Dans notre pays, monsieur le ministre, il n'existe pas d'arbre à argent sous lequel on irait ramasser le matin des billets tombés pendant la nuit. Les entreprises ne vivent que de la valeur ajoutée qu'elles dégagent. Je conviens que l'idée d'écotaxe remonte au Grenelle de l'environnement, mais il est temps de faire une pause en matière de fiscalité. Pour les petites entreprises qui possèdent un ou deux camions, le montant de taxe annuelle se situera entre 7 200 et 15 000 euros. Voulez-vous créer encore plus de chômage alors que notre pays court un danger extrême ? (*Murmures*)

M. Lionel Tardy. Si nous ne renions pas le principe de la taxe poids lourds que nous avons votée, elle s'avère difficile à mettre en œuvre. Sans jeter la pierre au Gouvernement, puisque nous avons notre part de responsabilité dans cette affaire, j'appelle votre attention sur deux problèmes. Les entreprises qui font du transport pour leur propre compte ne pourront pas répercuter la taxe : elles seront soumises à une distorsion de concurrence. De plus, selon la rédaction actuelle, certains transporteurs, qui ne paieront pas la taxe si leurs poids lourds n'empruntent pas certaines routes, pourront néanmoins la répercuter. J'émet quelques doutes sur la solidité juridique de l'ensemble. Mais je ne doute pas que le ministre et les rapporteurs seront favorables à nos amendements déposés dans un esprit constructif.

M. le ministre. Je reconnais que beaucoup des questions sont positives, à l'exception de certaines qui me semblent surtout commandées par le désir d'intervenir, et de voir ensuite son nom figurer sur le compte rendu, ce qui peut toujours être utile quand on revient sur le terrain.

C'est pourquoi, monsieur Yves Albarello, je ne me lancerai pas dans une polémique sur « l'arbre à argent ». Quand vous m'avez auditionné, lorsque vous prépariez votre rapport sur le Grand Paris, vous avez insisté sur la nécessité de procéder à des investissements publics de plusieurs milliards. Et voilà qu'il faudrait tout arrêter ? Quelle évolution rapide, alors même que nous examinons un texte voté à l'unanimité et dont le but est vertueux ! Il y a un temps pour les questions d'actualité, avec tout ce qu'elles représentent pour le dialogue démocratique, et un autre pour le travail, où les positions peuvent s'affronter et se compléter. Je m'en tiendrai donc à ce qui peut enrichir le texte et l'argumentation.

M. Yves Albarello. Mais la France est en danger !

M. le ministre. Laissez-moi poursuivre. Beaucoup d'entre vous, à commencer par la rapporteure, m'ont interrogé sur le transport ferroviaire. Malheureusement, il n'y aura pas de concomitance entre l'adoption du texte et la réforme ferroviaire, dont je souhaite qu'elle soit votée rapidement. Il n'y a pas si longtemps, les agents de la SNCF et de RFF intervenaient couramment les uns pour les autres. Il est indispensable que le système de contrôle fonctionne avant le vote de la réforme.

Concernant l'écotaxe, l'essai national montera en puissance de juillet à septembre. Certains véhicules équipés seront sous observation, ce qui permettra de mettre en place le dispositif à blanc, avec des factures spécimens. Nous proposerons à certaines entreprises d'entrer dans le dispositif.

Nous ne prévoyons aucune différenciation de taxation des véhicules en fonction de leur usage, système qui s'apparenterait à une discrimination. Ce principe explique mon opposition aux amendements d'exonération.

Le dispositif méritera d'être placé sous observation, mais sachez que le Gouvernement n'a pas décidé à lui seul d'appliquer une taxe supplémentaire. Il doit rattraper un retard réel en matière de fiscalité environnementale, afin de financer des reports d'un mode de transport vers un autre. Je partage néanmoins votre souci de rechercher un système d'évaluation qui permette des améliorations au bout de quelques mois d'exploitation. Un amendement vise d'ailleurs à élargir le contenu du rapport à venir, signe que la discussion enrichit le texte.

D'autres amendements tendent à améliorer la transparence des relations entre les régions et la SNCF, ce qui fait écho à une demande que j'ai formulée dès mon arrivée aux responsabilités. Les régions souhaitent plus de clarté dans les comptes qui leur sont transmis, et peut-être plus d'informations. Nous veillerons toutefois à ce que la publication ou la communication de celles-ci ne fausse pas la concurrence avec d'autres opérateurs européens.

Monsieur le rapporteur pour avis, j'ai entendu vos préoccupations concernant les régions périphériques, mais le texte ne remettra en cause ni la minoration de 40 % dont bénéficie la Bretagne ni celle de 25 % appliquée aux régions Midi-Pyrénées et Aquitaine. Il faut être prudent avant d'accéder à toute

demande supplémentaire qui fragiliserait le principe d'égalité et risquerait de créer des contentieux. Notre devoir est de faire un usage raisonné et raisonnable des dérogations. Nous examinerons en détail le taux interrégional mais, si les régions périphériques sont spécifiques, c'est en raison de leur éloignement, ce qui signifie qu'il faut exclure toute demande portant sur le transport infrarégional ou local.

Monsieur Martial Saddier, je vous confirme qu'un amendement sénatorial portant sur les remontées mécaniques a trouvé sa place dans le texte, sans qu'il y ait de notre part la moindre arrière-pensée. Vous me direz ce qui vous préoccupe à ce sujet. En tant que moyens de transport, les remontées mécaniques peuvent poser problème, indépendamment de leurs conditions de gestion ou d'éventuels incidents ou accidents.

M. Martial Saddier. La rédaction de cet article n'est pas claire.

M. le ministre. Je pourrai vous donner des précisions mais vous pourrez aussi amender le texte...

M. Martial Saddier. C'est un appel ? (*Sourires*)

M. le ministre. Je m'en remets à la sagesse des collectivités territoriales.

J'ai déjà eu l'occasion de m'expliquer sur le calendrier de l'expérimentation, qui se déroulera en juillet et en août, le dispositif entrant en vigueur au 1^{er} octobre. Les recettes estimées s'élèvent à 1,2 milliard et les frais de gestion à 230 millions, qui comprennent l'équipement des portiques de contrôle, du système informatique et du réseau de distribution. Ce coût a fait débat au Sénat mais, dès lors que le système est acquis et qu'il fait l'objet d'un contrat avec la société *Écomouv*, c'est en termes de proposition ou de contribution, et non de remise en cause, que la discussion doit s'engager.

La constitutionnalité du dispositif n'est pas douteuse ; le texte a été validé par le Conseil d'État. La majoration proposée ne pourra intervenir que si elle est limitée et exceptionnelle, mais elle ne peut être contestée par le biais d'une question prioritaire de constitutionnalité.

Monsieur Yannick Favennec, vous avez été interrogé par des chefs d'entreprise qui effectuent des transports pour leur compte propre. Mais l'écotaxe sur les poids lourds s'applique uniquement à ceux qui exercent la profession de transporteur. Certes, le transport intervient plus ou moins selon les services : il compte plus pour un déménagement que pour une livraison. Mais ceux qui s'inquiètent le plus de la taxe sont ceux qui la connaissent le moins. Seul 1 % du réseau routier est soumis à taxation ; les itinéraires de proximité ne le sont pas. Sur ce point, nous nous en sommes remis à une décision nationale et aux conseils généraux.

Par ailleurs, dans ce type de distribution réalisée par les grossistes ou les entreprises agricoles, et où le transport représente au maximum de 20 % de la

prestation, l'écotaxe poids lourds, qui ne porte que sur le transport, ne constitue qu'une partie infime du prix – quelques centimes –, notamment pour les personnes dont l'activité professionnelle n'est pas d'être transporteurs. Si, par hasard ou du fait d'une activité spécifique, il devait en être autrement, il serait possible de négocier le prix ou d'isoler la part du transport dans le prix et de la répercuter – ce qui implique certes une comptabilité compliquée. C'est précisément ce que nous nous sommes efforcés d'éviter, car le précédent décret soumettait tout type de transport à une répercussion au réel : pour chaque client, chaque itinéraire et chaque tonnage, la taxe devait être répercutée à due proportion, ce qui était intenable sur le plan comptable et administratif.

Il conviendra, en revanche, d'analyser les conséquences du dispositif sur le territoire, afin d'identifier les obstacles qui viennent en miner l'efficacité. Il est encore mal connu des professionnels – à qui l'on ne peut faire grief de ne pas avoir l'œil rivé sur nos débats – mais, l'écotaxe poids lourds s'appliquant sur 1 % du réseau et le transport de proximité n'étant qu'une part de l'activité de la distribution et des grossistes, elle a des conséquences minimales.

Vous avez recommandé à juste titre, monsieur François-Michel Lambert, d'éviter la multiplication des dérogations et exonérations. Si M. Guillaume Chevrollier vient demander à M. Philippe Duron de financer de nouvelles infrastructures, sans doute ne se plaindra-t-il pas de la création de l'écotaxe poids lourds. Tenons-nous-en aux dispositifs existants, qui ont leur stabilité.

Monsieur Olivier Falorni, vous avez souligné, à juste titre, la forte demande exprimée par les gens de mer, notamment en matière de réforme sociale. Il nous faut affirmer que le droit du travail s'applique à l'ensemble des équipages et nous nous acheminons vers le dispositif le plus compatible qui soit avec le droit européen.

L'écotaxe poids lourds est affectée à l'AFITF et il conviendra de déterminer, avec l'État stratège, les politiques d'accompagnement à mettre en œuvre, car cette affectation du produit de la taxe ne dispense pas d'élaborer des mesures d'aide au transport combiné, au dernier kilomètre ou à des transports vertueux d'un point de vue environnemental. Plutôt que de multiplier les dispositifs, ceux-ci doivent être fléchés vers l'AFITF. Ces dispositifs se mettront en place dans le temps, car nous avons déjà des actions à financer. Le report de l'écotaxe poids lourds nous permettra de dégager non pas 400 millions d'euro, mais seulement 80 millions, ce qui nous conduira à travailler à partir du fonds de roulement et à lisser les actions dans le temps. Ce sera provisoire et nous pourrions, je l'espère, procéder dans quelques années à un indispensable rattrapage du financement de l'AFITF.

Sur la redevance domaniale, les discussions sont encore en cours avec les sociétés d'autoroutes et nous souhaitons parvenir à un dispositif qui soit juridiquement solide. Le transport étant très sensible à l'activité économique, on assiste plutôt à une diminution du transport poids lourd sur les autoroutes.

L'intérêt de la redevance domaniale est de ne pas se répercuter sur le prix à l'usager. Il nous faut travailler avec les concessionnaires d'autoroutes à un plan de relance comportant des investissements environnementaux, des équipements et des infrastructures. C'est une question pertinente et le Gouvernement procède actuellement à l'augmentation de la redevance.

La taxe à l'essieu, qui est au minimum, procède d'une logique différente. Je ne me sens pas lié par l'engagement de suppression de cette taxe. Son abolition serait, en outre, contraire à la directive européenne relative à l'eurovignette.

Monsieur Jean-Marie Sermier, les transporteurs pour compte propre ne sont pas des transporteurs routiers, mais des personnes utilisant le transport dans le cadre de leur travail. Les deux solutions, je le rappelle, consistent à isoler le prix du transport ou à le répercuter dans le prix de vente au client.

Monsieur Jean-Louis Bricout, la RN 2 n'est pas un délaissé routier même si elle peut parfois en avoir l'apparence. La liste des délaissés routiers, voies déclassées après consultation des collectivités locales, est très limitative ; elle a été remise à votre rapporteure. Il s'agit de purger des difficultés ponctuelles sur quelques kilomètres – moins d'une dizaine pour le plus long de ces tronçons – avec compensation ou dotation de l'État pour éviter toute difficulté.

Monsieur David Douillet, je n'ai pas connaissance d'ambulances privées de plus de 3,5 tonnes devant être classées comme véhicules de transport de marchandises. Quant à la notion d'activité d'intérêt général, ses limites ne sont pas forcément claires, mais il existe une liste des véhicules entrant dans cette catégorie. Un amendement a été déposé sur ce point et j'ai défendu au Sénat une position très restrictive, recommandant de ne pas ouvrir une boîte de Pandore qui provoquerait de difficiles déterminations en la matière, notamment pour ce qui concerne les véhicules des collectivités locales et de l'État, ainsi que les véhicules de travaux publics – même s'il est certain que, pour ces derniers, le prix du transport sera répercuté dans le prix des travaux. Évitions une liste à la Prévert des exonérations, sous peine de miner le principe même de la taxe. Il revient aux parlementaires d'amender le texte s'ils le souhaitent et je m'en remets pour cela à leur sagesse.

Peut-être évoquerons-nous plus tard le système allemand. Il faudrait, en tout cas, travailler avec l'Allemagne. Du reste, pour le ferroviaire comme pour l'ensemble des transports, la réglementation européenne devrait assurer la compatibilité des systèmes et il est regrettable que cette question ne jouisse pas de la priorité qu'elle mérite.

Le système est vertueux sur le plan environnemental pour ce qui est de l'affectation et de l'usage des sommes allouées, ainsi que pour ce qui concerne l'accompagnement de certains dispositifs et même pour les expériences menées sur la « route du futur », intelligente et moins consommatrice d'énergie. Ces thématiques ne sont pas encore mûres et je vous renvoie, à ce propos, au récent

colloque sur les systèmes de mobilité intelligents de l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM). De telles actions peuvent donner lieu à des cofinancements si nous avons de bons retours d'une application réelle et efficace de l'écotaxe poids lourds.

Enfin, il est vertueux que ce dispositif soit le seul mécanisme fiscal et financier qui distingue le transport issu d'autres pays, qui pratiquent souvent une concurrence déloyale.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ

Article 1^{er}

(article L. 2111-11 du code des transports)

Clarification du périmètre des missions obligatoirement subdéléguées à la Direction des circulations ferroviaires (DCF)

Dans le cadre des contrats de délégation de service public ou de partenariat conclus par Réseau Ferré de France (RFF), lorsque la gestion du trafic et des circulations est incluse dans le périmètre du contrat, l'article L. 2111-11 du code des transports prévoit que cette mission est assurée par la SNCF. C'est alors, au sein de la SNCF, la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) qui est compétente, en application de l'article L. 2123-5 du même code. Mais la lecture combinée de cet article L. 2123-5 et d'un autre article du code (l'article L. 2123-8) amène à considérer que cette mission de la DCF concerne notamment la gestion opérationnelle des circulations et les études techniques nécessaires à l'instruction des demandes de sillons.

En conséquence, le droit en vigueur peut être interprété comme l'obligation de confier à la DCF un élément important de l'activité d'attribution des sillons : les études techniques y afférentes. Or la vente des sillons est l'activité commerciale principale du titulaire d'une concession, qui doit en avoir l'entier contrôle.

L'article 1^{er} du projet de loi vise donc à clarifier le périmètre des missions qu'il est obligatoire de subdéléguer à la DCF, en excluant de ce périmètre les études techniques relatives à l'attribution des sillons.

Le Sénat a adopté cet article 1^{er} sans modification. Votre Rapporteuse considère également que cet article apporte une précision utile pour lever une ambiguïté juridique.

*

* *

La Commission adopte l'article 1^{er} sans modification.

Article 2

(article L. 2121-7 du code des transports)

Application aux transports ferroviaires régionaux du régime de droit commun des Groupements européens de coopération territoriale (GECT)

I. Le droit en vigueur

La coopération transfrontalière est régie, dans le droit de l'Union européenne, par le règlement n° 1083/2006 du 5 juillet 2006, qui a créé le Groupement européen de coopération territoriale (GECT). Les dispositions de ce règlement ont été introduites en droit français par une loi du 6 avril 2008.

Les GECT peuvent concerner différents domaines, puisque le règlement européen leur assigne un objectif général de « *renforcement de la cohésion économique et sociale* ». Selon les compétences dont disposent les entités qui composent un GECT, celui-ci peut porter sur les transports transfrontaliers mais aussi, par exemple, sur les soins de santé, des projets culturels et touristiques, etc. Les membres d'un GECT peuvent être des États, des collectivités locales, ou toute autre personne publique. Le GECT est doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

En droit français, le code général des collectivités territoriales prévoit deux instruments de coopération transfrontalière dotés de la personnalité juridique, qui constituent le droit commun :

– le « groupement européen de coopération territoriale » (article L. 1115-4-2), qui correspond au GECT défini par le règlement européen de 2006 mais qui peut inclure des États non membres de l'Union européenne (les États frontaliers membres du Conseil de l'Europe : Suisse, Monaco, Andorre) ; les collectivités territoriales françaises peuvent prendre part à un tel groupement, pour les matières relevant de leur compétence et avec l'autorisation préalable de l'État ; le GECT constitue la seule possibilité pour une collectivité territoriale française de coopérer directement avec un État étranger ;

– le « groupement local de coopération transfrontalière », ou GLCT (article L. 1115-4-1), qui réunit des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales mais n'inclut pas d'États.

Ces dispositions du code général des collectivités territoriales ne sont toutefois pas applicables dans le cas particulier de l'organisation des services de transport ferroviaire régionaux transfrontaliers : à cette coopération particulière s'applique l'article L. 2121-7 du code des transports. Celui-ci prévoit deux hypothèses :

– une coopération entre une région française et une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État voisin,

– ou bien une coopération entre la SNCF et le transporteur compétent d'un État voisin.

II. Les dispositions du projet de loi

L'objectif de l'article 2 du projet de loi est de rendre possible la création de « GECT ferroviaires », c'est-à-dire d'ouvrir la possibilité d'utiliser, pour le transport ferroviaire, l'instrument du GECT régi par le code général des collectivités territoriales.

Quel serait l'intérêt de cette modification ? Le dispositif actuel de l'article L. 2121-7 du code des transports est très limitatif pour les régions, qui n'ont pas le droit de s'associer avec plusieurs autres autorités organisatrices de transport ferroviaire, ni de coopérer avec un État en la matière, ni de déléguer leur compétence d'autorité organisatrice à une entité transfrontalière dotée de la personnalité juridique.

Il s'agit de lever un obstacle juridique à la mise en place de services ferroviaires transfrontaliers gérés en commun par des régions françaises et des collectivités d'États voisins (voire avec les États voisins eux-mêmes dans les cas de Monaco et du Luxembourg par exemple), pour répondre aux besoins de déplacements transfrontaliers. De tels GECT pourraient ainsi faire coïncider services de transport et bassins de déplacements transfrontaliers.

L'impact de cette modification législative sur le budget des régions dépendra de leur volonté de mettre en œuvre ou pas cette nouvelle possibilité.

III. La position du Sénat et celle de votre Rapporteur

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement. Votre Rapporteur ne propose d'y apporter qu'une modification rédactionnelle.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 117 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement, comme le suivant, sont deux amendements d'appel visant à éviter que des relations directes entre les régions et la SNCF ne viennent parasiter les groupements européens de coopération territoriale, les GECT, dont la mise en place est très complexe, notamment avec ceux de nos voisins qui, telle la Confédération helvétique, n'appartiennent pas à l'Union européenne.

Mme la rapporteur. Avis défavorable à cet amendement : il ne me semble pas opportun de priver la SNCF de la possibilité d'organiser des services

transfrontaliers avec le transporteur compétent d'un État voisin lorsque celui-ci est dépourvu d'autorité organisatrice de transport.

M. le ministre. Également défavorable. Il faut que la SNCF garde la possibilité de passer de telles conventions bilatérales.

La Commission rejette cet amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD 116 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement a été défendu.

Mme la rapporteure. Défavorable.

M. le ministre. Défavorable : une région ne peut pas partager des compétences qu'elle n'a pas.

La Commission rejette cet amendement.

La Commission adopte alors l'amendement rédactionnel CD 4 de la rapporteure.

Elle adopte ensuite l'article 2 ainsi modifié.

Article 3

(article L. 2122-4 du code des transports)

Présentation de comptes séparés pour les activités « services » et les activités « gestion de l'infrastructure » des entreprises ferroviaires

I. Le droit en vigueur

Conformément à la directive du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽¹⁾, révisée en 2001, les États membres de l'Union européenne ont l'obligation de prendre « *les mesures nécessaires pour assurer la tenue et la publication de comptes de profits et pertes séparés et de bilans séparés, d'une part, pour les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires, et, d'autre part, pour celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne peuvent pas être transférées à l'autre.* » (article 6 § 1).

Cette obligation a été transposée en droit français, avec un retard de plusieurs années (ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010) : l'article L. 2122-4 du code des transports prévoit en conséquence que « *La gestion de*

(1) Directive du Conseil n° 91/440/CE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive n° 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001.

l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. ».

Le 9 août 2011, la Commission européenne a attiré l'attention des autorités françaises sur le caractère incomplet de la transposition de la directive dans la législation nationale : aucune disposition légale n'oblige les entreprises ferroviaires exerçant à la fois des activités de transport et des activités dans le domaine des infrastructures ferroviaires à **publier** des comptes de profits et pertes séparés et des bilans financiers séparés pour chacun de ces deux domaines d'activité.

II. Les dispositions du projet de loi

Afin d'éviter l'engagement par la Commission européenne d'une procédure contentieuse devant la Cour de justice de l'Union européenne, l'article 3 du projet de loi a pour objet d'assurer une transposition complète de l'article 6 § 1 de la directive, en obligeant les entreprises ferroviaires (à ce jour, ceci concerne uniquement la SNCF) à publier des comptes séparés (profits/pertes, et bilans) pour les activités relatives à la fourniture de services de transport et pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

III. La position du Sénat et celle de votre Rapporteure

Le Sénat a adopté cet article sans modification. Votre Rapporteure n'a souhaité y apporter qu'une modification rédactionnelle.

*
* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 128 de la rapporteure puis elle **adopte** l'article 3 **ainsi modifié**.*

Article 3 bis

(article L. 2141-11 du code des transports)

Transmission par la SNCF aux régions des comptes d'exploitation des lignes de TER

I. Le droit en vigueur

L'article 21-1 de la « LOTI » (loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) avait conféré à la région, « *en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional* », la compétence, à compter du 1^{er} janvier 2002, pour organiser « *des services ferroviaires régionaux de voyageurs* » et « *des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés* ». À ce titre, la région « *décide, sur*

l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'usager, en tenant compte du schéma régional des infrastructures et des transports (...) ».

La « régionalisation » du transport ferroviaire de voyageurs implique un partage de responsabilités entre les conseils régionaux et la SNCF. Celle-ci conclut donc avec chaque région une convention, les premières conventions de ce type ayant été signées en 1984 (région Languedoc-Roussillon) et 1985 (région Midi-Pyrénées). Le financement des services TER est essentiellement public, puisque 72 % des charges sont supportées par l'État et les régions contre 28 % pour les voyageurs.

L'article L. 2141-10 du code des transports, introduit par la « LOTI », soumet la SNCF à l'obligation de développer « *une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'État et par les collectivités territoriales* ».

« Transport Express Régional » (TER) fait partie intégrante de la branche SNCF-Proximités, aux côtés de Transilien (pour l'Île-de-France), de Keolis, d'Intercités et d'Effia.

II. L'article introduit par le Sénat

De nombreux présidents de conseil régional ont porté à l'attention du Gouvernement les difficultés qu'ils rencontrent pour obtenir de la part de la SNCF des comptes suffisamment précis sur les activités de transport régional de personnes. Relayant cette préoccupation, le Sénat a adopté un article 3 bis complétant l'article L. 2141-11 du code des transports par un alinéa ainsi rédigé : « *L'activité de transport régional de personnes de la Société nationale des chemins de fer français hors Île-de-France est identifiée, pour chaque convention, dans les comptes d'exploitation. La Société nationale des chemins de fer français transmet à l'autorité organisatrice correspondante le compte d'exploitation la concernant.* »

L'article L. 2141-11 dans sa rédaction actuelle ne prévoit que la présentation de comptes d'exploitation que pour l'Île-de-France.

III. La position de votre Rapporteuse

Votre Rapporteuse relève que l'instauration d'une telle démarche de transparence répond à une demande récurrente et justifiée des régions. Elle se félicite des progrès importants réalisés en la matière très récemment – un accord sur la transparence financière a été signé entre la SNCF et les présidents de région en juillet 2011 – mais considère qu'un dispositif conventionnel ne suffit pas : il convient que cette avancée soit confortée par une base législative.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 104 rectifié de M. Florent Boudié.

M. Florent Boudié. Cet amendement vise à approfondir les dispositions introduites par le Sénat pour assurer la transparence des relations entre la SNCF et les autorités organisatrices de transport, les AOT, sur le modèle du régime de la délégation de service public.

Mme la rapporteure. Je suis favorable à cet amendement, qui traduit une demande forte et légitime des régions.

M. le ministre. Je suis favorable à ce renforcement des obligations d'information.

La Commission adopte cet amendement.

L'article 3 bis est ainsi rédigé.

En conséquence, les amendements CD 6 et CD 8 tombent.

Après l'article 3 bis

La Commission est saisie de l'amendement CD 119 rectifié de M. Denis Baupin, portant article additionnel après l'article 3 bis.

M. Denis Baupin. Cet amendement, soutenu par le club des parlementaires sur le vélo, vise à favoriser l'intermodalité entre le vélo et le transport ferroviaire en prévoyant la généralisation des stationnements sécurisés pour les vélos à proximité des gares.

Mme la rapporteure. Je suis défavorable à cet amendement, d'abord parce qu'il vise à introduire une disposition prescriptive, précise et contraignante dans un article du code des transports de portée très générale, puisqu'il fixe les grandes orientations de la politique de transport. Par ailleurs, le caractère systématique et obligatoire de cette disposition pose problème s'agissant d'un domaine où il vaut mieux décider au cas par cas et en concertation avec les collectivités locales.

M. Jean-Marie Sermier. C'est un bon amendement, qui a le mérite de relancer la réflexion sur l'intermodalité entre le vélo et le train.

M. Martial Saddier. Je soutiens cet amendement, à la seule réserve du mot « systématique », d'autant qu'il renvoie à un décret.

M. le ministre. Si la motivation de cet amendement est louable, je partage les réticences de la rapporteure, notamment quant au caractère impératif de la disposition. En outre, ce dispositif me semble plutôt relever du Plan vélo que je compte lancer dans les prochains mois.

M. Denis Baupin. Au bénéfice de l'engagement du Gouvernement, je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CD 118 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement vise également à favoriser l'intermodalité entre le vélo et le train, en garantissant la possibilité de transporter les vélos non démontés à bord des trains de grande ligne. Il s'agit de sensibiliser la SNCF à la nécessité de développer cette intermodalité.

Mme la rapporteure. On ne voit pas très bien quelles sont les collectivités « concernées » dont l'accord préalable est imposé par votre amendement. S'agit-il de toutes les collectivités desservies ou seulement de celles qui se trouvent en bout de ligne ? Par ailleurs, beaucoup de trains ne sont pas conçus pour embarquer des vélos non démontés.

M. le ministre. Là encore, l'intention est louable, mais, outre les réserves formulées par Mme la rapporteure, ce type de réforme se prépare très en amont : elle suppose notamment une nouvelle conception du matériel roulant. Il me semble par ailleurs que d'autres véhicules juridiques, tel le Plan vélo, seraient plus susceptibles de nous permettre d'aboutir : la loi doit rester l'ultime recours.

M. Denis Baupin. S'agissant d'un amendement destiné à sensibiliser le Gouvernement et la SNCF à cette question, il ne faudrait pas que son rejet aboutisse à l'effet inverse. C'est pourquoi je préfère le retirer.

L'amendement est retiré.

Article 4

(article L. 2232-1 du code des transports)

Constatation des vols et dégradations commis sur le domaine public ferroviaire : compétence reconnue à de nouvelles catégories d'agents

I. Le droit en vigueur

L'article L. 2232-1 du code des transports dispose que les atteintes au domaine public ferroviaire « sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie » et que RFF exerce concurremment avec l'État les pouvoirs de répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public ferroviaire.

Il précise que les infractions concernées peuvent être constatées par les agents assermentés énumérés à l'article L. 2241-1 du même code, c'est-à-dire : les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ; les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ; les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé, en l'occurrence ceux de RFF ; et les agents assermentés de l'exploitant du service de transport, c'est-à-dire les agents des entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferré national.

Les agents de la SNCF-Infra, gestionnaire d'infrastructure délégué, n'entrent dans aucune de ces catégories, alors que, travaillant sur les voies pour le compte de RFF, ils sont les mieux placés pour constater les atteintes au domaine public ferroviaire.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 4 du projet de loi complète l'article L. 2232-1 du code des transports, afin que, outre les quatre catégories d'agents énumérées ci-dessus, les atteintes au domaine public ferroviaire puissent être constatées par les agents assermentés de la SNCF agissant pour le compte de RFF et par les agents assermentés des entreprises ferroviaires auxquelles RFF a confié ses missions sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises.

III. La position de votre Rapporteure

Votre Rapporteure estime que cette disposition qui va dans le sens d'une meilleure protection du réseau ferré est bienvenue. Seule une modification rédactionnelle est nécessaire.

*

* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 10 de la rapporteure.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 4 **ainsi modifié**.*

Article additionnel après l'article 4

Article 4 bis A [nouveau]

(article L. 1241-4 du code des transports)

Limitation de la maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP aux opérations portant sur les infrastructures dont celle-ci est le gestionnaire

I. Le droit en vigueur

Les articles L. 1241-2 à L. 1241-4 du code des transports définissent les missions du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Dans le cadre de l'organisation spécifique des transports dans la région d'Île-de-France, le STIF a le statut d'autorité organisatrice des services de transport public régulier de personnes. À ce titre, et selon les types d'infrastructures considérés (infrastructures nouvelles ou prolongement/rénovation d'infrastructures existantes), le STIF peut être soit maître d'ouvrage, soit co-maître d'ouvrage, soit désigner des maîtres d'ouvrage pour la réalisation des infrastructures de transport public de voyageurs.

S'agissant des infrastructures existantes, l'article L. 1241-4 dispose, dans son second alinéa :

« Le Syndicat des transports d'Île-de-France et la Régie autonome des transports parisiens exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Île-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Cet article rend donc obligatoire la maîtrise d'ouvrage conjointe STIF-RATP pour l'ensemble des opérations portant sur les infrastructures de transport existantes, **y compris celles portant sur des lignes de transport dont la RATP n'est pourtant pas gestionnaire (par exemple les lignes de tramway).**

II. L'objet de l'amendement présenté en Commission

La maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP pour les travaux portant sur des infrastructures de transport n'a de sens que si ces travaux portent sur des ouvrages ou installations dont la RATP est le gestionnaire. Sur les autres infrastructures, la RATP n'est pas directement concernée par l'exploitation, et

d'autres partenaires – les collectivités territoriales - ont bien plus logiquement leur place dans un dispositif de maîtrise d'ouvrage en raison de leur rôle prépondérant dans le financement des travaux.

L'amendement propose donc de préciser dans l'article L. 1241-4 que les « *ouvrages et installations* » pour lesquels la co-maîtrise d'ouvrage STIF-RATP s'impose sont uniquement ceux qui constituent les infrastructures gérées par la RATP.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 105 rectifié de M. Alexis Bachelay, portant article additionnel après l'article 4.

M. Alexis Bachelay. Cet amendement vise à préciser le champ d'application de l'article L. 1241-4 du code des transports, qui régit notamment les relations entre le syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, et la Régie autonome des transports parisiens. Cette proposition concrétise la pertinence du mécanisme de co-maîtrise d'ouvrage en le corrélant aux opérations d'aménagement, d'extension ou de prolongement pour lesquelles la RATP est gestionnaire d'infrastructure.

Mme la rapporteure. Avis favorable.

M. le ministre. Avis également favorable.

La Commission adopte cet amendement.

Article additionnel après l'article 4

Article 4 bis B [nouveau]

(article L. 173-1 du code de la voirie routière)

Possibilité pour le STIF et les départements d'instituer des servitudes d'ancrage pour les lignes aériennes de contact nécessaires aux tramways

I. Le droit en vigueur

Le code de la voirie routière comporte une série de dispositions spécifiques applicables à la Ville de Paris, les articles L. 171-2 et suivants. Ces dispositions incluent notamment la possibilité de créer des servitudes d'ancrage permettant d'accrocher des appareils d'éclairage public, des appareils de signalisation et des câbles électriques pour les transports en commun sur les murs ou façades d'immeubles donnant sur la voie publique. L'article L. 173-1 du même code précise que les dispositions des articles L. 171-2 et suivants sont applicables « *aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale*

compétents en matière de voirie ou d'éclairage public ou de transport en commun. »

II. L'objet de l'amendement proposé

Les auteurs de l'amendement demandent que la possibilité de créer des servitudes d'ancrage prévues aux articles L. 171-2 et suivants soit, en Île-de-France, ouverte également au Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et aux départements, lorsqu'ils sont maîtres d'ouvrage de la réalisation d'infrastructures de transport, ce qui concerne notamment la réalisation de lignes de tramway.

*

* *

Elle examine ensuite l'amendement CD 106 de M. Alexis Bachelay portant article additionnel après l'article 4.

M. Alexis Bachelay. Cet amendement vise à ce que les dispositions du code de la voirie routière applicables à la Ville de Paris et étendues aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie ou d'éclairage public ou de transport en commun soient également applicables au STIF et aux départements lorsqu'ils sont maîtres d'ouvrage de la réalisation de l'infrastructure des tramways. En un mot, il s'agit de faire le Grand Paris des lignes aériennes.

Mme la rapporteure. Favorable : le STIF doit avoir les mêmes prérogatives que la ville de Paris et les autres collectivités compétentes.

M. le ministre. Même avis.

La Commission adopte cet amendement.

Après l'article 4

La Commission est saisie de l'amendement CD 108 de M. Alexis Bachelay.

M. Alexis Bachelay. Le Conseil Constitutionnel ayant, par sa décision n° 2012-226 QPC du 6 avril 2012, déclaré les dispositions des articles L. 15-1 et L. 15-2 du code de l'expropriation contraires à la Constitution, il est indispensable de remplacer ces dispositions par un nouveau dispositif afin de ne pas retarder la réalisation des projets d'infrastructures, notamment en matière de transport en commun, et de ne pas remettre en cause leur équilibre économique au regard des frais financiers qui seraient consécutifs aux arrêts de chantier durant une procédure d'appel. Le présent amendement rend à l'expropriant la possibilité de prendre

possession, même dans le cas où l'exproprié ferait appel de l'ordonnance du juge fixant l'indemnité d'expropriation, à condition de payer ou, dans les cas limitativement énumérés d'obstacles à paiement, de consigner la totalité du montant fixé par l'ordonnance, ce qui satisfait à l'obligation constitutionnelle de juste et préalable indemnité.

Mme la rapporteure. Les deux articles dont vous proposez une nouvelle rédaction seront abrogés le 1^{er} juillet et la chancellerie en proposera une nouvelle version. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement.

M. le ministre. Je vous fais la même demande, afin que nous puissions travailler sur le texte proposé par la chancellerie.

M. Alexis Bachelay. N'ayant pas la prétention de mieux rédiger les articles de loi que la chancellerie (Sourires), je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

Article 4 bis

(article L. 342-2 du code du tourisme)

Remontées mécaniques : indemnisation des biens de retour au terme d'un contrat de délégation de service public

I. Le droit en vigueur

L'article L. 1411-2 du code général des collectivités territoriales dispose que, s'agissant des services publics locaux, « *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 ne peut dans ce cas dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre (...)* ».

Puisque la durée de la convention de délégation doit, en règle générale, permettre de couvrir intégralement l'amortissement comptable des investissements initiaux, cette durée est souvent très longue.

Toutefois, le Conseil d'État, dans un arrêt du 4 juillet 2012, a jugé que cet article L. 1411-2 n'interdit pas une durée inférieure à la durée nécessaire à l'amortissement des investissements réalisés si une indemnisation du délégataire est prévue, à hauteur des investissements non amortis à l'issue du contrat.

II. L'article introduit par le Sénat

Le Sénat a adopté un amendement portant sur un cas particulier de contrat de délégation de service public, dans le domaine des aménagements touristiques

(régis par le code du tourisme) en zone de montagne : les contrats portant sur les **remontées mécaniques**. L'article L. 342-2 du code du tourisme dispose que ces contrats doivent prévoir, notamment, « 2° *les conditions de résiliation, de déchéance et de dévolution, le cas échéant, des biens en fin de contrat ainsi que les conditions d'indemnisation du cocontractant. Dans le cas des conventions de remontées mécaniques, l'indemnisation pour les biens matériels est préalable à la résiliation du contrat. (...)* ».

Pour clarifier le régime juridique des biens de retour (les biens qui doivent obligatoirement revenir au délégant au terme du contrat de délégation), l'amendement proposait d'ajouter au 2° de l'article L. 342-2 les mots « *dont, le cas échéant, celles relatives aux biens financés par l'aménageur ou l'exploitant et non amortis en fin de contrat.* »

Le Gouvernement a émis au Sénat un avis défavorable, non pas par opposition à l'amendement, mais pour ne pas préjuger du résultat de négociations en cours dans l'Union européenne sur la proposition de directive, présentée le 20 décembre 2011, relative à l'attribution des contrats de concession. L'amendement ayant été adopté, le Gouvernement n'a pas remis en cause cette disposition par la suite, et votre Rapporteur considère qu'elle peut être conservée.

*
* *

La Commission adopte l'article 4 bis sans modification.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER

Avant l'article 5

La Commission est saisie des amendements identiques CD 14 de M. Guillaume Chevrollier, CD 90 de M. Bertrand Pancher et CD 133 de M. Xavier Breton, portant article additionnel avant l'article 5.

M. Guillaume Chevrollier. La décision du Gouvernement de fermer d'ici à 2016 toutes les installations auxiliaires de contrôle technique va avoir de graves conséquences pour les transporteurs routiers – allongement du temps de conduite des chauffeurs, augmentation des frais de carburant, risque de hausse du prix des contrôles techniques, engorgement des centres entraînant des délais d'attente pour les visites notamment. Par ailleurs, l'augmentation des déplacements des véhicules consécutive à la fermeture de ces installations contribuera à une augmentation du trafic, et donc des émissions polluantes, à l'encontre des objectifs du Grenelle de

l'environnement. C'est pourquoi nous proposons par cet amendement d'annuler la suppression des installations auxiliaires de contrôle technique et d'étendre, pour la seule catégorie des véhicules lourds, à tous les acteurs, qu'ils soient réseaux de contrôles agréés ou centres de contrôle non-rattachés, la possibilité d'ouvrir des installations auxiliaires de contrôle technique.

M. Yannick Favennec. J'ajoute que notre proposition a été favorablement accueillie par la quasi-totalité des acteurs de la filière.

M. Lionel Tardy. Il est nécessaire d'annuler la suppression des installations auxiliaires de contrôle technique et d'étendre à tous les acteurs, réseaux de contrôle agréés ou centre de contrôle non rattachés, la possibilité d'ouvrir des installations auxiliaires de contrôle technique, pour la seule catégorie des véhicules lourds.

M. Jean-Marie Sermier. Ces installations assurent une véritable mission de service public, notamment dans les zones rurales, sans rien coûter à l'État ni aux collectivités.

Mme la rapporteure. Si le Gouvernement a décidé de supprimer cette dérogation, c'est parce qu'elle constituait une rupture d'égalité. En outre, cette décision ne prendra effet qu'en 2016. Enfin, les centres de contrôle semblent assurer une couverture suffisante du territoire. Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à ces amendements.

M. le ministre. Défavorable pour les mêmes raisons, d'autant que la dérogation ne se justifie plus, compte tenu de la densité du maillage territorial assuré par les centres de contrôle technique.

La Commission rejette ces trois amendements.

La Commission examine les amendements identiques CD 96 de M. Olivier Marleix et CD 134 de M. Xavier Breton, portant article additionnel avant l'article 5.

M. Olivier Marleix. La France se distingue des autres États membres de l'Union européenne en interdisant aux distributeurs et réparateurs de véhicules industriels d'obtenir un agrément pour effectuer les opérations d'installation et d'inspection des chronotachygraphes. Ce régime spécifique à la France interdit à nos professionnels de bénéficier des mêmes conditions d'exercice de leur activité que leurs homologues des autres États membres de l'Union européenne. Cet amendement vise à assouplir cette réglementation.

M. Lionel Tardy. Il faut permettre aux distributeurs et aux réparateurs de véhicules industriels d'effectuer l'installation et l'inspection des chronotachygraphes, sous réserve qu'ils acquièrent l'équipement nécessaire et se soumettent à l'encadrement réglementaire requis pour cette activité.

Mme la rapporteure. L'avis est défavorable, le droit en vigueur assurant l'indépendance des sociétés spécialisées dans l'installation et le contrôle de ce matériel vis-à-vis des sociétés de vente et de réparation des poids lourds ainsi que des transporteurs routiers.

M. le ministre. Je suis également défavorable, pour les raisons avancées par Mme la rapporteure. S'y ajoutent des considérations de préservation de l'emploi et d'aménagement du territoire.

La Commission rejette ces deux amendements.

Article 5

(article L. 123-3 du code de la voirie routière)

Extension de la possibilité de reclassement d'office, dans la voirie locale, de sections de route nationale déclassées

I. Le droit en vigueur

L'article L. 121-1 du code de la voirie routière indique que « *le domaine public routier national est constitué d'un réseau cohérent d'autoroutes et de routes d'intérêt national ou européen. Des décrets en Conseil d'État, actualisés tous les dix ans, fixent, parmi les itinéraires, ceux qui répondent aux critères précités.* »

Les routes ne répondant pas à ce critère ont été transférées aux départements, conformément à l'article 18 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Ce dernier prévoyait toutefois que « *l'État conserve dans le domaine public routier national, jusqu'à leur déclassement, les tronçons de routes nationales n'ayant pas de vocation départementale et devant rejoindre le domaine public routier communal* », disposition qui figure également à l'article L. 121-1 précité.

L'article L. 123-3 du même code dispose que le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.

Lorsque l'avis de la collectivité est défavorable, le reclassement peut être prononcé par décret en Conseil d'État, mais seulement si ce déclassement est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou par le changement de tracé d'une voie existante.

La situation de 70 sections de routes nationales, représentant au total environ 250 kilomètres (la plus courte mesure 40 mètres), est restée jusqu'à présent sans réponse : ces tronçons n'ont pu être reclassés car ils ne remplissent

aucune des deux conditions prévues. Or les directions interdépartementales des routes, qui en sont parfois bien éloignées, ont du mal à en assurer l'entretien dans les faits.

II. Les dispositions du projet de loi

Il est proposé d'étendre la possibilité de reclassement d'une route ou section de route nationale en cas de désaccord de la collectivité, en supprimant la référence, dans l'article L. 121-1, à l'ouverture d'une voie nouvelle et au changement de tracé d'une voie existante.

Comme corollaire de cette modification, le transfert ouvrira droit à une compensation financière, correspondant aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état de la section de route concernée, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués à la date du reclassement et de façon contradictoire entre l'État et la collectivité territoriale, ou, à défaut, par décret en Conseil d'État.

III. La position de votre Rapporteure

D'après l'étude d'impact annexée au projet de loi, cette mesure concernerait au maximum un linéaire de huit kilomètres par collectivité. En outre, une compensation financière équivalente aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état des sections concernées accompagnera ces reclassements. L'étude impact évalue le coût moyen de remise en état à 70 000 euros HT par kilomètre, hors présence d'ouvrage d'art sur la section.

Votre Rapporteure considère que l'introduction de cette obligation de compensation financière rend acceptable le principe du reclassement de ces routes malgré l'avis défavorable des collectivités concernées. Elle n'a proposé que d'apporter à l'article 5 des corrections rédactionnelles.

*

* *

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD 3, CD 5 et CD 7 de la rapporteure.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 5 **ainsi modifié**.*

Après l'article 5

La Commission est saisie de l'amendement CD 120 de M. Denis Baupin portant article additionnel après l'article 5.

M. Denis Baupin. Cet amendement, comme le suivant, vise à sensibiliser aux risques que présentent les carrefours pour les déplacements des cyclistes. Il vise en effet à interdire, comme le font déjà de nombreux pays européens, le stationnement à proximité des sites dangereux pour les cyclistes.

Mme la rapporteure. La rédaction de votre amendement n'est pas satisfaisante, notamment parce qu'elle n'indique pas si cette interdiction vise les seuls aménagements futurs ou si elle s'applique également aux aménagements existants, ce qui serait très problématique. Par ailleurs, je pense qu'il vaut mieux attendre les propositions que le Gouvernement compte faire dans le cadre du futur Plan vélo.

M. le ministre. Vous m'avez convaincu, monsieur le député, de la nécessité d'une politique favorable aux mobilités douces de transport, notamment au vélo et de l'insuffisance des politiques menées jusqu'ici dans ce domaine. Je ne suis cependant pas favorable à votre amendement pour les raisons évoquées par Mme la rapporteure. C'est la raison pour laquelle je propose que votre proposition soit soumise au groupe de travail qui sera mis en place dans le cadre du Plan vélo, mode de transport actif.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner une idée du calendrier de votre action en faveur du vélo ? Vos refus pourraient en effet envoyer un message négatif – vous notez néanmoins que les députés UMP ont essayé de vous aider à atténuer cette impression... (*Murmures*)

Le groupe de travail que vous prévoyez sera-t-il pluriel, à l'image du club des parlementaires pour le vélo ? Je vous rappelle que la commission chargée d'établir un nouveau schéma national des infrastructures de transport (SNIT) ne comprend aucun député UMP.

M. Denis Baupin. Le club des parlementaires est en effet tout à fait pluraliste, et nous nous en réjouissons.

Quant aux modes de transport « actifs », c'est une expression maintenant utilisée dans de nombreux pays pour désigner les modes de transports qui utilisent la force musculaire : la marche, le vélo...

Madame la rapporteure, il me semble que le texte, en utilisant le verbe « proposer », fait bien référence aux nouveaux équipements. Mais j'ai bien entendu les propos de M. le ministre, et je retiens sa proposition d'un groupe de travail. Je retire donc l'amendement.

M. le ministre. Merci.

Monsieur Saddier, il y a dans la commission SNIT un sénateur UMP, M. Louis Nègre. Je regrette que vous en fassiez peu de cas, alors qu'il apporte beaucoup à cette commission ! Je veillerai à vous proposer une compensation : je vois qu'il faudra de subtils dosages entre parlementaires UMP pour permettre à

tous ceux qui le voudront de participer à la mise en place d'une vraie politique du vélo – ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent.

L'amendement CD 120 est retiré.

La Commission examine ensuite l'amendement CD 121 rectifié de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Le sas cycliste est un aménagement qui permet d'assurer la sécurité des cyclistes sur les grands carrefours. Il en existe à Paris comme dans d'autres grandes villes. Cet amendement vise à ce qu'ils soient mis en place le plus souvent possible.

Mme la rapporteure. Avis défavorable.

M. le ministre. Avis provisoirement défavorable.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Monsieur Baupin, vous retirez également cet amendement ?

L'amendement CD 121 rectifié est retiré.

Article 6

(article L. 112-3 du code monétaire et financier)

Indexation des rémunérations des cocontractants de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements et des établissements publics, dans le domaine des transports

I. Le droit en vigueur

L'article L. 112-2 du code monétaire et financier interdit, dans les dispositions statutaires ou conventionnelles, toute clause prévoyant des indexations fondées, notamment, sur le niveau général des prix ou sur les prix des biens et services *n'ayant pas de relation directe avec l'objet* du statut ou de la convention ou avec l'activité d'une des parties.

En application de cet article, les contrats de gestion déléguée et les contrats de partenariat public-privé conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport ne peuvent donc prévoir, comme clauses d'indexation pour les rémunérations des cocontractants, que des indices en relation directe avec leur objet, c'est-à-dire reflétant l'évolution du coût des travaux sur les infrastructures de transport ou bien celle des marchés financiers (qui assurent le financement de la dette liée à ces contrats). Or retenir ces indices conduirait à des évolutions erratiques, dues à celles des cours des matières premières (dont sont directement dépendants certains indices « Travaux publics »).

Les rémunérations concernées sont, d'une part, les redevances pour service rendu payées par les usagers d'un service public délégué, et, d'autre part, les rémunérations versées par une personne publique à un titulaire de contrat de partenariat.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 6 du projet de loi a pour objet de permettre que les rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics dans le domaine des transports soient indexées à l'indice des prix à la consommation hors tabac.

Ce faisant, le projet de loi vise en fait à régulariser la pratique existante : l'État et un certain nombre de ses établissements publics n'ont pas suivi les prescriptions de l'article L. 112-2 du code monétaire et financier, et ont conclu des contrats dont les clauses tarifaires font référence à l'indice des prix à la consommation hors tabac. C'est le cas en particulier dans les contrats de concession autoroutière, pour le calcul de la hausse des tarifs des péages, et dans les contrats de partenariat public-privé portant sur les lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV), en ce qui concerne l'évolution des redevances dues par RFF.

Le Conseil d'État ayant à plusieurs reprises signalé le risque juridique issu de la rédaction actuelle de l'article L. 112-2, une régularisation législative est apparue nécessaire pour mettre fin à l'insécurité juridique qui pèse sur ces contrats, dont la plupart sont conclus pour des durées longues, voire très longues.

III. La position du Sénat et celle de votre Rapporteur

Le Sénat, à l'initiative du rapporteur M. Roland Ries, a complété l'article 6 pour y inclure les cocontractants des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics. Votre Rapporteur considère que cet ajout est justifié, et n'a proposé qu'un amendement rédactionnel.

*

* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 11 de la rapporteure. Puis elle **adopte** l'article 6 **ainsi modifié**.*

Article 6 bis

(article 285 *septies* du code des douanes, articles L. 325-1 et L. 330-2 du code de la route)

Abrogation de la taxe poids lourds alsacienne

I. Le dispositif de la « taxe poids lourds alsacienne » n'est pas encore entré en vigueur

La « taxe poids lourds alsacienne » (TPLA) a été conçu pour répondre au report de trafic de poids lourds sur les routes alsaciennes lié à l'introduction d'une taxe sur la circulation des poids lourds en Allemagne.

Au 1^{er} janvier 2005, l'Allemagne a mis en place la *Lastkraftwagen-Maut* (LKW-Maut), une taxe appliquée aux poids lourds de plus de 12 tonnes circulant sur le réseau autoroutier, dont l'utilisation était auparavant gratuite. Comme il existe deux autoroutes parallèles de part et d'autre du Rhin, l'introduction de cette taxe a conduit à un important report de trafic sur l'autoroute côté français, la A 35, qui ne comporte plus de péages (jusqu'à 2000 camions par jour selon les estimations de l'État).

En réponse à ce phénomène, l'instauration d'une **taxe expérimentale**, équivalente à celle applicable en Allemagne, et limitée à la seule région Alsace, a été prévue par l'article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, qui est codifié à l'article 285 *septies* du code des douanes.

Bien que n'étant jamais entrée en vigueur, l'expérimentation alsacienne n'a jamais été formellement abandonnée, et la taxe poids lourds alsacienne devait être mise en place le 20 avril 2013, date prévue par le contrat de partenariat public-privé conclu par l'État avec le consortium Ecomouv.

I. La position du Sénat et celle de la Rapporteuse

Le contrat conclu avec Ecomouv prévoyait, d'une part, que le dispositif de la taxe alsacienne serait opérationnel au 20 avril 2013, et d'autre part, que le système d'enregistrement, de perception et de contrôle de la taxe poids lourds nationale serait opérationnel le 20 juillet 2013, soit seulement trois mois après.

La taxe nationale sera applicable aux véhicules de transports de marchandises d'un poids égal ou supérieur à 3,5 tonnes, tandis que la taxe alsacienne ne vise que les véhicules de 12 tonnes et plus.

Compte tenu de ces deux éléments, le Sénat a estimé que la taxe alsacienne a perdu sa pertinence en tant que phase d'expérimentation préalable à l'entrée en vigueur de la taxe nationale, et a donc adopté, à l'initiative de son rapporteur, un amendement de suppression de la taxe poids lourds alsacienne

Depuis le vote au Sénat, le Gouvernement a annoncé que, d'une part, le dispositif de la taxe poids lourds nationale n'était pas suffisamment abouti et que l'entrée en vigueur de la taxe serait reportée au 1^{er} octobre 2013, et, d'autre part, que la taxe alsacienne était abandonnée mais serait remplacée par une phase d'expérimentation « à blanc » de la taxe nationale, menée au niveau national avec des entreprises volontaires et sans perception de la taxe.

Votre Rapporteur considère qu'il n'y a pas lieu de revenir sur la suppression de la taxe alsacienne, et qu'une phase de test menée à l'échelle nationale d'ici au 1^{er} octobre 2013 assurera la familiarisation indispensable des transporteurs routiers au futur dispositif de l'« écotaxe ».

*
* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 13 de la rapporteur. Puis elle **adopte** l'article 6 bis **modifié**.*

Article 6 ter

(article 271 du code des douanes)

Exemption des véhicules d'entretien des routes appartenant à l'État ou aux collectivités territoriales

I. Le droit en vigueur

A. Quels sont les véhicules non soumis au paiement de l'écotaxe ?

En application de l'article 271 du code des douanes, les catégories de véhicules suivantes sont exonérées de la taxe poids lourds, même lorsque le poids total autorisé en charge (PTAC) de ces véhicules est supérieur à 3,5 tonnes :

1° Les véhicules exclus du champ d'application **expressément** par l'article 271 sont les « *véhicules d'intérêt général prioritaires et les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire, ainsi que les véhicules militaires.* ».

La liste des « véhicules d'intérêt général prioritaires » et celle des « véhicules et matériels agricoles » sont définies dans l'article R. 311-1 du code de la route. La première catégorie comprend notamment les véhicules « *des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières (...)* ».

2° Puisque le champ d'application se limite aux « véhicules de **transport de marchandises** », *a contrario* :

– tous les véhicules de transport de personnes sont exclus,

– et les « véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises » (VASP) se trouvent également exclus. La liste de ces VASP figure en annexe de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules, et regroupe des véhicules très divers tels que **les grues, les bennes à ordures ménagères, les fourgons blindés, les camions de dépannage ou les bazars forains.**

B. D'autres exonérations pourraient être introduites, dans le cadre de la directive « Eurovignette »

La directive « Eurovignette » (directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures) constitue le cadre juridique européen de la taxe poids lourds. Or cette directive autorise les États membres à établir quelques autres exonérations, limitativement énumérées :

– à l'article 6, paragraphe 2, de la directive : « *a) les véhicules de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre l'incendie et autres services d'urgence, des forces responsables du maintien de l'ordre **ainsi que pour les véhicules d'entretien des routes** ; b) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques (...) et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsion de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission [européenne].* » ;

– et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive : « *Les États membres peuvent prévoir des taux (...) réduits, ou des exonérations (...) pour les véhicules dispensés d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 (...)* » : ces véhicules sont ceux qui sont dispensés de l'obligation d'être équipés de l'appareil appelé « chronotachygraphe », qui sert à contrôler le respect des règles de droit du travail spécifiques au secteur routier (notamment les règles concernant les temps de conduite et de repos).

Ces véhicules dispensés de chronotachygraphe et qui, de ce fait, **pourraient être exclus du champ de la taxe poids lourds si l'État le souhaite, incluent par exemple** : les véhicules d'un poids inférieur à 3,5 tonnes (qui ne sont par définition pas soumis à la taxe poids lourds française) ; les véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure ; les véhicules « *affectés au service des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices (...), des envois postaux (...)* » ; les véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ; les « *véhicules spécialisés de dépannage* » ; et les « *véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail* ».

L'ensemble des véhicules ainsi mentionnés par la directive « Eurovignette » ou par le règlement sur les chronotachygraphes constituent des **possibilités** d'exonérations. Il appartient à chaque État membre de décider d'y recourir ou non.

II. L'article introduit par le Sénat

Plusieurs amendements identiques ont été examinés par le Sénat, tendant à exonérer une nouvelle catégorie de véhicules du paiement de la taxe poids lourds : les véhicules affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes.

Les véhicules en question peuvent, selon les cas, appartenir à des personnes publiques - l'État (directions interdépartementales des routes) ou des collectivités locales – ou bien appartenir à des entreprises privées qui les utilisent pour l'entretien de routes dans le cadre de délégations de service public. Le Sénat a adopté un amendement portant article additionnel complétant l'article 271 du code des douanes, introduisant une exonération mais limitant celle-ci aux véhicules propriété de l'État ou de collectivités territoriales. Ces poids lourds peuvent être aisément identifiés, par les portiques d'enregistrement et de contrôle installés pour la mise en œuvre de la taxe poids lourds, par lecture automatique de leur plaque d'immatriculation. En revanche, le Sénat n'a pas étendu l'exonération aux véhicules utilisés pour l'entretien des routes et appartenant à des entreprises privées, car dans la pratique, il serait difficile de vérifier si chacun de ces véhicules est, à une date donnée, effectivement utilisé pour l'entretien d'une route ou utilisé sur d'autres chantiers, non liés à l'entretien ou à l'exploitation de routes.

III. La position de votre Rapporteure

Votre Rapporteure considère qu'aucune exonération fondée sur l'usage du véhicule n'est souhaitable. L'existence de possibilités d'exonération supplémentaires ouvertes par les textes européens crée des facultés mais en aucun cas des obligations pour le législateur national.

De plus, le traitement différencié appliqué aux collectivités locales selon qu'elles ont recours à leurs propres véhicules ou à des véhicules appartenant à leurs cocontractants pour entretenir leur réseau routier apparaît contestable. Un amendement de suppression de l'article 6 *ter* ayant été présenté lors de l'examen par la Commission, votre Rapporteure a donc émis un avis favorable à cette suppression.

*

* *

La Commission examine l'amendement CD 122 de M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Nous proposons de supprimer cet article. En effet, si l'on veut vraiment changer de politique sur les flux de marchandises, et faire surgir des alternatives à la route, les collectivités locales doivent être exemplaires, et non chercher à s'exonérer de leurs responsabilités. Il est donc primordial de conserver l'écotaxe pour les véhicules propriété de l'État ou d'une collectivité locale affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes. C'est d'autant plus vrai qu'il existe des alternatives pour entretenir les routes : ce sont elles qu'il faut aider, car elles créent des emplois.

Mme la rapporteure. Je partage le souhait du Gouvernement d'éviter les exonérations ; de plus, cet article crée une discrimination entre les collectivités territoriales qui possèdent des véhicules et celles qui, par exemple, les louent. Avis favorable.

M. le ministre. J'avais exprimé des réserves sur la pertinence de cet amendement au Sénat. Il a été adopté. Je m'en remets à la sagesse de la Commission.

La Commission adopte l'amendement CD 122.

En conséquence, l'amendement CD 2 rectifié tombe et l'article 6 ter est supprimé.

Après l'article 6 ter

La Commission examine d'abord l'amendement CD 135 rectifié de M. Xavier Breton portant article additionnel après l'article 6 ter.

M. Lionel Tardy. En l'état actuel du texte, les réparateurs garagistes devront payer la taxe poids lourds, même s'ils ne roulent que pendant quelques kilomètres, et qu'ils n'ont aucune activité de transport. Nous proposons donc d'exclure les véhicules qui bénéficient de l'immatriculation provisoire « W Garage » du paiement de l'écotaxe.

Mme la rapporteure. L'écotaxe vise à faire payer l'usage de la route, quelle qu'en soit la raison. L'immatriculation « W Garage » est utilisée de nombreuses manières différentes, qu'on ne peut pas toutes exempter. Avis défavorable.

M. le ministre. Même avis, pour les mêmes raisons : nous ne sommes pas favorables aux exonérations ; les cas seraient peu nombreux et les conséquences économiques sont de toute façon mineures.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, trente-trois plans de protection de l'atmosphère (PPA) ont déjà été signés. Ils comportent déjà des mesures qui concernent les transports, et dans certains bassins de vie, les entreprises de ce secteur devront non seulement s'acquitter de l'écotaxe mais aussi subir les

mesures de ces PPA ! Je ne détiens pas la solution à ce problème, qui touche tout notre territoire et des collectivités locales de tous bords politiques. Mais j'appelle votre attention sur la nécessité d'une concertation interministérielle sur ces sujets : il ne faut pas trop charger la barque.

La Commission rejette l'amendement CD 135 rectifié.

Elle examine ensuite l'amendement CD 100 deuxième rectification de M. Richard Ferrand.

Mme Viviane Le Dissez. Le développement du transport combiné – par route et par chemin de fer – est un levier important pour l'adaptation de notre système de transport : nous proposons de l'encourager, ce qui est conforme aux souhaits du Gouvernement, en exonérant de l'écotaxe la partie routière d'un transport combiné.

Mme la rapporteure. La plus grande part d'un transport combiné n'est pas routière : ce mode de transport est donc moins concerné par l'écotaxe. Selon que l'itinéraire emprunté comprend une plus ou moins grande part autoroutière, les effets de l'écotaxe sur ce mode de transport seront, au pire, neutres, et même potentiellement favorables par rapport à un transport entièrement routier. De plus, il existe déjà une aide significative au transport combiné, les « aides à la pince ».

Le dispositif que vous proposez serait d'ailleurs une source de grande complexité pour les entreprises, qui auraient *a posteriori* à établir qu'elles ont effectué une prestation dans le cadre d'un transport combiné.

Avis défavorable.

M. le ministre. Avis défavorable également. Il existe en effet déjà des aides – environ 25 millions d'euros – pour le transport combiné, qui est évidemment quelque chose d'intéressant. Je vous signale d'ailleurs que ce système d'aide, tout à fait légitime, doit être notifié à la Commission européenne. Par nature, le transport combiné n'utilise la route que pour les quelques premiers ou derniers kilomètres : il est donc peu concerné par l'écotaxe.

La position constante du Gouvernement sur l'écotaxe poids lourds est que celle-ci est calculée en fonction du seul genre du véhicule, et non de son usage.

Les contrôles seraient enfin très difficiles à mener.

La Commission rejette l'amendement CD 100 deuxième rectification.

Puis elle est saisie de l'amendement CD 102 deuxième rectification de M. Jean-Pierre Le Roch.

Mme Viviane Le Dissez. Cet amendement a pour objet d'exonérer de l'écotaxe les véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes. La filière laitière rencontre aujourd'hui de grandes difficultés et il ne paraît pas raisonnable

de lui faire payer cette écotaxe. La mise en œuvre de celle-ci doit se faire dans le cadre de la directive « Eurovignette », qui permet l'exonération des véhicules dispensés de chronotachygraphes.

Mme la rapporteure. Une telle mesure serait certes compatible avec la directive, mais je souhaite, comme le Gouvernement, éviter les exonérations ; de plus, la collecte de lait utilise très peu le réseau routier taxable. Avis défavorable.

M. le ministre. Avis défavorable, pour les mêmes motifs, et en raison d'une trop grande difficulté à assurer les contrôles.

M. Martial Saddier. Nous rentrons ici dans le vif du sujet. Le transport international qui traversera la France et qui utilisera exclusivement les autoroutes ne sera pas concerné : on manque donc largement l'objectif initial. En revanche, cet amendement souligne que l'écotaxe touche le *made in France* : il serait intéressant que M. Arnaud Montebourg vienne s'exprimer sur ce sujet devant notre commission ! Ce qui est touché, c'est le commerce local. Nous soutenons donc cet amendement.

M. Florent Boudié. Nous pourrions prévoir de nombreux régimes particuliers, mais cela dénaturerait le dispositif. De plus, vous parlez ici de dessertes locales, par définition peu concernées – j'ai fait le calcul : dans ma circonscription, il n'y a pas deux kilomètres de routes taxables.

Monsieur Martial Saddier, votre majorité a imaginé l'écotaxe ; vous avez choisi, il y a moins d'un an, un dispositif assez compliqué. Ne détruisez pas aujourd'hui votre propre travail !

M. Richard Ferrand. Ne négligeons pas le fondement juridique de l'amendement : le règlement européen du 20 décembre 1985 prévoit que les véhicules de collecte de lait dans les fermes n'ont pas l'obligation de posséder un appareil de contrôle. Il serait donc cohérent de les dispenser d'écotaxe.

M. Jean-Marie Sermier. Il y a un autre problème : même sur de petites distances, il suffira d'un peu de malchance pour devoir passer cinq ou six fois par jour sur une portion, même très petite, du réseau taxé ! Dans ce cas, l'entreprise devra payer à chaque fois, et ne pourra pas récupérer ces sommes en les faisant payer à ses clients. Ce n'est pas ce dont nous avons convenu lorsque nous avons voulu l'écotaxe.

M. Florent Boudié. Les itinéraires ont été définis à partir de deux décrets. L'ensemble des collectivités territoriales concernées ont été sollicitées pour avis. Cette liste des routes taxables, vous l'avez assumée hier : assumez-la encore aujourd'hui.

Réfléchissons bien aux signes que nous envoyons ! Vous avez voulu, et nous vous avons accompagnés, une fiscalité écologique. Aujourd'hui, nous la

mettons en place, ce qui est forcément difficile. Ensuite, il sera temps de l'évaluer et d'en corriger les défauts.

M. Jean-Marie Sermier. Je suis conseiller général du Jura, et notre conseil général a donné son accord pour que la RN 73 soit taxée. Mais nous pensions tous à de longs trajets ! Je crois que ce projet de loi ne respecte pas l'esprit du texte initial.

M. Julien Aubert. Certains ont le choix d'un itinéraire, et d'autres, notamment pour les circuits courts, ne l'ont pas : en s'appliquant de façon identique à des situations très différentes, la loi crée une inégalité. Le législateur devrait au contraire s'adapter : la pollution est quand même plutôt due aux longs trajets ; l'objectif n'est pas de tuer ce qui se fait au niveau local.

La Commission rejette l'amendement CD 102 deuxième rectification.

Puis elle examine l'amendement CD 115 deuxième rectification de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Nous sommes ici dans le même esprit que l'amendement précédent. Nous n'avons toutefois pas voulu énumérer une à une toutes les professions, comme vous l'avez fait naguère !

Pour débattre de façon constructive, nous avons donc pris un exemple : celui de la filière bois. Nous nous battons tous pour les énergies renouvelables et la proximité ; or voilà un combustible qui sera taxé. On n'est plus dans l'esprit de la loi Grenelle 1, dont l'article 11 dispose que « *l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises.* »

M. Jean-Marie Sermier. Vous risquez de créer une distorsion de concurrence entre les petites entreprises situées dans des zones où les routes ne sont pas taxées, et d'autres qui seront peut-être à quelques centaines de mètres du système qui permettra de faire payer les poids lourds, et qui l'utiliseront quinze, vingt fois par jour, et paieront autant de fois ! Non, on n'est plus dans l'esprit de la loi : un poids lourd qui partira de Pologne pour se rendre à Barcelone utilisera l'autoroute et ne paiera pas l'écotaxe, quand une petite PME paiera systématiquement pour un trajet de quelques kilomètres. J'appelle vraiment votre attention sur ce problème, monsieur le ministre.

Ce n'est pas tant un problème de catégorie professionnelle qu'un problème spatial : il faut prévoir des dérogations pour les petits trajets répétés des entreprises très proches d'une zone de péage.

Mme la rapporteure. Les entreprises, pour la plupart d'entre elles, étaient déjà installées dans les territoires lorsque les conseils généraux ont adopté le réseau taxable. Les services du conseil général du Jura avaient sans doute évalué l'impact économique de la mesure. J'ajoute que la révision des tronçons taxables

est toujours possible : je vous invite à prendre vos responsabilités. Nous nous opposons à tout traitement différencié selon l'usage qui est fait d'un véhicule. Avis défavorable.

M. le ministre. La carte du réseau taxable montre que seuls 1,3 % du réseau départemental – soit 5 000 kilomètres – et 0,5 % du réseau local sont concernés : les réseaux de proximité, en Haute-Savoie, dans la Mayenne comme dans le Jura, ne le sont pas.

Par ailleurs, ne créez pas d'ambiguïté entre les entreprises de transport et le transport de marchandises, entre la prestation et l'activité. Le coût peut être répercuté dans le prix final des produits.

Le dispositif que vous défendiez il y a quelques mois, chers députés de l'opposition, avait exactement les mêmes effets ; pourtant, je ne vous avais pas entendu, alors, en dénoncer d'éventuelles conséquences fâcheuses. Soyez logiques ! Les dispositions adoptées, auxquelles j'étais d'ailleurs favorable, ont fait l'objet de décrets de la part du Gouvernement que vous souteniez ; ces dispositions devront être expertisées lors du suivi de la mise en œuvre de l'écotaxe. À moins qu'elles n'aient pour but d'alimenter les inquiétudes, vos remarques ne sont donc pas fondées.

M. Julien Aubert. Nous pouvons entendre vos arguments, monsieur le ministre. Mais, compte tenu de la progression naturelle de la fiscalité dans notre pays, on peut imaginer que d'autres majorités ou d'autres administrations étendront la taxe.

Son application pénalisera la filière bois par rapport à l'énergie nucléaire, qui deviendra proportionnellement moins chère ; or ceux qui défendent la taxe sont les mêmes qui combattent l'énergie nucléaire, en voulant lui substituer des énergies renouvelables.

M. le ministre. L'augmentation du prix induite par l'application de la taxe sera marginale.

M. Julien Aubert. Le fait est que le prix augmentera. Afin de faire accepter une nouvelle taxe, on en fixe toujours une assiette très large et un taux très bas ; mais on ignore ce qu'il en sera à l'avenir.

M. François-Michel Lambert. Je rassure Julien Aubert : nous nous occuperons de l'électricité nucléaire afin d'en définir le vrai coût. (*Sourires*)

Les camions dont nous parlons transportent des sources d'énergie. Or la transition énergétique vise à diminuer très sensiblement la consommation finale. Pourquoi cibler une catégorie de produits ? La France est « surconsommatrice » d'énergie ; le but est donc de diminuer cette consommation, notamment dans le transport routier.

Des optimisations sont possibles dans la chaîne du bois, qui auraient sur les coûts des effets bien plus grand que celui, marginal, de la taxe. Il faut d'abord se poser la question des modalités de transport du produit. La livraison des bûches, par exemple, est généralement assurée par de vieux camions : il serait temps d'encourager des modes de transport plus modernes et plus performants, qui, comme j'ai pu le constater chez un opérateur des Vosges, permettent de dégager une marge intéressante tout en garantissant un prix bas.

M. Martial Saddier. Nous avons, monsieur le ministre, approuvé un principe qu'il est aujourd'hui temps d'appliquer : notre désaccord, qui porte sur les modalités pratiques, n'a rien de choquant, d'autant que notre inquiétude se fonde aussi sur une incertitude juridique qui hypothèque l'application locale de la mesure ; il est de notre devoir de le dire dans le cadre du débat parlementaire.

Vous appelez de vos vœux une continuité entre l'ancienne majorité et la nouvelle opposition, et je vous donne acte que votre ton, ce soir, est plus consensuel qu'il ne le fut lors de vos premières auditions par notre commission : le compte rendu en fera foi.

M. Florent Boudié. Je m'étonne que nos collègues de l'opposition doutent de ce qu'ils ont eux-mêmes créé. D'où vient leur subite angoisse ? Les modalités d'application seront simplifiées : celles que vous envisagiez ne prévoyaient aucune compensation supplémentaire, et n'étaient en rien plus équitables. La disposition dont nous parlons, je le rappelle, est directement issue de l'article 11 du Grenelle de l'environnement. Vos inquiétudes me semblent donc relever du jeu de rôle.

M. Jean-Marie Sermier. J'assume pleinement la paternité de l'écotaxe ; mais les décrets, eux, sont du ressort du Gouvernement.

J'appelle votre attention sur un « micro-problème ». Des petites entreprises peuvent utiliser un grand axe de liaison comme itinéraire de desserte. Dans ma circonscription, une coopérative agricole possède une cinquantaine de camions, qui sont tous les jours obligés d'emprunter la RN 73 sur une dizaine de kilomètres. À 20 centimes du kilomètre, la taxe coûtera 44 000 euros à cette entreprise à la fin de l'année.

Sans remettre en cause le principe, il me semble urgent de repenser le dispositif à partir de critères géographiques : on ne peut pénaliser les entreprises qui ont la malchance d'être situées sur le réseau taxable.

M. Julien Aubert. On peut être d'accord sur la guerre au Mali sans l'être sur la manière dont elle est menée : il en va de même avec la fiscalité écologique.

La formule de compensation ne figurait pas dans le projet de l'ancien Gouvernement ; au reste, elle me semble un peu fumeuse au regard de l'unité du budget de l'État puisque la taxe, sans être présentée comme telle, est d'abord perçue par les transporteurs sans correspondre exactement au coût induit pour eux,

de sorte qu'ils acquittent ou perçoivent la différence – qui, dans ce dernier cas, représente un manque à gagner pour l'État. Il est normal que nous nous interroguions sur une usine à gaz dont les effets restent, de votre propre aveu, « marginaux », d'autant que les frais de recouvrement de cette taxe devraient atteindre 19 % – contre 6 à 7 % pour l'ISF, par exemple. Le diable est dans les détails : les exemples que l'on a cités montrent que la mesure telle qu'elle est conçue peut avoir des effets dramatiques sur le terrain.

M. François-Michel Lambert. À micro-exemple, monsieur Sermier, macro-réponse. L'emplacement des entreprises est un enjeu aussi ancien que l'économie elle-même : celles situées le long de la Nationale 7, par exemple, ont prospéré pendant la première moitié du XX^e siècle, avant qu'une autoroute ne change la donne et ne les oblige à s'adapter, sous peine de disparaître. On ne peut légiférer en fonction de cas particuliers : l'application de l'écotaxe doit rester équitable.

M. le ministre. Certains propos montrent que la pédagogie n'a pas produit tous ses effets, ou que d'aucuns préférèrent susciter l'inquiétude. En premier lieu, il ne s'agit pas de taxer les transporteurs. Pour un camion transportant plusieurs dizaines de tonnes de marchandises et empruntant le réseau taxable sur dix kilomètres, le montant de la taxe sera de 1,20 euro. Votre « *verdissement grenellien* », chers députés de l'opposition, semble avoir été éphémère. Pour des raisons qui sont sans doute d'opportunité politique, ce qui vous apparaissait vrai hier est devenu faux aujourd'hui.

C'est vous qui avez institué l'écotaxe poids lourds, dont j'ai hérité avec le décret publié le 6 mai – voilà de quoi alimenter l'interprétation partisane que vous faites prévaloir ! Ce décret, il a fallu le revoir car tous les professionnels de la route s'en plaignaient – ce qui vous place en porte-à-faux à leur égard aujourd'hui –, et c'est le seul document que j'ai trouvé sur mon bureau lors de ma prise de fonction. Bref, j'ai eu à assumer ce que je n'avais pas décidé.

M. Julien Aubert. C'est le principe même de la continuité de l'État.

M. le ministre. Et la continuité de votre position politique, qu'en faites-vous ? L'écotaxe poids lourds était un engagement du Grenelle ; le décret dont elle a fait l'objet, inapplicable, méconnaissait la réalité des PME du secteur des transports : il tendait à répercuter le coût en fonction de critères aussi divers que les itinéraires, le nombre de kilomètres parcourus et la composition des cargaisons. Imaginez la complexité de la chose pour des groupements de marchandises !

Contrairement à ce que vous avez dit, le réseau de proximité n'est pas taxé : seuls les grands axes le sont. Les dispositions que vous nous reprochez aujourd'hui sont celles-là mêmes que vous aviez instaurées dans un décret impossible à appliquer. Je propose, en somme, de veiller à la bonne application de l'écotaxe.

S'agissant des itinéraires, qui peuvent en effet poser problème ponctuellement, nous serons attentifs au suivi de l'application de la mesure. Nous assumons la continuité des engagements pris quant à un transport responsable et respectueux de l'environnement. Nous avons voté le Grenelle comme l'écotaxe poids lourds ; aujourd'hui nous l'appliquons, assumant notre volontarisme en matière de transition énergétique. Malgré les beaux discours que vous avez tenus dans cette salle même, c'est bien la présente majorité qui, aujourd'hui, entend passer aux actes.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD 98, deuxième rectification, de M. Richard Ferrand.

Mme Viviane Le Dissez. Cet amendement a pour objet de modifier les taux de minoration prévus au 2° de l'article 275 du code des douanes, afin de réduire l'impact de la mesure pour les régions périphériques et péninsulaires. Nous proposons de porter le taux de 40 % à 50 % et celui de 25 % à 30 %.

Le taux de minoration, fixé à 40 % pour la Bretagne, a pour effet de limiter les disparités quant à l'impact de la mesure sur les différents territoires. Le caractère péninsulaire de la région, la spécificité des marchandises transportées – principalement de nature agricole et agroalimentaire – et la dispersion des activités économiques justifient une telle modulation.

Or la modification du mécanisme de répercussion a pour effet de lisser cette disposition et d'en limiter l'impact ; c'est ce qui conduit les députés de l'Ouest, et plus généralement des territoires périphériques, à proposer cet amendement.

Mme la rapporteure. La situation particulière des régions périphériques est déjà prise en compte par une minoration significative de l'écotaxe poids lourds en leur faveur. Il n'est pas envisageable d'aller plus loin. Avis défavorable.

M. le ministre. Le dispositif a déjà beaucoup évolué au profit des régions périphériques. En 2008, les estimations pour la Bretagne avaient conduit à proposer une minoration de 25 %, avant que ce taux ne soit porté à 40 % après de nouvelles expertises, et à 25 % pour les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine.

L'effet moyen de la taxe sur le coût d'une tonne transportée en Bretagne – ou dans d'autres régions périphériques – est sensiblement inférieur à la moyenne nationale. Votre amendement poserait un problème d'équité par rapport à d'autres régions dans une situation similaire, comme le Limousin, la Basse-Normandie, la Haute-Savoie ou l'Alsace. Évitions de creuser encore les différentiels de taux : les dispositions spécifiques du précédent décret relativement aux régions périphériques ont été maintenues dans le présent texte.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, je veux vous rappeler, sans esprit polémique, que le débat est le principe même du travail en commission. Mme Viviane Le Dissez, elle, semble avoir le droit de soulever la question de la collecte locale du lait : vous avez pris le temps de lui répondre sur le ton le plus calme, avançant des arguments auxquels nous pourrions par ailleurs souscrire. Reste que la différence avec le ton que vous utilisez à notre égard est frappante. Restons constructifs et gardons-nous des procès d'intention : nous en sommes, pour certains d'entre nous, à notre troisième mandat, et nous avons essayé quelques ouragans. Si nous participons aux débats en commission un mercredi soir à vingt heures, ce n'est certes pas pour voir notre nom figurer au compte rendu...

La Commission rejette l'amendement.

La Commission examine l'amendement CD 94 deuxième rectification de M. Bertrand Pancher.

M. Yannick Favennec. Cet amendement s'inscrit dans la lignée de ceux qui viennent d'être défendus par mes collègues du groupe UMP. Si j'ose dire, monsieur le ministre, vous avez d'ailleurs apporté de l'eau à son moulin en mettant en exergue le département de la Mayenne mais, surtout, en rappelant que seuls 5 000 kilomètres de réseau local seront soumis à l'écotaxe, ce qui représente 1,3 % du réseau départemental et 0,5 % du réseau local total. Il convient donc d'exonérer l'ensemble des véhicules immatriculés en France de s'équiper du système électronique embarqué dès lors qu'ils ne passeront jamais sur le réseau routier concerné.

Mme la rapporteure. Comment peut-on être assuré qu'un poids lourds n'empruntera jamais une route taxable ? Avec votre amendement, auquel je ne suis pas favorable, il ne serait pas possible de contrôler ce type de fraude.

M. le ministre. Je ne prétends pas que vous vouliez inciter à la fraude mais la dérogation au dispositif que vous proposez la faciliterait. Comme l'a dit Mme la rapporteure, comment savoir qu'un véhicule a emprunté – même très peu – ou non le réseau taxé ?

Mme la rapporteure. Je rappelle que la caution du boîtier s'élève à cent euros sans abonnement et qu'avec abonnement, il est gratuit.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD 123 de M. Paul Molac.

M. François-Michel Lambert. Nous avons dit qu'il convenait de faire évoluer les transports de proximité. Or, la région constitue une structure adaptée pour apporter des réponses alternatives à la route puisque les infrastructures portuaires, par exemple, en relèvent. Les régions doivent donc pouvoir percevoir une partie du produit de la taxe afin de financer les infrastructures de ce type. De surcroît, elles pourraient mieux se saisir des enjeux liés aux déplacements,

notamment en travaillant à des optimisations logistiques, à l'amélioration de l'état des véhicules ou au développement de l'éco-conduite.

Alors que nous souhaitons renforcer la prise en compte des territoires par les collectivités *ad hoc*, nous devons permettre à ces dernières de disposer de ressources suffisantes.

Mme la rapporteure. L'écotaxe est une taxation de l'usage des routes visant notamment à permettre aux collectivités territoriales de financer l'entretien de celles qui supportent le passage des poids lourds. Les communes et les départements utiliseront cette recette comme ils le souhaitent, mais c'est la logique du système, et en affecter une part aux régions se ferait à leur détriment.

De plus, l'amendement risque de priver l'AFITF de toute recette issue de la taxe poids lourds puisque toutes les routes taxables sont par définition situées sur le territoire de collectivités territoriales.

M. le ministre. Je m'en remets à la brillante démonstration de votre éloquente rapporteure (*Sourires*).

La Commission rejette l'amendement.

Article 7

(articles L. 3221-2, L. 3222-3 et L. 3242-3 du code des transports)

Répercussion de la taxe poids lourds sur le prix du transport par une majoration forfaitaire obligatoire

I. Le droit en vigueur

Comme votre Rapporteure l'a exposé dans la deuxième partie de l'introduction du présent rapport, l'article 11 de la loi « Grenelle I » du 3 août 2009 prévoyait expressément que la taxe poids lourds serait « **répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.** ». L'État s'était engagé à la « neutralité » de la taxe pour les transporteurs routiers, afin de ne pas peser sur l'équilibre économique fragile du secteur, et au motif que la responsabilité de l'usage de la route – et donc de l'altération des infrastructures routières et de la pollution correspondante – repose en réalité sur les chargeurs (ou donneurs d'ordre), c'est-à-dire sur les clients des transporteurs.

Il était donc prévu dès le départ que les transporteurs pour compte d'autrui répercuteraient la charge de la taxe sur leurs clients, **par une augmentation du prix de la prestation de transport.**

La loi de finances pour 2009 avait en conséquence prévu une majoration du prix du transport correspondant à la taxe poids lourds acquittée par le transporteur, en précisant que **cette répercussion pourrait être effectuée sur une**

base réelle ou sur une base forfaitaire. Cette disposition de la loi de finances a été codifiée à l'article L. 3222-3 du code des transports.

Le décret n° 2012-670 du 4 mai 2012 relatif aux modalités de majoration du prix du transport liée à l'instauration de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises a fixé les modalités de la répercussion obligatoire de la taxe dans le prix du transport, en prévoyant que la majoration serait calculée **tantôt sur une base réelle, tantôt sur une base forfaitaire.** Ce dispositif d'une extrême complexité, donc difficilement applicable, a suscité une réaction négative unanime des transporteurs routiers et de leurs donneurs d'ordre, et a fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'État.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 7 du projet de loi vise à inscrire dans la loi – plutôt que dans un acte réglementaire, pour assurer un degré supérieur de sécurité juridique – un dispositif de **majoration forfaitaire et de plein droit du prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini** entre chaque transporteur routier et ses clients. L'article 7 propose à cet effet une nouvelle rédaction de l'article L. 3222-3 du code des transports.

Cette majoration est forfaitaire puisqu'elle s'applique quel que soit l'itinéraire emprunté. Elle apparaît obligatoirement sur la facture établie par le transporteur routier pour son client. Le montant de la majoration résulte de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises (ou, pour les transports internationaux, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain). Un taux est fixé au niveau de chaque région, et un taux interrégional est également prévu.

Ces taux sont fixés par le Gouvernement, mais dans une fourchette déterminée, par le projet de loi, de 0 à 7 %. Ils correspondent « *à l'évaluation de l'incidence moyenne [de la taxe] sur les coûts de transport, compte tenu de la consistance du réseau soumis à [cette taxe], des trafics et des itinéraires observés, du barème de la taxe, [ainsi que] des frais de gestion afférents à la taxe et supportés par les transporteurs* ».

Si la totalité du transport (ou la partie française d'un transport international) est effectuée à l'intérieur d'une seule région, le taux déterminé pour cette région s'applique pour le calcul de la majoration. Selon l'étude d'impact annexée au projet de loi, les taux « intra-régionaux » varieront de 0 % pour la Corse (où il n'y a aucune route taxable) et 1,80 % pour l'Aquitaine, jusqu'à 6,10 % pour l'Île-de-France et 6,30 % pour l'Alsace.

Si le transport est effectué entre plusieurs régions, ou si la partie française d'un transport international s'étend sur plusieurs régions, c'est le taux interrégional qui permettra de calculer la majoration. Selon l'étude d'impact, ce taux interrégional devrait être fixé à 4,4 %.

L'article 7 du projet de loi prévoit que le non-respect de l'article L. 3222-3 par le cocontractant du transporteur est puni d'une amende de 15 000 euros.

III. La position du Sénat et celle de votre Rapporteur

À l'initiative de son rapporteur, M. Roland Ries, le Sénat a adopté un amendement complétant l'article 7 pour demander au Gouvernement la remise d'un rapport au Parlement, avant le 1^{er} septembre 2014, présentant les effets, sur les prix du transport, de la majoration instituée par cet article.

Sans méconnaître les inconvénients inhérents à tout dispositif forfaitaire par rapport à un dispositif de calcul « au réel », votre Rapporteur souligne que, contrairement au système prévu par le décret du 4 mai 2012, la majoration proposée par l'article 7 offre les avantages de la simplicité et de la faisabilité pratique.

Votre Rapporteur considère que, compte tenu du report du 20 juillet au 1^{er} octobre 2013 de l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds, le rapport demandé par le Sénat au Gouvernement devrait pouvoir être remis au Parlement d'ici la fin de l'année 2014, pour évaluer l'impact du dispositif de la majoration sur une année entière. Cette modification a été intégrée dans l'amendement adopté par la Commission des affaires économiques saisie pour avis puis par votre Commission, qui a considérablement enrichi le contenu du rapport demandé, en y ajoutant l'évaluation des conséquences de la taxe elle-même et non plus seulement celle de la majoration. Votre Rapporteur a émis un avis favorable à cet amendement, car une évaluation aussi complète et approfondie que possible sera indispensable pour mesurer l'impact économique de la taxe poids lourds et révéler les éventuels dysfonctionnements ou insuffisances du dispositif de majoration.

*

* *

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Les amendements CD 86, CD 29, CD 92, CD 28 et CD 95 n'étant pas défendus, nous en arrivons aux amendements CD 18 et CD 20.

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD 18 et CD 20 de la rapporteur.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous en arrivons aux amendements identiques CD 97 et CD 143.

M. Olivier Marleix. Pardon, j'arrive en retard. Ne pourrait-on revenir à mon amendement 95 ?

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Il n'y avait personne pour le défendre, bien que nous ayons attendu pour commencer la séance. Mais soit, à titre exceptionnel !

La Commission étudie l'amendement CD 95 de M. Olivier Marleix.

M. Olivier Marleix. Je vous donne acte, monsieur le ministre, que le mécanisme de répercussion de l'écotaxe que vous proposez est plus simple que celui qui avait été décidé précédemment, le taux régional dépendant notamment de la consistance des réseaux taxés.

Néanmoins, comme toujours lorsqu'il est question de moyennes, nous serons confrontés à des situations particulières. Ainsi, dans certains départements, les transporteurs connaîtront des effets d'aubaine puisqu'ils bénéficieront d'un retour supérieur au coût de l'éco-redevance alors que, dans d'autres, ils devront emprunter un réseau fortement taxé sans pouvoir en répercuter le coût.

Le cas de l'Eure-et-Loir est extrême : le réseau taxé y est particulièrement important – en raison de sa proximité avec la région parisienne et du manque d'un chaînon autoroutier nord-sud – et le taux de 2,6 % dont il est question pour la région Centre ne permettra pas aux entreprises de transports de ce département de répercuter la taxe. En revanche, à quelques kilomètres de là, en Île-de-France, le taux serait de 6 % et le risque de relocalisation des entreprises, patent.

Si j'en juge par les amendements qui ont été déposés au Sénat, très peu de départements connaissent un écart sensible par rapport à la moyenne régionale. Mon amendement vise donc à mettre en place un dispositif de sauvegarde pour ceux qui, en raison de la consistance du réseau, s'éloigneraient de cette moyenne en leur permettant d'appliquer le taux interrégional.

Mme la rapporteure. Si nous accordons à un département la possibilité de se singulariser par rapport à sa région afin de se rattacher au taux de majoration de la région voisine, combien demanderont à être « logés à la même enseigne » ? Le dispositif proposé serait démantelé. L'échelon de la région semble plus approprié que celui du département.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Votre amendement, s'il était adopté, compliquerait le dispositif en entraînant la création de taux variables en fonction des situations particulières et ferait voler en éclats l'ensemble du système. Le propre de la loi est de fixer des règles valant pour tous.

M. Olivier Marleix. Nous sommes précisément là pour l'écrire.

Je vous accorde que le projet précédent, qui reposait sur des taux départementaux, était très complexe. Il n'en reste pas moins que le passage à un taux régional moyen créera des disparités. Dans un cas particulier au moins, les entreprises de transport ne pourront pas répercuter l'écotaxe, tant ce taux sera

faible. Entendons-nous bien : je ne propose pas qu'un département s'exonère de la réforme mais que le ministre puisse disposer d'une certaine latitude dans les arrêtés qu'il prendra. Je suis prêt à réfléchir sur les modalités du dispositif à mettre en place avec Mme la rapporteure.

Je le répète : un réseau départemental peut être d'une consistance très atypique par rapport à la moyenne régionale. En Indre-et-Loire, 15 kilomètres de route sont taxés contre près de 500 kilomètres en Eure-et-Loir. Le transporteur paiera dès le premier kilomètre sans pouvoir répercuter la taxe. En outre, même si un ou deux autres départements sont dans le même cas, cela n'enlèvera rien aux recettes de l'AFITF.

Il n'appartient qu'à vous, monsieur le ministre, de proposer une modulation à la fois souple et efficace.

Mme la rapporteure. J'entends ce que vous dites mais je rappelle que certains départements avaient naguère demandé que les routes locales taxables soient encore plus nombreuses et qu'un arbitrage du ministère avait été nécessaire pour tempérer la situation. Comme il est possible de réviser le réseau taxable, le combat pourra être mené à cette occasion. Mais demander des mesures dérogatoires me semble excessif.

M. Olivier Marleix. Le problème, ce n'est pas la taxe mais sa répercussion.

M. le ministre. Même avis que Mme la rapporteure. Le suivi du dispositif permettra d'amender ce qui devra l'être et de faire évoluer la consistance du réseau.

M. Olivier Marleix. Je le répète : le problème n'est pas la consistance du réseau mais la répercussion de la taxe.

L'amendement CD 95 est alors retiré.

M. Martial Saddier. Au nom du groupe UMP je tiens à vous dire, monsieur le Président, que nous apprécions particulièrement la façon dont vous conduisez les débats. (*Sourires*)

La Commission est saisie des amendements identiques CD 97 de M. Richard Ferrand et CD 143 de M. Fabrice Verdier.

Mme Viviane Le Dissez. Ces amendements, discutés ce matin en commission des affaires économiques, ont pour objet de rétablir une application effective de la modulation de la taxe appliquée aux régions périphériques en adaptant le mécanisme de répercussion à ces territoires.

Ce mécanisme prévoit un taux de 3,3 % pour la Bretagne et de 4,4 % pour le transport interrégional. Nous proposons, pour les transports interrégionaux, d'appliquer à la partie de la prestation réalisée dans la région concernée le taux

applicable aux transports effectués à l'intérieur de ladite région, tandis que le taux interrégional s'appliquerait à la partie de la prestation réalisée en dehors.

Mme la rapporteure. Les régions périphériques ne sont pas les seules régions dont le taux de majoration régional est inférieur au taux interrégional. Pourquoi faire cette exception pour seulement trois régions ? Nous risquons de violer le principe constitutionnel d'égalité et nous nous exposons à une censure de la loi *via* une question prioritaire de constitutionnalité. Le dispositif proposé conduirait à multiplier les taux applicables aux trajets interrégionaux. Avis défavorable.

M. le ministre. Le texte maintient les aménagements existants en faveur des régions périphériques, dont la Bretagne. Mais les régions qui pourraient prétendre à la mesure que vous proposez sont au nombre de seize. Il faudrait donc revoir l'ensemble du dispositif.

Mme Annick Le Loch. Seuls les transporteurs bénéficient des répercussions de la minoration de 40 %. Les chargeurs, eux, supportent le taux national. L'amendement permettrait de les inclure dans le dispositif.

Je rappelle que la Bretagne est le premier bassin agroalimentaire français, avec 57 000 salariés. La pêche y représente le tiers du chiffre d'affaires et des effectifs au niveau national. Nous n'avons que 3 millions d'habitants mais nous produisons pour 30 millions de consommateurs.

Vous avez parlé d'un signal-prix au bénéfice des chargeurs, monsieur le ministre. Nous ne le voyons pas dans le projet de loi !

M. le ministre. Si la minoration de 40 % n'avait pas été prise en compte, le taux applicable à la Bretagne serait de 5,5 %. Par ailleurs, le caractère non taxable de la route nationale 164 a été maintenu. Bref, le système maintient les dispositions favorables existantes. Cela étant, le texte vise en effet à répercuter la taxe sur le commanditaire du transport, et à assurer une égalité contractuelle qui est aujourd'hui imparfaite. L'effet de l'écotaxe poids lourds se trouve ainsi réparti tout au long de la chaîne et intégré dans le prix final acquitté par le consommateur.

La Commission rejette les amendements.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD 22 de la rapporteure, CD 89 de M. Bertrand Pancher et CD 124 de M. François-Michel Lambert.

Mme la rapporteure. L'amendement CD 22 est rédactionnel.

M. Yannick Favennec. Il ne semble pas nécessaire que la loi fixe des seuils chiffrés pour les taux applicables. Cette précision pourrait se révéler contraignante. En recourant à la voie réglementaire, nous nous épargnerions de modifier la loi à chaque changement d'assiette.

M. François-Michel Lambert. On ne peut bloquer des évolutions qui se révéleront peut-être nécessaires. Le plafonnement du taux à 7 % n'est pas acceptable pour le groupe écologiste. Il faut se laisser des marges de manœuvre pour faire évoluer la fiscalité en fonction des réalités et des choix politiques. Nous souhaitons pour notre part un taux de 10 %.

M. Jean-Marie Sermier. Ces deux amendements se rejoignent. Compte tenu du mode de calcul fixé par le texte, les taux seront amenés à évoluer et nous risquons de devoir modifier la loi pour le permettre.

Mme la rapporteure. Pour des raisons constitutionnelles, il est impératif que le législateur encadre précisément les taux. Avis défavorable aux deux amendements.

M. le ministre. Même avis. Du reste, la fourchette est suffisamment large pour permettre des évolutions.

*Après avoir **adopté** l'amendement CD 22, la Commission **rejette** successivement les amendements CD 89 et CD 124.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD 24, CD 26 et CD 16 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD 93 de M. Bertrand Pancher.

M. Yannick Favennec. Nous proposons une simplification administrative. Le projet de loi impose que la facture du transporteur fasse apparaître la majoration de prix, mais c'est en réalité au chargeur qu'il incombera de modifier son système de facturation informatique afin d'y ajouter une ligne. L'opération étant complexe, nous proposons qu'il soit possible de faire figurer le montant de la taxe sur tout support contractuel, ce qui évitera aux entreprises de modifier leur système informatique.

Mme la rapporteure. La rédaction de l'amendement est ambiguë car elle semble autoriser que l'on ne fasse pas apparaître la majoration sur les factures. Avis défavorable.

M. le ministre. Les factures ayant un caractère obligatoire, la majoration doit y figurer. Il serait préjudiciable à la comptabilité des entreprises qu'elle ne comporte pas l'ensemble des éléments du prix.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

Elle est saisie de l'amendement CD 91 du même auteur.

M. Yannick Favennec. La prise en compte de la taxe kilométrique par le client du transporteur doit principalement relever de la liberté contractuelle et tarifaire. L'amendement a pour objet de mettre à la disposition des entreprises réalisant des transports de marchandises pour compte propre un outil juridique

permettant une meilleure prise en compte de l'impact de la taxe dans le prix des prestations réalisées au titre de leur activité principale, selon des modalités librement négociées.

Il est d'autant plus indispensable de préserver cet espace de liberté contractuelle que, dans les situations où le dispositif de majoration forfaitaire serait inapplicable, la prise en compte de la taxe par le client ne sera possible que par la voie contractuelle. C'est notamment le cas des prestations globales qui n'identifient pas le prix du transport routier.

Mme la rapporteure. Avis défavorable.

M. le ministre. Le dispositif est prévu pour garantir une certaine égalité aux transporteurs dans un secteur où le rapport de forces n'est pas nécessairement équilibré.

Par ailleurs, lorsque la majoration est modifiée, en raison par exemple de l'utilisation de réseaux non taxables, l'ajustement du prix relève de la liberté contractuelle. On observe à cet égard que des dispositifs pourtant légalement opposables font l'objet d'accords entre les parties, ce qui soulève des difficultés. En tout état de cause, faisons en sorte que la liberté contractuelle ne soit pas l'expression d'une inégalité dans le rapport de forces.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD 101 de M. Richard Ferrand.

Mme Viviane Le Dissez. Il s'agit de préciser que la majoration ne s'applique qu'à la partie routière dans le cas d'un transport multimodal.

Mme la rapporteure. L'alinéa 4 de l'article 7 dispose déjà que la majoration porte de plein droit sur « *le prix de la prestation de transport routier de marchandises* ». Seuls les trajets réalisés sur route peuvent donner lieu à la taxation, donc à la majoration. Le transporteur comme le chargeur auront intérêt à ce que la facture distingue la partie routière et la partie non routière de chaque trajet. Le système donne ainsi un avantage compétitif aux transports combinés par rapport au « tout routier », puisque seules certaines portions du trajet seront susceptibles d'être taxées. Avis défavorable.

M. le ministre. Même avis. Les transports ne relevant pas du champ de la loi n'ont pas à subir les répercussions de la taxe.

M. Jean-Marie Sermier. Faut-il en déduire que l'on peut aussi envisager des factures traitant de façon différente le transport et les frais de chargement et de déchargement ?

M. le ministre. Non. Il est ici question du mode de transport et non de l'opération globale de transport.

La Commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD 30 de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Cet amendement vise à préciser la nature de la majoration du prix de transport en la considérant, non pas comme un élément du chiffre d'affaires, mais comme un transfert de charges. Ainsi, elle ne sera pas assimilable à un revenu et on ne pourra lui appliquer d'autres prélèvements obligatoires.

Mme la rapporteure. L'incorporation de la majoration dans le montant auquel s'appliquent ensuite des taxes comme la TVA est analogue à ce qui existe pour d'autres taxes. Avis défavorable.

M. le ministre. Le dispositif est fiscalement neutre : à une recette correspond une charge. Avis défavorable.

M. Julien Aubert. Quel objet fiscal est-ce que cette majoration ? Bien que votée par le Parlement, cette taxe qui ne dit pas son nom n'est pas récupérée par l'État mais perçue par les transporteurs. Intellectuellement, il s'agit de la compensation d'une autre taxe. Laquelle taxe n'a pas la même assiette puisqu'elle repose sur le nombre de kilomètres parcourus sur certaines routes tandis que la majoration s'applique, quel que soit l'itinéraire.

Dans l'hypothèse où la majoration serait neutre pour le transporteur – le montant de l'écotaxe étant entièrement répercuté sur le client final –, elle ne saurait servir de base à d'autres impôts. En outre, le mode de calcul de la taxe est différent du mode de calcul de la compensation. Si bien qu'il existe un reliquat positif ou négatif pour le transporteur.

Le Parlement, on le sait, vote l'impôt mais ne peut affecter les ressources. Dans le cas d'espèce, il vote une partie d'une ressource qui échappe ensuite à son contrôle puisque la différence entre l'écotaxe payée par le transporteur et la majoration payée par le client final est conservée par des acteurs privés. On crée donc une partie extrabudgétaire, en contradiction totale avec les règles d'unité du budget de l'État et de non-affectation des recettes. (*Sourires*)

J'insiste : quel est cet objet du point de vue fiscal ?

M. le ministre. La majoration est censée être quasi identique à la taxe acquittée par le transporteur. Le dispositif doit donc être le plus neutre possible. S'il s'avère qu'il reste quelques centimes de différence, il s'agira d'une augmentation du chiffre d'affaires sans conséquence fiscale.

M. Julien Aubert. Pour éviter « l'usine à gaz », n'aurait-il pas mieux valu que le système de l'écotaxe s'applique non pas en amont mais en aval, moyennant un forfait acquitté directement par le client final ? On aurait alors une TVA qui ne dit pas son nom ou une sorte de taxe carbone.

Dans le dispositif que vous avez élaboré, l'État décide d'une taxe dont une fraction lui échappe ensuite et ne peut être revue annuellement par le Parlement. Est-ce bien conforme aux principes fondamentaux du budget de l'État ?

M. Jean-Marie Sermier. Il ne fait pas de doute que les soldes seront déséquilibrés – dans un sens ou dans un autre – pour le transporteur. Ce sera le cas des transporteurs pour leur propre compte, qui ne peuvent répercuter la taxe.

M. le ministre. Ces entreprises n'exercent pas le métier de transporteur, qui est défini juridiquement.

M. Jean-Marie Sermier. Il n'empêche qu'elles transportent leurs propres marchandises pour leurs clients et que, à ce titre, elles acquitteront la taxe sans percevoir aucune compensation. À l'inverse, le solde serait très positif pour les entreprises de transport qui appliqueraient des majorations sans emprunter les routes taxées. Vous vous appuyez sur des moyennes nationales – qu'il faudrait d'ailleurs vérifier –, mais l'opération n'est absolument pas neutre au cas par cas.

M. le ministre. Une entreprise peut transporter les marchandises qu'elle produit ou collecte, elle n'est pas pour autant un transporteur routier. Nous ne parlons pas ici du transport de bestiaux ou de la livraison de bois. Les transporteurs routiers, eux, sont inclus dans le dispositif. Ils acquittent l'écotaxe poids lourds en amont et effectuent la majoration auprès du chargeur.

Les entreprises qui transportent le produit de leur activité paieront l'écotaxe comme elles paieraient un péage autoroutier. Elles peuvent évidemment transférer cette charge sur leurs prix de vente. Si le transport est un élément majeur de l'activité, l'entreprise peut choisir d'isoler cette charge et la répercuter. Certes, ce dispositif laisse une place aux relations contractuelles et à la transaction qui permettra d'ajuster les prix, mais ce n'est tout de même pas le fonctionnement libre du marché qui va effrayer l'opposition !

Le transporteur s'acquitte d'une taxe qu'il répercute. Un éventuel différentiel minime serait considéré comme un chiffre d'affaires soumis à l'impôt sur les sociétés.

M. Martial Saddier. Ce dispositif sera ingérable. Ce sera une source de contentieux inépuisable.

Par ailleurs, vous jouez sur le mot « transporteur ». Mais une palette de pommes reste une palette de pommes, sous quelque statut qu'elle voyage. Au final, le grossiste qui transporte sa production répercutera bien ses charges sur le consommateur. Pour ce dernier, il n'y a pas de neutralité. Or, ce transport de la même marchandise sera traité différemment selon le statut de l'entreprise qui en est chargée. L'inégalité devant l'impôt est avérée, et le risque constitutionnel nous paraît bien réel.

M. Julien Aubert. Vous prétendez compenser une charge, mais vous taxez une partie de cette compensation – vous parlez vous-même de « chiffre d'affaires soumis à l'impôt sur les sociétés ». Ce n'est ni neutre ni juste ! En revanche, si la majoration était considérée comme un transfert de charges, elle ne ferait l'objet d'aucun impôt et ne serait pas assujettie à la TVA.

M. le ministre. Les charges augmentent en même temps que le chiffre d'affaires. Le dispositif est donc à la fois neutre et protecteur. Son objet même est d'éviter que l'écotaxe poids lourds reste à la charge du transporteur.

La Commission rejette l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 19 de la rapporteure.

Puis elle est saisie de l'amendement CD 142 de la commission des affaires économiques.

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis. La commission des affaires économiques unanime a souhaité que le rapport prévu à l'article 7 porte aussi sur les difficultés que les transporteurs et les donneurs d'ordres peuvent rencontrer dans le cadre de l'application de l'écotaxe et de la majoration du prix du transport routier ; sur les effets de l'écotaxe et de la majoration sur les prix du transport, les négociations tarifaires entre transporteurs et donneurs d'ordre et les parts de marché des transporteurs français en Europe ; sur les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'écotaxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés ; sur les conséquences sur les prix des produits de grande consommation, et sur les conséquences de la majoration sur le report modal.

Remis au Parlement au plus tard le 31 décembre 2014, ce rapport permettra d'aborder des sujets qui inquiètent élus locaux et professionnels. Le Gouvernement et le législateur pourront ensuite réagir et « corriger le tir » en 2015.

Mme la rapporteure. Avis favorable.

M. le ministre. Nous avons tout intérêt à ce que le champ couvert par le rapport soit le plus large possible afin de remédier aux éventuels dysfonctionnements qu'il pourrait constater.

M. Martial Saddier. J'approuve d'autant plus cet amendement que j'avais déposé avec MM. Kossowski, Marlin, Bouchet et Sermier un amendement analogue.

Monsieur le ministre, permettez-moi de revenir un instant à l'amendement précédent. Vous disiez à M. Julien Aubert que les charges du transporteur augmentent en même temps que son chiffre d'affaires. Mais le chiffre d'affaires

n'est pas le résultat net. Nous voulons savoir combien votre dispositif coûtera aux entreprises françaises en net.

M. Yannick Favennec. Le groupe UDI a déposé un amendement CD 87 allant dans le même sens que celui de la commission des affaires économiques.

M. Jean-Marie Sermier. Le rapport pourrait-il faire état, pour chaque entreprise de transport, du solde entre taxes acquittées au titre de l'écotaxe poids lourds et recettes récupérées ?

M. le rapporteur pour avis. Le Sénat a déjà prévu que le rapport « *évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes* ».

M. Jean-Marie Sermier. Cette évaluation reste globale ; nous voudrions disposer de données pour chaque entreprise concernée, ou du moins pour un échantillon d'entre elles.

M. le ministre. Nous parlons d'environ 80 000 entreprises ! Inutile de mettre en place un instrument bureaucratique supplémentaire : le suivi de la loi et le rapport sur la mise en œuvre de l'écotaxe permettront de constater que charges et recettes s'équilibrent.

La Commission adopte l'amendement à l'unanimité.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je relève que l'amendement a été adopté à l'unanimité ! En conséquence, les amendements CD 132, CD 21, CD 113 et CD 87 **tombent**.

M. Jean-Marie Sermier. Mais le groupe UMP ne votera pas l'article.

La Commission adopte ensuite l'article 7 ainsi modifié, le groupe UMP votant contre.

Après l'article 7

La Commission examine l'amendement CD 31 rectifié de M. Julien Aubert.

M. Julien Aubert. Définie par une directive européenne, la taxe spéciale sur certains véhicules routiers, dite « taxe à l'essieu », taxe les poids lourds en raison de leur circulation sur le réseau routier. Alors qu'est créée une nouvelle taxe ayant le même objet, il semblerait logique de supprimer ce dispositif qui handicape les PME françaises au détriment des entreprises étrangères.

Mme la rapporteure. Avis défavorable. La taxe à l'essieu ne s'applique pas à tous les véhicules soumis à l'écotaxe poids lourds mais seulement à ceux de plus de douze tonnes.

M. le ministre. Défavorable également.

M. François-Michel Lambert. La taxe à l'essieu doit être maintenue. Sa suppression favoriserait les entreprises qui utilisent des itinéraires non soumis au paiement de l'écotaxe.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD 84 rectifié et CD 85 rectifié de M. Bertrand Pancher.

M. Yannick Favennec. Les opérateurs qui ne pourront pas bénéficier du dispositif de majoration doivent pouvoir répercuter les charges liées à l'écotaxe.

Alors que les marges de la distribution de proximité – un secteur composé à 80 % de très petites entreprises – sont équivalentes à celles réalisées par les transporteurs routiers, le surcroît de charges administratives lié à l'acquiescement de l'écotaxe ne sera pas moins lourd pour elle.

Mme la rapporteure. Défavorable.

M. le ministre. La quasi-totalité du réseau routier local n'est pas taxable, il n'y a donc pas lieu de compenser l'écotaxe pour la distribution de proximité. De plus, le transport ne représentant que 10 % des coûts des opérateurs en compte propre, l'écotaxe ne s'élèverait qu'à quelques centimes. Elle n'est donc pas susceptible de déstabiliser les secteurs concernés. La commission de suivi nous le confirmera.

M. Yannick Favennec. Votre argumentation semble peu adaptée à la situation économique actuelle de ces entreprises.

M. Martial Saddier. Les entreprises en compte propre sont venues nous voir avec leur comptabilité et des simulations. Leur résultat net baisse tous les ans, et l'application de l'écotaxe aura pour elles des conséquences catastrophiques.

M. le ministre. De quelles entreprises parlez-vous ? Elles souffriront de l'écotaxe, dites-vous ; je vous rappelle que celle-ci est issue du Grenelle de l'environnement, que vous avez voté comme nous.

M. Martial Saddier. Vous ne pouvez pas dire que les entreprises en compte propre n'auront pas à souffrir économiquement du dispositif proposé aujourd'hui ! Nous le contestons formellement.

M. Yannick Favennec. Très bien.

Mme la rapporteure. Nous aussi, nous avons entendu ce que disent les professionnels. Nous aussi, nous disposons de simulations. Nos conclusions ne sont pas les vôtres. Depuis plusieurs semaines, vous utilisez l'écotaxe pour faire peur : ce serait une taxe supplémentaire qui mettrait les entreprises en difficulté. C'est pourtant vous qui avez institué cette taxe !

La Commission rejette successivement les amendements CD 84 rectifié et CD 85 rectifié.

Article 7 bis

(article L. 3223-3 du code des transports)

Location de véhicule avec chauffeur : limitation de la majoration obligatoire au cas où le loueur est effectivement redevable de la taxe poids lourds

I. Le droit en vigueur

L'article L. 3223-3 du code des transports dispose que les articles L. 3222-1 à L. 3222-3, c'est-à-dire le dispositif de répercussion de la taxe poids lourds par une majoration forfaitaire du prix de transport, « *sont applicables aux contrats de location de véhicules avec conducteur destinés au transport routier de marchandises.* »

Or il peut exister des cas dans lesquels le loueur n'est pas redevable, ou pas seul redevable, de la taxe poids lourds. En effet, l'article 272 du code des douanes dispose que « *lorsque le véhicule de transport de marchandises fait l'objet soit d'un contrat de crédit-bail, soit d'un contrat de location, la taxe est due solidairement par le locataire ou le sous-locataire, le conducteur ou tout autre utilisateur. Le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.* »

II. L'article introduit par le Sénat et la position de votre Rapporteure

Le Sénat a adopté un amendement portant article additionnel après l'article 7, qui vise à ce que la majoration du prix de transport ne soit obligatoire, dans le cadre d'un contrat de location de véhicule avec conducteur, que lorsque le loueur est effectivement redevable de la taxe poids lourds.

Votre Rapporteure considère que la précision apportée par le Sénat n'appelle pas de commentaire particulier, et n'a proposé qu'une modification rédactionnelle.

*

* *

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 23 de la rapporteure.

Puis elle **adopte** l'article 7 bis **ainsi modifié**.

Article 7 ter

(article 270 du code des douanes)

Assiette de la taxe poids lourds : procédure de révision de la liste des routes locales taxables

I. Le droit en vigueur

Comme votre Rapporteur l'a exposé dans la deuxième partie de l'introduction du présent rapport, le réseau routier sur lequel la circulation des véhicules de transport de marchandises donne lieu au paiement de la taxe poids lourds se compose d'environ 15 000 kilomètres de routes, dont environ 5 000 kilomètres appartenant à des collectivités territoriales.

Les sections du réseau routier local qui ont été incluses dans le réseau taxable sont celles qui « *supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic de poids lourds en provenance* » des autoroutes à péage ou des routes nationales taxées (article 270 du code des douanes).

La liste exacte de ces routes locales a été établie département par département, en concertation avec toutes les assemblées délibérantes des collectivités concernées. Elle est fixée par le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011.

II. L'article introduit par le Sénat

L'article 270 du code des douanes prévoit une période d'observation du trafic sur les routes locales taxables pendant un an à compter de l'entrée en vigueur de la taxe, mais ne prévoit pas expressément de procédure de révision de la liste de ces routes. Le Sénat a donc complété cet article pour que la liste soit révisée selon la même procédure que celle suivie pour son établissement (c'est-à-dire par décret en Conseil d'État pris après consultation des assemblées délibérantes), « *sur démarche des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxé* ».

III. La position de votre Rapporteur

Votre Rapporteur considère que cet article additionnel n'appelle pas d'observations, et n'a proposé qu'une modification rédactionnelle.

*

* *

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD 25 de la rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 7 ter ainsi modifié.

Après l'article 7 ter

La Commission est saisie des amendements identiques CD 88 de M. Bertrand Pancher et CD 114 de M. Martial Saddier.

M. Yannick Favennec. La notion de transport pour compte propre doit être définie pour permettre aux entreprises concernées d'intégrer dans leurs prix l'impact financier de l'écotaxe. Il est également nécessaire de préciser dans la loi les modalités de cette répercussion.

M. Martial Saddier. Madame la rapporteure, nous ne cherchons pas à faire peur, et nous ne renions pas nos engagements. Nous souhaitons seulement que le dispositif soit facile à mettre en œuvre, juridiquement solide, et qu'il permette de dégager des ressources pour financer des infrastructures alternatives à la route.

Nous voulons aussi qu'il soit équitable et qu'il puisse être répercuté ; ce ne sera sans doute pas le cas si vous refusez ces amendements.

M. le ministre. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la Commission rejette ces amendements.

La Commission examine l'amendement CD 141 rectifié de Mme Geneviève Gaillard.

M. Serge Bardy. Cet amendement vise à prendre date au cas où la Commission européenne autoriserait la libre circulation des camions de 60 tonnes. Le Gouvernement devrait alors transmettre un rapport au Parlement sur la question avant le 31 décembre 2015. Cependant, après en avoir discuté avec le président, j'ai décidé de retirer mon amendement afin d'en compléter l'exposé sommaire d'ici à la discussion en séance publique.

M. François-Michel Lambert. Dommage : c'est un excellent amendement. Je proposerai à mon groupe de le reprendre.

M. Serge Bardy. Il n'est pas certain que la Commission européenne prenne cette décision. Il convient d'en avoir la confirmation.

M. François-Michel Lambert. Je vous invite, monsieur Serge Bardy, à maintenir votre amendement. Prenons nos précautions : si jamais les camions de 60 tonnes sont autorisés à circuler sur nos routes, nous pourrions alors disposer d'un bilan et agir en conséquence.

M. Jean-Marie Sermier. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous faire part des modalités de calcul des taux appliqués dans chaque région pour déterminer le montant de la taxe sur les véhicules de transport de marchandises ?

M. le ministre. Je vous transmettrai la réponse ultérieurement.

L'amendement est retiré.

Article 8

(articles L. 3115-1 à L. 3115-5 [nouveaux] du code des transports)

Droits des passagers en transport par autobus et autocar

I. Un règlement de l'Union européenne d'application directe mais appelant des mesures d'adaptation du droit national

Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, a notamment prévu :

– la remise par le transporteur d'un billet au passager, à moins que ne soient prévus d'autres documents établissant le droit au transport ;

– l'interdiction de toute discrimination fondée sur la nationalité du client final ou sur le lieu d'établissement ou de vente des billets s'agissant des conditions contractuelles et des tarifs appliqués, sans préjudice des tarifs sociaux ;

– le droit à une indemnisation en cas de décès, y compris un montant raisonnable pour les frais funéraires, ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar ;

– le droit, en cas d'accident résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar, à une assistance raisonnable et proportionnée portant sur les besoins concrets immédiats des passagers à la suite de l'accident (englobant, si nécessaire, l'hébergement, la nourriture, les vêtements, le transport et la facilitation des premiers secours) ;

– des droits en cas d'annulation ou de retard ;

– des règles générales concernant l'information et les plaintes ;

– des mesures spécifiques favorisant l'accès des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite aux transports en autobus et autocar : droits en matière d'accessibilité et d'information ; assistance dans les stations et à bord des autobus et des autocars ; procédures de formation au handicap des personnels des transporteurs ou des entités gestionnaires de stations ; indemnisation en cas de

perte ou de détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou de dispositifs d'assistance...

Le règlement susvisé définit :

– les « **services réguliers** », qui assurent le transport de passagers par autobus ou autocar selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les passagers pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;

– et les « **services occasionnels** », qui sont les services ne répondant pas à la définition des « services réguliers » et qui ont pour principale caractéristique de transporter par autobus ou par autocar des groupes de passagers constitués à l'initiative d'un donneur d'ordres (par exemple un voyageur) ou du transporteur lui-même.

Sur la base de ces définitions, le règlement édicte des règles distinctes selon qu'il s'agit de transports réguliers de 250 km ou plus, de transports réguliers de moins de 250 km, ou de services occasionnels.

Le règlement indique que ses dispositions sont **applicables à partir du 1^{er} mars 2013, sauf dérogations temporaires**. Celles-ci permettent aux États membres qui le souhaitent de repousser l'entrée en vigueur de plusieurs dispositions du règlement jusqu'au 1^{er} mars 2017, voire au-delà (l'article 2, paragraphes 4 et 5, du règlement dispose que les dérogations sont renouvelables une fois).

II. Les dispositions du projet de loi

Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 relatif aux droits des passagers dans le transport par autobus et autocar **est d'application directe. Il n'est donc pas nécessaire de le transposer** dans la loi nationale. Mais le Gouvernement propose au législateur d'**utiliser les possibilités de report** prévues par l'article 2 du règlement pour l'entrée en vigueur de certaines dispositions du règlement. Les reports seront décidés sous forme d'arrêtés ministériels précisant dans chaque cas la date d'application des dispositions concernées.

Le projet de loi crée un nouveau chapitre dans la troisième partie du code des transports, consacrée au transport routier, au sein du livre premier traitant du transport routier de personnes, à la fin du titre premier portant sur les transports publics collectifs.

Le nouveau chapitre, intitulé « Droits des passagers en transport par autobus ou autocar », est composé de **trois sections**, la première portant sur les « services réguliers », la deuxième sur les « services occasionnels », et la dernière sur la « formation des conducteurs au handicap ».

La **première section**, intitulée « **Services réguliers** », comporte trois articles :

L'article L. 3115-1 reprend le paragraphe 1 de l'article 2 du règlement qui indique que celui-ci s'applique aux services réguliers de transport public collectif lorsque la distance prévue à parcourir est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre.

Pour ces services réguliers qui opèrent à l'intérieur des frontières de l'Union européenne, les dispositions du règlement peuvent faire l'objet d'un report jusqu'au 1^{er} mars 2017, report susceptible d'être prolongé de quatre années au plus.

Certaines d'entre elles **ne peuvent toutefois pas faire l'objet d'un tel report** :

– l'interdiction de toute discrimination fondée sur la nationalité du client final ou sur le lieu d'établissement ou de vente des billets s'agissant des conditions contractuelles et des tarifs appliqués, sans préjudice des tarifs sociaux (paragraphe 2 de l'article 4 du règlement) ;

– l'interdiction de refuser d'accepter une réservation, d'émettre ou fournir un billet ou de faire monter à bord une personne au motif de son handicap ou de sa mobilité réduite (article 9 du règlement), sauf pour des raisons de sécurité ou de faisabilité dans les conditions énumérées au paragraphe 1 de l'article 10 du règlement ;

– l'interdiction de facturer un supplément aux personnes handicapées ou à mobilité réduite pour leurs réservations et leurs billets (article 9 du règlement) ;

– l'obligation d'instaurer des procédures de formation au handicap, y compris des consignes, afin que le personnel des transporteurs qui travaille en contact direct avec les voyageurs ou traite les questions en rapport avec les voyageurs, y compris les chauffeurs, reçoive une formation ou dispose de consignes (b. du paragraphe 1 de l'article 16) ;

– l'obligation d'indemniser la perte ou la détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou de dispositifs d'assistance, à hauteur d'une somme équivalente au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement concerné (paragraphe 1 et 2 de l'article 17) ;

– les règles générales concernant l'information et les plaintes, contenues aux articles 24 à 27 du règlement ;

– l'obligation de désigner un ou plusieurs organismes chargés de l'application du règlement européen et la possibilité, pour tout passager, de déposer une plainte auprès de ces organismes pour violation du règlement européen (article 28 du règlement).

L'article L. 3115-2 dispose que les articles du règlement ne pouvant pas faire l'objet d'un report, énumérées à l'article précédent, s'appliquent également aux services réguliers dont la distance est inférieure à 250 km, lorsque la montée ou la descente s'effectue dans un État membre.

L'article L. 3115-3 porte sur les services réguliers dont une part importante, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée *en dehors* de l'Union européenne. Pour ces services, ce sont toutes les dispositions du règlement qui peuvent, si les États membres le souhaitent, faire l'objet d'un report (paragraphe 5 de l'article 2 du règlement).

La **deuxième section**, intitulée « **Services occasionnels** », comporte un article **L. 3115-4**. Celui-ci dispose que les articles 1 à 8 du règlement, contenus dans les deux premiers chapitres « Dispositions générales » et « Indemnisation et assistance en cas d'accident », ainsi que l'obligation d'indemniser la perte ou la détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou de dispositifs d'assistance, à hauteur d'une somme équivalente au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement concerné (paragraphe 1 et 2 de l'article 17 du règlement) s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels.

La **troisième section**, intitulée « **Formation des conducteurs au handicap** », comporte également un seul article **L. 3115-5**. Il dispose que pour les services réguliers, l'application de l'obligation de formation du personnel de transport en contact direct avec les voyageurs (mentionnée au b. du paragraphe 1 de l'article 16 du règlement) peut être différée jusqu'au 1^{er} mars 2018 au plus. Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précisera la date d'application de cette obligation.

III. La position de votre Rapporteure

Votre Rapporteure considère que ces dispositions n'appellent pas de commentaire particulier sur le fond et propose des corrections rédactionnelles.

*

* *

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD 129, CD 27, CD 130, CD 17, CD 131 et CD 15 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 8 **ainsi modifié**.*

Article 9

(articles L. 130-6, L. 225-5 et L. 330-2 du code de la route ; article L. 145-1 du code des transports)

Renforcement des moyens juridiques dont disposent les contrôleurs des transports terrestres

I. Le droit en vigueur

a) L'article L. 130-6 du code de la route dresse **la liste des infractions qui peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres**. Ces infractions sont les suivantes :

– le fait pour tout conducteur de refuser de se soumettre à toutes vérifications prescrites concernant son véhicule ou sa personne (article L. 233-2) ;

– le fait, pour le responsable de l'exploitation d'un véhicule de transport routier soumis à une obligation de limitation de vitesse par construction, de ne pas respecter cette obligation, de modifier, ou, en tant que commettant, de faire ou de laisser modifier le dispositif de limitation de vitesse par construction afin de permettre au véhicule de dépasser sa vitesse maximale autorisée (article L. 317-1) ;

– 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 (article L. 325-3-1) ;

– le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, déjà condamné définitivement pour un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h, de commettre la même infraction en état de récidive dans les conditions prévues par le deuxième alinéa de l'article L. 132-11 du code pénal (article L. 413-1).

L'article L. 130-6 dispose, à son deuxième alinéa, que les fonctionnaires et agents en question ont accès à l'appareil de contrôle, appelé « chronotachygraphe », et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés.

b) Toutefois, les fonctionnaires ou agents de l'État chargés de ces contrôles, placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, n'appartiennent pas à la liste des entités auxquelles sont communiquées, sur demande, **les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire**, prévue à l'article L. 225-5 du code de la route.

c) L'article L. 1451-1 du code des transports dresse la liste des fonctionnaires et agents habilités à rechercher et constater les **infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport ferroviaire ou guidé et du transport routier et à leurs conditions d'exercice**.

Ces fonctionnaires et agents ont le droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules tant ferroviaires que routiers.

Les fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. Ils peuvent, en outre, se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. Ils ont accès, entre 8h00 et 20h00, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 9 du projet de loi étend les moyens de contrôle des fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres, en complétant la liste des infractions qu'ils peuvent constater, et en renforçant les moyens juridiques dont ils disposent à cet effet.

a) Le 1° du I modifie l'article L. 130-6 du code de la route, en **allongeant la liste des infractions qui peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres**. Sont ajoutées à cette liste les infractions suivantes :

– le fait de faire usage d'une plaque ou d'une inscription, exigée par les règlements en vigueur et apposée sur un véhicule à moteur ou une remorque, portant un numéro, un nom ou un domicile faux ou supposé (article L. 317-2) ;

– le fait de faire circuler, sur les voies ouvertes à la circulation publique un véhicule à moteur ou une remorque sans que ce véhicule soit muni des plaques ou inscriptions exigées par les règlements et, en outre, de déclarer un numéro, un nom ou un domicile autre que le sien ou que celui du propriétaire (article L. 317-3) ;

– le fait de mettre en circulation un véhicule à moteur ou une remorque muni d'une plaque ou d'une inscription ne correspondant pas à la qualité de ce véhicule ou à celle de l'utilisateur (article L. 317-4) ;

– le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule à moteur ou une remorque muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule, dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers (article L. 317-4-1) ;

– le fait, y compris par négligence, de mettre ou de maintenir en circulation un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques sans être couvert par une assurance garantissant sa responsabilité

civile, conformément aux dispositions de l'article L. 211-1 du code des assurances (article L. 324-2).

La possibilité de constater cette dernière infraction était auparavant prévue par l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952. Elle n'avait pas été reprise lors de la codification de la partie législative du code des transports, les dispositions relatives à l'assurance des voyageurs ayant été considérées comme obsolètes en raison de l'existence du régime général de l'article L. 211-1 du code des assurances. Or, cette disposition reste utile et mérite donc d'être codifiée.

Par ailleurs, outre l'accès au chronotachygraphe, les fonctionnaires ou agents de l'État se voient également autoriser **l'accès au poste de conduite** afin d'y effectuer les vérifications prescrites par le code de la route.

b) Le 2° du I de l'article 9 autorise les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres à **se faire communiquer les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire**, pour l'exercice de leurs compétences en matière de contrôle du transport routier prévues par le code de la route.

c) Le II de l'article 9 étend les possibilités de contrôle des fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, prévues à l'article L. 1451-1 du code des transports, en élargissant :

– les catégories de locaux auxquels ces fonctionnaires ont accès dans le cadre de leur mission aux locaux des entreprises de transport terrestre, des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteur et des commissionnaires de transport ;

– la liste des documents qu'ils peuvent se faire présenter aux documents liés aux contrats de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport.

III. La position du Sénat et celle de votre Rapporteure

Le Sénat a complété l'article 9 en adoptant un amendement présenté par le Gouvernement visant à étendre aux contrôleurs la possibilité d'accéder au fichier des immatriculations, pour identifier le titulaire du certificat d'immatriculation des véhicules en stationnement illégal sur leur domaine public non routier ou en infraction au regard des règlements de police de la navigation intérieure.

L'article 9 n'appelle aucune observation, et votre Rapporteure n'a proposé que des corrections rédactionnelles.

*

* *

La Commission adopte l'amendement CD 127 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 9 ainsi modifié.

Après l'article 9

La Commission examine l'amendement CD 126 de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Je souhaite appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la dépenalisation des infractions au stationnement payant.

Au cours de son discours sur le nouveau Grand Paris, le Premier ministre a d'ailleurs indiqué que la hausse des amendes forfaitaires de stationnement pourrait être une source de financement pour les politiques de transport public.

Mon amendement reprend des amendements quasi identiques déposés respectivement par M. Christian Philip, député UMP, en 2006 et par M. Roland Ries, sénateur socialiste, en 2009. Ce sujet fait consensus parmi les élus des grandes villes.

Nous avons constaté depuis longtemps que le système actuel est inefficace et n'incite guère au civisme, l'amende étant très peu dissuasive. La fraude est d'ailleurs massive : selon la préfecture de police, 95 % des usagers ne paient pas leur place de stationnement à Paris. Les automobilistes sont les premiers pénalisés par cette absence de régulation : en raison notamment du phénomène des « voitures ventouses », ils ne trouvent pas de places de stationnement.

C'est pourquoi les élus locaux, notamment le Groupement des autorités responsables de transport (GART), proposent d'instaurer un mécanisme de transaction analogue à celui qui existe pour les infractions commises dans les transports publics – SNCF, RATP, transports urbains. Il s'agirait de remplacer l'amende par une redevance forfaitaire, dont le montant serait fixé par la collectivité, de préférence à un niveau relativement dissuasif. Le rapport entre le coût de l'heure de stationnement et le montant de l'amende est actuellement insuffisant dans le centre de Paris – un à quatre –, même si nous ne sommes pas obligés d'atteindre les niveaux de Londres – un à vingt-cinq.

En outre, selon un rapport établi en 2005 par l'Inspection générale des finances, l'Inspection générale des services judiciaires, l'Inspection générale de l'administration et le Conseil général des ponts et chaussées, « *compte tenu de l'inscription du stationnement payant dans les politiques de déplacement et de maîtrise de la voirie, les collectivités territoriales sont mieux placées que l'État pour conduire, dans un cadre territorialisé, les évolutions nécessaires, le recentrage de l'État sur ses fonctions essentielles devant le conduire à abandonner la compétence en matière de stationnement payant.* »

Mme la rapporteure. Je vous invite à retirer votre amendement. Comme l'a appelé le Premier ministre au cours de son discours sur le nouveau Grand Paris, toutes ces questions – hausse des amendes ; mécanisme permettant aux collectivités locales de faire varier leur montant ; dépenalisation – sont actuellement à l'étude. Une concertation avec les collectivités territoriales est nécessaire.

M. le ministre. Je m'associe, pour les mêmes raisons, à la demande de Mme la rapporteure. Cette question revient régulièrement depuis plusieurs années. Le GART demande unanimement une dépenalisation et le remplacement de l'amende forfaitaire par une redevance.

Les implications d'une telle réforme sont cependant nombreuses en matière de répartition des compétences, d'affectation des recettes et d'articulation des décisions locales dans différents domaines. D'abord, à quel échelon – communal, intercommunal, supra-communal – confier la compétence en matière de mobilité urbaine ? Convient-il d'accompagner la réforme du transfert d'autres compétences ? Ensuite, comment répartir les éventuelles recettes nouvelles ? Mme la rapporteure a fait référence, avec raison, aux propos du Premier ministre et aux engagements précis qu'il a pris en matière de transports dans le cadre du nouveau Grand Paris. La presse s'en est emparée et a polémique sur le niveau des recettes supplémentaires qui pourrait résulter d'une majoration des amendes. Tel n'était pourtant pas l'objet de son discours.

Deux options se présentent à nous : soit nous augmentons les amendes – en donnant le cas échéant la possibilité aux collectivités territoriales de majorer un taux fixé à l'échelon national et d'en tirer une recette complémentaire à leur profit – ; soit nous remplaçons l'amende par un dispositif d'une nature juridique différente. La réflexion aboutira peut-être dans le cadre de la prochaine loi de décentralisation ou à l'occasion d'un débat sur les relations financières entre l'État et les collectivités territoriales.

M. Martial Saddier. Dans le cadre de la préparation du projet de loi de décentralisation, le Gouvernement a sollicité l'avis du Conseil d'État sur le transfert de la politique de protection de l'air – notamment de certains pouvoirs de police – aux collectivités territoriales. Le débat sur les politiques de stationnement aurait, lui aussi, sa place lors de l'examen de ce projet de loi.

Je relève cependant une certaine contradiction entre cet amendement et la proposition de nos collègues écologistes, il y a quelques mois, de supprimer les zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA).

M. Denis Baupin. Je ne vois guère de rapport entre les deux sujets.

M. Martial Saddier. Je vous l'expliquerai !

M. Denis Baupin. Le dossier de la dépenalisation des infractions au stationnement payant et toutes les questions connexes que vous avez évoquées, monsieur le ministre, sont sur la table depuis dix ans. Je comprends qu'on y

réfléchisse encore, mais il faudrait que la réflexion ait avancé d'ici à l'examen du projet de loi de décentralisation, si nous devons prendre une décision à ce moment-là.

Vous avez évoqué la concertation avec les collectivités territoriales, mais c'est surtout la concertation entre les services de l'État qui est nécessaire ! Les collectivités sont favorables depuis longtemps à cette réforme. D'ailleurs, il ne s'agit pas nécessairement d'augmenter les amendes ou les redevances, ni de le faire de manière homogène sur l'ensemble du territoire national. Nous faisons confiance aux collectivités territoriales pour mener des politiques adaptées à leur situation.

Nous avons perdu beaucoup de temps et laissé perdurer un système anachronique et coûteux : pour la seule ville de Paris, le manque à gagner s'élève à 200 ou 300 millions d'euros par an – je ne parle pas du montant des amendes, mais des paiements non perçus pour les places de stationnement. Si les usagers payaient au lieu de frauder, nous aurions des recettes supplémentaires considérables pour financer les transports collectifs. En outre, beaucoup de parkings souterrains demeurent sous-utilisés : pourquoi les usagers paieraient-ils des places de stationnement en sous-sol alors qu'ils ne sont pas incités à le faire en surface ?

Je retire mon amendement, mais j'attends des réponses et espère un vote lors de l'examen du projet de loi de décentralisation.

M. le ministre. Je ne vois pas non plus de lien entre les ZAPA et les amendes de stationnement.

Vous mesurez, monsieur Baupin, combien le sujet est complexe. Un amendement ne peut pas le traiter dans sa globalité, il faut un débat plus large.

La réforme risque de se solder par des pertes de recettes pour l'État et certaines collectivités territoriales. Si les grandes villes y sont unanimement favorables, tel n'est pas nécessairement le cas des communes rurales, qui sont très sensibles aux résultats de la répartition du produit des amendes de police opérée par l'État.

M. Denis Baupin. Je n'ai rien contre la répartition des recettes d'amendes. Néanmoins, notre objectif devrait être de les réduire, en instaurant un système qui dissuade la fraude et incite les usagers à payer leur place de stationnement. Je l'ai déjà dit au moment des polémiques que vous avez mentionnées : les gens honnêtes n'ont rien à craindre de la réforme que nous proposons.

L'amendement est retiré.

La Commission en vient à l'amendement CD 125 rectifié de M. Denis Baupin.

M. Denis Baupin. Cet amendement vise à étendre le dispositif du « double sens cyclable », qui a fait ses preuves dans de nombreuses villes : il a

permis de faciliter les déplacements à vélo, dans de bonnes conditions de sécurité – contrairement à ce que l'on pense parfois.

Une première réforme, conduite par M. Dominique Bussereau, a consisté à inverser la règle et l'exception dans les *zones* où la vitesse est limitée à trente kilomètres/heure : toutes les chaussées y sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Je propose que ces règles s'appliquent également aux *rues* où la vitesse est limitée à trente kilomètres/heure, sous réserve que leur largeur le permet.

Seriez-vous disposé, monsieur le ministre, à intégrer cette préconisation dans le « plan national vélo » ?

Mme la rapporteure. Si vous ne retirez pas votre amendement, je donnerai un avis défavorable, bien qu'il instaure non une obligation, mais une faculté. De nombreuses rues risquent de ne pas être assez larges pour accueillir une circulation à double sens.

M. le ministre. Vous avez été, monsieur Denis Baupin, l'un des précurseurs de ce dispositif à Paris qui ménage une place plus importante aux deux roues dans le tissu urbain. Sans doute convient-il de permettre aux collectivités territoriales d'y avoir plus largement recours, mais je ne veux pas anticiper le débat. Vos propositions enrichiront la réflexion du groupe de travail chargé de préparer le « plan national vélo ».

M. Denis Baupin. Le code de la route prévoit déjà les « doubles sens cyclables » dans toutes les zones où la vitesse est limitée à trente kilomètres/heure. Je propose de les étendre aux rues où la vitesse est également limitée à trente kilomètres/heure mais qui ne sont pas intégrées à de telles zones. Lorsque les rues sont trop étroites, les élus locaux pourront sans difficulté déroger à la règle. En outre, c'est un dispositif bien connu : avant d'être étendu au niveau national, il avait été expérimenté pendant de nombreuses années par la ville de Strasbourg, qui avait pu vérifier qu'il ne posait pas de problèmes de sécurité.

Je retire mon amendement, dans la mesure où la question doit être abordée dans un cadre plus large.

M. Martial Saddier. À titre personnel, je soutiens cet amendement. Dans les grandes métropoles européennes, les « doubles sens cyclables » facilitent d'autant plus la circulation des vélos qu'ils s'accompagnent d'autres dispositifs visant à contrôler, voire réduire, l'accès des véhicules légers au centre-ville. D'où ma mention des ZAPA et le lien que j'ai fait avec les politiques de stationnement.

L'amendement est alors retiré.

Article 10

(article L. 3314-2 du code des transports)

Véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'obligation de formation professionnelle

I. Le droit en vigueur

L'article L. 3314-1 du code des transports dispose que « *la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs permet à ceux-ci de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que la réglementation relative à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos.* »

L'article L. 3314-2 du même code soumet à cette obligation les conducteurs des véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ainsi que ceux des véhicules de transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle du conducteur.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 10 du projet de loi modifie l'article L. 3314-2 sur deux points : la première catégorie de véhicules citée dans l'article devient celle « *des véhicules de transport **de marchandises** dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie* » ; la seconde est remplacée par celle des véhicules de transport « *de personnes* » comportant **plus de huit places assises en plus de celle** du conducteur.

Ce faisant, l'article corrige une erreur intervenue lors de la codification 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. L'ordonnance opérait la transposition de la 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. Cette ordonnance précisait que les obligations relatives à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs 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.* »

III. La position du Sénat et celle de votre Rapporteur

Le Sénat a adopté l'article 10 sans modification et votre Rapporteur propose à la commission de l'adopter également, pour corriger l'erreur commise lors de la codification.

*

* *

La Commission adopte l'article 10 sans modification.

Article 11

(articles L. 3315-2 et L. 3315-6 du code des transports)

Renforcement des moyens juridiques de contrôle du respect des règles de droit du travail spécifiques au transport routier

I. Le droit en vigueur

La recherche et la constatation des infractions aux dispositions du code des transports relatives à la réglementation du travail spécifique au transport routier, ainsi que celles du livre I^{er} de la troisième partie du code du travail (durée du travail, repos et congés) applicables au transport routier, sont effectuées par plusieurs catégories d'agents publics, énumérées à l'article L. 3315-1 du code des transports : les officiers de police judiciaire, les inspecteurs et les contrôleurs du travail ainsi que les agents habilités à exercer leurs fonctions dans certaines branches professionnelles, les agents des douanes, et les agents publics ayant qualité pour constater les délits ou les contraventions prévus par le code de la route.

L'article L. 3315-2 du code des transports dispose que l'ensemble de ces agents ont accès aux dispositifs destinés au contrôle et à toutes leurs composantes afin d'en vérifier l'intégrité.

L'article L. 3315-6 du code des transports prévoit les peines dont est passible toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou établissement, a, par un acte personnel, commis une des infractions que les agents précités sont habilités à constater.

II. Les dispositions du projet de loi

Le premier paragraphe de l'article 11 vise à compléter le dispositif de contrôle prévu à l'article L. 3315-2 du code des transports, en autorisant l'accès des fonctionnaires et agents de l'État, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier afin de constater les infractions aux dispositions du titre du code des transports relatif à la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que celles du livre I^{er} de la troisième partie du code du travail (durée du travail, repos et congés) applicables au transport routier.

Ce premier paragraphe rétablit une possibilité qui était déjà offerte aux fonctionnaires et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres en vertu de l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952, qui a été **supprimée par erreur à l'occasion de la codification** de la partie législative du code des transports.

Le second paragraphe corrige **deux erreurs de codification** présentes dans l'article L. 3315-6 du code des transports :

– les peines mentionnées sont les peines prévues par le chapitre « Contrôles et sanctions », auquel appartient l'article, ainsi que les peines sanctionnant les obligations mentionnées aux titres II et III du livre I^{er} de la troisième partie du code du travail ;

– les dispositions dont le non-respect est sanctionné sont celles du titre du code des transports consacré à la réglementation du travail spécifique au transport routier ainsi que celles du code du travail.

III. La position du Sénat et celle de votre Rapporteur

Le Sénat a adopté l'article 11 sans modification, et votre Rapporteur propose à la commission de l'adopter également.

*
* *

La Commission adopte l'article 11 sans modification.

Article additionnel après l'article 11

(Article 11 bis [nouveau])

Circulation des poids lourds de 44 tonnes

Le plafond du poids total autorisé en charge (PTAC) était fixé à 40 tonnes depuis 1989. En janvier 2011, il a été accordé aux secteurs agricoles et agroalimentaires la possibilité d'utiliser des poids lourds dont le PTAC peut atteindre 44 tonnes. Cette possibilité a été ensuite généralisée par l'article 92 de la loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allègement des démarches administratives, qui a inséré dans le code de la route un article L. 312-1 prévoyant que « *sauf exceptions prévues par voie réglementaire, la norme maximale en termes de poids total autorisé en charge d'un véhicule articulé, d'un train double ou d'un ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque est fixée à 44 tonnes pour cinq essieux.* ». Plusieurs États de l'Union européenne (notamment le Royaume-Uni, l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas) ont également généralisé cette possibilité.

L'article L. 312-1 du code de la route est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013, mais cette mesure demeure controversée. Plusieurs associations de protection de l'environnement ont critiqué cette mesure qui va dans le sens d'une meilleure compétitivité du transport routier au détriment du report modal vers le fret ferroviaire et fluvial. La Commission consultative d'évaluation des normes (CCEN) avait émis un avis défavorable, estimant que l'impact financier de

cette mesure sur les collectivités territoriales au titre des dégradations qu'elle est susceptible d'entraîner sur le réseau routier local était « *probablement très sous-évalué* ».

Votre Rapporteuse a émis un avis favorable à l'amendement présenté par le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Jean-Paul Chanteguet, demandant au Gouvernement de présenter les conséquences, en termes de report modal et d'entretien des infrastructures routières, de la circulation des poids lourds de 44 tonnes.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD 1 rectifié du président Jean-Paul Chanteguet, créant article additionnel après l'article 11.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le décret du 4 décembre 2012 a autorisé la circulation des poids lourds de 44 tonnes à cinq essieux à partir du 1^{er} janvier 2013. Aux termes de cet amendement, le Gouvernement devrait transmettre au Parlement, avant le 31 décembre 2014, un rapport analysant les conséquences de cette décision sur le report modal et l'état des infrastructures routières. Je crains en effet que le report modal ne s'opère dans le sens inverse de celui que nous souhaitons.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure et du ministre délégué, la Commission **adopte** l'amendement.*

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL

Article 12

(Articles L. 4244-1 et L. 4244-2 [nouveaux] du code des transports, article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques)

Déplacement d'office des bateaux sur le domaine fluvial

L'article 12 du projet de loi habilite l'autorité préfectorale à ordonner le déplacement d'office des bateaux dont le stationnement compromet la sécurité des usagers de la voie d'eau ou gêne son utilisation normale.

I. Le droit actuel

Le règlement général de police de la navigation intérieure, qui figure en annexe du décret n° 73-912 du 21 septembre 1973, contient deux articles relatifs aux bateaux abandonnés sans surveillance ou en stationnement dangereux.

La première de ces dispositions, à l'article 1.29, permet au préfet de faire procéder à la destruction d'office des bateaux dangereusement placés en cas de péril imminent. Elle souffre de son caractère manifestement excessif : le déchirage constitue le degré maximal de l'atteinte au droit de propriété des personnes, or un simple décret apparaît bien faible pour mettre à mal un droit garanti par la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Si la juridiction administrative n'a encore jamais considéré ce point problématique, il reste qu'un dispositif législatif serait juridiquement plus sûr.

La seconde disposition, à l'article 7.11, permet le déplacement des bateaux sans surveillance, par les agents de la navigation qui en constatent l'abandon, vers un lieu où il ne gêne pas la navigation. Moins expéditive, elle soulève des objections similaires à la précédente : elle est une disposition réglementaire qui attente à un droit fondamental.

Il existe enfin une dernière procédure, celle-ci de rang législatif, qui a trait à la dévolution à l'autorité publique des biens sans maître sur le modèle classique de l'article 713 du code civil selon lequel les biens qui n'ont pas de maître appartiennent à l'État et, depuis 2004, à la commune sur le territoire de laquelle ils sont situés. En matière fluviale, c'est l'article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques qui définit les critères et la procédure que suit l'autorité administrative pour qualifier « *tout bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant* » comme « *abandonné sur le domaine public fluvial* ». L'abandon présumé – en l'absence d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial, de vie à bord ou d'entretien du bateau – donne lieu à un constat établi par des agents habilités. Il est ensuite affiché sur le bateau et notifié au dernier propriétaire connu avec mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon. Si personne ne s'est manifesté dans un délai de six mois, l'autorité administrative transfère la propriété du bateau au gestionnaire du domaine public fluvial qui peut, à sa convenance et à l'expiration d'un délai de deux mois, procéder à sa vente ou à sa destruction.

II. Les dispositions du projet de loi

Le projet de loi tend à la fois à élever au rang législatif la procédure de déplacement d'office et à sécuriser le dispositif existant de constat d'abandon.

L'article 12 inscrit un nouveau chapitre au titre IV du livre II de la quatrième partie du code des transports, qu'il consacre au déplacement d'office. Les nouveaux articles L. 4244-1 et L. 4244-2 règlent les étapes successives de la procédure de déplacement d'office : le premier alinéa décrit le fait générateur et la procédure générale, qui exige une mise en demeure préalable et un délai

d'exécution de la mesure de vingt-quatre heures au moins ; le deuxième alinéa porte ce délai à sept jours dans le cas où le bateau tient lieu d'habitation et précise que le nouvel emplacement ne doit pas empêcher l'accès des occupants au bateau ; le troisième alinéa précise les droits dont disposent les responsables du bateau au cours de la procédure, notamment être entendus et être assistés ; enfin le quatrième alinéa dispense l'administration de mise en demeure préalable en cas de péril imminent. Un second paragraphe met à la charge du propriétaire les frais liés au déplacement d'office, y compris si la manœuvre venait à générer des dommages. Les détails de la procédure sont renvoyés à un décret en Conseil d'État.

L'article 12 insère aussi à l'article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques un critère de qualification de l'abandon : le cas où le propriétaire n'a pas pris les mesures de manœuvre ou d'entretien nécessaires pour faire cesser l'état d'abandon.

III. La position du Sénat

Le Sénat a approuvé l'article 12 en le modifiant marginalement pour préciser que la garde d'un bateau déplacé d'office demeure de la responsabilité de son propriétaire.

IV. La position de votre Rapporteure

Ce dispositif de prévention des périls et de la gêne causés par des bateaux abandonnés ou mal stationnés trouve toute sa place dans un projet de loi voué à favoriser le report modal de la route vers des modes de transports plus respectueux de l'environnement. En effet, pour que ces modalités alternatives séduisent, il faut qu'elles soient perçues par les usagers efficaces et sûres.

Or le stationnement de bateaux dans les chenaux de navigation soulève de graves problèmes d'usage de la voie d'eau. La circulation peut être altérée et rendue impossible pour les convois de grand gabarit, voire devenir périlleuse si le stationnement a lieu dans des courbes ou sous des ponts, où la visibilité et la profondeur de la voie d'eau sont souvent réduites. Il convient d'agir, tant pour des raisons de sécurité que dans une perspective d'économie durable, à la fois pour le confort des usagers et pour la tranquillité des gestionnaires de voies d'eau.

L'administration a besoin de moyens juridiques efficaces. La contravention de grande voirie nécessite plusieurs années de procédure. Un référé mesures utiles suppose une urgence constatée que le juge interprète restrictivement, de sorte que les préfets préfèrent ne pas y recourir. Et les dispositions du règlement général de police de la navigation intérieure pâtiennent, on l'a dit, d'un soupçon d'inconstitutionnalité.

En outre, le nouveau dispositif améliore les garanties des citoyens, en augmentant le niveau de protection des habitants des bateaux mal stationnés et en réaffirmant l'application des principes du droit de la défense dans les procédures administratives.

Enfin, les deniers publics sont préservés par la disposition mettant les frais du déplacement d'office à la charge du propriétaire indélicat. L'étude d'impact donne l'exemple d'un déplacement sur l'Yonne de 22 kilomètres avec passage de dix écluses pour un coût de 11 500 €. Il ne saurait être question de faire assumer cette dépense à la collectivité nationale.

Votre Rapporteur soutient l'adoption de l'article sous réserve de l'adoption de trois amendements de nature rédactionnelle.

*

* *

*La commission **adopte** successivement l'amendement rédactionnel CD 33 et les amendements de cohérence CD 34 et CD 35 de la rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 12 **ainsi modifié**.*

Article 13

(Article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, articles L. 4313-2, L. 4321-1 et L. 4321-3 du code des transports)

Habilitation des agents des ports fluviaux en matière de contravention de grande voirie

L'article 13 du projet de loi habilite les agents des ports autonomes fluviaux de Paris et Strasbourg à verbaliser les contraventions de grande voirie dans leurs circonscriptions.

I. Le droit actuel

La contravention de voirie permet la sanction de l'auteur d'un dommage infligé au domaine public. On distingue classiquement les *contraventions de petite voirie* ou *contraventions de voirie routière*, qui répondent à une dégradation du domaine routier et sont infligées par la juridiction judiciaire, des *contraventions de grande voirie* qui répriment, devant l'ordre administratif, l'atteinte au domaine public non routier. On notera avec intérêt que le domaine fluvial est le premier à avoir bénéficié de cette dernière dans le cadre d'un arrêt rendu par le Conseil du Roi le 24 juin 1777. La contravention de grande voirie est une procédure très particulière du droit français, mêlant action publique et action en réparation, ne permettant pas à la puissance publique d'apprécier l'opportunité de son engagement depuis un arrêt du Conseil d'État du 23 février 1979, donnant lieu à la poursuite d'une personne privée devant la juridiction administrative, et pouvant aboutir à des amendes dont le montant n'est pas soumis aux limites du droit pénal puisque fixé *ad hoc* par le législateur.

La police de la conservation du domaine public fluvial appartient au gestionnaire de la voie d'eau pour le constat des infractions de grande voirie.

Toutefois, les codes des transports et de la propriété des personnes publiques ne prévoient aucune disposition spécifique pour les ports autonomes fluviaux, eux-mêmes compétents dans leur circonscription. En effet, les infractions sont constatées par les agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques : les agents de l'État assermentés devant le tribunal de grande instance et les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, les adjoints au maire, les gardes champêtres et les personnels de Voies navigables de France qui prêtent serment devant le préfet. Or la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France (VNF) a pour conséquence que les agents de la navigation intérieure, intégrés au personnel de VNF, peuvent désormais verbaliser seulement sur les dépendances du domaine public fluvial confié à leur établissement.

Dans ces conditions, les dégradations infligées au domaine fluvial portuaire demeurent donc impunies.

Quant aux voies ferrées des ports fluviaux, elles relèvent des articles L. 5351-1 à L. 5352-5 du code des transports. L'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 a commandé le transfert de ces voies aux établissements portuaires. L'article L. 4321-3, qui établit que « *les agents de la navigation intérieure et les agents des ports autonomes fluviaux, lorsqu'ils ont la qualité de fonctionnaire et sont commissionnés et assermentés à cet effet, ont compétence pour constater par procès-verbal les atteintes aux voies ferrées portuaires (...)* », requiert donc une mise en cohérence du fait du transfert des agents de la navigation intérieure à l'établissement public administratif VNF. De surcroît, la rédaction actuelle impose pour la constatation des contraventions de grande voirie, administratives, les mêmes qualifications que pour celle des infractions pénales, de nature judiciaire – notamment un agrément du procureur de la République.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 13 propose une nouvelle rédaction du premier alinéa de l'article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, ajoutant à la liste des agents habilités à constater les infractions de grande voirie sur le domaine public fluvial confié à VNF les agents des ports autonomes fluviaux sur le domaine appartenant à ces ports ou qui leur a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance.

Il modifie également l'article L. 4321-3 du code des transports relatif aux agents habilités à constater les atteintes aux voies ferrées portuaires. Celles-ci constituent une contravention de grande voirie dont les agents non-fonctionnaires peuvent établir le constat par procès-verbal dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance. Le constat des infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles est réservé aux surveillants de port et aux auxiliaires de

surveillance agréés par le procureur de la République – comme dans les ports maritimes – et qui ont prêté serment devant le tribunal de grande instance.

Des modifications rédactionnelles de cohérence sont également opérées.

III. La position du Sénat

Après un amendement rédactionnel global présenté par le rapporteur de la commission du développement durable avec le soutien du Gouvernement, le Sénat a adopté cet article.

IV. La position de votre Rapporteuse

Cet article tire les conséquences de la réforme du statut de l'établissement public VNF survenu en 2012. On peut regretter que la situation particulière des ports autonomes fluviaux n'ait pas été anticipée alors, puisque l'intégration des agents publics de la navigation dans le personnel de VNF privait de surveillance le domaine public fluvial portuaire. On regrettera tout autant que la correction ponctuelle nécessaire n'ait pas été inscrite à l'ordre du jour avant le 1^{er} janvier 2013, date d'entrée en vigueur de la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012. Il en aura résulté l'absence d'exercice d'une compétence régaliennne pendant plusieurs mois.

Votre Rapporteuse soutient l'adoption de l'article sous réserve de l'adoption de quatre amendements de nature rédactionnelle.

*

* *

*La commission **adopte** successivement l'amendement rédactionnel CD 36, l'amendement de précision CD 37, l'amendement de cohérence CD 38 et l'amendement de conséquence CD 39 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 13 **modifié**.*

Article 14

(Article L. 4322-20 du code des transports)

Ressources du Port autonome de Paris

L'article 14 du projet de loi rétablit la base légale permettant au Port autonome de Paris de percevoir des droits de port.

I. Le droit actuel

L'article L. 4322-20 du code des transports énonce la liste des ressources du Port autonome de Paris. Il s'agit :

– en premier lieu des redevances afférentes au domaine dont le port assure la gestion et les revenus des domaines immobiliers perçus par le port,

– en deuxième lieu des produits, notamment les taxes d’usage, de l’exploitation de l’outillage public directement administré ou affermé par le port,

– en troisième lieu des produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception a été régulièrement autorisée,

– en quatrième lieu du remboursement par l’État des frais de fonctionnement des services annexes qui peuvent être confiés au port autonome de Paris, augmentés du montant des frais généraux,

– en cinquième lieu des participations conventionnelles à certaines dépenses d’exploitation du port versées par les collectivités locales, les établissements publics, ainsi que les personnes privées,

– et en sixième et dernier lieu de toutes autres recettes d’exploitation.

Cette énumération n’est pas pleinement satisfaisante puisque, si elle admet implicitement la perception de droits de port en tant que recette d’exploitation, l’énoncé manque singulièrement de clarté. Or la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 portant statut juridique du Port autonome de Paris prévoyait explicitement cette ressource, mais sa mention a malencontreusement disparu avec l’ordonnance de codification portant création du code des transports.

II. Les dispositions du projet de loi

Il est ajouté à l’article L. 4322-20 du code des transports un 7° afin de mentionner, parmi les ressources du Port autonome de Paris, « *les droits de port dont les conditions d’assiette et les modalités d’application et de recouvrement sont fixées par décret en Conseil d’État.* »

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement.

IV. La position de votre Rapporteuse

Bien que l’état actuel du droit ne soulève pas de difficulté pratique particulière, le Port autonome de Paris souhaite légitimement se fonder sur une disposition explicite pour prélever ses droits de port. Dès lors que la jurisprudence du Conseil constitutionnel dispose que la catégorisation des ressources des établissements publics appartient au domaine de la loi, il appartient au législateur de corriger l’erreur de rédaction commise par le Gouvernement dans son activité de codification.

Votre Rapporteure recommande l'adoption de l'article 14 sans modification.

*
* *

La commission adopte l'article 14 sans modification.

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

Article 15

(Articles L. 5141-1, L. 5141-2-1 [nouveau], L. 5141-3, L. 5141-3-1 [nouveau], L. 5141-4, L. 5141-4-1 [nouveau], L. 5141-4-2 [nouveau], L. 5141-6, L. 5242-16 et L. 6132-2 du code des transports)

Simplification des procédures d'expropriation des navires abandonnés

L'article 15 du projet de loi institue toutes les étapes de la procédure pour déchoir de leurs droits les propriétaires de navires laissés à l'abandon, de son fait générateur à son financement.

I. Le droit actuel

Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est dévolu aux « *Navires abandonnés* ». Il s'applique à « *tout navire ou autre engin flottant en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à un tonnage fixé par voie réglementaire, abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux maritimes intérieures et présentant des dangers* ». L'abandon est défini comme « *l'absence d'équipage à bord ou l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre* ».

La réquisition des navires abandonnés est réglée par l'article L. 5242-16 : le responsable du navire – propriétaire, armateur ou autre – est mis en demeure de mettre fin au péril que suscite l'embarcation abandonnée. S'il ne défère pas, l'État ou le port intervient aux frais et risques du défaillant, avec exécution d'office et sans délai en cas d'urgence.

Les articles L. 5141-3 à L. 5141-6 prévoient la déchéance des droits du propriétaire un mois après une mise en demeure. L'État prend alors possession du navire et peut procéder à sa vente deux mois plus tard. Après une consignation de cinq ans et en l'absence de créancier, le produit de la cession est acquis au Trésor public.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 15 remanie complètement le chapitre du code des transports applicable aux navires abandonnés.

Le I livre à l'article L. 5141-1 une nouvelle définition des navires abandonnés. Celle-ci s'avère plus précise, notamment dans la délimitation des espaces géographiques concernés qui recourent désormais le domaine public maritime. Outre le danger provoqué, l'entrave prolongée à l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires devient un nouveau critère de déclenchement de la procédure.

Le II adapte en conséquence la procédure de réquisition dans un nouvel article L. 5141-2-1. L'article L. 5242-16, qui réglait ce mécanisme dans le chapitre du code consacré à la sécurité de la navigation, se trouve, par cohérence, supprimé au VIII.

Le III modifie l'article L. 5141-3 en instituant notamment deux nouveaux délais : le responsable du navire dispose de trois mois à compter de la mise en demeure pour faire cesser l'état d'abandon du navire ; l'autorité publique prononce sa déchéance dans les deux mois suivant l'expiration du précédent délai.

Le IV procède à la répartition des coûts de l'opération par un nouvel article L. 5141-3-1 : *« les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire ».*

Le V modifie l'article L. 5141-4 relatif à la vente du navire abandonné en autorisant désormais sa cession pour démantèlement. Le produit de la cession est affecté à l'autorité publique qui a demandé la déchéance de propriété.

Le VI, dans un nouvel article L. 5141-4-1, inscrit les droits de ports non acquittés parmi les créances prioritaires imputées sur le produit de la cession aux côtés des dépenses d'intervention. Le déficit éventuel de l'opération est à la charge de l'autorité publique qui a demandé la déchéance, l'État le couvrant si l'abandon fait suite à une décision de déroute ou d'arraisonnement. Un décret en Conseil d'État précise les modalités de la nouvelle procédure.

Par cohérence, le VII attribue les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance, et non au Trésor public comme auparavant.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté l'article 15 après en avoir profondément remanié la rédaction, sans toutefois le modifier au fond.

IV. La position de votre Rapporteure

Comme indiqué dès les pages introductives du présent rapport, il est plus que nécessaire de moderniser la procédure de déchéance des droits des propriétaires de navire en cas d'abandon. Alors que plus d'une vingtaine d'embarcation pourrissent aujourd'hui dans les rades françaises, grevant les ressources des ports et constituant une menace pour les usagers autant que pour l'environnement, la France doit se doter d'une législation efficace et rapide pour répondre aux méfaits des « margoulin des mers ». Ce n'était plus le cas depuis que la décentralisation de la plupart des ports avait séparé l'autorité portuaire de la compétence de déchéance demeurée nationale. Quand l'État ordonne l'immobilisation, pour contrôle ou pour sanction, les frais retombent sur l'autorité portuaire et, donc, sur les collectivités territoriales alors même que le Trésor public perçoit le produit de la cession consécutive à la déchéance.

Le mérite de cet article tient à l'accélération de la procédure et à la simplification de la répartition des frais de l'opération. Les autorités à même de solliciter la déchéance sont plus nombreuses donc plus réactives ; celle qui déclenche la procédure est tenue d'assumer les frais afférent mais elle reçoit en contrepartie le produit de la vente. Les créances correspondant aux droits de ports non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire sont imputées en priorité sur le produit de la vente et, lorsque la somme recueillie ne permet pas de couvrir les frais, le déficit est à la charge de la personne publique à l'origine de la demande de déchéance. Par exception, ce déficit est pris en charge par l'État si le navire était entré au port sur son ordre – on regrettera ici que l'intervention étatique se limite aux frais exposés sans comprendre les droits de ports non acquittés alors que le port n'est aucunement responsable du fait qu'un navire abandonné occupe son quai.

Votre Rapporteure recommande l'adoption de l'article 15. Elle présentera cependant sept amendements, permettant notamment de prévoir que la mise en demeure adressée au propriétaire ne fait pas l'objet d'une notification, ce qui supposerait qu'il soit parfaitement connu des services administratifs, mais plutôt d'une publicité, ce qui autorise à procéder par voie d'affichage sur le navire.

*

* *

*La commission **adopte** successivement l'amendement rédactionnel CD 40, l'amendement de cohérence CD 41 et l'amendement de précision CD 42, tous de la rapporteure.*

Puis elle examine l'amendement CD 138 de la rapporteure.

Mme la rapporteure. D'après le présent projet de loi, la mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouve un navire et la décision de déchéance des droits de son propriétaire font impérativement l'objet d'une

notification préalable. Or, la notification s'adresse nécessairement à une personne donnée, physique ou morale, et il n'est pas certain que l'administration parvienne à identifier le propriétaire ou le responsable légal d'un navire abandonné. Le présent amendement vise donc à remplacer le terme « notification » par celui, plus général, de « publicité ». En droit, la publicité peut prendre la forme d'une notification adressée individuellement à des personnes identifiées, mais aussi d'une publication ou d'un affichage collectif.

M. le ministre. Excellente idée.

La commission adopte l'amendement.

La commission adopte successivement les amendements de cohérence CD 139 et CD 140 de la rapporteure ainsi que son amendement de précision CD 45.

Elle adopte ensuite l'article 15 ainsi modifié.

Article 16

(Articles L. 5122-25, L. 5122-26 à L. 5122-30 [nouveaux], L. 5123-2, L. 5123-3, L. 5123-4 et L. 5123-6 du code des transports)

Limitation de responsabilité en cas de marée noire

L'article 16 du projet de loi modernise les règles de constitution d'un fonds de limitation de responsabilité en cas de marée noire, devenu obligatoire en raison des engagements internationaux de la France.

I. Le droit actuel

Le régime de responsabilité des propriétaires de navire en cas de marée noire figure aux articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement :

L'article L. 218-1 pose que « *tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* » (dite convention « CLC »).

L'article L. 218-2 impose que les navires immatriculés dans un port français et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures disposent d'une assurance ou d'une garantie financière. L'article L. 218-3 impose la même obligation pour l'accès à tout port français. Un certificat en atteste. L'article L. 218-4 dispense de cette précaution les navires appartenant à l'État, notamment les bâtiments militaires.

L'article L. 218-5 confie la charge du constat d'un défaut de certificat aux administrateurs des affaires maritimes, aux officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, aux inspecteurs des affaires maritimes, aux techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ; aux officiers de port et officiers de port adjoints, aux agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes, aux ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts et les ingénieurs des travaux publics de l'État affectés aux services maritimes ainsi qu'aux agents desdits services commissionnés à cet effet, aux agents des douanes et, à l'étranger, aux consuls de France.

L'article L. 218-6 énonce les règles de verbalisation de l'infraction tandis que l'article L. 218-7 établit les règles d'attribution de juridiction.

L'article L. 218-8 réprime d'une amende de 75 000 euros le défaut d'assurance ou de garantie contre les pollutions par hydrocarbures.

Enfin, l'article L. 218-9 renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les conditions d'application des articles précédents.

Une autre disposition législative prévoit une obligation d'assurance ou de garantie financière contre les pollutions maritimes. C'est l'article L. 5123-2 du code des transports qui l'impose, d'une part pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude en application de la convention de Londres du 23 mars 2001, et d'autre part pour les transports de passagers et de leurs bagages pour tout navire exploité sous pavillon français ou qui utilise un port français. La délivrance des certificats d'assurance concernés est déléguée à des organismes agréés ; le défaut de contrôle est réprimé d'une amende administrative de 100 000 euros et l'agrément peut être retiré en cas de manquement grave ou répété. Un navire ne disposant pas du certificat d'assurance peut être expulsé. Enfin, une amende de 45 000 euros sanctionne le non-respect de l'obligation d'assurance, somme portée à 75 000 euros et assortie d'un an d'emprisonnement en cas d'opposition à l'expulsion du navire ou à l'activité des agents de contrôle.

La Convention CLC de 1992 est d'effet direct. Néanmoins, le manque de précisions en droit national sur la procédure de limitation de responsabilité des propriétaires de navire en cas de marée noire est source de confusion pour les tribunaux de commerce, qui font usage des dispositions législatives et réglementaires plus précises relatives au régime général de responsabilité, issu de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes – dite LLMC. Or cette dernière est beaucoup moins protectrice de l'environnement puisque son article 3 exclut expressément de son champ d'application les créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la convention CLC. L'étude d'impact présente sous forme d'un tableau, reproduit ci-dessous, les différences notables entre les deux régimes indemnitaires.

Régime de responsabilité LLMC (1976)	Régime de responsabilité CLC (1992)
Il n'existe qu'un seul niveau d'indemnisation.	Le fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire ne constitue que le premier niveau d'indemnisation. Le FIPOL prend le relais une fois atteint le plafond du fonds de limitation. Il est donc nécessaire que les victimes déclarent leur créance à la fois auprès du fonds de limitation et auprès du FIPOL.
Les victimes disposent d'un délai de 30 jours pour déclarer leur créance auprès du fonds de limitation.	Les victimes disposent d'un délai de 3 ans à compter de la date où le dommage est survenu pour demander une indemnisation au propriétaire du navire.
Le fonds de limitation est divisé en trois parties, les créances pour mort ou lésions corporelles sont prioritaires.	Le fonds de limitation n'est pas divisé. Il n'y a pas de créances prioritaires car il n'existe aucune créance pour mort ou lésions corporelles à la suite d'une marée noire, uniquement des créances pour préjudice matériel.
La répartition du fonds de limitation intervient rapidement une fois que toutes les créances ont été présentées et examinées.	La répartition du fonds de limitation ne peut se faire que lorsque le montant définitif de toutes les créances présentées au fonds de limitation et au FIPOL est connu, celle-ci n'intervient donc que de nombreuses années après l'incident.
La limitation de responsabilité n'est pas opposable aux créances de l'État, la France ayant émis une réserve en ce sens lors de la ratification de la convention.	La limitation de responsabilité est opposable aux créances de l'État pour être intervenu dans la lutte contre la pollution et la remise en état des sites pollués.
<p>Les limites de responsabilité l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit :</p> <p>a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles :</p> <p>i) à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux ;</p> <p>ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 800 unités de compte ; - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 600 unités de compte et - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 400 unités de compte ; <p>b) s'agissant de toutes les autres créances :</p> <p>i) à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 tonneaux ;</p> <p>ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour chaque tonneau de 2 001 à 30 000 tonneaux, 400 unités de compte ; - pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 300 unités de compte et - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 200 unités de compte. <p>Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée</p>	<p>Les limites de responsabilité du propriétaire du navire sont calculées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 510 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités ; - pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa précédent ; <p>Le montant total par événement ne peut toutefois excéder 89 770 000 unités de compte.</p>

Régime de responsabilité LLMC (1976)	Régime de responsabilité CLC (1992)
à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.	
Le juge commissaire évalue les créances. Les victimes peuvent contester les créances des autres créanciers.	Le juge commissaire chargé de la répartition du fonds n'a pas le pouvoir d'évaluer le montant de la créance, car celle-ci est évaluée conjointement par le FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire. À l'issue de cette évaluation, une offre d'indemnisation est présentée à la victime. Si la victime accepte, une transaction est signée avec le propriétaire du navire lui donnant subrogation dans la procédure engagée devant le tribunal de commerce. Si la victime refuse, elle engage une action en justice devant les juges du fond qui évaluent alors le préjudice subi par la victime. Les victimes ne peuvent donc pas contester les créances des autres victimes.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 16 du projet de loi modernise la section « *responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures* » du code des transports en y intégrant, sous une forme modifiée, les actuels articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement. L'ensemble renvoie à un décret en Conseil d'État pour ses modalités d'application.

Le nouvel article L. 5122-25 renvoie à la convention de 1992 pour la définition des mots employés dans la section.

Le nouvel article L. 5122-26 proclame que le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire dans les conditions et limites de la convention de 1992.

Le nouvel article L. 5122-27 dispose que, sauf intentionnalité du dommage à la source de la pollution, le propriétaire d'un navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds d'indemnisation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité.

Le nouvel article L. 5122-28 précise la limitation de responsabilité, c'est-à-dire l'impossibilité d'imputer les créances sur les biens du propriétaire une fois le fonds accessible et disponible.

Le nouvel article L. 5122-29 pose le principe d'une indemnisation proportionnelle aux créances admises, ainsi que de la récupération, par le propriétaire, des sommes versées aux créanciers avant la répartition du fonds.

L'article 16 du projet de loi complète également l'article L. 5123-2 pour soumettre à obligation d'assurance ou de garantie financière le propriétaire de navire de transport d'hydrocarbures battant pavillon français ou utilisant un port

français. Il procède à l'aménagement rédactionnel des articles L. 5123-3 et L. 5123-4. Il modifie enfin l'article L. 5123-6, pour punir d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende le fait pour le propriétaire d'un navire de transport d'hydrocarbures de ne pas souscrire d'assurance ou de garantie financière.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement.

IV. La position de votre rapporteur

La convention CLC du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est d'application directe en droit interne. Le fait que des tribunaux aient été contraints par un défaut de précision de la législation d'appliquer la convention LLMC de 1976, plus générale et moins protectrice, n'est guère à l'honneur de la France : il signifie une garantie moindre apportée à l'environnement et aux victimes de marées noires, et il met notre pays en porte-à-faux au regard de ses engagements internationaux. En effet, le régime général limite l'indemnisation à la valeur du navire et n'ouvre pas droit à l'intervention du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). La règle de droit ordonne pourtant clairement que, en cas de contradiction entre deux textes, le plus spécialisé l'emporte sur le plus général et le plus récent sur le plus ancien.

Il est donc impérieux de mettre un terme à ce dysfonctionnement. Votre Rapporteur se félicite que le Gouvernement saisisse cette occasion pour durcir le régime applicable aux pollueurs des mers, action qui s'inscrit dans la droite ligne de l'évolution du droit européen en faveur d'une sécurité maritime renforcée – à travers notamment les trois paquets *Erika* successifs.

Votre Rapporteur recommande l'adoption de l'article 16. Elle présentera cependant sept amendements visant à améliorer et à préciser sa rédaction.

*

* *

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD 47 de la rapporteure.

Puis elle adopte successivement les amendements de précision CD 137, CD 48 rectifié, CD 49 rectifié et CD 50 rectifié du même auteur. Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CD 51 et CD 52 de la rapporteure.

Elle adopte enfin l'article 16 ainsi modifié.

Article 17

(Articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement)

Coordination avec l'article précédent

L'article 17 du projet de loi procède aux modifications de cohérence induites par l'article 16.

I. Le droit actuel et les dispositions du projet de loi

Tirant les conséquences de l'article 16, l'article 17 du projet de loi supprime les articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement établissant le régime de responsabilité des propriétaires de navire en cas de marée noire. En effet, ces dispositions figurent désormais aux articles L. 5122-25 à L. 5122-30 du code des transports.

II. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement.

III. La position de votre Rapporteur

Compte tenu de l'article 16 qui les déplace dans le code des transports, votre Rapporteur ne formule aucune objection à la suppression des dispositions du code de l'environnement sur la responsabilité des propriétaires de navire en cas de marée noire. Toutefois, au lieu d'abroger tous les articles de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du livre II, la laissant demeurer vide au sein du code de l'environnement, elle suggère de modifier la rédaction de l'article 17 pour supprimer cette sous-section elle-même.

*

* *

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 53 de la rapporteure visant à une nouvelle rédaction globale de l'article. L'article 17 est **adopté ainsi modifié**.*

Article 18

(Article L. 215-1 du code de la consommation, articles L. 218-5, L. 218-26, L. 218-27, L. 218-36, L. 218-53, L. 218-66, L. 521-12 et L. 713-7 du code de l'environnement, article L. 513-2 du code minier, article L. 544-8 du code du patrimoine, article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite, articles L. 205-1, L. 231-2, L. 942-1, L. 942-4 et L. 942-7 du code rural et de la pêche maritime, article L. 1515-6 du code de la santé publique, articles L. 5123-7, L. 5142-7, L. 5222-1, L. 5222-2, L. 5243-1, L. 5243-2, L. 5243-2-2, L. 5243-7, L. 5262-4, L. 5335-5, L. 5336-5, L. 5548-3 et L. 5548-4 du code des transports, articles L. 8271-1-2 du code du travail et L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, article 33 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968, article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008)

Habilitation des agents des affaires maritimes en conséquence de la fusion des corps des inspecteurs et des contrôleurs

L'article 17 du projet de loi modifie la dénomination des corps des affaires maritimes habilités à exercer les pouvoirs de police, tirant les conséquences de la fusion des corps des affaires maritimes ayant abouti à l'abrogation d'anciens statuts.

I. Le droit actuel

La loi habilite les agents civils des affaires maritimes à exercer des pouvoirs de police spéciale en fonction de leur appartenance aux corps d'inspecteur des affaires maritimes (catégorie A), de contrôleur des affaires maritimes (catégorie B) ou de syndic des gens de mer (catégorie C). Or, le regroupement des corps de la fonction publique de l'État, politique de long terme destinée à simplifier les statuts et à permettre la gestion interministérielle des carrières, a vu disparaître le corps des contrôleurs des affaires maritimes : les agents concernés sont intégrés, depuis le 1^{er} octobre 2012, dans les corps des techniciens supérieurs et des secrétaires d'administration et de contrôle du développement durable. Les habilitations conférées par la loi ont été maintenues pour les techniciens supérieurs du développement durable qui portent le titre de contrôleur des affaires maritimes ; elles ont en revanche disparu *de facto* pour les secrétaires d'administration et de contrôle du développement durable.

II. Les dispositions du projet de loi

Cet article remplace la référence aux différents corps civils des affaires maritimes – inspecteurs, contrôleurs et syndics des gens de mer – par celle de « *fonctionnaires effectuant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes pour le ministère chargé de la mer* ».

Sont concernés les codes minier, de la consommation, de l'environnement, du patrimoine, des pensions civiles et militaires de retraite, rural et de la pêche maritime, de la santé publique, des transports, du travail (métropolitain et à Mayotte) ainsi que les lois n° 68-1181 du 30 décembre 1968, relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, et n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales, de même enfin que l'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et

harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans une rédaction modifiée par trois amendements de cohérence.

IV. La position de votre Rapporteuse

L'article 18 du projet de loi est de portée technique puisqu'il substitue à des habilitations statutaires des habilitations fonctionnelles. Cette évolution s'avère positive puisqu'elle évitera de modifier à nouveau la législation pour prendre en compte les réformes de gestion de la fonction publique.

On s'étonnera que la difficulté n'ait pas été anticipée en temps utiles, ni la loi modifiée préalablement à la fusion des corps faisant disparaître les compétences de verbalisation des agents des affaires maritimes. Il en résulte une situation – heureusement temporaire – d'affaiblissement des contrôles effectués par l'État alors même que ses engagements internationaux et européens exigent une vigilance accrue. Cet article mettra un terme à cette difficulté que le Parlement est appelé à corriger en urgence.

Votre Rapporteuse recommande l'adoption de l'article 18. Elle présentera cependant douze amendements pour clarifier sa rédaction et inclure un alinéa du code de l'environnement jusque-là passé inaperçu.

*
* *

La commission est saisie de l'amendement CD 54 de la rapporteure.

Mme la rapporteure. Le II de l'article 18 modifie tous les articles du code de l'environnement faisant référence aux corps de fonctionnaires des affaires maritimes, à l'exception de l'article L. 218-5, qui cite pourtant le corps des inspecteurs des affaires maritimes et doit donc lui aussi être modifié. Le présent amendement propose de pallier cet oubli.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite une série d'amendements de la rapporteure : les amendements de précision CD 55, CD 56, CD 57 et CD 58 ; l'amendement de conséquence CD 59 ; les amendements de précision CD 60 et CD 61 ; l'amendement de conséquence CD 62 ; l'amendement de précision CD 63 ; l'amendement de conséquence CD 64 ; l'amendement de précision CD 65.*

*Elle **adopte** enfin l'article 18 **ainsi modifié**.*

Article 19

(Articles L. 5111-2 et L. 5111-3 du code des transports)

Unification des marquages d'identification des bateaux et des navires dans la zone fluviomaritime

L'article 19 du projet de loi assigne aux bateaux pratiquant la navigation fluviomaritime les obligations de marques extérieures d'identification déjà imposées aux navires de mer pratiquant cette navigation. Il établit également un régime de sanctions identique en cas de violation de ces obligations.

I. Le droit actuel et les dispositions du projet de loi

L'article L. 5111-2 du code des transports punit de 3 750 euros d'amende le capitaine de navire qui viole les dispositions réglementaires relatives aux marques extérieures d'identification des navires. Cette disposition ne concerne toutefois que les *navires*, c'est-à-dire les embarcations destinées à la navigation maritime, et non les *bateaux*, conçus pour les eaux intérieures.

L'article 19 étend aux bateaux les obligations imposées aux navires, dans les mêmes conditions et en prévoyant la même sanction en cas de contravention. Il procède également à une modification de cohérence à l'article L. 5111-3 du même code.

II. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement.

III. La position de votre Rapporteuse

Il est bon que des règles de sécurité identiques s'appliquent dans la même zone de navigation, sans préjudice de la catégorie à laquelle appartient les différentes embarcations. Votre Rapporteuse approuve l'article 19 du projet de loi et recommande son adoption sous réserve de quelques améliorations rédactionnelles.

*

* *

*La commission **adopte** successivement les amendements de simplification rédactionnelle CD 66 et CD 67 de la rapporteure. Elle **adopte** ensuite l'article 19 ainsi modifié.*

Article 20

(Articles L. 5241-7-1 [nouveau], L. 5242-1, L. 5242-2, L. 5281-1 et L. 5281-2 [nouveaux]
du code des transports)

Visite des navires et enquête nautique

L'article 20 du projet de loi édicte les conditions de visite des navires au titre de la police administrative, tout en quadruplant l'amende encourue en cas de violation des règles de la sécurité maritime. Il instaure également l'enquête nautique administrative.

I. Le droit actuel

L'article L. 5242-1 du code des transports réprime de deux années d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait, pour toute personne exerçant la responsabilité d'un navire, d'enfreindre les principales règles de conduite en mer, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux sous souveraineté française. L'article L. 5242-2, pour sa part, punit de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer, dans les eaux sous souveraineté française, aux règlements de navigation maritime ainsi qu'aux instructions des autorités en charge de l'ordre public en mer.

Quant à l'enquête nautique, elle existe actuellement dans le droit positif sous la forme judiciaire de l'enquête préliminaire. La loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande prévoit ainsi que, « en ce qui concerne les contraventions ou délits (...), l'administrateur des affaires maritimes ne peut saisir soit le président du tribunal maritime commercial, soit le procureur de la République, (...) qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins dans les conditions qui seront déterminées par un décret en Conseil d'État. »

II. Les dispositions du projet de loi

Les 1°, 2° et 3° de l'article 20 durcissent le droit en vigueur, d'une part en prévoyant que les agents chargés des visites et inspections des navires peuvent valablement effectuer leurs vérifications à toute heure, de jour comme de nuit, et d'autre part en multipliant par quatre les amendes encourues en cas de violation des règles de sécurité précédemment mentionnées – respectivement portées de 7500 € et 3 750 € à 30 000 € et 15 000 €.

Le 4° crée un titre VIII au sein du livre II de la cinquième partie du code des transports, composé de deux articles. L'article L. 5281-1 enjoint que, après un événement de mer, le capitaine transmet un rapport au directeur interrégional de la mer du ressort dans lequel il se trouve ; l'article L. 5282-2 précise que ce directeur peut procéder à une enquête administrative – enquête nautique – et qu'il peut, accéder au navire et recueillir toutes pièces et toutes informations utiles.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement.

IV. La position de votre Rapporteure

Dans sa forme judiciaire actuelle, l'enquête nautique exige une procédure excessivement lourde réglée par le code de procédure pénale et propice aux vices de forme. Elle est soumise au secret et plus adaptée à une logique de police judiciaire qu'à une simple vérification administrative. De fait, elle est très peu pratiquée dans les ports français. La réforme permettra de diligenter plus facilement les investigations au moment où entre en vigueur la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port, transposée en droit interne par l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes, qui requiert pour la totalité des navires touchant les ports français le contrôle des conditions de sécurité et de respect des conventions maritimes internationales.

Le relèvement des montants des amendes transcrit la volonté de l'État de dissuader les comportements dangereux de capitaines indéclicats. Toutefois, les sommes en jeu peuvent sembler rester relativement faibles au regard des risques d'abordage ou de collision qu'ils emportent.

Votre Rapporteure approuve l'article 20 du projet de loi et recommande son adoption sous réserve de quelques améliorations rédactionnelles.

*

* *

*La commission **adopte** l'amendement de cohérence CD 68 et l'amendement de précision CD 69 de la rapporteure. Elle **adopte** enfin l'article 20 **ainsi modifié**.*

Article 21

(Articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports)

Autorité portuaire dans le port de Port-Cros

L'article 21 du projet de loi a pour objet d'inscrire dans la loi la qualité d'autorité portuaire, investie du pouvoir de police portuaire, du directeur du parc naturel de Port-Cros sur le port de Port-Cros.

I. Le droit actuel

Les articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports indiquent, pour chaque catégorie de ports visée à l'article L. 5311-1, à qui sont conférées l'autorité portuaire et l'autorité de police portuaire. Ce principe souffre cependant d'une exception : le port de Port-Cros qui, conformément à l'article L. 5311-1 du même code, bénéficie d'un statut particulier. Son aménagement, son entretien et sa gestion relèvent, en effet, de l'établissement public du parc national de Port-Cros.

Le décret n° 2009-449 du 22 avril 2009, pris pour l'adaptation de la délimitation et de la réglementation du parc national de Port-Cros aux dispositions du code de l'environnement issues de la loi n° 2006-436 du 14 avril 2006, indique dans son article 26 que le directeur de l'établissement public du parc est directeur du port de Port-Cros. Il dispose donc de l'autorité portuaire et de police portuaire, mais sur une base réglementaire quand le pouvoir de direction de tous les autres ports de France est établi par voie législative.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 21 modifie deux dispositions du code des transports : l'article L. 5331-5, pour conférer au directeur de l'établissement public du parc national de Port-Cros l'autorité portuaire, et l'article L. 5331-6, pour l'investir également du pouvoir de police portuaire.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement.

IV. La position de votre Rapporteuse

L'article 21 confirme dans la législation une situation acquise par voie réglementaire. Votre Rapporteuse recommande son adoption sous réserve de la correction de deux erreurs de syntaxe dans la rédaction actuelle.

*

* *

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD 70 et CD 71 de la rapporteure. Elle **adopte** ensuite l'article 21 **ainsi modifié**.*

Article 21 bis

(Article L. 5431-4 du code des transports)

Desserte de la Corse

L'article 21 *bis* du projet de loi procède d'un amendement gouvernemental adopté par le Sénat lors de l'examen du projet de loi en séance publique. Il a pour objet de permettre à la collectivité territoriale de Corse d'infliger des amendes administratives aux opérateurs exploitant un service régulier de transports en méconnaissance des obligations de service public fixées par la collectivité, droit dont disposent déjà les autres régions.

I. Le droit actuel

L'article L. 5431-3 du code des transports prévoit que 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. Celle-ci correspond à une somme fixée par voie réglementaire multipliée par le nombre de touchées effectuées et également multipliée, par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter pour le transport de passagers, et par le nombre de mètres linéaires que le navire peut transporter pour le transport de marchandises.

Toutefois, l'article L. 5431-4 précise que les précédentes dispositions s'appliquent sans préjudice du cadre légal spécifique à la Corse. En effet, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et la France continentale sont définies par la collectivité territoriale de Corse, conformément au principe de continuité territoriale et aux articles L. 4424-18 et suivants du code général des collectivités territoriales.

II. Les dispositions du projet de loi

Considérant que, par un effet involontaire de la rédaction de l'article L. 5431-4, il ne peut être adressé d'amendes administratives aux opérateurs exploitant un service régulier de transports en méconnaissance des obligations de service public fixées par la collectivité de Corse, l'article 21 *bis* propose de rétablir le droit commun sur ce point précis. La nouvelle rédaction n'écarterait plus la règle de principe au bénéfice du statut exceptionnel, qui demeurerait cependant prédominant dans toutes ses dispositions.

III. La position de votre Rapporteuse

Rien ne justifie, sinon une malencontreuse erreur dans la rédaction de la loi, que la collectivité territoriale de Corse soit dépourvue d'un instrument voué à faire respecter leurs obligations de service public aux opérateurs de transport.

Votre Rapporteuse recommande l'adoption de l'article 21 *bis* sans modification.

*

* *

La commission adopte l'article 21 bis sans modification.

Article 22

(Article L. 5531-19 [nouveau] du code des transports)

Pouvoir de consignation à bord exercé par le capitaine du navire

L'article 22 du projet de loi a pour objet d'encadrer le pouvoir de consignation des personnes embarquées dont jouit le capitaine d'un navire.

I. Le droit actuel

Il est de tradition dans le monde maritime que le capitaine soit « seul maître à bord après Dieu ». Il exerce l'autorité sur le navire, ce qui lui permet de prendre toutes les décisions qu'il estime nécessaires pour une navigation dans les meilleures conditions. Ceci l'autorise, pour la sécurité du bord, à consigner tout individu dont le comportement pourrait mettre le navire en péril.

La convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'Organisation maritime internationale comprend une Règle 8 selon laquelle « *le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions, qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire* ».

Ce pouvoir de décision apparaît également dans le code international de gestion de la sécurité des navires (ISM) transcrit en droit européen par le règlement n° 336/2006 du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté. Son article 5.2 stipule : « *La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité, que le capitaine a le pouvoir absolu et la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de solliciter l'assistance de la compagnie selon que de besoin.* »

En droit français, les prérogatives du capitaine sont proclamées par les articles L. 5531-1 et suivants du code des transports, qui lui octroient le pouvoir de police à bord. Ainsi, « *le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.* » « *Dépositaire de l'autorité publique, [il] peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné*

au but poursuivi [et il] peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. » « Les fautes disciplinaires et les infractions pénales (...) sont constatées par le capitaine (...) [et le] procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire. »

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 22 du projet de loi ajoute au chapitre I^{er} du titre III du livre V de la cinquième partie du code des transports une quatrième section, spécifiquement consacrée à la consignation et comprenant un unique article L. 5531-19. Celui-ci confirme le pouvoir de consignation dont dispose le capitaine, avec l'accord préalable du procureur de la République, en précisant que cette mesure coercitive ne court que pendant le temps où elle est strictement nécessaire et pour éviter qu'un individu mette en péril le navire, sa cargaison ou les personnes à son bord. Si elle est d'effet immédiat, la mesure doit être communiquée immédiatement au procureur de la République afin de recueillir son accord, et les mineurs sont consignés à part.

Dans les 48 heures suivant la consignation, le juge des libertés et de la détention statue sur la prolongation de la mesure jusqu'à cent vingt heures par ordonnance motivée insusceptible d'appel, après s'être entretenu avec le consigné s'il l'estime utile. La procédure est renouvelée jusqu'à la remise de la personne consignée à l'autorité compétente ou jusqu'à la mainlevée.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans une version modifiée par trois amendements émanant du rapporteur de la commission du développement durable et recueillant l'avis favorable du Gouvernement.

Le premier amendement précise que la consignation en mer respecte le principe accepté sur terre selon lequel les mineurs sont isolés des autres individus faisant l'objet d'une mesure privative de liberté. Toutefois, pour des raisons évidentes d'humanité, il suggère que le capitaine peut choisir de consigner les enfants en compagnie d'un ou de plusieurs membres de leur famille.

Le second amendement prévoit que, comme le juge des libertés et de la détention, le procureur de la République peut s'entretenir avec la personne consignée.

Quant au troisième amendement, il a cherché à corriger une imperfection du texte initial. En effet, le projet de loi faisant référence à la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande dans sa rédaction issue d'une ordonnance qui pourrait entrer en vigueur au plus tard en 2015, le Sénat a inséré à l'article 22 un II portant référence transitoire.

IV. La position de votre Rapporteure

Le pouvoir du capitaine à bord de son navire se justifie par l'impérieuse nécessité de mener à bon port celui-ci, son équipage et sa cargaison. Il ne doit en aucune manière ouvrir la porte à un arbitraire irresponsable ou priver de leur compétence les autorités étatiques légitimes. Aussi votre Rapporteure accueille-t-elle très favorablement les évolutions portées par l'article 22, qui visent à associer autant que possible les instances judiciaires à l'exercice en mer d'un pouvoir de police pouvant atteindre une privation de liberté.

Il semble que la rédaction issue du Sénat requière quelques améliorations ponctuelles. Il est proposé à la commission du développement durable de clarifier la détermination du parquet territorialement compétent que le capitaine est tenu de contacter. De même, le nom de la loi du 17 décembre 1926 devra être rectifié.

En outre, votre Rapporteure s'interroge sur la logique retenue pour une application uniforme de la loi dans le temps, compliquée par l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime qui pourrait se produire au plus tard en 2015. La rédaction issue du Sénat inscrit dans le code la disposition dans sa version future et prévoit ensuite seulement une version transitoire jusqu'à l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Cette présentation pourrait poser des difficultés en termes de lisibilité de la loi. Il est donc suggéré d'adopter une logique inverse, c'est-à-dire de codifier la disposition applicable et de prévoir, pour l'avenir, une évolution automatique des références employées.

Sous réserve de ces modifications, votre Rapporteure recommande l'adoption de l'article 22.

*

* *

La commission examine l'amendement CD 72 de la rapporteure.

Mme la rapporteure. Cet amendement ne change rien au fond de l'article 22 du projet de loi, mais il en renverse la logique pour une meilleure intelligibilité de la loi.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 22 **ainsi modifié**.*

Article 23

(Articles L. 5561-1, L. 5561-2, L. 5562-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-1, L. 5563-2, L. 5564-1, L. 5565-1, L. 5565-2, L. 5566-1 et L. 5566-2 [nouveaux], L. 5342-3 du code des transports, articles 2 et 15 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime)

Conditions sociales du pays d'accueil

L'article 22 du projet de loi renforce les règles sociales imposées aux navires pratiquant le cabotage en France. Il étend les obligations en matière de nationalité des marins, de composition de l'équipage, de protection sociale, de contrat de travail et de langue de travail à bord.

I. Le droit actuel

Les règlements européens appliquant au transport maritime le principe de la libre prestation de services interdisent toute discrimination fondée – même indirectement – sur la nationalité de tout traitement discriminatoire et toute entrave à l'activité elle-même. Ils ne s'étendent cependant pas au cabotage national, c'est-à-dire aux déplacements entre les ports d'une même nation.

L'article 3 du règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 énonce ainsi :

1. Pour les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon), à l'exception des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes qui peuvent se voir appliquer les conditions de l'État d'accueil.

2. Pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (État d'accueil).

3. Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèveront, à partir du 1^{er} janvier 1999, de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon).

Il faut préciser que le cabotage continental correspond au transport de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles, tandis que le cabotage avec les îles désigne le transport de passagers ou de marchandises soit entre des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre, soit entre des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre – les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla étant pour l'occasion assimilées à des îles.

Ainsi, l'État du pavillon a compétence pour régler les questions relatives à l'équipage sur les navires de plus de 650 tonnes pratiquant le cabotage continental. Les navires de moindre tonnage ainsi que ceux pratiquant le cabotage avec les îles sont pour leur part soumis au droit de l'État d'accueil, sauf les transports de marchandises de forte capacité cabotant entre les îles et venant d'un autre État ou partant vers un autre État.

L'application de ce règlement européen en droit national figure dans le décret n° 99-195 du 16 mars 1999 définissant les conditions françaises de l'État d'accueil. Ses prescriptions les plus notables sont les suivantes :

– en ce qui concerne la nationalité de l'équipage, les marins embarqués sont ressortissants de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen (EEE) ;

– les marins embarqués disposent d'un contrat écrit et signé mentionnant, en français ou en anglais, les clauses relatives à la durée d'engagement, aux éléments constitutifs du salaire, aux congés payés et à l'emploi occupé ;

– la maîtrise de la langue anglaise et des langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés ;

– des règles relatives à la durée du travail, de repos, de congés, à la détermination des effectifs et à la rémunération ;

– une protection sociale des marins embarqués conformément à la législation applicable en matière de sécurité sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'EEE, couvrant les risques maladie, maternité, vieillesse, accident du travail, invalidité et chômage ;

– l'application de conventions collectives explicites.

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 23 ajoute un titre VI relatif aux « *Conditions sociales du pays d'accueil* » au livre V de la cinquième partie du code des transports consacrée aux gens de mer. Il s'agit, pour beaucoup, de la transcription dans la loi des dispositions réglementaires contenues dans le décret de 1999.

Le chapitre I^{er} énumère les catégories de navires où s'appliquent les conditions sociales du pays d'accueil – donc les conditions françaises pour les embarcations battant pavillon étranger. Il s'agit, conformément au droit européen, de ceux qui assurent un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650, de ceux qui assurent un service de cabotage avec les îles à l'exception des transports de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, et enfin de ceux qui sont utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service. Les règles

d'effectifs et de nationalité définies aux articles L. 5522-1 et L. 5522-2 s'appliquent à ces trois catégories.

Le chapitre II définit les droits des salariés de ces navires. Pour les neuf matières correspondant à celles énumérées à l'article L. 1262-4 du code du travail pour les salariés étrangers détachés temporairement en France hormis les *conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries*, l'article L. 5562-1 leur applique le droit des salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France.

L'article L. 5562-2 ordonne la conclusion d'un contrat de travail écrit entre l'armateur et chaque salarié relevant des gens de mer. Il précise onze mentions obligatoires de ce contrat pour identifier le salarié, l'employeur, les fonctions exercées, le salaire, les heures travaillées, les droits à congés payés, les prestations de protection sociale, le droit à rapatriement, l'intitulé de la convention nationale française s'appliquant aux navires du pavillon français effectuant les mêmes navigations, ainsi que le terme éventuel du contrat. Quant à l'article L. 5562-3, il apporte des précisions sur le droit à congés payés.

Le chapitre III porte sur la protection sociale des salariés concernés. L'article L. 5563-1 dispose que ces gens de mer bénéficient d'un régime de protection sociale européen qui comprend nécessairement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse. L'article L. 5563-2 prescrit à l'armateur de déclarer tout accident survenu à bord au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché après sa survenue ; en cas de négligence, la déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants dans les deux ans qui suivent l'accident.

Le chapitre IV, doté d'un unique article L. 5564-1, ordonne que, sur les navires de moins de 650 assurant un service de cabotage avec les îles ou de croisière, le personnel désigné pour aider les passagers soit facilement identifiable et puissent communiquer avec eux.

Le chapitre V est relatif aux documents obligatoires sur le navire : ceux-ci sont fixés par le pouvoir réglementaire qui détermine lesquels sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et lesquels sont accessibles aux agents chargés du contrôle de l'application de la législation du travail.

Le chapitre VI, enfin, réprime pénalement la violation des dispositions précédentes : d'une amende de 3 750 euros par infraction à l'obligation contractuelle et à l'impératif de protection sociale, et d'une amende de 7 500 euros les cas de récidive – assortie de six mois d'emprisonnement pour l'infraction contractuelle.

L'article 23 procède enfin, par cohérence, à l'abrogation de l'article L. 5342-3 du code des transports.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté un amendement présenté par Mme Evelyne Didier et ses collègues du groupe CRC précisant que les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés au cabotage national sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France pour les matières mentionnées à l'article L. 1262-4 du code du travail. Dans sa version initiale, le projet de loi dressait une énumération des matières concernées, ce qui pouvait induire des discordances entre les codes du travail et des transports. Cet amendement a bénéficié du soutien de la commission du développement durable et de l'avis favorable du Gouvernement.

Le Sénat a également adopté trois amendements du Gouvernement : le premier purement rédactionnel, le deuxième confiant les contentieux sociaux en mer aux juridictions de droit commun et non aux tribunaux maritimes. Quant au troisième, il porte ratification de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime.

IV. La position de votre Rapporteuse

Bien que les débats en commission aient largement porté sur le volet routier du projet de loi, cet article 23 mérite d'être salué par le Parlement. S'il donne rang législatif à des prescriptions auparavant réglementaires, il commande un renforcement qui constitue un véritable progrès social. Tout navire jaugeant moins de 650 pratiquant le cabotage national ou de croisière devra appliquer les conditions françaises de travail. Pour les embarcations de taille supérieure, alors que le régime actuel vise seulement le capitaine et ses marins, il s'étend désormais à l'ensemble des personnels embarqués.

Ces conditions sociales françaises s'appliquent aussi à tous les navires « *utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service* ». Les salariés temporairement détachés par une entreprise maritime bénéficieront donc, en mer, d'un régime de protection équivalent à celui des salariés de la branche considérée. Il appartiendra au pouvoir réglementaire de préciser les contours de cette disposition en lui affectant des conditions pratiques, de sorte que les activités purement occasionnelles ne puissent entrer dans le champ d'application de la loi et la placer en contradiction avec le droit européen sur la libre prestation de services. Il s'agit d'aller aussi loin que le permet Bruxelles pour lier souveraineté territoriale et droit social, ce qui semble réussi dans le dispositif proposé.

Votre Rapporteuse recommande l'adoption de l'article 23 sous réserve de quelques améliorations rédactionnelles

*

* *

*La commission **adopte** successivement les amendements de cohérence CD 73 et CD 74 de la rapporteure, puis ses amendements de clarification CD 75 et CD 76 ainsi que son amendement rédactionnel CD 77. Elle **adopte** ensuite l'article 23 **ainsi modifié**.*

Après l'article 23

La commission est saisie de l'amendement CD 109 de M. Arnaud Leroy.

M. Arnaud Leroy. Le présent amendement vise à créer une redevance pour financer l'accueil des gens de mer. Je sais que sa rédaction n'est pas totalement satisfaisante et je suis prêt à en discuter avant la séance publique. Mais l'adopter permettrait à la France de se mettre en cohérence avec ses engagements internationaux, d'autant qu'elle a pris une part active dans l'élaboration de la convention du travail maritime de 2008.

Mme la rapporteure. Je comprends et je partage votre objectif. Mais les dispositions de l'amendement sont mal placées, puisque le code des ports maritimes est voué à une disparition imminente. En outre, elles sont contraires à l'article L. 5321-2 du code des transports, selon lequel « l'affectation du produit des droits de port est fixée par voie réglementaire ».

Je vous invite donc à retirer l'amendement, tout en suggérant au Gouvernement d'en reprendre les dispositions.

M. le ministre. C'est en effet un sujet important. Le Conseil supérieur des gens de la mer en a d'ailleurs été saisi, et un groupe de travail est à l'œuvre pour élaborer un dispositif juridiquement stable et financièrement pérenne pour l'accueil des gens de mer et la mise en place d'installations de bien-être. Je demanderai à la directrice des affaires maritimes de se rapprocher du Conseil afin de connaître l'avancée des travaux et la suite qu'il est possible d'y réserver.

M. Arnaud Leroy. Je retire l'amendement, quitte à revenir sur le sujet lors de l'examen du budget des affaires maritimes. Il faut trouver une solution rapidement.

M. le ministre. En effet. Mais la difficulté, en la matière, est de concilier des pratiques ancestrales avec des réalités plus contemporaines.

L'amendement est retiré.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Article 24

(Article L. 571-7 du code de l'environnement)

Circulation des aéronefs de secours

L'article 24 du projet de loi procède à une clarification rédactionnelle du code des transports en mentionnant explicitement que l'interdiction de survol des zones à forte densité de population ne fait pas obstacle aux activités des appareils sanitaires, humanitaires, militaires et de sécurité civile.

I. Le droit actuel

Le code de l'environnement, par son article L. 571-7, proscrit les vols d'entraînement aux hélicoptères dans les zones à forte densité de population. Il en va de même pour les vols touristiques de moins d'une heure. Par ailleurs, le pouvoir réglementaire détermine les limitations au trafic d'hélicoptère dans ces zones. Il est cependant précisé que ces dispositions ne sont pas applicables « *aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile* ».

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 24 clarifie la rédaction de l'exception dont bénéficient les aéronefs de secours : « *ces dispositions ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires.* »

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté cet article dans sa version initiale déposée par le Gouvernement.

IV. La position du votre Rapporteur

L'étude d'impact jointe au projet de loi indique que, à l'occasion de l'examen d'un décret d'application, le Conseil d'État a considéré que, s'il était manifeste que l'intention du législateur n'était pas d'interdire les missions de sécurité au moyen d'hélicoptères au-dessus des grandes villes, la dérogation dont bénéficient ces vols manquait de clarté.

Quoiqu'elle s'interroge sur l'opinion du Conseil d'État, la mention explicite dans le code de l'environnement d'une exemption des transports sanitaires et des missions urgentes de sécurité civile semblant indiquer sans trop de doutes que les transports sanitaires et les missions urgentes de sécurité civile

sont bénéficient d'une dérogation, votre Rapporteure recommande l'adoption de l'article 24 sous réserve de quelques améliorations rédactionnelles.

*
* *

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD 79 de la rapporteure.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 24 **ainsi modifié**.*

TITRE V BIS

DISPOSITIONS RELATIVES À LA LOGISTIQUE

[Titre et intitulé nouveaux]

Article 24 bis [nouveau]

Conférence nationale sur la logistique

Comme le Titre V *bis* dont il constitue l'unique disposition, l'article 24 *bis* du projet de loi procède d'un amendement déposé devant la commission du développement durable par M. Gilles Savary et ses collègues du groupe SRC.

Prenant acte du fait que la logistique est désormais un facteur essentiel de la compétitivité économique nationale, et considérant qu'elle requiert une approche spécifique en termes de chaînes intermodales faisant intervenir plusieurs types de services et modes de transports articulés par des plateformes qui nécessitent un positionnement stratégique particulier, ainsi que des investissements dédiés, les auteurs de l'amendement ont appelé de leurs vœux un *schéma directeur national logistique* sur le modèle du *Masterplan Güterverkehr und Logistik* édicté outre-Rhin il y a quelques années. Un tel document permettrait d'intégrer des objectifs environnementaux, climatiques et d'aménagement du territoire dans une stratégie logistique nationale à finalité économique durable.

I. Le droit actuel et les dispositions de l'amendement

Il n'existe pas, dans le droit actuel, de document national de planification intégrant tous les domaines de la chaîne logistique. Le schéma national d'infrastructures de transport, qui hiérarchisait des investissements évalués à 245 milliards d'euros pour les vingt-cinq prochaines années, et qui est actuellement refondu par une commission « *Mobilité 21* » sous la présidence de M. Philippe Duron, intègre certes les préoccupations sur le transport de marchandises. Mais ceci ne constitue qu'un aspect particulièrement restreint de la chaîne logistique.

L'amendement invite le Gouvernement à organiser avant le 31 décembre 2014 une conférence nationale sur la logistique, rassemblant tous les acteurs et tous les modes de transport du secteur, afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique annexé au SNIT. Les régions et les métropoles édicteraient des plans d'actions adaptés à leur territoire.

II. La position de votre Rapporteure

Quoique séduite par la logique de l'amendement, votre Rapporteure s'est d'abord interrogée sur l'opportunité de préempter par une disposition législative une partie des conclusions de la commission « *Mobilité 21* ». Toutefois, le délai de vingt mois laissé par le texte et la nécessité pour la France de se doter d'un outil de planification performant pour l'organisation de son secteur logistique, pourraient la conduire à soutenir cette initiative dès lors qu'elle ne susciterait pas l'opposition frontale du Gouvernement.

*
* *

La commission examine l'amendement CD 110 de M. Gilles Savary.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. M. Gilles Savary, pouvez-vous également présenter l'amendement CD 111 qui lui est lié ?

M. Gilles Savary. La logistique constitue aujourd'hui un angle mort de la politique de transport en France. Pourtant, contrairement au transport, elle s'intéresse à l'objet transporté et essaie de rationaliser les coûts dans une logique intermodale. Alors que notre pays a connu de nombreux déboires en matière de fret – notamment ferroviaire –, il est temps de réfléchir, comme l'a fait l'Allemagne, à une approche intégrée.

La logistique est un domaine éminemment stratégique dans la mesure où elle permet des gains de compétitivité en optimisant les chaînes de transport intermodal et en concentrant l'effort d'investissement public sur les nœuds intermodaux et les besoins des bassins d'emploi. C'est particulièrement important pour un pays de transit comme la France, ouverte à la fois à la mer, à l'aérien, au ferroviaire et au routier.

L'absence d'approche globale en matière de fret a sans doute entraîné, ces dernières années, beaucoup d'erreurs et de gaspillages. L'amendement CD 110 vise donc à insérer dans le texte du projet de loi un nouveau titre consacré aux dispositions relatives à la logistique. Quant à l'amendement CD 111, il invite le Gouvernement à organiser une conférence nationale sur la logistique afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique. Celui-ci pourrait

constituer une annexe au SNIT et donner lieu, le cas échéant, à la réalisation d'un plan d'action national permettant d'identifier les priorités d'investissement.

Mme la rapporteure. Notre collègue Philippe Duron devrait remettre dans quelques semaines le rapport de la commission Mobilité 21 qu'il préside. Nous disposerons à ce moment-là de plus d'éléments. Mais je laisse au Gouvernement, directement concerné, le soin de donner son avis sur ces amendements.

M. le ministre. Il ne fait pas de doute que nous manquons d'une stratégie logistique, ni que l'objectif de mobilité durable suppose une planification de l'action de l'État et la mise en cohérence de différents schémas. Vous souhaitez, monsieur le député, qu'un schéma national de la logistique soit élaboré avant 2014.

M. Gilles Savary. Non, je demande au Gouvernement de rassembler avant 2014 l'ensemble des acteurs concernés pour poser un diagnostic avant d'élaborer, à une date ultérieure, un schéma directeur et un plan d'action.

M. le ministre. Une disposition législative n'est pas nécessaire pour que le Gouvernement prenne un tel engagement, d'autant que la commission chargée de travailler sur le futur SNIT va bientôt rendre ses conclusions. Son rapport pourrait être le préalable à la mise en œuvre d'un schéma national de la logistique. Sur le fond, nous sommes d'accord. Mais cette question pourrait être également débattue dans le cadre de la réforme ferroviaire ou de la loi de décentralisation.

M. Gilles Savary. L'élaboration d'un plan national en matière de logistique ne me semble pas figurer dans la lettre de mission de la commission Mobilité 21. Par ailleurs, la logistique ne relève pas d'une approche modale, elle est par nature intermodale. Elle trouve donc toute sa place dans un projet de loi portant diverses dispositions sur le transport.

M. François-Michel Lambert. Ce sujet est d'une importance capitale. C'est en mettant en place, en 2008, son *Masterplan Güterverkehr und Logistik* que l'Allemagne a pu structurer le fonctionnement de son industrie et acquérir la puissance économique que nous connaissons. À quoi sert-il de créer un ministère du redressement productif si la France n'améliore pas ses performances en matière logistique ? On estime que les coûts logistiques représentent 10 % du PIB soit, en France, 200 milliards d'euros. Or, il est possible de les réduire de 10 à 30 %, à condition d'améliorer la performance de la logistique dans les entreprises et au plan territorial. Cela représenterait un gain de 20 à 60 milliards d'euros pour nos entreprises, soit bien plus que ce que leur coûtera l'écotaxe poids lourds !

Lors d'une table-ronde organisée par notre commission, M. Philippe Duong, du cabinet Samarcande, par ailleurs professeur de logistique au conservatoire national des arts et métiers, nous avait déjà incités à améliorer les performances de notre pays dans ce domaine. Tel est justement l'objectif de ces excellents amendements. Le seul défaut que je puisse leur trouver, c'est qu'il n'est pas nécessaire d'évaluer l'opportunité d'un schéma directeur national de la

logistique, car cette opportunité est toute trouvée. Il convient plutôt d'en élaborer d'ores et déjà les modalités de mise en œuvre.

Vous citez la commission Mobilité 21 et le SNIT, mais le problème de la logistique dépasse celui du transport et des infrastructures. La logistique est le pilotage des flux de marchandises par les flux d'information. C'est aujourd'hui qu'il faut s'engager dans cette voie, d'autant que l'on aboutira, au mieux, à réaliser un schéma national en 2016, alors que l'Allemagne l'a fait depuis 2008 !

M. Martial Saddier. Je soutiens également ces amendements, car il faut mener de front la réflexion sur les transports et celle sur la logistique. Nous connaissons la place que celle-ci a prise dans les procédés industriels et environnementaux, avec les flux tendus et le *lean manufacturing* inspiré par Toyota. Nous avons déjà adopté le principe d'un rapport sur des sujets comme l'écotaxe et les 44 tonnes. La logistique vaut bien une conférence nationale.

M. Arnaud Leroy. Comme le souligne l'exposé des motifs, un schéma directeur national de la logistique permettrait d'intégrer des objectifs environnementaux et climatiques dans une stratégie logistique nationale. Or, il est temps d'adopter une politique volontariste en la matière si nous voulons être crédibles en 2015.

Ensuite, vous avez vous-même, monsieur le ministre, rappelé dans l'hémicycle la nécessité d'aller chercher des fonds européens. C'est ainsi que l'on donnera corps au pacte de croissance voulu par le Président de la République. Nous ne devons donc pas manquer l'opportunité d'avoir cette réflexion en matière de logistique.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je me félicite de cette unanimité. Lors de la table ronde évoquée par François-Michel Lambert, les professionnels avaient en effet demandé une réflexion dans ce domaine.

M. le ministre. Ce que j'ai demandé à la commission Mobilité 21, c'est de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures. Sa réflexion doit être suivie d'une deuxième phase, consacrée à la construction d'une politique de transport et de mobilité durable, mais aussi, en effet, aux questions de compétitivité économique. Et je ne mésestime pas l'enjeu de la logistique. Je me rendrai d'ailleurs à Lille, demain, pour constater ce que les techniques logistiques peuvent apporter à la compétitivité des entreprises et réfléchir aux moyens, pour l'État, d'encourager la recherche en ce domaine.

Je l'ai dit : sur le fond, je suis d'accord. Puisqu'il semble que ces amendements vont être adoptés, je vous propose, monsieur Savary, d'approfondir la réflexion avec vous d'ici l'examen en séance publique.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Il convient toutefois de remplacer, dans l'amendement CD 110, les mots : « Titre VI » par les mots : « Titre V bis ».

La commission adopte à l'unanimité les amendements CD 110 rectifié et CD 111.

TITRE VI

MODALITÉS D'APPLICATION À L'OUTRE-MER

Article 25

(Articles L. 632-1 et L. 640-1 du code de l'environnement, L. 5712-2 [nouveau], L. 5722-2 [nouveau], L. 5732-2 [nouveau], L. 5742-2 [nouveau], L. 5752-2 [nouveau], L. 5761-1, L. 5761-2 [nouveau], L. 5762-3 [nouveau], L. 5771-1, L. 5771-2 [nouveau], L. 5772-4 [nouveau], L. 5781-3 [nouveau], L. 5782-4 [nouveau], L. 5791-3 [nouveau], L. 5792-4 [nouveau], L. 6761-1 et L. 6771-1 du code des transports)

Modalités d'application de la loi dans les outre-mer

L'article 25 prévoit les modalités d'application outre-mer du projet de loi. Il est particulièrement complexe et technique du fait de la diversité des statuts des collectivités françaises extra-européennes.

I. La répartition des compétences entre Paris et l'outre-mer

Si les départements d'outre-mer sont, conformément à l'article 73 de la Constitution, placés sous le régime de l'identité législative et donc sous l'empire des mêmes lois et règlements que les départements métropolitains, il n'en va pas de même des collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution. Dans ces dernières, les dispositions législatives ne s'appliquent que sur mention expresse et dans le respect des compétences qui leur sont déléguées. Les statuts de Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon admettent la plupart des lois et règlements sans procédure particulière ; il n'en va pas de même de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française, de Wallis-et-Futuna et des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

Le code des transports, qui est le principal objet du projet de loi, prévoit ces différences d'application dans ses articles L. 1801-1 et L. 1801-2. Le premier indique que « *les dispositions du présent code s'appliquent dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, et à Saint-Pierre-et-Miquelon, sous réserve de dispositions prévues par les titres consacrés à chacune de ces collectivités dans le livre relatif à l'outre-mer de chaque partie* » ; le second précise que « *ne sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises que les dispositions du présent code dont l'application est expressément prévue par les titres consacrés à chacune de ces collectivités dans le livre relatif à l'outre-mer de chaque partie.* »

II. Les dispositions du projet de loi

L'article 25 procède à l'extension territoriale différenciée des dispositions du projet de loi. Pas moins de treize paragraphes sont nécessaires à cette fin. On se reportera au rapport rédigé par M. Roland Ries pour la commission du développement durable du Sénat pour en apprécier le caractère éminemment technique.

III. La position du Sénat

Le Sénat a adopté sept amendements de rectification d'erreurs de référence, chacune de ces propositions recueillant un avis favorable du Gouvernement.

IV. La position du votre Rapporteur

La multiplication des statuts particuliers des outre-mers français conduit à cet article 25 éminemment technique, et d'autant plus complexe que l'évolution des articles précédents du projet de loi impose de le modifier par ricochet.

Votre Rapporteur approuve l'article 25. Toutefois, ayant auparavant recommandé des changements aux précédents articles, elle est conduite à présenter des amendements de conséquence.

*

* *

*La commission **adopte** l'amendement de conséquence CD 80 de la rapporteure puis son amendement rédactionnel CD 82.*

*Elle **adopte** enfin l'article 25 **ainsi modifié**.*

*

* *

*La commission **adopte** alors l'ensemble du projet de loi **ainsi modifié**, les commissaires UMP s'abstenant.*

M. le ministre. Je tiens à saluer la qualité de ces travaux. Nous mesurons l'enjeu de ce texte et les difficultés de sa mise en œuvre. Mais il constitue un passage obligé pour que le transport acquière une dimension plus durable.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le projet de loi sera examiné en séance publique le 10 avril, et il est prévu, le cas échéant, de réunir la commission mixte paritaire dès le mercredi 17 avril.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Code des transports</p> <p>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé</p> <p>Livre 1^{er} : Système de transport ferroviaire ou guidé</p> <p>Titre 1^{er} : Infrastructures</p> <p>Chapitre 1^{er} : Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics</p> <p>Section 2 : Réseau ferré de France</p> <p>Sous-section 1 : Objet et missions</p>	<p>Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ</p>	<p>Article 1^{er}</p> <p>Sans modification</p>
<p><i>Art. L. 2111-11</i> – Sauf s'il est fait application de l'article L. 2111-12, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par 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.</p>	<p>Au début de la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2111-</p>	
<p>Le contrat ou la convention peut</p>		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure. Lorsque la gestion du trafic et des circulations est incluse dans le périmètre du contrat ou de la convention, cette mission est assurée par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.</p>	<p>11 du code des transports, les mots : « Lorsque la gestion du trafic et des circulations » sont remplacés par les mots : « Lorsque la gestion opérationnelle des circulations ».</p>	
<p>Titre II : Exploitation</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
<p>Chapitre I^{er} : Organisation du transport ferroviaire ou guidé</p>		
<p>Section 1 : Services assurés sur les infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics</p>		
<p>Sous-section 2 : Services d'intérêt régional</p>		
<p><i>Art. L. 2121-7</i> – La région peut conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État voisin pour l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes, dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. À défaut d'autorité organisatrice de transport dans la région limitrophe de l'État voisin, la région peut demander à la Société nationale des chemins de fer français de conclure une convention avec le transporteur compétent de l'État voisin pour l'organisation de tels services.</p>	<p>L'article L. 2121-7 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant notamment pour objet l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
Chapitre II : Règles générales d'accès au réseau	<p>les traités en vigueur.</p> <p>« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre le le groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers organisés par ee groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. »</p>	<p>« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre <u>un</u> groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers <u>de personnes</u> organisés par <u>le</u> groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. »</p> <p>(amendement n° CD 4)</p>
Section 2 : Règles applicables au gestionnaire d'infrastructure	Article 3	Article 3
<p><i>Art. L. 2122-4</i> – La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.</p>	<p>L'article L. 2122-4 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	Alinéa sans modification
<p>Titre IV : Entreprises de transport ferroviaire ou guidé Chapitre I^{er} : Société nationale des chemins de fer français</p>	<p>« Lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés relatifs aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires, d'une part, et ceux relatifs à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, d'autre part. »</p>	<p>« Lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés, <u>en distinguant dans chacun de ces documents les éléments relatifs</u>, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires <u>et</u>, d'autre part, à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. »</p> <p>(amendement n° CD 128)</p>
	Article 3 <i>bis</i> (nouveau)	Article 3 <i>bis</i>
	<p>L'article L. 2141-11 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>L'article L. 2141-11 du code des transports est complété par <u>deux</u> alinéas ainsi rédigés :</p>

Dispositions en vigueur

Section 3 : Gestion financière et comptable

Art. L. 2141-11 - L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français en Ile-de-France est identifiée dans les comptes d'exploitation, dans les conditions prévues par les conventions conclues avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture

« L'activité de transport ~~régional~~ de personnes de la Société nationale des chemins de fer français hors Île-de-France est identifiée, pour chaque convention, dans les comptes d'exploitation. La Société nationale des chemins de fer français transmet à l'autorité organisatrice ~~correspondante~~ le compte d'exploitation ~~la~~ ~~concernant~~. »

Texte adopté par la Commission

« L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français, hors Île-de-France, est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.

« Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, la Société nationale des chemins de fer français transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport, les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les comptes détaillés ligne par ligne, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs. »

(amendement n° CD 104 rect.)

Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés

Titre III : Protection du domaine public ferroviaire

Chapitre II : Contraventions de grande voirie

Art. L. 2232-1 – Les infractions aux dispositions du chapitre I^{er} sont constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Article 4

Article 4

Dispositions en vigueur

Réseau ferré de France exerce concurremment avec l'État les pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation de son domaine public.

Les infractions aux dispositions du chapitre I^{er} peuvent en outre être constatées par les agents assermentés énumérés au I de l'article L. 2241-1.

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Le dernier alinéa de l'article L. 2232-1 du code des transports est complété par les mots : « , par les agents assermentés de la Société nationale des chemins de fer français agissant pour le compte de Réseau ferré de France au ~~titre~~ de l'article L. 2111-9 et par les agents assermentés des personnes ayant conclu une convention en application du dernier alinéa du même article L. 2111-9 dans le périmètre de cette convention ».

Texte adopté par la Commission

Le dernier alinéa de l'article L. 2232-1 du code des transports est complété par les mots : « , par les agents assermentés de la Société nationale des chemins de fer français agissant pour le compte de Réseau ferré de France en application de l'article L. 2111-9 et par les agents assermentés des personnes ayant conclu une convention en application du dernier alinéa du même article L. 2111-9 dans le périmètre de cette convention ».

(amendement n° CD 10)

Article 4 bis A (*nouveau*)

À la première phrase de l'article L. 1241-4 du code des transports, après le mot : « installations », sont insérés les mots : « constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en vertu de l'article L. 2142-3 ».

(amendement n° CD 105 rect.)

Article 4 bis B (*nouveau*)

L'article L. 173-1 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la région d'Île-de-France, les articles L. 171-2 à L. 171-11 sont également applicables, sur délibération de leur assemblée, au Syndicat des transports d'Île-de-France et aux départements lorsqu'ils assurent la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement en matière de transport public de voyageurs. »

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code du tourisme Livre III : Équipements et aménagements Titre IV : Aménagements et réglementation des espaces à vocation touristique Chapitre 2 : Montagne Section 1 : Aménagement touristique</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 4 <i>bis</i> (nouveau)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">(amendement n° CD 106)</p> <p style="text-align: center;">Article 4 <i>bis</i></p> <p style="text-align: center;">Sans modification</p>
<p><i>Art. L. 342-2</i> Les contrats établis à cet effet et, si un contrat porte sur plusieurs des objets constitutifs, pour chacun de ces objets prévoient à peine de nullité :</p>	<p>La première phrase du 2° de l'article L. 342-2 du code du tourisme est complétée par les mots : « dont, le cas échéant, celles relatives aux biens financés par l'aménageur ou l'exploitant et non amortis en fin de contrat ».</p>	
<p>1° L'objet du contrat, sa durée et les conditions dans lesquelles il peut éventuellement être prorogé ou révisé ;</p>		
<p>2° Les conditions de résiliation, de déchéance et de dévolution, le cas échéant, des biens en fin de contrat ainsi que les conditions d'indemnisation du cocontractant. Dans le cas des conventions de remontées mécaniques, l'indemnisation pour les biens matériels est préalable à la résiliation du contrat ;</p>		
<p>.....</p>	<p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER</p>	<p style="text-align: center;">TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER</p>
<p>Code de la voirie routière Titre II : Voirie nationale Chapitre III : Routes nationales Section 1 : Classement et déclassement</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>I. – L'article L. 123-3 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 123-3</i> – Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.</p>	<p>« Art. L. 123-3. – Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.</p>	<p>« Art. L. 123-3. – Alinéa sans modification</p>
<p>En cas d'avis défavorable dans ce délai, le reclassement peut être prononcé par décret en Conseil d'État lorsque ce déclassement de la section de voie est motivé par l'ouverture d'une voie nouvelle ou le changement de tracé d'une voie existante.</p>	<p>« En cas d'avis défavorable dans ce délai, le reclassement d'une route nationale ou d'une section de route nationale ne répondant pas aux critères définis au quatrième alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'État.</p>	<p>« <u>Si</u>, dans ce délai, la collectivité territoriale <u>donne un avis</u> défavorable, le reclassement d'une route ou section de route nationale ne répondant pas aux critères définis <u>à l'avant-dernier</u> alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'État.</p>
	<p>« Le reclassement donne droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à sa remise en état, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués à la date du reclassement contradictoirement entre l'État et la collectivité territoriale ou, à défaut d'accord, fixés par décret en Conseil d'État. »</p>	<p>(amendement n° CD 3)</p>
	<p>II (<i>nouveau</i>). – Le présent article entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi.</p>	<p>« Le reclassement donne droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état <u>de la route ou section de route nationale</u>, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués contradictoirement à la date du reclassement entre l'État et la collectivité territoriale ou, à défaut d'accord, fixés par décret en Conseil d'État. »</p>
	<p>Article 6</p>	<p>(amendements n° CD 5 et CD 7)</p>
	<p>L'article L. 112-3 du code monétaire et financier est complété par un 11° ainsi rédigé :</p>	<p>II. – Sans modification</p>
<p>Code monétaire et financier Livre I^{er} : La monnaie Titre I^{er} : Dispositions générales Chapitre II : Règles d'usage de la monnaie Section 1 : L'indexation</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>
<p><i>Art. L. 112-3</i> – Par dérogation aux dispositions de l'article L. 112-1 et des premier et deuxième alinéas de</p>	<p>L'article L. 112-3 du code monétaire et financier est complété par un 11° ainsi rédigé :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur

l'article L. 112-2 et selon des modalités définies par décret, peuvent être indexés sur le niveau général des prix :

1° (Abrogé) ;

2° Les livrets A définis à l'article L. 221-1 ;

3° Les comptes sur livret d'épargne populaire définis à l'article L. 221-13 ;

4° Les livrets de développement durable définis à l'article L. 221-27 ;

5° Les comptes d'épargne-logement définis à l'article L. 315-1 du code de la construction et de l'habitation ;

6° Les livrets d'épargne-entreprise définis à l'article 1^{er} de la loi n° 84-578 du 9 juillet 1984 sur le développement de l'initiative économique ;

7° Les livrets d'épargne institués au profit des travailleurs manuels définis à l'article 80 de la loi de finances pour 1977 (n° 76-1232 du 29 décembre 1976) ;

8° Les prêts accordés aux personnes morales ainsi qu'aux personnes physiques pour les besoins de leur activité professionnelle ;

9° Les loyers prévus par les conventions portant sur un local d'habitation ou sur un local affecté à des activités commerciales ou artisanales relevant du décret prévu au premier alinéa de l'article L. 112-2 ;

10° Les loyers prévus par les conventions portant sur un local à usage des activités prévues au deuxième alinéa de l'article L. 112-2.

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

« 11° Les rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, au titre des contrats de délégation de service public, des contrats de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport. »

« 11° Les rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics ainsi que les rémunérations des cocontractants des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, au titre des contrats de délégation de service public, des contrats de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport. »

(amendement n° CD 11)

Article 6 *bis* (nouveau)

Article 6 *bis*

Code des douanes
Titre X : Taxes diverses perçues par la douane
Chapitre VI : Droits et taxes divers

Art. 285 septies I. — 1. Dans la région Alsace, les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis à une taxe

I. — L'article 285 *septies* du code des douanes est abrogé.

I. — Sans modification

2. Le réseau routier mentionné au 1 est constitué par les autoroutes, routes nationales ou routes appartenant à des collectivités territoriales pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des autoroutes à péage, situées ou non sur le territoire métropolitain, ou à des autoroutes et routes nationales soumises à la présente taxe.

La liste des routes et autoroutes soumises à la taxe est déterminée par décret en Conseil d'État, pris après avis de leurs assemblées délibérantes pour les routes appartenant à des collectivités territoriales.

Les routes et autoroutes mentionnées au premier alinéa sont découpées en sections de tarification. A chaque section de tarification est associé un point de tarification. Ces sections de tarification ainsi que les points de tarification associés sont définis par arrêté conjoint des ministres chargés des

Dispositions en vigueur

—
transports et du budget. La longueur maximale des sections de tarification est de quinze kilomètres.

3. Les véhicules de transport de marchandises mentionnés au 1 s'entendent des véhicules à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à douze tonnes ainsi que des ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur a un poids total autorisé en charge supérieur à douze tonnes.

Ne sont toutefois pas considérés comme des véhicules de transport de marchandises les véhicules d'intérêt général prioritaires et les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire, ainsi que les véhicules militaires.

II. — La taxe est due solidairement par le propriétaire, le conducteur ou tout utilisateur des véhicules mentionnés au 3 du I.

Toutefois, lorsque le véhicule de transport de marchandises fait l'objet soit d'un contrat de crédit-bail, soit d'un contrat de location, la taxe est due solidairement par le locataire ou le sous-locataire, le conducteur ou tout utilisateur. Le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe. Un décret précise les conditions particulières qui en découlent pour le loueur.

III. — Le fait générateur intervient et la taxe devient exigible lors du franchissement, par un véhicule de transport de marchandises défini au 3 du I, d'un point de tarification mentionné au troisième alinéa du 2 du I.

IV. — 1. L'assiette de la taxe due est constituée par la longueur des sections de tarification empruntées par le véhicule, exprimée en kilomètres, après arrondissement à la centaine de mètres la plus proche.

2. Pour chaque section de tarification, le taux kilométrique de la

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

taxe est fonction de la catégorie du véhicule. Les catégories, qui reposent sur le nombre d'essieux des véhicules, sont déterminées par décret en Conseil d'État.

Le taux kilométrique est modulé en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, au sens de l'annexe 0 de la directive 1999 / 62 / CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, et, le cas échéant, en fonction du niveau de congestion de la section de tarification.

Un décret précise les conditions dans lesquelles le niveau de congestion de la section de tarification est pris en compte.

En cas de défaut de justification par le redevable de la classe d'émission EURO du véhicule, le taux kilométrique est déterminé en retenant la classe à laquelle correspond le taux kilométrique le plus élevé.

3. Le taux de la taxe est compris entre 0,015 € et 0,2 € par kilomètre.

4. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget fixe le taux de la taxe lorsque la voie concernée relève du domaine public de l'État. Lorsque la voie est la propriété d'une collectivité autre que l'État, le taux est fixé par arrêté conjoint des mêmes ministres sur avis de l'organe délibérant de la collectivité.

5. Pour chaque section de tarification empruntée, le montant de la taxe est égal au produit de la longueur de la section par le taux kilométrique déterminé conformément aux 2 à 4.

V. — 1.A compter de l'entrée en vigueur de la taxe prévue au présent article, les véhicules de transport de marchandises mentionnés au 3 du I doivent disposer d'un équipement électronique embarqué permettant

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

l'enregistrement automatique, à chaque franchissement d'un point de tarification, des éléments nécessaires à la liquidation de ladite taxe lorsqu'ils circulent sur le réseau mentionné au 2 du I.

2. La taxe due au titre des trajets effectués est liquidée à partir des informations collectées automatiquement au moyen de l'équipement électronique embarqué mentionné au 1 du présent V, des informations déclarées lors de l'enregistrement du véhicule et des données paramétrées dans l'équipement électronique embarqué.

Les informations collectées au moyen des équipements électroniques embarqués, mis en œuvre dans une chaîne de collecte homologuée, font foi jusqu'à preuve du contraire.

3. Lorsque le redevable passe un contrat avec une société habilitée lui fournissant un service de télépéage, il lui donne mandat pour déclarer son véhicule et acquitter la taxe due pour son compte. La taxe est liquidée et son montant est communiqué à cette société au plus tard le dixième jour de chaque mois, sur le fondement de l'ensemble des trajets taxables réalisés par le redevable au cours du mois précédent et pour lesquels il a utilisé l'équipement électronique embarqué fourni par la société habilitée.

À titre dérogatoire, la taxe est liquidée et communiquée par anticipation dans les cas et selon les modalités définis par décret en Conseil d'État.

4. Dans les autres cas, préalablement à l'emprunt du réseau taxable, le redevable est tenu de constituer une avance sur taxe.

La taxe est liquidée et son montant est communiqué au redevable au plus tard le dixième jour de chaque mois, sur le fondement de l'ensemble

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

des trajets taxables réalisés par le redevable au cours du mois précédent et pour lesquels il a utilisé l'équipement électronique embarqué.

La liquidation de la taxe et la communication du montant dû par le redevable sont effectuées lors de la restitution de l'équipement électronique embarqué, ou dès que l'avance est insuffisante pour couvrir les trajets taxables réalisés.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

5. 1° Un décret en Conseil d'État définit les modalités de communication du montant de la taxe aux sociétés habilitées fournissant un service de télépéage mentionnées au 3 ainsi que les conditions dans lesquelles le redevable peut avoir accès à l'état récapitulatif des trajets et au détail de la tarification retenue dans les cas visés au 4.

2° Un décret en Conseil d'État fixe les modalités, y compris financières, selon lesquelles les équipements électroniques embarqués mentionnés au 1 sont mis à disposition des redevables soumis au 4.

3° Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget fixe les caractéristiques techniques des équipements électroniques embarqués mentionnés au 1.

4° Un arrêté conjoint des ministres mentionnés au 3 définit les conditions dans lesquelles une société fournissant un service de télépéage peut être habilitée en vue de mettre à disposition des redevables mentionnés au 3 les équipements électroniques embarqués et d'acquitter la taxe pour leur compte.

VI. — 1. Lorsque le redevable a passé un contrat avec une société habilitée lui fournissant un service de

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

—
télépéage, la taxe est acquittée par cette société au plus tard le dixième jour du mois suivant la liquidation.

À titre dérogatoire, la taxe est acquittée par anticipation par la société habilitée fournissant un service de télépéage dans les cas et selon les modalités définis par décret en Conseil d'État.

1 *bis*. Le redevable ayant passé un contrat avec une société habilitée lui fournissant un service de télépéage bénéficie, dans la limite fixée par la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 précitée, d'une réduction sur le montant de la taxe due, afin de tenir compte de l'économie de gestion résultant de ce contrat. Les réductions applicables sont déterminées par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget.

2. Dans les cas prévus au 4 du V, la taxe est acquittée par le redevable lors de la liquidation.

Le paiement s'effectue par imputation de l'avance.

Un décret en Conseil d'État précise les conditions dans lesquelles la taxe est acquittée. Il peut prévoir des mécanismes particuliers pour les redevables occasionnels.

3. La taxe est recouvrée par l'administration des douanes et droits indirects selon les règles, garanties, privilèges et sanctions prévus par le présent code.

VII. — 1. Les infractions aux dispositions relatives à la taxe sont réprimées, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

Les propriétaires, utilisateurs ou conducteurs de véhicules doivent présenter, à première réquisition, aux agents des douanes, de la police

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

—
nationale, de la gendarmerie nationale et du contrôle des transports terrestres, tous les éléments et documents susceptibles de justifier la régularité de la circulation desdits véhicules sur le réseau taxable.

2. Est constitutive d'un manquement toute irrégularité ayant pour but ou pour résultat d'éluder ou de compromettre le recouvrement de la taxe.

La circulation du redevable sur le réseau taxable, alors que l'avance sur taxe est insuffisante, est constitutive d'un manquement.

Lorsqu'il est constaté un manquement, le redevable fait l'objet d'une taxation forfaitaire égale au produit du taux défini aux 2 à 4 du IV par une distance forfaitaire de 130 kilomètres ou d'une taxation au réel, lorsque les éléments de liquidation sont connus. Le montant de la taxe forfaitaire ou au réel est doublé en cas d'existence d'un autre manquement au cours des trente derniers jours.

Le montant de la taxe forfaitaire ou au réel prévue au troisième alinéa est communiqué au redevable selon les modalités fixées par décret en Conseil d'État. Elle est exigible dès sa communication au redevable.

Lorsque l'irrégularité est constatée par des agents de la police nationale, de la gendarmerie nationale ou du contrôle des transports terrestres, ces derniers en informent les services des douanes qui mettent en œuvre la procédure de taxation forfaitaire ou au réel.

Le redevable dispose de la possibilité d'apporter la preuve de la distance réellement parcourue sur le réseau taxable par le véhicule en manquement. Lorsque cette preuve est apportée, la taxation forfaitaire est abandonnée pour une taxation au réel.

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

3. Le fait de détenir ou de transporter un appareil, dispositif ou produit de nature ou présenté comme étant de nature à déceler la présence, à perturber le fonctionnement ou à avertir ou informer de la localisation d'appareils, instruments ou systèmes servant à la constatation des manquements mentionnés au 2 ou de permettre de se soustraire à la constatation de ces manquements est constitutif d'une infraction.

Le fait de faire usage d'un appareil, dispositif ou produit de même nature est constitutif d'une infraction.

Indépendamment des sanctions prévues à l'article 413, cet appareil, ce dispositif ou ce produit est saisi. Lorsque l'appareil, le dispositif ou le produit est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule, ce véhicule peut également être saisi.

4. Les agents mentionnés au deuxième alinéa du 1 et habilités par les textes particuliers qui leur sont applicables disposent des pouvoirs d'investigation et de constatation nécessaires à la mise en œuvre des contrôles prévus au même alinéa.

La constatation des infractions mentionnées au même 1 est faite par procès-verbal établi selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

Les agents mentionnés au deuxième alinéa dudit 1 sont habilités à transiger avec les personnes poursuivies dans les conditions prévues à l'article 350.

Ces agents peuvent immobiliser le véhicule en infraction dans les conditions fixées au chapitre V du titre II du livre III du code de la route afin d'assurer la perception de l'amende mentionnée à l'article 413 du présent code.

5. Les constatations d'irrégularités effectuées par des

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

—
appareils de contrôle automatique ou manuel, mis en œuvre dans une chaîne de contrôle homologuée, font foi jusqu'à preuve du contraire.

VIII. — Aux fins d'établissement de l'assiette de la taxe, de son recouvrement et des contrôles nécessaires, un dispositif de traitement automatisé des données à caractère personnel sera mis en œuvre, conformément aux modalités prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

IX. — S'agissant des voies appartenant au réseau routier national, le produit de la taxe est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. La taxe forfaitaire due au titre du 2 du VII lui est également affectée.

Par ailleurs, l'État rétrocède aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, du budget et des collectivités territoriales fixe le montant de cette retenue dont le produit est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Code de la route

Livre 3 : Le véhicule

Titre 2 : Dispositions administratives

Chapitre 5 : Immobilisation et mise en fourrière

Art. L. 325-1 - Les véhicules dont la circulation ou le stationnement en infraction aux dispositions du présent code ou aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur ou à la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route compromettent la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique,

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

—

II. — Le code de la route est ainsi modifié :

Texte adopté par la Commission

—

II. —Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, ainsi que les véhicules en infraction aux dispositions des [articles 269 à 283 ter et 285 septies](#) du code des douanes, peuvent à la demande et sous la responsabilité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu aux articles L. 325-3 et L. 325-11, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction.

Titre 3 : Enregistrement et communication des informations relatives à la circulation des véhicules

Art. L. 300-2 - 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 :

.....

11° Aux fonctionnaires de la police nationale et du contrôle des transports terrestres ainsi qu'aux militaires de la gendarmerie nationale, aux seules fins de vérifier la régularité de la situation des redevables au regard des taxes sur les poids lourds prévues aux [articles 269 à 283 quinquies et 285 septies du code des douanes](#) et d'identifier les auteurs des manquements au regard de ces taxes ;

12° Aux personnels agréés du

Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture

1° Au premier alinéa de l'article L. 325-1, les mots : « et 285 septies » sont supprimés ;

2° Le I de l'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Au 11°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 quinquies et 285 septies » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue aux articles 269 à 283 quinquies » et les mots : « ces taxes » sont remplacés par les mots : « cette taxe » ;

Texte adopté par la Commission

1° Sans modification

2° Alinéa sans modification

a) Au 11°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 quinquies et 285 septies » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue au chapitre II du titre X » et les mots : « ces taxes » sont remplacés par les mots : « cette taxe » ;

(amendement n° CD 13)

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>prestataire autorisé par l'État à exploiter les appareils de contrôle automatique et à procéder à la constatation des manquements au regard des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 quinquies et 285 septies du code des douanes, aux seules fins de vérifier la régularité de la situation des redevables au regard de ces taxes et d'identifier les auteurs des manquements au regard de ces taxes ;</p>	<p>b) Au 12°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 quinquies et 285 septies » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue aux articles 269 à 283 quinquies » et les mots : « ces taxes » sont remplacés, deux fois, par les mots : « cette taxe ».</p>	<p>b) Au 12°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 quinquies et 285 septies » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue au chapitre II du titre X » et les mots : « ces taxes » sont remplacés, deux fois, par les mots : « cette taxe »</p>
	<p>III. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p>	<p>(amendement n° CD 13)</p> <p>III. – Sans modification</p>
	<p>IV. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.</p>	<p>IV. – Sans modification</p>
	<p>V. – La perte de recettes résultant pour l'État du IV est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p>	<p>V. – Sans modification</p>
<p>Code des douanes Titre X : Taxes diverses perçues par la douane Chapitre II : Taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises Section 1 : Champ d'application</p>	<p>Article 6 <i>ter</i> (nouveau)</p>	<p>Article 6 <i>ter</i></p> <p>Supprimé</p>
<p><i>Art. 271</i> - Les véhicules de transport de marchandises mentionnés à l'article 269 s'entendent des véhicules à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à trois tonnes et demie ainsi que des ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur a un poids total autorisé en charge supérieur à trois tonnes et demie.</p>		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Ne sont toutefois pas considérés comme des véhicules de transport de marchandises les véhicules d'intérêt général prioritaires et les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire, ainsi que les véhicules militaires.</p>	<p>I. – Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « prioritaires », sont insérés les mots : « , les véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes ».</p> <p>II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p> <p>III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.</p> <p>IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p>	<p>I. – Alinéa sans modification</p>
<p>Code des transports Troisième partie : Transport routier Livre II : Le transport routier de marchandises Titre II : Les contrats Chapitre I^{er} : Dispositions communes Section 1 : Dispositions générales applicables aux contrats</p>	<p>Article 7</p>	<p>Article 7</p>
<p><i>Art. L. 3221-2 – Toute opération</i></p>	<p>I. – Le code des transports est ainsi modifié :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>de transport public routier de marchandises est rémunérée sur la base :</p>		
<p>1° Des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;</p>		
<p>2° Des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;</p>		
<p>3° 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 de l'article L. 1611-1 ;</p>		
<p>4° Des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport ;</p>		
<p>5° Des charges acquittées au titre des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes pour l'usage des voies du réseau routier taxable par les véhicules de transport de marchandises.</p>	<p>1° Le 5° de l'article L. 3221-2 est abrogé ;</p>	<p>1° Sans modification</p>
<p>Les modalités d'application du présent article, lorsqu'une opération de transport implique plusieurs opérations successives de chargement ou de déchargement, sont précisées par décret en Conseil d'État.</p>		
<p>Chapitre II : Le contrat de transport</p>		
<p><i>Art. L. 3222-3</i> – Le prix du transport est majoré de plein droit des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges</p>	<p>2° L'article L. 3222-3 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3222-3. – Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes acquittée par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 3222-3. – Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes acquittée par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes.</p>	<p>partie du transport effectué sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.</p>	<p>marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectuée sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.</p>
<p>Un décret en Conseil d'État fixe les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, sur des bases réelles ou forfaitaires ainsi que les modalités d'application correspondantes.</p>	<p>« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur d'une seule région.</p>	<p>« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur <u>de cette</u> seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur <u>de cette</u> seule région.</p>
	<p>« Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« Ces taux sont compris entre 0 et 7%. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe et supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.</p>	<p>« <u>Les</u> <u>taux mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du présent article</u> sont compris entre 0 et 7%. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics <u>de poids lourds</u> et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.</p>
	<p>« La facture fait apparaître cette majoration de prix. » ;</p>	<p>(amendements n° CD 22, CD 24 et CD 26)</p> <p>« La facture <u>établie par le transporteur</u> fait apparaître <u>la</u> majoration <u>instituée par le premier alinéa du présent article.</u> » ;</p> <p>(amendement n° CD 16)</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Titre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales</p> <p>Chapitre II : Sanctions administratives et sanctions pénales</p> <p>Section 2 : Sanctions pénales</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>3° À l'article L. 3242-3, les mots : « du premier alinéa » sont supprimés.</p> <p>II. – Le I du présent article est applicable :</p> <p>1° (Supprimé)</p> <p>2° À compter de la date fixée par l'arrêté prévu à la première phrase du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes.</p> <p>III (nouveau). – Avant le 1er septembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration instituée par le présent article sur les prix du transport. Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>3° Sans modification</p> <p>II. – Alinéa sans modification</p> <p>1° (Supprimé)</p> <p>2° À compter de la date fixée par l'arrêté prévu à la première phrase du I du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009. (amendement n° CD 19)</p> <p>III. – <u>Au plus tard le 31 décembre 2014</u>, le Gouvernement <u>remet</u> au Parlement un rapport <u>identifiant les difficultés éventuellement rencontrées par les transporteurs routiers de marchandises et les donneurs d'ordre dans la mise en œuvre de la majoration du prix du transport routier instituée par le présent article.</u></p> <p><u>Ce rapport présente également les effets de l'écotaxe poids lourds et du</u></p>

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

dispositif de majoration sur les prix du transport routier de marchandises, l'évolution des négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre et la répartition des parts de marchés des transporteurs sur les trajets internationaux.

Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'écotaxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés.

Il analyse les effets de l'écotaxe poids lourds et de la majoration du prix du transport routier sur les prix des produits de grande consommation.

Il évalue l'impact de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds et de la majoration sur le report modal.

Il présente les modalités d'application de l'écotaxe poids lourds dans les pays européens qui l'ont adoptée.

(amendement n° CD 142)

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code des transports Troisième partie : Transport routier Livre II : Le transport routier de marchandise Titre II : Les contrats Chapitre III : Le contrat de location de véhicules industriels</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7 <i>bis</i> (nouveau)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 7 <i>bis</i></p>
<p><i>Art. L. 3223-3</i> Les articles L. 3222-1 à L. 3222-3 sont applicables aux contrats de location de véhicules avec conducteur destinés au transport routier de marchandises.</p>	<p>L'article L. 3223-3 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>1° Les références : « L. 3222-1 à L. 3222-3 » sont remplacées par les références : « L. 3222-1 et L. 3222-2 » ;</p>	<p>1° Sans modification</p>
	<p>2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p>
	<p>« L'article L. 3222-3 leur est applicable lorsque le loueur est le redevable destinataire des avis de paiement des taxes prévues aux articles 269 à 283 quater du code des douanes. »</p>	<p>« L'article L. 3222-3 est applicable à <u>ces contrats de location</u> lorsque le loueur est le redevable destinataire des avis de paiement des taxes prévues aux articles 269 à 283 <i>quater</i> du code des douanes. » (amendement n° CD 23)</p>
<p style="text-align: center;">Code des douanes Titre X : Taxes diverses perçues par la douane Chapitre II : Taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises Section 1 : Champ d'application</p>	<p style="text-align: center;">Article 7 <i>ter</i> (nouveau)</p>	<p style="text-align: center;">Article 7 <i>ter</i></p>
<p><i>Art. 270 I.</i> — Le réseau routier mentionné à l'article 269 est constitué par :</p>	<p>Le IV de l'article 270 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>1° Les autoroutes et routes situées sur le territoire métropolitain et appartenant au domaine public routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, à l'exception :</p>		
<p>a) D'une part, des sections d'autoroutes et routes soumises à péages</p>		

Dispositions en vigueur

;

b) D'autre part, des itinéraires n'appartenant pas au réseau transeuropéen au sens de la décision n° 1692 / 96 / CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport et sur lesquels le niveau de trafic des véhicules assujettis, antérieur à l'entrée en vigueur de la taxe, est particulièrement bas ;

2° Les routes appartenant à des collectivités territoriales, lorsque ces routes supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic en provenance des autoroutes à péages, des routes mentionnées au 1° ou des autoroutes ou routes situées hors du territoire métropolitain et soumises à péages, redevances ou taxation.

II. — Les routes et autoroutes mentionnées au I sont découpées en sections de tarification correspondant aux portions de voie situées entre deux intersections successives avec des voies publiques. Lorsque ces intersections sont très proches l'une de l'autre, les portions de voie taxable contiguës peuvent être fusionnées dans une même section de tarification. Un point de tarification est associé à chaque section de tarification.

Les sections de tarification et les points de tarification qui y sont associés sont définis par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé du budget.

III. — Un décret en Conseil d'État fixe la liste des itinéraires qui relèvent de l'exception mentionnée au b du 1° du I.

IV. — Un décret en Conseil d'État, pris après avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales, fixe la liste des routes mentionnées au 2° du I.

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau ~~taxé~~. »

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxable. »

(amendement n° CD 25)

Article 8

Article 8

Le titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

Alinéa sans modification

« *Chapitre V*

Alinéa sans modification

« ***Droits des passagers en transport par autobus et autocar***

Alinéa sans modification

« *Section 1*

Alinéa sans modification

« ***Services réguliers***

Alinéa sans modification

« *Art. L. 3115-1.* – Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers visés au chapitre I^{er} du présent titre lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« *Art. L. 3115-1.* – Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers mentionnés au chapitre I^{er} du présent titre lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

(amendement n° CD 129)

« À l'exception du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28 du règlement précité, l'application des dispositions du règlement concernant les services nationaux peut faire l'objet d'un report, selon des modalités transparentes et non

Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois.

« Un arrêté ~~du~~ ministre chargé des transports et ~~du~~ ministre chargé de l'économie précise la date d'application des ~~différentes~~ dispositions concernées.

« *Art. L. 3115-2.* – Le 2 de l'article 4, l'article 9, le 1 de l'article 10, le b du 1 et le 2 de l'article 16, les 1 et 2 de l'article 17 et les articles 24 à 28 du règlement mentionné à l'article ~~L. 3115-1~~ s'appliquent aux services réguliers dont la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres, lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« *Art. L. 3115-3.* – L'application du règlement mentionné à l'article ~~L. 3115-1~~ en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l'objet d'un report dès lors qu'une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois.

« Un arrêté ~~du~~ ministre chargé des transports et ~~du~~ ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.

« *Section 2*

« *Services occasionnels*

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du deuxième alinéa du présent article.

(**amendement n° CD 27**)

« *Art. L. 3115-2.* – Le 2 de l'article 4, l'article 9, le 1 de l'article 10, le b du 1 et le 2 de l'article 16, les 1 et 2 de l'article 17 et les articles 24 à 28 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité s'appliquent aux services réguliers dont la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres, lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

(**amendement n° CD 130**)

« *Art. L. 3115-3* – L'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l'objet d'un report pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, dès lors qu'une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article.

(**amendement n° CD 17**)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

« Art. L. 3115-4. – Les articles 1^{er} à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels visés au chapitre II du présent titre, lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.

« Art. L. 3115-4 – Les articles 1^{er} à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels mentionnés au chapitre II du présent titre lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.

(amendement n° CD 131)

« Section 3

Alinéa sans modification

« **Formation des conducteurs au handicap**

Alinéa sans modification

« Art. L. 3115-5 – L'application du b du 1 de l'article 16 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services visés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2013.

« Art. L. 3115-5 – L'application du b du 1 de l'article 16 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services mentionnés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2013.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application de cette disposition. »

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application de la disposition qui fait l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article. »

(amendement n° CD 15)

Article 9

Article 9

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

I. – Alinéa sans modification

1° L'article L. 130-6 est ainsi modifié :

1° Sans modification

a) Le premier alinéa est ainsi

Code de la route
Livres 1^{er} : Dispositions générales
Titre 3 : Recherche et constatation
des infractions

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Art. L. 130-6 – Les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État 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>.....</p>	<p>rédigé :</p> <p>« Les infractions prévues aux articles L. 233-2, L. 317-1, L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 317-4-1, L. 324-2, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État 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>Livre 2 : Le conducteur</p> <p>Titre 2 : Permis de conduire</p> <p>Chapitre 5 : Enregistrement et communication des informations relatives au permis de conduire</p>	<p>b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Ils ont également accès au poste de conduite afin d'y effectuer les vérifications prescrites par le présent code. » ;</p>	
<p>Art. L. 225-5 – Les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire sont communiquées sur leur demande :</p> <p>.....</p>	<p>2° L'article L. 225-5 est complété par un 10° ainsi rédigé :</p> <p>« 10° Aux fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports pour l'exercice des compétences en matière de contrôle du transport routier prévues par le présent code. » ;</p> <p>3° (nouveau) Le I de l'article L. 330-2 est complété par un 15° ainsi</p>	2° Sans modification
		3° Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

rédigé :

« 15° Aux agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, ainsi qu'aux articles L. 2241-1, ~~L. 4221-3~~, L. 4272-1, L. 5243-1 et L. 5337-2 du code des transports habilités à dresser procès-verbal de contravention de grande voirie en application des dispositions de ces codes et aux personnels de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4272-2 du code des transports habilités à constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, aux seules fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation. »

« 15° Aux agents, mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, ainsi qu'aux articles L. 2241-1, L. 4321-3, L. 4272-1, L. 5243-1 et L. 5337-2 du code des transports, habilités à dresser procès-verbal de contravention de grande voirie en application de ces mêmes codes et aux personnels de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4272-2 du code des transports, habilités à constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, aux seules fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation. »

(amendement n° CD 127)

Code des transports

**Première partie : dispositions
communes**

**Livre IV : Les conditions d'exercice
des professions de transport**

**Titre V : Constatation des infractions
et sanctions administratives et pénales**

**Chapitre I^{er} : Constatations des
infractions**

Art. L. 1451-1 - I. - Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport ferroviaire ou guidé et du transport routier et à leurs conditions d'exercice sont recherchées et constatées par, outre les officiers et agents de police judiciaire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'État, assermentés, chargés du contrôle des transports terrestres et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

2° Des fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports et commissionnés à cet effet ;

II. - La dernière phrase du second alinéa du II de l'article L. 1451-1 du code des transports est ainsi modifiée :

II. - Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
3° Les agents des douanes ;		
4° Les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de circulation prévues par le code de la route.		
II. – Ces fonctionnaires et agents ont le droit de visiter la cargaison et ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules tant ferroviaires que routiers.		
Les fonctionnaires mentionnés au 1° du I peuvent également constater les infractions de faux et d'usage de faux prévues par le code pénal portant sur des titres administratifs de transport. Ils peuvent, en outre, se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. Ils ont accès, entre huit heures et vingt heures, aux locaux des entreprises qui commandent des transports routiers de marchandises, à l'exclusion des locaux servant de domicile, et peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux contrats de transport.	1° Après les mots : « aux locaux », sont insérés les mots : « des entreprises de transport terrestre, des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteur, des commissionnaires de transport et » ;	
	2° Sont ajoutés les mots : « , de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport ».	
	Article 10	Article 10
		Sans modification
Troisième partie : Transport routier Livre III : Réglementation du travail spécifique au transport routier Titre unique	L'article L. 3314-2 du code des transports est ainsi modifié :	

Dispositions en vigueur

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

**Chapitre IV : Formation
professionnelle des conducteurs**

Art. L. 3314-2 – Sont soumis à l'obligation de formation professionnelle les conducteurs des véhicules dont le poids total autorisé en charge excède trois tonnes et demie et des véhicules de transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle du conducteur.

Un décret en Conseil d'État fixe la liste des véhicules pour la conduite desquels une telle formation n'est pas obligatoire, à raison de leur usage, de leurs caractéristiques ou de leur affectation.

1° Après les mots : « les conducteurs des véhicules », sont insérés les mots : « de transport de marchandises » ;

2° Les mots : « transport de voyageurs comportant huit places assises en plus de celle du conducteur » sont remplacés par les mots : « transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ».

Article 11

Article 11

Sans modification

Chapitre V : Contrôles et sanctions
**Section 1 : Recherche et constatation
des infractions**

Art. L. 3315-2 – Les agents mentionnés à l'article L. 3315-1 ont accès aux dispositifs destinés au contrôle et à toutes leurs composantes afin d'en vérifier l'intégrité.

I. – L'article L. 3315-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les fonctionnaires et agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ont accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules de transport routier afin de constater les infractions mentionnées à l'article L. 3315-1. »

Dispositions en vigueur

Section 2 : Sanctions pénales

Art. L. 3315-6 – Est passible des peines prévues par le présent chapitre et des peines sanctionnant les obligations mentionnées aux titres II et III du livre I^{er} de la troisième partie du code du travail toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou établissement, a, par un acte personnel, contrevenu aux dispositions précitées du code du travail ou commis les faits sanctionnés par les articles, L. 3315-2, L. 3315-4 et L. 3315-5.

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

II. – Au premier alinéa de l'article L. 3315-6 du même code, après les mots : « sanctionnant les obligations mentionnées », sont insérés les mots : « au présent titre ainsi qu' » et, après les mots : « contrevenu aux dispositions précitées », sont insérés les mots : « du présent titre et ».

TITRE III
**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES ET AUX
SERVICES DE TRANSPORT
FLUVIAL**

Article 12

I. – Le titre IV du livre II de la quatrième partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

Texte adopté par la Commission

Article 11 bis (*nouveau*)

Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport analysant les conséquences de la réglementation relative à la circulation des poids lourds de 44 tonnes sur le report modal et l'état des infrastructures routières utilisées. Ce rapport établit un bilan environnemental et socio-économique, en évaluant notamment les trafics concernés, les coûts ou les gains pour la collectivité nationale, les effets sur les émissions de dioxyde de carbone et les impacts sur les chaussées.

(*amendement n° CD 1 rect.*)

TITRE III
**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES ET AUX
SERVICES DE TRANSPORT
FLUVIAL**

Article 12

I. – Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

« Chapitre IV

« *Déplacement d'office*

« Art. L. 4244-1. – I. – Lorsque le stationnement d'un bateau ~~méconnaît~~ les dispositions du présent code ou du règlement général de police de la navigation intérieure et compromet la sécurité des usagers des eaux intérieures, la conservation ou l'utilisation normale de ~~celles-ci~~, l'autorité administrative compétente peut, ~~après avoir mis préalablement~~ en demeure le propriétaire et le cas échéant l'occupant, ~~dans~~ un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures, de quitter les lieux, procéder au déplacement d'office du bateau. Le gestionnaire de la voie d'eau peut être chargé par l'autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d'office.

« Si le bateau tient lieu d'habitation, les mises en demeure adressées au propriétaire et à l'occupant fixent un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à sept jours à compter de leur notification. Le déplacement du bateau est réalisé de façon à en permettre l'accès à ses occupants.

« Sauf en cas d'urgence, la mise en demeure ne peut intervenir qu'après que le propriétaire et le cas échéant l'occupant ont été mis à même de présenter leurs observations écrites ou orales et qu'il leur a été indiqué la possibilité de se faire assister d'un conseil.

« En cas de péril imminent, les bateaux peuvent être déplacés d'office, sans mise en demeure préalable.

« II. – Les frais liés au déplacement, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire. Les manœuvres liées au

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 4244-1. – I. – L'autorité administrative met en demeure le propriétaire et, le cas échéant, l'occupant d'un bateau de quitter les lieux lorsque son stationnement, en violation de la loi ou du règlement général de police de la navigation intérieure, compromet la conservation, l'utilisation normale ou la sécurité des usagers des eaux intérieures. À l'expiration d'un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures après la mise en demeure, elle procède au déplacement d'office du bateau. Le gestionnaire de la voie d'eau peut être chargé par l'autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d'office.

(amendement n° CD 33)

« Si le bateau tient lieu d'habitation, les mises en demeure adressées au propriétaire et à l'occupant fixent un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à sept jours à compter de leur notification. Le déplacement d'office du bateau est réalisé de façon à en permettre l'accès à ses occupants.

(amendement n° CD 34)

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« II. – Les frais liés au déplacement d'office, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire. Les manœuvres

Dispositions en vigueur

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

déplacement et à l'amarrage sont réalisées aux risques et périls du propriétaire. Le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

liées au déplacement d'office et à l'amarrage sont réalisées aux risques et périls du propriétaire. Le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

(amendement n° CD 35)

« *Art. L. 4244-2.* – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent chapitre. »

« *Art. L. 4244-2.* – Sans modification

**Code général de la propriété des
personnes publiques**

Première partie : Acquisition

Livre I^{er} : Modes d'acquisition

Titre II : Acquisitions à titre gratuit

Chapitre VII : Dispositions diverses

Art. L. 1127-3 – Le présent article s'applique à tout bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant abandonné sur le domaine public fluvial.

L'abandon se présume, d'une part, du défaut d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial et, d'autre part, de l'inexistence de mesures de manœuvre ou d'entretien, ou de l'absence de propriétaire, conducteur ou gardien à bord.

L'abandon présumé du bateau, navire, engin flottant ou établissement flottant est constaté par les agents mentionnés à l'article L. 2132-23. Le constat est affiché sur le bien concerné et notifié au dernier propriétaire s'il est connu, en même temps qu'une mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon.

Si aucun propriétaire, gardien ou conducteur ne s'est manifesté dans un délai de six mois, l'autorité administrative compétente déclare abandonné le bateau, navire, engin

II. – Au dernier alinéa de l'article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « manifesté », sont insérés les mots : « ou s'il n'a pas pris les mesures de manœuvre ou d'entretien nécessaires pour faire cesser l'état d'abandon ».

II. – Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>flottant ou établissement flottant et en transfère la propriété au gestionnaire du domaine public fluvial concerné. Le gestionnaire peut procéder à la vente du bien à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires ou procéder à sa destruction à l'expiration de ce même délai, si sa valeur marchande ne justifie pas sa mise en vente.</p>		
<p>Deuxième partie : Gestion Livre I^{er} : Biens relevant du domaine public Titre III : Protection du domaine public Chapitre II : Police de la conservation Section 2 : Contraventions de grande voirie Sous-section 4 : Procédure Paragraphe 3 : Dispositions particulières au domaine public fluvial</p>	<p>Article 13</p> <p>I. – L'article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :</p>	<p>Article 13</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p>
<p><i>Art. L. 2132-23</i> – Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21, les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, les adjoints au maire, les gardes champêtres et les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application.</p>	<p>1° Le premier alinéa est remplacé par cinq alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21, ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application :</p>	<p>1° Alinéa sans modification</p> <p>« Ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie définies par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16 et L. 2132-17 :</p> <p>(amendement n° CD 36)</p>
	<p>« 1° Les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
	« 2° Les adjoints au maire, les gardes champêtres ;	« 2° Les adjoints au maire <u>et</u> les gardes champêtres ; (amendement n° CD 37)
	« 3° Les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;	Alinéa sans modification
	« 4° Les agents des ports autonomes fluviaux sur le domaine appartenant à ces ports ou qui leur a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance. » ;	Alinéa sans modification
	2° À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « au premier alinéa », sont remplacés par les mots : « aux premier à cinquième alinéas ».	« 5° (<i>nouveau</i>) Les agents mentionnés à l'article L. 2132-21. » ; (amendement n° CD 38)
<p>Code des transports</p> <p>Quatrième partie : Navigation intérieure et transport fluvial</p> <p>Livre III : Voies navigables de France et ports fluviaux</p>	II. – Le livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :	II. – Sans modification
<p>Titre I^{er} : Voies navigables de France</p> <p>Chapitre III : Gestion financière, comptable et domaniale</p> <p>Section 2 : Gestion domaniale</p>	<p><i>Art. L 4313-2</i> – Voies navigables de France est substitué à l'État dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public qui lui est confié. Il représente l'État dans l'exercice du pouvoir de transaction prévu par l'article L. 2132-25 du code général de la propriété des personnes publiques.</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Toutefois, les contraventions sont constatées par les agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques.</p>	<p>1° Au début du second alinéa de l'article L. 4313-2, le mot : « Toutefois, » est supprimé ;</p>	
<p>Titre II : Les ports fluviaux Chapitre 1^{er} : Organisation</p>	<p>2° Au début du chapitre 1^{er} du titre II, il est ajouté une section unique intitulée : « Voies ferrées des ports fluviaux » ;</p>	
<p><i>Art. L. 4321-1</i> – Les règles relatives aux voies ferrées des ports fluviaux de l'État et de ses établissements publics sont fixées par le titre V du livre III de la cinquième partie.</p>	<p>3° Au début de l'article L. 4321-1, sont ajoutés les mots : « Sous réserve des dispositions de l'article L. 4321-3, » ;</p>	
<p><i>Art. L. 4321-3</i> – Sans préjudice de la compétence générale des officiers et agents de police judiciaire, les agents de la navigation intérieure et les agents des ports autonomes fluviaux, lorsqu'ils ont la qualité de fonctionnaire et sont commissionnés et assermentés à cet effet, ont compétence pour constater par procès-verbal les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables. Ledit procès-verbal est remis au contrevenant.</p>	<p>4° L'article L. 4321-3 est ainsi rédigé :</p>	
	<p>« <i>Art. L. 4321-3.</i> – Outre les officiers et agents de police judiciaire, les agents des ports autonomes fluviaux ont compétence pour constater par procès-verbal dans la circonscription du port où ils exercent leurs fonctions :</p>	
	<p>« 1° Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les manquements aux règlements de police qui leur sont applicables, constitutifs de contraventions de grande voirie, dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;</p>	
	<p>« 2° Les infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles, dès lors</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Titre II : Les ports fluviaux</p> <p>Chapitre II : Port autonome de Paris</p> <p>Section 6 : Ressources</p> <p><i>Art. L. 4322-20</i> – Les ressources de Port autonome de Paris sont :</p> <p>1° Les redevances afférentes au domaine dont le port assure la gestion et les revenus des domaines immobiliers perçus par le port ;</p> <p>2° Les produits, notamment les taxes d'usage, de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le port ;</p> <p>3° Les produits des taxes et redevances de toute nature dont la perception a été régulièrement autorisée ;</p> <p>4° Le montant du remboursement par l'État des frais de fonctionnement des services annexes qui peuvent être confiés au port autonome de Paris, augmentés du montant des frais généraux ;</p> <p>5° Les participations conventionnelles à certaines dépenses d'exploitation du port versées par les collectivités locales, les établissements publics, ainsi que les personnes privées ;</p> <p>6° Toutes autres recettes d'exploitation.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>qu'ils ont la qualité de fonctionnaires et qu'ils sont agréés dans les conditions prévues à l'article L. 5331-15. »</p> <p style="text-align: center;">Article 14</p> <p>L'article L. 4322-20 du code des transports est complété par un 7° ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« 7° Les droits de port dont les</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 14</p> <p style="text-align: center;">Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p>Cinquième partie : Transport et navigation maritimes</p> <p>Livre I^{er} : Le navire</p> <p>Titre IV : Navires abandonnés et épaves</p> <p>Chapitre I^{er} : Navires abandonnés</p> <p>Section 1 : Dispositions générales</p>	<p>conditions d'assiette et les modalités d'application et de recouvrement sont fixées par décret en Conseil d'État. »</p> <p>TITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME</p> <p>Article 15</p> <p>I. – Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° La section 1 est ainsi modifiée :</p> <p>a) L'article L. 5141-1 est ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 5141-1.</i> – Le présent chapitre s'applique à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par l'expression "le navire", abandonné dans les eaux territoriales, les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires. » ;</p> <p>b) Il est ajouté un article L. 5141-2-1 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 5141-2-1.</i> – En vue de mettre fin au danger ou à l'entrave</p>	<p>—</p> <p>TITRE IV</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME</p> <p>Article 15</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p> <p>1° Alinéa sans modification</p> <p>a) Alinéa sans modification</p> <p>« <i>Art. L. 5141-1.</i> – Le présent chapitre s'applique à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par <u>les mots</u> « le navire », abandonné dans les eaux territoriales, les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires. » ;</p> <p>(amendement n° CD 40)</p> <p>b) Alinéa sans modification</p> <p>« <i>Art. L. 5141-2-1.</i> – En vue de mettre fin au danger ou à l'entrave</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
	<p>mentionnés à l'article L. 5141-1, l'autorité administrative compétente de l'État peut procéder à la réquisition des personnes et des biens. Le contentieux du droit à indemnité en cas de réquisition est attribué à l'autorité judiciaire.</p> <p>« Lorsque le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger ou à l'entrave prolongée, refusent ou s'abstiennent de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente de l'État ou, dans les limites administratives des ports maritimes, l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.</p> <p>« En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées d'office et sans délai. » ;</p> <p>2° La section 2 est ainsi rédigée :</p> <p>« Section 2</p> <p>« Déchéance du propriétaire</p>	<p><u>prolongée</u> mentionnés à l'article L. 5141-1, l'autorité administrative compétente de l'État peut procéder à la réquisition des personnes et des biens. Le contentieux du droit à indemnité en cas de réquisition est attribué à l'autorité judiciaire.</p> <p>(amendement n° CD 41)</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>2° Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p>Section 2 : Déchéance du propriétaire</p> <p><i>Art. L. 5141-3</i> – Si l'état d'abandon persiste après la mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5242-16, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut être prononcée par décision de l'autorité administrative compétente.</p> <p>Cette décision ne peut intervenir qu'après mise en demeure au propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un</p>	<p>« <i>Art. L. 5141-3.</i> – Lorsqu'un navire se trouve dans un état d'abandon prolongé, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée, le cas échéant après mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5141-2-1, par décision de l'autorité administrative compétente de l'État, sur demande, chacune pour ce qui la concerne, de l'une des autorités mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 5141-2-1.</p> <p>« La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'État de</p>	<p>« <i>Art. L. 5141-3.</i> – Alinéa sans modification</p> <p>« Déchéance des droits du propriétaire</p> <p>(amendement n° CD 42)</p> <p>« La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'État de</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant.</p>	<p>faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois à compter de sa notification, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.</p>	<p>faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois à compter de sa <u>publicité</u>, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.</p>
	<p>« La mise en demeure et la décision de déchéance sont notifiées par l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.</p>	<p>(amendement n° CD 138)</p> <p>« La mise en demeure et la décision de déchéance <u>font l'objet d'une publicité à l'initiative de</u> l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.</p>
	<p>« Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente pour prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance.</p>	<p>(amendement n° CD 139)</p> <p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« Art. L. 5141-3-1. – Les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.</p>	<p>« Art. L. 5141-3-1. – Alinéa sans modification</p>
<p>Art. L. 5141-4 – En cas de déchéance, le navire ou autre engin flottant abandonné ne peut être vendu au profit de l'État qu'à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.</p>	<p>« Art. L. 5141-4. – En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou le cas échéant faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.</p>	<p>« Art. L. 5141-4. – En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou, le cas échéant, faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la <u>publicité</u> de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.</p>
<p>Les créances afférentes aux frais exposés par l'autorité compétente au titre des mesures d'intervention prises en application des dispositions de l'article L. 5242-16 sont imputées en priorité sur</p>	<p>« Art. L. 5141-4-1. – Les créances correspondant aux droits de ports non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité</p>	<p>(amendement n° CD 140)</p> <p>« Art. L. 5141-4-1. – Les créances correspondant aux droits de ports non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
le produit de la vente.	administrative compétente de l'État au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement, sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession.	administrative compétente de l'État au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement, sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession <u>pour démantèlement</u> .
	« Lorsque le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement ne permet pas de couvrir les frais mentionnés au premier alinéa, le déficit est à la charge de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance. Toutefois, le déficit est pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.	(amendement n° CD 45) Alinéa sans modification
	« Art. L. 5141-4-2. – Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;	« Art. L. 5141-4-2. – Alinéa sans modification
Section 3 : Dispositions relatives à la cargaison		
<i>Art. L. 5141-6</i> – Le produit de la vente est consigné durant cinq ans.	3° Le second alinéa de l'article L. 5141-6 est ainsi rédigé :	3° Alinéa sans modification
Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises au Trésor public.	« Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance. »	
	II. – Le même code est ainsi modifié :	II. – Sans modification
Livre II : La navigation maritime Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution Chapitre II : Sécurité de la navigation Section 2 : Dispositions relatives aux navires abandonnés et aux épaves		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 5242-16</i> – En vue de mettre fin aux dangers que présente un navire ou autre engin flottant abandonné au sens des dispositions du chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la présente partie, il peut être procédé à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à l'indemnité.</p>	<p>1° L'article L. 5242-16 est abrogé ;</p>	
<p>Lorsque le propriétaire, l'armateur, l'exploitant ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur est imparti, aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'État ou l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5, selon le cas peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.</p>		
<p>En cas d'urgence, l'intervention peut être exécutée d'office sans délai.</p>		
	<p>2° (<i>nouveau</i>) L'article L. 6132-2 est ainsi rédigé :</p>	
	<p>« <i>Art. L. 6132-2.</i> – Les règles relatives aux épaves maritimes mentionnées aux articles L. 5242-17 et L. 5242-18 s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime. »</p>	
	Article 16	Article 16
	<p>I. – La section 2 du chapitre II du titre II du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi rédigée :</p>	I. – Alinéa sans modification
<p>Livre I^{er} : Le navire Titre II : Régimes de responsabilité et obligations d'assurance Chapitre II : Régimes spéciaux de responsabilité</p>		
Section 2	« Section 2	Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p align="center">—</p> <p>Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures</p>	<p align="center">—</p> <p>« Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures</p>	<p align="center">—</p> <p>Alinéa sans modification</p>
<p><i>Art. L. 5122-25</i> – Les dispositions relatives à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures sont fixées par les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre 1^{er} du livre II du code de l'environnement.</p>	<p><i>« Art. L. 5122-25. – Pour l'application des dispositions de la présente section, les termes ou expressions : "propriétaire", "navire", "événement", "dommages par pollution" et "hydrocarbures" s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée.</i></p>	<p><i>« Art. L. 5122-25. – Pour l'application de la présente section, les <u>mot</u>s : "propriétaire", "navire", "événement", "dommages par pollution" et "hydrocarbures" s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée.</i> (amendement n° CD 47)</p>
	<p><i>« Art. L. 5122-26. – Le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire dans les conditions et limites fixées par la convention mentionnée à l'article L. 5122-25.</i></p>	<p><i>« Art. L. 5122-26. – Sans modification</i></p>
	<p><i>« Art. L. 5122-27. – Sous réserve de l'application du paragraphe 2 de l'article V de la convention mentionnée à l'article L. 5122-25, le propriétaire du navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds d'indemnisation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité déterminée dans les conditions fixées par la même convention.</i></p>	<p><i>« Art. L. 5122-27. – Sous réserve de l'application du paragraphe 2 de l'article V de la convention mentionnée à l'article L. 5122-25, le propriétaire du navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds <u>de limitation</u> pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité déterminée dans les conditions fixées par la même convention.</i> (amendement n° CD 137)</p>
	<p><i>« Art. L. 5122-28. – Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire à condition que le demandeur ait accès au tribunal qui contrôle le fonds et que le fonds soit effectivement disponible au profit du demandeur.</i></p>	<p><i>« Art. L. 5122-28. – Après la constitution du fonds <u>de limitation</u>, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire à condition que le demandeur ait accès au tribunal qui contrôle le fonds <u>de limitation</u> et que le fonds <u>de limitation</u> soit effectivement disponible au profit du demandeur.</i> (amendement n° CD 48 rect.)</p>
	<p><i>« Art. L. 5122-29. – Le fonds est réparti entre les créanciers</i></p>	<p><i>« Art. L. 5122-29. – Le fonds <u>de limitation</u> est réparti entre les créanciers</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Chapitre III : Obligations d'assurance</p> <p style="text-align: center;">Section 2 : Obligations d'assurance couvrant des risques particuliers</p> <p><i>Art. L. 5123-2 - I. – Le</i> propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1^{er} de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.</p> <p>II. – Le transporteur qui assure effectivement tout ou partie d'un transport de passagers, au sens du point c du paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par son</p>	<p>proportionnellement au montant des créances admises.</p> <p>« Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire du navire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière, a indemnisé en tout ou partie certains créanciers, il est autorisé à prendre, à due concurrence, la place de ces créanciers dans la distribution du fonds.</p> <p>« <i>Art. L. 5122-30.</i> – Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. »</p> <p>II. – L'article L. 5123-2 du même code est complété par un III ainsi rédigé :</p>	<p>proportionnellement au montant des créances admises.</p> <p style="text-align: center;">(amendement n° CD 49 rect.)</p> <p>« Si, avant la répartition du fonds <u>de limitation</u>, le propriétaire du navire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou <u>une</u> autre garantie financière, a indemnisé en tout ou partie certains créanciers, il est autorisé à prendre, à due concurrence, la place de ces créanciers dans la distribution du fonds <u>de limitation</u>.</p> <p style="text-align: center;">(amendements n° CD 50 rect. et CD 51)</p> <p>« <i>Art. L. 5122-30.</i> – Sans modification</p> <p>II. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur

—

protocole fait à Londres le 1^{er} novembre 2002, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention et du règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. Ces obligations s'imposent à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention et au plus tard le 31 décembre 2012 si la convention n'est pas entrée en vigueur à cette date.

Art. L. 5123-4 – Les dispositions relatives à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures sont fixées par les dispositions de la sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement.

Art. L. 5123-3 – I. –

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

—

« III. – Le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. »

III. – L'article L. 5123-4 du même code est abrogé.

Texte adopté par la Commission

—

III. – Le II de l'article L. 5123-3 du même code est abrogé.

IV. – (*nouveau*) L'article L. 5123-4 du même code est ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

II. – Une amende administrative d'un montant maximum de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre d'un organisme habilité à délivrer les certificats d'assurance en application du présent article, si celui-ci n'exécute pas la mission de contrôle qui lui est déléguée dans les conditions normales requises pour la bonne exécution de ce service.

En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service qui lui est délégué, ou en cas de non-paiement de l'amende administrative prononcée en application de l'alinéa précédent, la délégation peut être suspendue ou abrogée par l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Section 3 : Sanctions des obligations d'assurance

Art. L. 5123-6 – I. –

II. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende :

1° Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents mentionnés à l'article L. 5123-7 ;

2° Le fait de ne pas obtempérer à une injonction prononcée en application de l'article L. 5123-5 ou de faire obstacle à une mesure d'exécution forcée visant à ce que le navire quitte le port.

Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture

IV. – Au II de l'article L. 5123-3 du même code, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « de l'article L. 5123-3 », et ce II devient un article L. 5123-4 ainsi rétabli.

V. – Le II de l'article L. 5123-6 du même code est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Le fait pour le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la convention

Texte adopté par la Commission

« Art. L. 5123-4. – Une amende administrative d'un montant maximal de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre d'un organisme habilité à délivrer les certificats d'assurance en application de l'article L. 5123-3, si celui-ci n'exécute pas la mission de contrôle qui lui est déléguée dans les conditions normales requises pour la bonne exécution de ce service.

« En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service qui lui est délégué, ou en cas de non-paiement de l'amende administrative prononcée en application du premier alinéa, la délégation peut être suspendue ou abrogée par l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État. »

(amendement n° CD 52)

V. – Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Code de l'environnement Livre II : Milieux physiques Titre I^{er} : Eau et milieux aquatiques et marins Chapitre VIII : Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime Section 1 : Pollution par les rejets des navires Sous-section 1 : Responsabilité civile et obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, de ne pas respecter les obligations prévues au III de l'article L. 5123-2. »</p> <p style="text-align: center;">Article 17</p> <p>Les articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement sont abrogés.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 17</p> <p><u>La sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement est abrogée.</u> (amendement n° CD 53)</p>
<p><i>Art. L. 218-1</i> – Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.</p>		
<p>Pour l'application de la présente sous-section, les termes ou expressions « propriétaire », « navire », « événement », « dommages par pollution » et « hydrocarbures » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la convention mentionnée à l'alinéa précédent.</p>		
<p><i>Art. L. 218-2</i> – Sous réserve des dispositions de la convention internationale mentionnée à l'article L. 218-1 relatives aux navires qui sont la propriété de l'État, le propriétaire d'un</p>		

Dispositions en vigueur

navire immatriculé dans un port français et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut laisser commercer ce navire s'il ne justifie, dans les conditions déterminées à l'article VII de cette convention, d'une assurance ou d'une garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

Art. L. 218-3 – Quel que soit son lieu d'immatriculation, aucun navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès aux ports français ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, ni les quitter, s'il n'est muni d'un certificat établissant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une garantie financière dans les conditions prévues au paragraphe I de l'article VII de la convention mentionnée à l'article L. 218-1. Si le navire est la propriété d'un État, il doit être muni d'un certificat justifiant que la responsabilité de cet État est couverte dans les limites fixées au paragraphe I de l'article V de ladite convention.

Art. L. 218-4 – Les dispositions de l'article L. 218-3 ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'État.

Art. L. 218-5 – Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente sous-section :

1° Les administrateurs des affaires maritimes ;

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

2° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;

4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;

5° Les officiers de port et officiers de port adjoints ;

6° Les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;

7° Les ingénieurs des ponts, des eaux et des forêts et les ingénieurs des travaux publics de l'État affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet ;

8° Les agents des douanes ;

9° À l'étranger, en ce qui concerne les navires immatriculés dans un port français, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

Art. L. 218-6 – Les procès-verbaux dressés conformément à l'article L. 218-5 font foi jusqu'à preuve contraire.

Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur, qui en adresse en même temps copie aux services intéressés.

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p><i>Art. L. 218-7</i> – Les infractions aux dispositions de la présente sous-section sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction.</p>	—	—
<p>Est en outre compétent soit le tribunal dans le ressort duquel le navire est immatriculé s'il est français, soit celui dans le ressort duquel le navire peut être trouvé s'il est étranger.</p>		
<p>À défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent.</p>		
<p><i>Art. L. 218-8</i> – Est puni de 75 000 euros d'amende :</p>		
<p>1° Le fait pour le propriétaire d'un navire de le laisser commercer sans respecter les obligations prévues par l'article L. 218-2 ;</p>		
<p>2° Le fait de quitter un port ou une installation terminale ou d'y accéder sans respecter les obligations prévues par l'article L. 218-3.</p>		
<p><i>Art. L. 218-9</i> – Un décret en Conseil d'État détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente sous-section.</p>		
<p>Code de la consommation</p> <p>Livre II : Conformité et sécurité des produits et des services</p> <p>Titre I^{er} : Conformité</p> <p>Chapitre V : Pouvoirs d'enquête</p> <p>Section 1 : Autorités qualifiées</p>	Article 18	Article 18
<p><i>Art. L. 215-1</i> – I. Sont qualifiés pour procéder dans l'exercice de leurs fonctions à la recherche et à la constatation des infractions au présent</p>	<p>I. – Le 9° du I de l'article L. 215-1 du code de la consommation est ainsi rédigé :</p>	I. – Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
livre :		
<p>.....</p> <p>9° Les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche maritime.</p> <p>.....</p>	<p>« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer :</p> <p>« a) Dans le domaine des affaires maritimes ;</p> <p>« b) Au titre de la surveillance du marché, dans les domaines de la conformité et de la sécurité des bateaux de plaisance et de leurs pièces et éléments d'équipement ; ».</p>	
Code de l'environnement	II. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :	II. – Alinéa sans modification
Livre II : Milieux physiques		
Titre I^{er} : Eau et milieux aquatiques et marins		
Chapitre VIII : Dispositions spéciales aux eaux marines et aux voies ouvertes à la navigation maritime		
Section 1 : Pollution par les rejets des navires		
Sous-section 2 : Dispositions répressives relatives aux rejets polluants des navires		
Paragraphe 2 : Procédure		
		<p>1° A (nouveau) L'article L. 218-5 est ainsi modifié :</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 218-26</i> – Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, qui exercent leurs pouvoirs conformément au code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions des règles 15, 17, 34 et 36 de l'annexe I, des règles 13 et 15 de l'annexe II, de la règle 7 de l'annexe III, de la règle 8 de l'annexe IV, des règles 3, 4 et 5 de l'annexe V, des règles 12, 13, 14, 16 et 18 de l'annexe VI et du protocole I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires mentionnée à l'article L. 218-10, les infractions aux dispositions de la présente sous-section ainsi que les infractions aux dispositions réglementaires prises pour leur application :</p>	<p>1° L'article L. 218-26 est ainsi modifié :</p>	<p>a) Le 3° est ainsi rédigé :</p>
<p>3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;</p>	<p>a) Le 3° est ainsi rédigé :</p>	<p>« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à disposition du ministre chargé de la mer ; »</p>
<p>4° Les contrôleurs des affaires maritimes ;</p>	<p>« 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »</p>	<p>b) Les 4° et 6° sont abrogés ; (amendement n° CD 54)</p>
<p>5° Les syndics des gens de mer ;</p>	<p>b) Les 4° et 5° sont abrogés ;</p>	<p>1° Sans modification</p>
<p>.....</p> <p><i>Art. L. 218-27</i> – Sont chargés de</p>	<p>c) (Supprimé)</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et d'en rendre compte soit à un officier de police judiciaire exerçant ses pouvoirs conformément aux dispositions du code de procédure pénale, soit à un officier ou un inspecteur des affaires maritimes :</p>	<p>2° À la fin du premier alinéa de l'article L. 218-27, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>	<p>2° À la fin du premier alinéa de l'article L. 218-27, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>
<p>1° Les commandants des navires océanographiques de l'État ;</p>		<p>(amendement n° CD 55)</p>
<p>2° Les commandants de bord des aéronefs de la protection civile et des aéronefs de l'État affectés à la surveillance des eaux maritimes ;</p>		
<p>3° Les agents du service des phares et balises ;</p>		
<p>4° Les agents de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;</p>		
<p>5° Les agents de la police de la pêche fluviale.</p>		
<p>Section 2 : Pollution due aux opérations d'exploration ou d'exploitation du fond de la mer ou de son sous-sol</p>	<p>3° L'article L. 218-36 est ainsi modifié :</p>	<p>3° Alinéa sans modification</p>
<p><i>Art. L. 218-36 – I.</i> Sont chargés de rechercher les infractions prévues à la présente section :</p>	<p>a) Le 5° du I est ainsi rédigé :</p>	<p>a) <i>Sans modification</i></p>
<p>..... 5° Les inspecteurs des affaires</p>	<p>« 5° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
maritimes ; 	exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »	
II. Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions, et d'en rendre compte soit à un administrateur des affaires maritimes, officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou inspecteur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :	<i>b)</i> Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;	<i>b)</i> Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
Section 3 : Pollution par les opérations d'immersion	4° L'article L. 218-53 est ainsi modifié :	4° Alinéa sans modification
Sous-section 2 : Dispositions pénales	<i>a)</i> Le 1° du I est ainsi rédigé :	<i>a)</i> Sans modification
<i>Art. L. 218-53 – I.</i> Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente section :	« 1° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »	
II. Sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la présente section, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue d'en découvrir les auteurs, et d'en informer		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
soit un administrateur des affaires maritimes, un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou un inspecteur des affaires maritimes, soit un ingénieur des ponts, des eaux et des forêts ou un ingénieur des travaux publics de l'État affectés à un service maritime, soit un officier de police judiciaire :	<i>b)</i> Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;	<i>b)</i> Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;
Section 4 : Pollution par les opérations d'incinération	5° L'article L. 218-66 est ainsi modifié :	(amendement n° CD 57)
<i>Art. L. 218-66 - I.</i> Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente section :	<i>a)</i> Le 2° du I est ainsi rédigé :	5° Alinéa sans modification
1° Les administrateurs des affaires maritimes ;	« 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »	<i>a) Sans modification</i>
2° Les inspecteurs des affaires maritimes ;	<i>b)</i> Les 4° et 8° du I sont abrogés ;	<i>b) Sans modification</i>
4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;	<i>c) (Supprimé)</i>	<i>c) (Supprimé)</i>
8° Les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes ;		
II. Sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la présente section, de recueillir à cet effet		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions et de porter celles-ci à la connaissance soit d'un administrateur des affaires maritimes, un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou un inspecteur des affaires maritimes, soit d'un officier de police judiciaire :</p>	<p>d) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>	<p>d) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>
<p>.....</p>	<p>6° (Supprimé)</p>	<p>6° (Supprimé)</p>
<p>Livre VII : Protection de l'environnement en Antarctique</p> <p>Titre unique : Mise en œuvre du protocole au Traité sur l'Antarctique, relatif à la protection de l'environnement, signé à Madrid le 4 octobre 1991</p> <p>Chapitre III : Contrôles et sanctions</p> <p>Section 2 : Sanctions pénales</p>	<p>7° Le dernier alinéa de l'article L. 713-7 est ainsi rédigé :</p>	<p>7° Sans modification</p>
<p><i>Art. L. 713-7</i> – Sont habilités à rechercher et à constater les infractions au présent titre et aux textes pris pour son application, outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale :</p>	<p>« – les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la</p>	<p>(amendement n° CD 58)</p>
<p>- les agents des douanes ;</p>	<p>« – les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la</p>	
<p>- les agents habilités à relever les infractions à la législation sur les réserves naturelles ;</p>	<p>« – les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la</p>	
<p>- les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer, les commandants, commandants en</p>	<p>« – les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>second et officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer.</p>	<p>mer, les commandants, commandants en second et officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer. »</p>	
<p>Code minier (nouveau) Livre V : Infractions et sanctions pénales Titre unique Chapitre III : Dispositions particulières Section 1 : Dispositions applicables aux infractions commises sur le domaine public maritime</p>	<p>III. – Le 2° du I de l'article L. 513-2 du code minier est ainsi rédigé :</p>	<p>III. – Sans modification</p>
<p><i>Art. L. 513-2 – I.</i> — Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, sont habilités à constater les infractions aux dispositions législatives mentionnées à l'article L. 513-1 et aux dispositions prévues par les textes pris pour leur application, d'une part, ainsi que les infractions aux dispositions législatives du code général de la propriété des personnes publiques relatives au domaine public maritime et aux dispositions prévues par les textes pris pour leur application, d'autre part :</p>	<p>« 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ; ».</p>	
<p>1° Les administrateurs des affaires maritimes ;</p>		
<p>2° Les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;</p>		
<p>.....</p> <p>Code du patrimoine Livre V : Archéologie Titre IV : Dispositions diverses</p>	<p>IV. – L'article L. 544-8 du code du patrimoine est ainsi modifié :</p>	<p>IV. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

Chapitre 4 : Dispositions pénales

**Section 2 : Dispositions relatives aux
biens culturels maritimes**

Art. L. 544-8 – Les infractions mentionnées à la présente section sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire, les agents de police judiciaire adjoints, les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les agents des douanes, les agents du ministre chargé de la culture spécialement assermentés et commissionnés à cet effet dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale, les contrôleurs des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche, les guetteurs sémaphoriques, les syndics des gens de mer et, en outre, dans les ports, les officiers de port et les officiers de port adjoints.

**Code des pensions civiles et militaires
de retraite**

**Livre 1^{er} : Dispositions générales
relatives au régime général des
retraites**

Titre VI : Pensions des ayants cause

Chapitre III : Dispositions communes

Art. L. 50 – I.

II. Le total des pensions et, selon les cas, de la rente viagère d'invalidité ou de la pension militaire d'invalidité attribuables aux conjoints survivants et aux orphelins ne peut être inférieur à celui de la pension et de la rente viagère d'invalidité ou de la pension militaire

1° Les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

2° Les mots : « les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes », « les contrôleurs des affaires maritimes », « les techniciens du contrôle des établissements de pêche, » et « , les syndics des gens de mer » sont supprimés.

V. – Le 8° du II de l'article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite est ainsi rédigé :

V. – Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
d'invalidité dont le fonctionnaire ou le militaire aurait pu bénéficier, si le décès intervient dans les conditions suivantes :		
..... ...		
8° Lorsqu'un inspecteur des affaires maritimes ou un contrôleur des affaires maritimes ou un syndic des gens de mer de la spécialité navigation et sécurité est tué en service au cours d'une mission de contrôle ou de surveillance.	« 8° Lorsqu'un fonctionnaire affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer est tué en service au cours d'une mission de contrôle ou de surveillance. »	
Code rural et de la pêche maritime	VI. – Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :	VI. – Alinéa sans modification
Livre II : Alimentation, santé publique vétérinaire et protection des végétaux		
Titre préliminaire : Dispositions communes		
Chapitre V : Dispositions pénales Section 1 : Recherche et constatation des infractions pénales		
<i>Art. L. 205-1 – I.</i> — Sans préjudice des compétences des officiers et agents de police judiciaire et des autres agents publics spécialement habilités par la loi, sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues et réprimées par le 3° de l'article 444-3 et les articles 444-4, 444-6 à 444-9, 521-1, 521-2, R. 645-8, R. 654-1 et R. 655-1 du code pénal, ainsi que par le présent livre, à l'exception de la section 2 du chapitre I ^{er} du titre I ^{er} et du titre IV :	1° Le dernier alinéa du I de l'article L. 205-1 est ainsi modifié :	1° Sans modification
1° Les inspecteurs de la santé publique vétérinaire ;		
2° Les ingénieurs ayant la qualité d'agent du ministère chargé de		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>l'agriculture ;</p> <p>3° Les techniciens des services du ministère chargé de l'agriculture ;</p> <p>4° Les contrôleurs sanitaires des services du ministère chargé de l'agriculture ;</p> <p>5° Les vétérinaires et préposés sanitaires contractuels de l'État ;</p> <p>6° Les agents du ministère chargé de l'agriculture compétents en matière sanitaire ou phytosanitaire figurant sur une liste établie par arrêté du ministre chargé de l'agriculture.</p> <p>Sont également habilités à rechercher et à constater ces infractions lorsqu'elles concernent l'élevage, la pêche et la commercialisation des coquillages, les administrateurs, inspecteurs, contrôleurs, officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, ainsi que les syndics des gens de mer.</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>a) Les mots : « inspecteurs, contrôleurs, » sont supprimés ;</p> <p>b) Les mots : « syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p> <p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>Titre III : Qualité nutritionnelle et sécurité sanitaire des aliments</p> <p>Chapitre 1^{er} : Dispositions générales relatives au contrôle sanitaire</p> <p>Section 1 : Inspection sanitaire et qualitative</p> <p><i>Art. L. 231-2 – I.</i> Sont habilités à exercer les contrôles mentionnés à l'article L. 231-1 :</p> <p>.....</p>	<p>2° Le 8° du I de l'article L. 231-2 est ainsi rédigé :</p>	<p>2° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
8° Les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer, pour les contrôles officiels liés à la production de coquillages vivants ;	« 8° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, pour les contrôles officiels liés à la production de coquillages vivants ; »	
Livre IX : Pêche maritime et aquaculture marine	3° Le I de l'article L. 942-1 est ainsi modifié :	3° Sans modification
Titre IV : Contrôles et sanctions		
Chapitre II : Recherche et constatation des infractions		
Section 1 : Agents chargés de la recherche et la constatation des infractions		
<i>Art. L. 942-1 – I.</i> — Sans préjudice des compétences des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues et réprimées par le présent livre :		
1° Les administrateurs, officiers et inspecteurs des affaires maritimes.	a) Au 1°, les mots : « et inspecteurs » sont remplacés par les mots : « du corps technique et administratif » ;	
3° Les contrôleurs des affaires maritimes.	b) Le 3° est ainsi rédigé : « 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;	
4° Les syndics des gens de mer.	c) Le 4° est abrogé ;	
	d) <i>(Supprimé)</i>	
		<u>3° bis (nouveau) Au dernier</u>

Dispositions en vigueur

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

Texte adopté par la Commission

**Section 2 : Opérations de recherche et
de constatation des infractions**

Art. L. 942-7 – Sur réquisition écrite du procureur de la République, les agents mentionnés à l'article L. 942-1, lorsqu'ils ne disposent pas de tels pouvoirs, peuvent, à toute heure et en tout lieu ouvert à la circulation, afin de procéder aux contrôles des véhicules susceptibles de transporter des produits de la mer :

1° Faire sommer de s'arrêter par un officier ou agent de police judiciaire, un administrateur, officier, inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes, un agent des douanes ou un agent de police judiciaire adjoint munis des insignes extérieurs et apparents de leur qualité, tout véhicule à usage professionnel ;

4° Au 1° de l'article L. 942-7, les mots : « inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A ou B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

4° Au 1° de l'article L. 942-7, les mots : « inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A ou B affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

(amendement n° CD 60)

Code de la santé publique

**Première partie : Protection générale
de la santé**

**Livre V : Mayotte, îles Wallis et
Futuna et Terres australes et
antarctiques françaises, Nouvelle-
Calédonie et Polynésie française**

Titre I^{er} : Mayotte

**Chapitre V : Protection de la santé et
environnement**

Art. L. 1515-6 – Pour son application à Mayotte, l'article L. 1343-1 est ainsi rédigé :

« Ont qualité pour rechercher et constater les infractions aux dispositions

VII. – Le 9° de l'article L. 1515-6 du code de la santé publique est ainsi rédigé :

VII. – Sans modification

alinéa de l'article L. 942-4, la
référence : « 4° » est supprimée :

(amendement n° CD 59)

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
de l'article L. 1343-4 en ce qu'elles concernent les substances et préparations dangereuses utilisées à des fins autres que médicales, ainsi qu'aux mesures réglementaires prises pour l'application de ces dispositions :		
..... 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer, les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, les techniciens du contrôle des établissements de pêche maritime. »	« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer. »	
Code des transports Cinquième partie : Transport et navigation maritimes Livre I^{er} : Le navire Titre II : Régimes de responsabilité et obligations d'assurance Chapitre III : Obligations d'assurance Section 4 : Constatation des infractions	VIII. – Le code des transports est ainsi modifié :	VIII. – Alinéa sans modification
<i>Art. L. 5123-7 – I.</i> — Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions prévues par l'article L. 5123-6 :	1° L'article L. 5123-7 est ainsi modifié :	1° Sans modification
1° Les administrateurs des affaires maritimes ;	a) Le 2° est ainsi rédigé :	
2° Les inspecteurs des affaires	« 2° Les fonctionnaires affectés	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
maritimes ;	dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »	
5° Les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;	b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;	
6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;		
7° Les syndics des gens de mer ;	c) (Supprimé)	
<p>Titre IV : Navires abandonnés et épaves</p> <p>Chapitre II : Épaves</p> <p>Section 2 : Dispositions pénales</p>	<p>2° À la première phrase des premier, deuxième et dernier alinéas de l'article L. 5142-7, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « le fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>	<p>2° À la première phrase des premier, deuxième et dernier alinéas de l'article L. 5142-7, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « le fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>
<p><i>Art. L. 5142-7</i> – L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes et, dans les ports maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions de la section I et des décrets pris pour son application. L'administration des affaires maritimes ne peut intervenir dans les ports militaires qu'à la demande du préfet maritime ou du commandant de la marine.</p>		<p>(amendement n° CD 61)</p>
<p>L'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions dans les conditions prévues au code de procédure pénale. Il peut suivre les</p>		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>choses enlevées dans les lieux où elles ont été transportées et les mettre sous séquestre.</p>		
<p>Les procès-verbaux établis sont aussitôt transmis au procureur de la République.</p>		
<p>Dans l'exercice de leurs fonctions de police judiciaire, l'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes, les officiers de port et les officiers de port adjoints peuvent requérir directement la force publique. Ils peuvent être requis par le procureur de la République, le juge d'instruction et les officiers de police judiciaire afin de leur prêter assistance.</p>		
<p>Livre II : La navigation maritime Titre II : Documents de bord Chapitre II : Constatation des infractions</p>		
<p><i>Art. L. 5222-1</i> – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour leur application :</p>	<p>3° L'article L. 5222-1 est ainsi modifié :</p>	<p>3° Sans modification</p>
<p>.....</p>	<p>a) Le 4° est ainsi rédigé :</p>	
<p>4° Les inspecteurs des affaires maritimes ;</p>	<p>« 4° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>	
<p>5° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime ;</p>	<p>b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;</p>	
<p>6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;</p>		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
7° Les syndics des gens de mer ;	<i>c) (Supprimé)</i>	<u>3° bis (nouveau) Au deuxième alinéa de l'article L. 5222-2, la référence : « 7° » est remplacée par la référence : « 4° » ;</u> (amendement n° CD 62)
Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution Chapitre III : Constatation des infractions Section 1 : Dispositions générales	4° L'article L. 5243-1 est ainsi modifié :	4° Sans modification
<i>Art. L. 5243-1</i> – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions réprimées par les dispositions du présent titre ou les dispositions réglementaires prises pour leur application :	<i>a) Le 3° est ainsi rédigé :</i>	
3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;	« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;	
4° Les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime.	<i>b) Le 4° est abrogé ;</i>	
<i>Art. L. 5243-2</i> – Les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer sont habilités à constater les infractions aux marques de franc-bord, et, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie	5° À l'article L. 5243-2, les mots : « Les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « Les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou	5° Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>réglementaire, celles des infractions réprimées par les dispositions du présent titre qui relèvent de leur domaine particulier de compétence.</p>	<p>à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>	
<p><i>Art. L. 5243-2-2</i> – Les commandants des bâtiments de l'État, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer et les agents mentionnés au 3° de l'article L. 5336-5 sont habilités à rechercher et à constater les infractions prévues par les articles L. 5242-21 à L. 5242-23 ou par les dispositions réglementaires prises pour leur application.</p>	<p>6° À l'article L. 5243-2-2, les mots : « les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>	6° Sans modification
<p>Section 2 : Dispositions particulières aux épaves</p>	<p>7° Le 3° de l'article L. 5243-7 est ainsi rédigé :</p>	7° Sans modification
<p><i>Art. L. 5243-7</i> – Sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la section 2 du chapitre II du présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application :</p>		
<p>.....</p> <p>3° Les inspecteurs des affaires maritimes ;</p> <p>.....</p>	<p>« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »</p>	
	<p>8° (<i>Supprimé</i>)</p>	8° (<i>Supprimé</i>)
<p>Livre III : Les ports maritimes Titre III : Police des ports maritimes Chapitre V : Conservation du domaine public</p>		
<p><i>Art. L. 5335-5</i> – Le capitaine ou le patron d'un navire, bateau ou autre</p>		

Dispositions en vigueur

engin flottant qui, même en danger de perte et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a détruit, déplacé ou dégradé une installation de signalisation maritime ou d'aide à la navigation, signale le fait par les moyens les plus rapides et en fait la déclaration dans les vingt-quatre heures au plus tard de son arrivée au premier port touché.

Cette déclaration est faite en France à l'officier de port ou officier de port adjoint, au surveillant de port ou, à défaut, au syndic des gens de mer et, à l'étranger, à l'agent consulaire français le plus proche du port d'arrivée.

**Chapitre VI : Sanctions
administratives et dispositions
pénales**

**Section 2 : Recherche, constatation et
poursuite des infractions pénales**

Art. L. 5336-5 – Rendent compte immédiatement, à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie territorialement compétent, des délits définis par les dispositions du présent titre dont ils ont connaissance dans l'exercice de leurs fonctions :

.....

3° Pour les infractions à la police de la signalisation maritime, les commandants des bâtiments et aéronefs de l'État, les agents de l'autorité maritime, les fonctionnaires et agents assermentés du ministère chargé de la mer, les guetteurs des postes sémaphoriques ou les officiers de permanence des centres régionaux

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

9° Au second alinéa de l'article L. 5335-5, les mots : « syndic des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

10° Au 3° de l'article L. 5336-5, les mots : « les fonctionnaires et agents assermentés du ministère chargé de la mer » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous

Texte adopté par la Commission

9° Au second alinéa de l'article L. 5335-5, les mots : « syndic des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie C affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

(amendement n° CD 63)

10° Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>opérationnels de surveillance et de sauvetage, les commandants de navires baliseurs et les pilotes spécialement assermentés à cet effet ainsi que les agents des douanes.</p>	<p>l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;</p>	
<p>Livre V : Les gens de mer Titre IV : Le droit du travail Chapitre VIII : Contrôle de l'application de la législation du travail</p>	<p>11° À l'article L. 5548-3, les mots : « inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».</p>	<p>11° Sans modification</p>
<p><i>Art. L. 5548-3</i> – Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer, ainsi qu'aux dispositions du présent titre.</p>		<p><u>12° (nouveau) À l'article L. 5548-4, le mot : « agents » est remplacé par le mot : « fonctionnaires ».</u> (amendement n° CD 64)</p>
<p>Code du travail Huitième partie : Contrôle de l'application de la législation du travail Livre II : Lutte contre le travail illégal Titre VII : Contrôle du travail illégal Chapitre I^{er} : Compétence des agents Section 1 : Dispositions communes</p>	<p>IX. – Le 5° de l'article L. 8271-1-2 du code du travail est ainsi rédigé :</p>	<p>IX. – Sans modification</p>
<p><i>Art. L. 8271-1-2</i> – Les agents de contrôle compétents en application de l'article L. 8271-1 sont :</p>		

Dispositions en vigueur

5° Les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes ;

Code du travail applicable à Mayotte

Livre III : Emploi

Titre I^{er} : Déclaration de mouvements de main-d'œuvre travail clandestin

Chapitre II : Travail dissimulé

Art. L. 312-5 – Les infractions aux interdictions mentionnées à l'article L. 312-1 sont recherchées par les officiers et agents de police judiciaire, les agents des services fiscaux et des douanes, les agents agréés à cet effet et assermentés des organismes de sécurité sociale, les inspecteurs du travail, les contrôleurs du travail et fonctionnaires de contrôle assimilés au sens de l'article L. 610-9, les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile commissionnés à cet effet et assermentés, et constatées par ces agents au moyen des procès-verbaux transmis directement au parquet. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles

Titre V : Dispositions pénales

Art. 33 – Sont chargés, par

Texte adopté par le Sénat en 1^{ère} lecture

« 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; ».

X. – Au premier alinéa de l'article L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, les mots : « les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

XI. – L'article 33 de la

Texte adopté par la Commission

X. – Sans modification

XI. – Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
ailleurs, de rechercher les infractions prévues par les articles 13, 24, 27, 29, 30, 31 et 32 de la présente loi :	loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles est ainsi modifié :	
..... Les inspecteurs des affaires maritimes ;	1° Au sixième alinéa, les mots : « inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;	1° Sans modification
..... Sont chargés de rechercher les infractions constituant le délit de pollution des eaux de mer, de recueillir à cet effet tous renseignements en vue de découvrir les auteurs de ces infractions, et d'en rendre compte, soit à un administrateur des affaires maritimes, officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou inspecteur des affaires maritimes, soit à un officier de police judiciaire :	2° Au onzième alinéa, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».	2° Au onzième alinéa, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».
Loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales Titre II : Autorisation des opérations spatiales	XII. – Le 5° du I de l'article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales est ainsi rédigé :	(amendement n° CD 65)
Chapitre III : Obligations des titulaires d'autorisation		XII. – Sans modification
<i>Article 7 – I.</i> — Sont habilités à procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des obligations du présent chapitre :		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>5° Les administrateurs et les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les contrôleurs des affaires maritimes, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance de la mer.</p>	<p>« 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégories A et B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer. »</p>	
<p>Ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement</p>	<p>XIII (<i>nouveau</i>). – Le onzième alinéa du 3° du A de l'article 14 de l'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement est ainsi rédigé :</p>	<p>XIII. – Sans modification</p>
<p><i>Art. 14</i> - Dans le livre V du même code [environnement], le titre 1^{er} relatif aux installations classées est ainsi modifié :</p> <p>A. — Le chapitre IV « Contrôle et contentieux des installations classées » est ainsi modifié :</p>	<p>« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code des transports</p> <p style="text-align: center;">Cinquième partie : Transport et navigation maritimes</p> <p style="text-align: center;">Livre I^{er} : Le navire</p> <p style="text-align: center;">Titre I^{er} : Statut des navires</p> <p style="text-align: center;">Chapitre I^{er} : Identification des navires</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 19</p> <p style="text-align: center;">Le livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 19</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p>
<p><i>Art. L. 5111-2</i> – Est puni de 3 750 € d'amende le capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires prévues à l'article précédent sur les marques extérieures d'identification des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque ces marques.</p> <p>Ces dispositions sont également applicables aux personnes embarquées sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou engin.</p>	<p>1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 5111-2, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :</p> <p>1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 5111-2, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Est puni de la même peine d'amende le fait pour le conducteur du bateau, tel que défini à l'article L. 4212-1, de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 4113-1 sur les marques extérieures d'identification du bateau, ou d'effacer, d'altérer, de couvrir ou masquer ces marques, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.</p> <p>« Ces dispositions sont également applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure, lorsqu'il</p>	<p>1° L'article L. 5111-2 est ainsi modifié :</p> <p><u><i>a) (nouveau) Au début de la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « Ces dispositions sont également applicables » sont remplacés par les mots : « Le premier alinéa est également applicable » :</i></u></p> <p><u><i>b) (nouveau) Après le deuxième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :</i></u></p> <p style="text-align: center;"><u>(amendement n° CD 66)</u></p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p>
	<p>« Ces dispositions sont également applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure, lorsqu'il</p>	<p>« Le premier alinéa est également applicable aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure, lorsqu'il</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>.....</p> <p><i>Art. L. 5111-3</i> – Est passible de la peine prévue à l'article L. 5111-2 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction définie à l'article L. 5111-2.</p>	<p>pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;</p> <p>2° À l'article L. 5111-3, après les mots : « du navire », sont insérés, trois fois, les mots : « ou du bateau ».</p>	<p>pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ; (amendement n° CD 67)</p>
<p>Livre II : La navigation maritime Titre IV : Sécurité et prévention de la pollution Chapitre I^{er} : Sécurité des navires et prévention de la pollution Section 5 : Visites et inspections des navires</p>	<p>Article 20</p>	<p>Article 20</p>
<p>Chapitre II : Sécurité de la navigation Section 1 : Dispositions relatives à la circulation maritime Sous-section 1 : Infractions aux règles générales de conduite en mer</p>	<p>Le livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Après l'article L. 5241-7, il est inséré un article L. 5241-7-1 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 5241-7-1.</i> – Pour l'exercice de leurs missions, les agents chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires. » ;</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>1° Alinéa sans modification</p> <p>« <i>Art. L. 5241-7-1.</i> – Pour l'exercice de leurs missions, les <u>fonctionnaires et personnes</u> chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires. » ; (amendement n° CD 68)</p>
<p>Art. L. 5242-1 – I. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de</p>	<p>2° Au 1 de l'article L. 5242-1, le montant : « 7 500 € » est remplacé par</p>	<p>2° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>7 500 € d'amende le fait, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures maritimes françaises :</p> <p>.....</p>	<p>le montant : « 30 000 € » ;</p>	<p>3° Sans modification</p>
<p>Art. L. 5242-2 – I. Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer, dans les eaux intérieures maritimes et jusqu'à la limite extérieure des eaux territoriales françaises :</p> <p>.....</p>	<p>3° Au I de l'article L. 5242-2, le montant : « 3 500 € » est remplacé par le montant : « 15 000 € » ;</p>	<p>4° Alinéa sans modification</p>
	<p>4° Il est ajouté un titre VIII ainsi rédigé :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« TITRE VIII</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« L'ENQUÊTE NAUTIQUE</p>	<p>« Art. L. 5281-1. – Sans modification</p>
	<p>« Art. L. 5281-1. – Après tout événement de mer, le capitaine transmet sans délai un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel il se trouve.</p>	<p>« Art. L. 5281-2. – Alinéa sans modification</p>
	<p>« Art. L. 5281-2. – Le directeur interrégional de la mer peut procéder, dès qu'il a connaissance d'un événement de mer, à une enquête administrative, dite "enquête nautique", qui comporte l'établissement d'un rapport circonstancié sur les faits en vue notamment de prendre toute mesure administrative, y compris d'urgence.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>« Pour les besoins de l'enquête nautique, le directeur interrégional de la mer et les agents qu'il désigne à cet effet ont droit d'accéder à bord du navire, de procéder à sa visite, de recueillir tous renseignements et</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Livre III : Les ports maritimes Titre III : Police des ports maritimes Chapitre 1^{er} : Dispositions générales Section 2 : Compétences Sous-section 2 : Compétences de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>justifications nécessaires, d'exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et d'en prendre copie.</p> <p>« Les modalités d'exécution de l'enquête nautique sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Lorsque l'enquête nautique révèle la commission d'une ou plusieurs infractions pénales, y compris les infractions maritimes, le directeur interrégional de la mer en informe immédiatement le procureur de la République et lui adresse le rapport d'enquête nautique dès sa clôture. »</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Alinéa sans modification</p>
	<p style="text-align: center;">Article 21</p>	<p style="text-align: center;">Article 21</p>
<p><i>Art. L. 5331-5</i> – Au sens du présent titre, l'autorité portuaire est :</p>	<p>La section 2 du chapitre I^{er} du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :</p> <p>1° L'article L. 5331-5 est complété par un 4° ainsi rédigé :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;</p>		<p>1° Alinéa sans modification</p>
<p>2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, l'autorité administrative ;</p>		

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>3° Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.</p>	<p>« 4° Dans le port de Port-Cros, l'autorité portuaire est le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » ;</p>	<p>« 4° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » ; (amendement n° CD 70)</p>
<p><i>Art. L. 5331-6</i> - L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :</p>	<p>2° L'article L. 5331-6 est complété par un 5° ainsi rédigé :</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p>
<p>1° Dans les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, respectivement le président du directoire et le directeur du port autonome ;</p>		
<p>2° Dans les autres ports maritimes relevant de l'État, l'autorité administrative ;</p>		
<p>3° Dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire, l'autorité administrative ;</p>		
<p>4° Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.</p>		
	<p>« 5° Dans le port de Port-Cros, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. »</p>	<p>« 5° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » (amendement n° CD 71)</p>
<p>Livre IV : Le transport maritime Titre III : Dispositions particulières relatives à certains transports</p>	<p>Article 21 <i>bis</i> (nouveau)</p>	<p>Article 21 <i>bis</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">maritimes</p> <p>Chapitre I^{er} : desserte des îles <i>Art. L. 5431-4</i> - Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sans préjudice des dispositions spécifiques à la Corse, fixées par les articles L. 4424-18 et L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>À l'article L. 5431-4 du code des transports, les mots : « sans préjudice des dispositions spécifiques à la Corse, fixées » sont remplacés par les mots : « à la Corse, sans préjudice des dispositions fixées ».</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Sans modification</p>
<p>Livre V : Les gens de mer Titre III : La collectivité du bord Chapitre I^{er} : Police intérieure et discipline à bord</p>	<p style="text-align: center;">Article 22</p> <p>I. – Le chapitre I^{er} du titre III du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :</p> <p style="text-align: center;"><i>« Section 4</i></p> <p style="text-align: center;"><i>« La consignation</i></p>	<p style="text-align: center;">Article 22</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;"><i>« Consignation</i></p>
	<p style="text-align: center;"><i>« Art. L. 5531-19. – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République territorialement compétent au titre de l'un des critères mentionnés au H de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur est séparé de toute autre personne consignée.—Le mineur peut cependant être consigné concomitamment avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>« Art. L. 5531-19. – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République près la juridiction territorialement compétente au titre de l'un des critères mentionnés au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Un mineur est séparé de toute autre personne consignée ; il peut cependant être consigné avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.</i></p>

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

« Avant l'expiration du délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République ~~territorialement compétent~~, statue sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. ~~Le juge des libertés et de la détention statue~~ par ordonnance motivée insusceptible d'appel. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

« La consignation peut être renouvelée selon les mêmes modalités jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

« Sauf impossibilité technique, le procureur de la République et le juge des libertés et de la détention communiquent, s'ils l'estiment utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation. »

II (*nouveau*). – Pour l'application de l'article L. 5531-19 du code des transports, ~~jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 2 de l'ordonnance n° 2012-218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, la référence : « au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime » est remplacée par la référence : « au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire de la marine marchande ».~~

Article 23

I. – Le livre V de la cinquième

« Avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

Alinéa sans modification

Alinéa sans
modification

II. – Pour l'application de l'article L. 5531-19 du code des transports, à l'entrée en vigueur de l'article 2 de l'ordonnance n° 2012-218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, la référence : « au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande » est remplacée par la référence : « au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime ».

(**amendement n° CD 72**)

Article 23

I. – Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
	partie du code des transports est complété par un titre VI ainsi rédigé :	
	« TITRE VI	Alinéa sans modification
	« CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL	« LES CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL
		(amendement n° CD 73)
	« CHAPITRE PREMIER	Alinéa sans modification
	« Champ d'application	Alinéa sans modification
	« Art. L. 5561-1. – Le présent titre et les règlements pris pour sa mise en œuvre sont applicables aux navires :	« Art. L. 5561-1. – Le présent titre est applicable aux navires : (amendement n° CD 74)
	« 1° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;	Alinéa sans modification
	« 2° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;	Alinéa sans modification
	« 3° Utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service.	Alinéa sans modification
	« Art. L. 5561-2. – Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux effectifs à bord, ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre, sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.	« Art. L. 5561-2. – Sans modification
	« CHAPITRE II	Alinéa sans modification
	« Droits des salariés	Alinéa sans modification
	« Art. L. 5562-1. – Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont	« Art. L. 5562-1. – Sans modification

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières mentionnées à l'article L. 1262-4 du code du travail.

« Art. L. 5562-2. – Un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Il mentionne :

« 1° Ses nom et prénom, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ou toute autre référence équivalente ;

« 2° Le lieu et la date de conclusion du contrat ;

« 3° Les nom et prénom ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;

« 4° Le service pour lequel il est engagé ;

« 5° Les fonctions qu'il exerce ;

« 6° Le montant des salaires et accessoires, ainsi que le nombre d'heures de travail auquel se rapporte la rémunération prévue ;

« 7° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;

« 8° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent lui être assurées par l'armateur ;

« 9° Le droit à un rapatriement ;

« 10° L'intitulé de la convention collective nationale française étendue dont relèvent les navires battant pavillon français effectuant les mêmes navigations et la référence aux accords collectifs applicables au sein de l'entreprise ;

« Art. L. 5562-2. Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« 4° Le service pour lequel le salarié est engagé ;
(amendement n° CD 75)

« 5° Les fonctions qu'exerce le salarié ;
(amendement n° CD 76)

Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

« 11° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

Alinéa sans modification

« *Art. L. 5562-3.* – La prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme. L'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié.

« *Art. L. 5562-3.* – Sans modification

« *CHAPITRE III*

Alinéa sans modification

« *Protection sociale*

Alinéa sans modification

« *Art. L. 5563-1.* – Les gens de mer employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 bénéficient du régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen.

« *Art. L. 5563-1.* – Sans modification

« Le régime de protection sociale comprend nécessairement :

« 1° Le risque santé, qui prend en charge la maladie, l'invalidité, l'accident du travail et la maladie professionnelle ;

« 2° Le risque maternité-famille ;

« 3° Le risque emploi, qui prend en charge le chômage ;

« 4° Le risque vieillesse.

« *Art. L. 5563-2.* – L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après la survenue des accidents.

« *Art. L. 5563-2.* – L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord et dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après sa survenue.

(amendement n° CD 77)

« La déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième

Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

année qui suit l'accident.

« CHAPITRE IV

« Dispositions particulières à
certains salariés

« Art. L. 5564-1. – À bord des navires pratiquant un service de cabotage à passagers avec les îles ou de croisière, et d'une jauge brute de moins de 650, le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission en satisfaisant aux critères fixés par le c de l'article 18 de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 novembre 2008, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

« CHAPITRE V

« Documents obligatoires

« Art. L. 5565-1. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage est fixée par décret.

« Ce décret fixe notamment ceux des documents obligatoires qui sont disponibles en français et dans la langue de travail du navire.

« Art. L. 5565-2. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des agents mentionnés aux articles L. 5548-1 et L. 5548-3 et dont ils peuvent prendre copie, quel que soit le support, est fixée par décret.

« CHAPITRE VI

« Sanctions pénales

« Art. L. 5566-1. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur :

« 1° De recruter des gens de mer

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 5564-1. – Sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 5565-1. – Sans modification

« Art. L. 5565-2. – Sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 5566-1. – Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p>Titre IV : Les services portuaires</p> <p>Chapitre II : Le remorquage</p> <p>Section 1 : Le remorquage portuaire et le lamanage</p> <p><i>Art. L. 5342-3</i> – 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 et de lamanage sont soumis aux dispositions de l'article L. 1262-4 du code du travail.</p> <p>Les conditions d'application, notamment celles dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés,</p>	<p>—</p> <p>sans avoir établi un contrat de travail écrit ;</p> <p>« 2° De recruter des gens de mer en ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues à l'article L. 5561-2 ou comportant ces mentions de manière volontairement inexacte.</p> <p>« La récidive est punie d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 7 500 €.</p> <p>« <i>Art. L. 5566-2.</i> – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de méconnaître les dispositions de l'article L. 5563-1 relatives à l'obligation de faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, couvrant obligatoirement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.</p> <p>« Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer indûment employés. »</p> <p>II. – L'article L. 5342-3 du code des transports est abrogé.</p>	<p>—</p> <p>« <i>Art. L. 5566-2.</i> – Sans modification</p> <p>II. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
sont fixées par voie réglementaire.	III (<i>nouveau</i>). – L’ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime est ratifiée.	III. – Sans modification
Voir Annexe	IV (<i>nouveau</i>). – L’ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme en matière pénale maritime est ainsi modifiée : 1° Au troisième alinéa de l’article 2 et aux dixième, dix-huitième, vingtième, vingt-deuxième, vingt-cinquième, trente et unième, trente-septième et quarante-sixième alinéas de l’article 15, après la référence : « L. 5542-55, », sont insérées les références : « L. 5566-1, L. 5566-2, » ; 2° Après la première occurrence de la référence : « L. 5642-2 », la fin des trente et unième et trente-septième alinéas de l’article 15 est supprimée.	IV. - Sans modification
Code de l’environnement	TITRE V	TITRE V
Partie législative	DISPOSITIONS RELATIVES À L’AVIATION CIVILE	DISPOSITIONS RELATIVES À L’AVIATION CIVILE
Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances	Article 24	Article 24
Titre VII : Prévention des nuisances sonores	Le troisième alinéa de l’article L. 571-7 du code de l’environnement est ainsi rédigé :	Alinéa sans modification
Chapitre I^{er} : Lutte contre le bruit		
Section 2 : Activités bruyantes		
<i>Art. L. 571-7</i> – En vue de limiter les nuisances résultant du trafic d’hélicoptères dans les zones à forte		

Dispositions en vigueur

densité de population, il est interdit d'effectuer des vols d'entraînement au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ainsi que, au-dessus des mêmes zones, des vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure. Un décret en Conseil d'État détermine les limitations que peut fixer le ministre chargé de l'aviation civile au trafic d'hélicoptère au départ ou à destination d'aérodromes situés dans ces zones ou au-dessus de ces zones, en termes notamment de nombre de mouvements, de plages horaires, de répartition des survols dans le temps, de niveau sonore, de type d'appareils ou de procédures de décollage ou d'atterrissage.

À l'occasion des survols des agglomérations qui ne sont pas situées dans des zones à forte densité de population, les hélicoptères doivent se maintenir à une hauteur minimum au-dessus du sol.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux transports sanitaires et aux missions urgentes de protection civile.

.....

**Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture**

« ~~Ces dispositions~~ ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires. »

Texte adopté par la Commission

« Les deux premiers alinéas ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires. »

(amendement n° CD 79)

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

TITRE V B/S

**DISPOSITIONS
RELATIVES À LA
LOGISTIQUE**

(Division et intitulé nouveaux)

(amendement n° CD 110 rect.)

Article 24 bis *(nouveau)*

Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement prend l'initiative d'organiser une conférence nationale sur la logistique rassemblant tous les acteurs et tous les modes de transport du secteur ainsi que des experts, afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique qui pourrait constituer une annexe au schéma national des infrastructures de transport, et ainsi identifier les priorités d'investissement et de service dans un plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France.

Les régions pour ce qui les concerne, et les métropoles pour ce qui les concerne, seraient invitées à définir et mettre en œuvre sur leur territoire des plans d'action logistiques intégrés au plan d'action national.

(amendement n° CD 111)

TITRE VI

**MODALITÉS D'APPLICATION
AUX OUTRE-MER**

TITRE VI

**MODALITÉS D'APPLICATION
AUX OUTRE-MER**

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p>Livre VI : Dispositions applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis et Futuna, dans les terres australes et antarctiques françaises et à Mayotte</p> <p>Titre III : Dispositions applicables à Wallis et Futuna</p> <p>Chapitre II : Eaux marines et voies ouvertes à la navigation maritime</p>	<p>—</p> <p>Article 25</p> <p>I. – (Supprimé)</p> <p>II. – L'article 8 entre en vigueur à Mayotte au 1^{er} janvier 2014.</p> <p>II <i>bis</i> (nouveau). – L'article 10 n'est pas applicable à Mayotte.</p> <p>II <i>ter</i> (nouveau). – Le 1^o du II de l'article 13 n'est pas applicable en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon.</p> <p>III. – L'article 15 est applicable :</p> <p>1^o En Nouvelle-Calédonie, dans les conditions prévues par l'article L. 5761-1 du code des transports ;</p> <p>2^o En Polynésie française, dans les conditions prévues par l'article L. 5771-1 du code des transports ;</p> <p>3^o À Wallis-et-Futuna ;</p> <p>4^o Dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p> <p>IV. – Les articles 16 et 17 sont applicables à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises. Les I et II de l'article 16 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.</p> <p>V. – Aux articles L. 632-1 et</p>	<p>—</p> <p>Article 25</p> <p>I. – (Supprimé)</p> <p>II. – Sans modification</p> <p>II <i>bis</i>. – Sans modification</p> <p>II <i>ter</i>. – Sans modification</p> <p>III. – Sans modification</p> <p>IV. – Sans modification</p> <p>V. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Art. L. 632-1 – Sont applicables à Wallis et Futuna les articles L. 218-1 à L. 218-72, à l'exception du II de l'article L. 218-44.</p>	<p>L. 640-1 du code de l'environnement, la référence : « L. 218-1 » est remplacée par la référence : « L. 218-10 ».</p>	
<p>Titre IV : Dispositions applicables dans les terres australes et antarctiques françaises</p>		
<p>Art. L. 640-1 – I. Les articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 141-1 à L. 142-3, L. 218-1 à L. 218-72, L. 219-1, L. 219-2, L. 219-6, L. 229-1 à L. 229-4, L. 332-1 à L. 332-14, L. 332-16 à L. 332-27, L. 334-1 à L. 334-8, L. 411-1 à L. 411-4 et L. 412-1 à L. 415-5 sont applicables aux Terres australes et antarctiques françaises.</p>		
	<p>VI. – Le III de l'article 18 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.</p>	<p>VI. – Sans modification</p>
	<p>VII. – Les 1° à 5° et 7° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.</p>	<p>VII. – <u>Le II à IV</u>, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° du VIII et les XI et XII de l'article 18 sont applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.</p>
	<p>VIII. – Les 1° à 5° et 7° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 2° à 7° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables en Polynésie française.</p>	<p>VIII. – <u>Les II à IV</u>, les 3° et 4° du VI, les 2° à 7° du VIII et les XI et XII de l'article 18 sont applicables en Polynésie française.</p>
	<p>IX. – Les 1° à 5° et 7° du II, le III, le IV, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° et 11° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p>	<p>IX. – <u>Le II à IV</u>, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° et 11° du VIII et les XI et XII de l'article 18 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p>
	<p>X. – Les articles 19, 20 et 22 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p>	<p>(amendement n° CD 80)</p> <p>X. – Sans modification</p>

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

XI. – À l'article L. 5725-1 du code des transports, les mots : « du titre V » sont remplacés par les mots : « des titres V et VI ».

XI. – Sans modification

XI *bis* (nouveau). – L'article L. 3551-1 du code des transports est ainsi rédigé :

XI *bis* . – Sans modification

« Art. L. 3551-1. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la présente partie et le deuxième alinéa de l'article L. 3122-1 ne s'appliquent pas à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

XII. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

XII. – Alinéa sans modification

1^o Le chapitre II du titre I^{er} est complété par un article L. 5712-2 ainsi rédigé :

1^o Sans modification

« Art. L. 5712-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2, en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer". À La Réunion, ils sont remplacés par les mots : "directeur de la mer Sud océan Indien". » ;

2^o Le chapitre II du titre II est complété par un article L. 5722-2 ainsi rédigé :

2^o Sans modification

« Art. L. 5722-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Mayotte, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer Sud océan Indien". » ;

3^o Le chapitre II du titre III est complété par un article L. 5732-2 ainsi rédigé :

3^o Sans modification

« Art. L. 5732-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Barthélemy, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer en Guadeloupe". » ;

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">Code des transports</p> <p style="text-align: center;">Cinquième partie : Transport et navigation maritimes</p> <p style="text-align: center;">Livre VII : Dispositions relatives à l'outre mer</p> <p style="text-align: center;">Titre VI : Nouvelle-Calédonie</p> <p style="text-align: center;">Chapitre I^{er} : Le navire</p> <p><i>Art. L. 5761-1</i> – Les dispositions du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie, à l'exception de celles du chapitre II du titre I^{er}.</p>	<p>4° Le chapitre II du titre IV est complété par un article L. 5742-2 ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;"><i>« Art. L. 5742-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Martin, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer en Guadeloupe". » ;</i></p> <p>5° Le chapitre II du titre V est complété par un article L. 5752-2 ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;"><i>« Art. L. 5752-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer". » ;</i></p> <p>6° Le titre VI est ainsi modifié :</p> <p>a) L'article L. 5761-1 est ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;"><i>« Art. L. 5761-1. – Le livre I^{er} est applicable en Nouvelle-Calédonie, à l'exception du chapitre II du titre I^{er} et du chapitre III du titre II.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>« Le titre IV est applicable sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie. » ;</i></p> <p>b) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5761-2 ainsi rédigé :</p>	<p>4° Sans modification</p> <p>5° Sans modification</p> <p>6° Alinéa sans modification</p> <p>a) Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;"><i>« Art. L. 5761-1. – Alinéa sans modification</i></p> <p style="text-align: center;"><i>« Le titre IV est applicable en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer. » ;</i> (amendement n° CD 82)</p> <p>b) Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Titre VII : Polynésie française</p> <p>Chapitre I^{er} : Le navire</p> <p><i>Art. L. 5771-1</i> – Les dispositions du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} sont applicables en Polynésie française, ainsi que celles des chapitres I^{er} et II du titre III lorsque l'événement de mer se produit en dehors des eaux maritimes intérieures de la Polynésie française, et celles des chapitres I^{er} et II du titre IV.</p> <p>Les dispositions de l'article L. 5113-1 sont applicables en Polynésie française.</p>	<p>« <i>Art. L. 5761-2.</i> – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 en Nouvelle-Calédonie, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire compétente". » ;</p> <p>c) Le chapitre II est complété par un article L. 5762-3 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 5762-3.</i> – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » ;</p> <p>7° Le titre VII est ainsi modifié :</p> <p>a) Le second alinéa de l'article L. 5771-1 est complété par les mots : « sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de cent soixante tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport de passagers » ;</p> <p>b) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5771-2 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 5771-2.</i> – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 en Polynésie française, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire</p>	<p>c) Sans modification</p> <p>7° Sans modification</p>

Dispositions en vigueur

Texte adopté par le Sénat
en 1^{ère} lecture

Texte adopté par la Commission

compétente". » ;

c) Le chapitre II est complété par un article L. 5772-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5772-4.* – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Polynésie française, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » ;

8° Le titre VIII est ainsi modifié :

a) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5781-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5781-3.* – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 à Wallis-et-Futuna, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire compétente". » ;

b) Le chapitre II est complété par un article L. 5782-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5782-4.* – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » ;

9° Le titre IX est ainsi modifié :

a) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5791-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5791-3.* – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire compétente". » ;

b) Le chapitre II est complété par un article L. 5792-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5792-4.* – Pour l'application des articles L. 5281-1 et

8° Sans modification

9° Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat en 1 ^{ère} lecture	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Sixième partie : Aviation civile Livre VII : Dispositions relatives à l'outre mer Titre VI : Nouvelle Calédonie Chapitre I^{er} : L'aéronef</p> <p><i>Art. L. 6761-1</i> – Les dispositions du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>L. 5281-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer Sud océan Indien". ».</p> <p>XIII. – Le livre VII de la sixième partie du même code est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 6761-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Les sections 1 et 2 du chapitre II du titre III du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans les conditions fixées à l'article L. 5761-1. » ;</p> <p>2° L'article L. 6771-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Le chapitre II du titre III du livre I^{er} est également applicable en Polynésie française sous réserve, pour les sections 1 et 2, des conditions fixées à l'article L. 5771-1. »</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>XIII. – Sans modification</p>

ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

Ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime

Article 1^{er}

L'article 1^{er} de la loi du 17 décembre 1926 susvisée est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 1^{er}*. – Pour l'application de la présente loi :

« 1^o Le “navire” est défini à l'article L. 5000-2 du code des transports ;

« 2^o L’“armateur”, l’“entreprise d'armement maritime”, le “marin” et les “gens de mer” sont définis à l'article L. 5511-1 du même code ;

« 3^o Le “bord” est défini à l'article L. 5511-2 du même code ;

« 4^o L’“équipage” est défini à l'article L. 5511-3 du même code ;

« 5^o Le “capitaine”, l’“officier” et le “maître” sont définis à l'article L. 5511-4 du même code ;

« 6^o Le “passager” est défini à l'article L. 5511-5 du même code. »

TITRE I^{ER}

COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE ET TRIBUNAUX MARITIMES

Article 2

Le titre I^{er} de la loi du 17 décembre 1926 susvisée est intitulé : « Compétence juridictionnelle et tribunaux maritimes » et comprend les articles 2 à 15 ainsi rédigés :

« *Art. 2.* – Les délits maritimes relevant de la compétence des juridictions définies à l'article 3 sont :

« *a)* Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5531-6,

L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-9, L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5531-14-1, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54 et L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ;

« *b*) Les délits prévus à l'article 30 de la loi no 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploitation du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles ;

« *c*) Les infractions délictuelles aux lois du pays et aux délibérations de la Nouvelle-Calédonie ou de la Polynésie française ainsi qu'aux actes du conseil territorial de Saint-Barthélemy ou de Saint-Martin, intervenus dans les matières correspondant aux délits prévus aux *a* et *b*.

« *Art. 3. – I. –* Il est institué un tribunal maritime auprès de tribunaux de grande instance ou de tribunaux de première instance, seul compétent pour le jugement :

« 1° Des délits maritimes définis à l'article 2, sous réserve des dispositions du code de justice militaire et de l'ordonnance no 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

« 2° Des contraventions connexes aux délits maritimes au sens de l'article 203 du code de procédure pénale.

« Le tribunal maritime peut également connaître des délits prévus par les articles 221-6, 221-7, 222-19, 222-20, 223-1, 223-6, 223-7, 322-1, 322-2, 322-3 et 434-10 du code pénal lorsqu'ils sont connexes à un délit maritime au sens de l'article 203 du code de procédure pénale.

« La liste, le siège et le ressort des tribunaux maritimes sont fixés par décret.

« II. – Le tribunal maritime territorialement compétent est celui dont la compétence résulte de l'application des articles 43, 52, 382 et 706-42 du code de procédure pénale ou qui comprend dans son ressort selon le cas :

« 1° Le port d'immatriculation du navire ;

« 2° Le port ou abri où le navire a été conduit ou peut être trouvé ;

« 3° Le lieu d'attachement en douane du navire ;

« 4° Le port ou abri de débarquement de la personne mise en cause ;

« 5° Le lieu d'implantation du centre régional opérationnel de sauvetage et de surveillance désigné comme point de contact auprès des organisations internationales en application du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ;

« 6° La résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction.

« *Art. 4.* – Le procureur de la République et la juridiction d'instruction du tribunal de grande instance ou du tribunal de première instance auprès duquel est institué un tribunal maritime exercent, sur toute l'étendue du ressort fixé en application de l'article 3, une compétence exclusive pour l'enquête, l'instruction et la poursuite des délits maritimes définis à l'article 2 et des contraventions connexes mentionnés à l'article 3.

« Ils exercent une compétence concurrente à celle qui résulte de l'application des articles 43, 52, 382 et 706-42 pour l'enquête, l'instruction et la poursuite des seuls délits prévus par les articles 221-6, 221-7, 222-19, 222-20, 223-1, 223-6, 223-7, 322-1, 322-2, 322-3 et 434-10 du code pénal lorsqu'ils sont connexes à un délit maritime au sens de l'article 203 du code de procédure pénale.

« Toutefois le procureur de la République compétent en vertu de l'article 43 du code de procédure pénale et le juge d'instruction par lui requis procéderont à tous actes urgents de poursuite et d'information, à charge pour eux d'en donner immédiatement avis au procureur de la République du tribunal de grande instance ou du tribunal de première instance auprès duquel le tribunal maritime est institué, et de se dessaisir de la poursuite dans le plus bref délai.

« *Art. 5.* – Le procureur de la République près un tribunal de grande instance ou un tribunal de première instance autre que ceux mentionnés à l'article 3 doit, pour les infractions maritimes définies à l'article 2, soit se dessaisir au profit du procureur de la République près le tribunal de grande instance ou le tribunal de première instance mentionné à l'article 3, soit requérir le juge d'instruction ou le pôle de l'instruction, dans les conditions et selon les modalités prévues par les articles 705-1 et 705-2 du code de procédure pénale, de se dessaisir au profit de la juridiction d'instruction du tribunal de grande instance ou du tribunal de première instance mentionnée à l'article 3.

« *Art. 6.* – La poursuite des délits maritimes est exercée par le procureur de la République du tribunal de grande instance ou du tribunal de première instance auprès duquel est institué un tribunal maritime.

« *Art. 7.* – Le tribunal maritime est composé de trois magistrats, dont le président, désignés par le président du tribunal de grande instance ou du tribunal de première instance auprès duquel il est institué et de deux assesseurs maritimes.

« Le nombre d'assesseurs maritimes pour chaque tribunal maritime est fixé par arrêté du ministre de la justice.

« Les assesseurs maritimes sont choisis parmi les personnes âgées de plus de trente ans, de nationalité française, jouissant des droits civils, civiques et de famille. Ils sont inscrits sur une liste pour une durée de cinq ans non renouvelable.

« La liste des assesseurs maritimes de chaque tribunal maritime est dressée par une commission présidée par le président du tribunal de grande instance auprès duquel il est institué ou son délégué.

« Cette commission comprend, outre son président :

« 1° Selon le cas, soit le directeur interrégional de la mer ou son représentant, soit le directeur de la mer ou son représentant, soit le directeur du service des affaires maritimes ou son représentant ;

« 2° Le bâtonnier de l'ordre des avocats de la juridiction siège du tribunal maritime, ou son représentant.

« Après avoir établi la liste des candidatures satisfaisant aux conditions fixées par le présent article et l'article 8, la commission choisit les assesseurs maritimes au regard des garanties d'impartialité et de leur expérience de la navigation maritime dans les dix années précédant leur prise de fonction. Elle statue au vu d'un dossier de candidature comprenant, notamment, une déclaration d'intérêts. La commission peut procéder à l'audition des candidats. Les décisions de la commission sont prises à la majorité. La commission arrête la liste des assesseurs maritimes qui pourront être appelés à siéger pendant la durée de leur inscription puis l'adresse au président du tribunal maritime.

« Avant d'entrer en fonctions, les assesseurs maritimes prêtent serment, devant le tribunal de grande instance auprès duquel est institué le tribunal maritime, de bien et fidèlement remplir leurs fonctions et de garder le secret des délibérations.

« Les assesseurs maritimes d'un tribunal maritime doivent résider dans le ressort de celui-ci.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités de présentation, de sélection des candidatures et les conditions d'exercice des fonctions d'assesseur maritime.

« *Art. 8.* – Ne peuvent être inscrits ou maintenus sur la liste des assesseurs maritimes :

« 1° Les personnes dont le bulletin judiciaire no 1 mentionne une condamnation pour crime ou délit ;

« 2° Les fonctionnaires et agents de l'État et des collectivités publiques en activité de service ou ayant cessé d'exercer depuis moins de cinq ans ;

« 3° Les fonctionnaires et agents de l'État et des collectivités publiques révoqués de leurs fonctions ;

« 4° Les officiers ministériels destitués et les membres des ordres professionnels frappés d'une interdiction définitive d'exercer par une décision juridictionnelle ;

« 5° Les personnes qui ont été déclarées en état de faillite et n'ont pas été réhabilitées ;

« 6° Les majeurs sous sauvegarde de justice, les majeurs en tutelle, les majeurs en curatelle.

« *Art. 9.* – L'assesseur maritime qui, sans motif légitime, s'abstient de déférer à plusieurs convocations successives peut, à la demande du président du tribunal maritime ou du ministère public, après avoir été convoqué et mis en mesure de présenter ses observations, être déclaré démissionnaire, par décision de la cour d'appel ou du tribunal supérieur d'appel.

« En cas de faute grave entachant l'honneur ou la probité ou lorsqu'un des cas d'incapacité mentionnés à l'article 8 survient, la déchéance est prononcée dans les mêmes formes que celles prévues au premier alinéa.

« L'assesseur maritime ayant fait l'objet d'une interdiction, déchéance ou incapacité relative à ses droits civiques est déchu de plein droit de ses fonctions à la date de la condamnation devenue définitive.

« *Art. 10.* – L'assesseur maritime peut être récusé :

« 1° Lorsque lui-même ou son conjoint, partenaire lié par un pacte civil de solidarité ou concubin a un intérêt personnel à l'instance ;

« 2° Lorsqu'il est conjoint, partenaire lié par un pacte civil de solidarité, concubin, parent ou allié jusqu'au degré de cousin germain inclusivement d'une des parties ;

« 3° Si, dans l'année qui a précédé la récusation, il y a eu action judiciaire, criminelle ou civile entre lui et une des parties ou son conjoint, partenaire lié par un pacte civil de solidarité, concubin ou ses parents ou alliés en ligne directe ;

« 4° S'il a donné un avis dans l'affaire ou conseillé l'une des parties ;

« 5° S'il existe un lien de subordination entre lui-même ou son conjoint, partenaire lié par un pacte civil de solidarité ou concubin et l'une des parties en cause ou son conjoint, partenaire lié par un pacte civil de solidarité ou concubin ;

« 6° S'il y a amitié ou inimitié notoire entre lui-même et l'une des parties.

« L'assesseur maritime qui suppose en sa personne une cause de récusation ou estime en conscience devoir s'abstenir se fait remplacer par un autre assesseur maritime spécialement désigné.

« *Art. 11.* – Toute partie à l’instance qui veut récuser un ou plusieurs assesseurs maritimes doit, à peine de nullité, présenter requête au premier président de la cour d’appel ou au président du tribunal supérieur d’appel. « La requête doit désigner nommément le ou les assesseurs maritimes récusés et contenir l’exposé des moyens invoqués avec toutes les justifications utiles à l’appui de sa demande.

« Les articles 670, 671 et 673 du code de procédure pénale sont applicables à la demande de récusation d’un assesseur maritime.

« *Art. 12.* – L’État organise, dans des conditions déterminées par décret, la formation des assesseurs maritimes et en assure le financement.

« *Art. 13.* – I. – L’employeur accorde au salarié de son entreprise, assesseur maritime, sur sa demande dès sa désignation et pour les besoins de sa formation, des autorisations d’absence, dans la limite d’une semaine pouvant être fractionnée pendant la durée de son inscription sur la liste.

« Les dispositions de l’article L. 3142-12 du code du travail sont applicables à ces autorisations.

« II. – L’employeur laisse au salarié de son entreprise, assesseur maritime, le temps nécessaire pour se rendre et participer aux activités du tribunal maritime déterminées par décret en Conseil d’État.

« III. – Le temps passé hors de l’entreprise pendant les heures de travail par le salarié assesseur maritime pour l’exercice de ses fonctions est assimilé à un temps de travail effectif pour la détermination de la durée des congés payés et des droits que le salarié tient du fait de son ancienneté dans l’entreprise, des stipulations contractuelles, conventionnelles et des dispositions légales.

« *Art. 14.* – Pendant le temps nécessaire à l’exercice de ses fonctions, l’assesseur maritime reste couvert par le régime de sécurité sociale dont il relève.

« *Art. 15.* – L’assesseur maritime siège aux audiences pour lesquelles il est désigné par le président du tribunal maritime. »

Article 3

I. – À l’article L. 2411-1 du code du travail, il est inséré un vingt et unième alinéa ainsi rédigé :

« 18° Assesseur maritime, mentionné à l’article 7 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime. »

II. – Au chapitre I^{er} du titre Ier du livre IV de la deuxième partie du code du travail, il est inséré une section 13 intitulée « Licenciement d'un assesseur maritime » comportant un article L. 2411-23 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2411-23.* – Le licenciement d'un assesseur maritime ne peut intervenir qu'après autorisation de l'inspecteur du travail.

« Cette autorisation est également requise pour :

« 1^o L'assesseur maritime ayant cessé ses fonctions depuis moins de six mois ;

« 2^o Le salarié candidat aux fonctions d'assesseur maritime dès que l'employeur a reçu notification par l'autorité administrative de la candidature du salarié ou lorsque le salarié fait la preuve que l'employeur a eu connaissance de l'imminence de sa candidature, et pendant une durée de six mois après établissement de la liste des assesseurs maritimes mentionnée à l'article 7 de la loi du 19 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime. Le bénéfice de cette protection ne peut être invoqué que par le candidat qui a déposé sa candidature auprès de l'autorité administrative. »

III. – À l'article L. 2412-1 du code du travail, il est inséré un dix-septième alinéa ainsi rédigé :

« 14o Assesseur maritime mentionné à l'article 7 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime. »

IV. – Au chapitre II du titre Ier du livre IV de la deuxième partie du code du travail, il est inséré une section 14 intitulée « Assesseur maritime » comportant un article L. 2412-14 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2412-14.* – La rupture du contrat de travail à durée déterminée de l'assesseur maritime ou du candidat à ces fonctions, avant l'échéance du terme en raison d'une faute grave ou de l'inaptitude médicale constatée par le médecin du travail ou par le médecin des gens de mer, ou à l'arrivée du terme lorsque l'employeur n'envisage pas de renouveler un contrat comportant une clause de renouvellement, ne peut intervenir qu'après autorisation de l'inspecteur du travail.

« Cette procédure est applicable durant les six premiers mois suivant la fin des fonctions d'assesseur maritime. »

V. – À l'article L. 2413-1 du code du travail, il est inséré un dix-septième alinéa ainsi rédigé :

« 14^o Assesseur maritime mentionné à l'article 7 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, ou ancien assesseur maritime ou candidat à ces fonctions. »

VI. – À l'article L. 2414-1 du code du travail, il est inséré un quinzième alinéa ainsi rédigé :

« 12° Assesseur maritime mentionné à l'article 7 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime. »

VII. – À l'article L. 2421-2 du code du travail, il est inséré un sixième alinéa ainsi rédigé :

« 5° Assesseur maritime mentionné à l'article 7 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime. »

VIII. – Au titre III du livre IV de la deuxième partie du code du travail, il est inséré un chapitre VIII intitulé « Assesseur maritime » comportant un article L. 2438-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2438-1.* – Le fait de rompre le contrat de travail d'un assesseur maritime, d'un candidat à ces fonctions ou d'un assesseur maritime ayant cessé ses fonctions depuis moins de six mois, en méconnaissance des dispositions relatives à la procédure d'autorisation administrative prévues par le présent livre, est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 3 750 €. »

Article 4

Après le deuxième alinéa de l'article 522 du code de procédure pénale, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Est également compétent le tribunal de police du lieu du port de débarquement de la personne mise en cause, du port d'immatriculation du navire, du port où le navire a été conduit ou peut être trouvé ou de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction, lorsque la contravention a été commise à bord d'un navire. »

TITRE II

LES RÈGLES DE PROCÉDURE PÉNALE

Article 5

Au livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports, après l'article L. 5111-3, est inséré un article L. 5111-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5111-4.* – Sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour

leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1^o à 10^o de l'article L. 5222-1, ainsi que les agents des douanes. »

Article 6

Le livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1^o L'article L. 5222-1 est ainsi modifié :

a) Le deuxième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« 1o Les commandants ou commandants en second des bâtiments de l'État et les chefs de bord des aéronefs de l'État ; »

b) Le dernier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« 8^o Le délégué à la mer et au littoral ;

« 9^o Les inspecteurs de l'environnement et les agents publics commissionnés et assermentés des parcs nationaux, des parcs naturels marins et des réserves naturelles marines ;

« 10^o Les agents publics commissionnés à cet effet par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés ;

« 11^o Les capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis. » ;

2^o Au dernier alinéa de l'article L. 5243-1 et à la fin de l'article L. 5243-2-2, les mots : « dans les conditions prévues par l'article L. 5222-2 » sont supprimés ;

3^o L'article L. 5243-4 est ainsi modifié :

a) Au deuxième alinéa, les mots : « demander la communication des titres, certificats et autres documents professionnels et recueillir les renseignements et justifications utiles à leur mission » sont remplacés par les mots : « recueillir tous renseignements et justifications nécessaires ou exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et en prendre copie. » ;

b) Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les parties à usage d'habitation ne peuvent être visitées qu'entre six heures et vingt et une heures, avec l'assentiment de l'occupant ou, à défaut, en présence d'un officier de police agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale relatives aux perquisitions, visites domiciliaires et saisies des pièces à conviction. Cet assentiment doit faire l'objet d'une déclaration écrite de la main de

l'intéressé ou si celui-ci ne sait écrire, il en est fait mention au procès-verbal, ainsi que de son assentiment. » ;

c) L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les officiers et agents mentionnés au premier alinéa du présent article peuvent procéder à la pose de scellés. » ;

4° L'article L. 5262-4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 5262-4.* – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1o à 10o de l'article L. 5222-1, ainsi que les capitaines mentionnés au 11o du même article. » ;

5° Après l'article L. 5263-5, est inséré un article L. 5263-6 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5263-6.* – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1o à 10o de l'article L. 5222-1. » ;

6° Après l'article L. 5273-3, est inséré un article L. 5273-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5273-4.* – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du présent titre ou aux dispositions réglementaires prises pour leur application les fonctionnaires et agents mentionnés aux 1o à 10o de l'article L. 5222-1. »

Article 7

Dans le livre III de la cinquième partie du code des transports, au troisième alinéa de l'article L. 5336-6, après les mots : « agent verbalisateur » sont insérés les mots : « , au directeur interrégional de la mer ».

Article 8

Le titre II de la loi du 17 décembre 1926 susvisée est intitulé : « Règles particulières de procédure pénale » et comprend les articles 16 à 26 ainsi rédigés :

« *Art. 16.* – Les infractions maritimes mentionnées aux articles 2 et 17 sont poursuivies, instruites et jugées conformément aux règles du code de procédure pénale et de la cinquième partie du code des transports sous réserve des dispositions particulières fixées par la présente loi.

« *Art. 17.* – Les contraventions maritimes sont celles qui sont prévues en matière de :

« 1° Sécurité de la navigation maritime ;

« 2° Sécurité des personnes et des biens à bord des navires ;

« 3° Sécurité des navires ;

« 4° Prévention de la pollution par les navires ;

« 5° Sûreté des navires ;

« 6° Documents de bord et titres de navigation maritime ;

« 7° Composition des équipages des navires ;

« 8° Obligations professionnelles des marins et discipline à bord ;

« 9° Santé et sécurité au travail, conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

« *Art. 18.* – Les procès-verbaux d’infraction maritime font foi jusqu’à preuve du contraire.

« Ils sont établis en deux exemplaires dont l’un est transmis au procureur de la République et l’autre au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel l’infraction a été commise.

« *Art. 19.* – La poursuite des contraventions maritimes des quatre premières classes est exercée par le directeur interrégional de la mer ou le fonctionnaire qu’il désigne, sous l’autorité du procureur de la République, dans les conditions prévues à l’article 44 du code de procédure pénale. Le procureur de la République peut occuper les fonctions du ministère public à la place du directeur interrégional de la mer chaque fois qu’il l’estime opportun.

« *Art. 20.* – Lorsque le capitaine d’un navire battant pavillon français a connaissance d’un crime, d’un délit ou de leur tentative et de toute contravention commis à bord du navire, il effectue, afin d’en conserver les preuves et d’en rechercher les auteurs, tous les actes utiles en exerçant au besoin les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l’article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 56, 59, 66 et les trois premiers alinéas de l’article 76 du même code sont applicables. Les pouvoirs d’enquête de flagrance visés au présent article s’appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d’emprisonnement. Le capitaine en informe sans délai l’autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l’heure prévus de la prochaine escale. L’autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République, qui peut ordonner le déroutement du navire.

« Les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline.

« *Art. 21.* — Si la première escale du navire a lieu dans un port français, le capitaine transmet au procureur de la République sans délai et par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 20. Il en adresse une copie à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe ce port ou le port d'immatriculation du navire.

« *Art. 22.* — Si la première escale du navire a lieu dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. Celle-ci se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine. Elle peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 20.

« L'autorité consulaire transmet au procureur de la République sans délai et par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité le dossier de la procédure.

« *Art. 23.* — Lorsqu'un crime, un délit, ou leur tentative, a été commis, hors du territoire de la République, par le capitaine d'un navire battant pavillon français ou avec sa complicité, l'autorité consulaire ou, à défaut, le commandant d'un bâtiment de l'État présent sur les lieux effectue, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, une enquête dans les conditions prévues à l'article 20.

« Si l'autorité consulaire l'estime nécessaire, elle prend, si possible avec l'accord de l'exploitant du navire, les mesures utiles afin de pourvoir au remplacement du capitaine. Elle en informe le directeur interrégional de la mer du port d'immatriculation du navire.

« *Art. 24.* — L'autorité consulaire, ou, à défaut, le commandant d'un bâtiment de l'État peut, à la demande ou avec l'accord du procureur de la République, si les aménagements du navire le permettent, requérir le capitaine de tout navire battant pavillon français à destination d'un port français de recevoir ou garder à son bord, avec le dossier de la procédure sous pli fermé et scellé, toute personne mise en cause pour crime ou délit, et de lui procurer le passage et la nourriture pendant le voyage. Le mineur est séparé de toute autre personne mise en cause pour crime ou délit.

« Dès l'arrivée du navire dans un port français, le capitaine met la personne mise en cause ainsi que le dossier de la procédure à la disposition de l'autorité maritime compétente qui en informe sans délai le procureur de la République.

« *Art. 25.* — Les frais nécessités par le transport de la personne mise en cause, si elle est rapatriée par tout autre moyen que le navire auquel elle appartient, sont remboursés par l'État, conformément aux tarifs établis par les règlements en vigueur et sauf recours contre le condamné.

« *Art. 26.* – Outre les officiers de police judiciaire, les commandants ou commandants en second des bâtiments de l'État sont habilités à rechercher et constater les crimes, délits et contraventions commis à bord d'un navire. »

TITRE III

LES SANCTIONS PÉNALES

Article 9

Le livre Ier de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5111-2 est complété par les dispositions suivantes :

« Ces dispositions sont également applicables aux personnes embarquées sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou engin.

« Lorsqu'il prononce des amendes en application du présent article à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience. » ;

2° Il est inséré un article L. 5111-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5111-3.* – Est passible de la peine prévue à l'article L. 5111-2 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction définie à l'article L. 5111-2. »

Article 10

Le livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5242-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa du I est remplacé par les dispositions suivantes :

« Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures maritimes françaises : » ;

b) Le deuxième alinéa du I est complété par les dispositions suivantes :

« ainsi que les instructions particulières des préfets maritimes et les ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, édictés pour mettre en œuvre ces dispositifs de séparation de trafic ; » ;

c) Le troisième alinéa du I est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2° Les règles édictées par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes relatives :

« – aux distances minimales de passage le long des côtes françaises ;

« – à la circulation dans les zones maritimes et fluviales de régulation définies à l'article L. 5331-1 ;

« – à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna, et dans les Terres australes et antarctiques françaises, à la circulation dans une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage. » ;

d) Au dernier alinéa du I, après le mot : « capitaine » sont insérés les mots : « chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite » ;

2° L'article L. 5242-2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 5242-2.* – I. – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer, dans les eaux intérieures maritimes et jusqu'à la limite extérieure des eaux territoriales françaises :

« 1° Aux règlements pris par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes relatifs :

« a) Aux zones ou périodes d'interdiction de la navigation, du mouillage ou de certaines activités, édictés en vue d'assurer la sécurité de la navigation ou le maintien de l'ordre public en mer ;

« b) Aux obligations de signalement ou d'information, de veille de fréquences et de réponse aux appels ;

« c) Aux restrictions ou prescriptions particulières de navigation relatives au passage inoffensif, ou au transport de matières sensibles ;

« d) A la conduite à tenir en cas de découverte d'engins dangereux ;

« 2° Aux instructions particulières des préfets maritimes et aux ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, relatives à la sécurité de la navigation maritime ou au maintien de l'ordre public en mer.

« II. – Est puni des mêmes peines le fait, en dehors des eaux territoriales, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire battant pavillon français, de ne pas se conformer aux décrets pris pour l'instauration d'un contrôle naval, aux instructions particulières émanant des préfets maritimes ou d'une autorité consulaire ou aux ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, des commandants des bâtiments de l'État et des agents chargés de la police de la navigation, relatifs à la sécurité de la navigation maritime ; »

3° Après l'article L. 5242-2, est inséré un article L. 5242-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5242-2-1.* – Les peines prévues par les articles L. 5242-1 et L. 5242-2 peuvent être portées au triple si les infractions ont été commises en temps de guerre. » ;

4° Après l'article L. 5242-6-1, sont insérés les articles L. 5242-6-2, L. 5242-6-3, L. 5242-6-4, L. 5242-6-5 et L. 5242-6-6 ainsi rédigés :

« *Art. L. 5242-6-2.* – Le fait pour une personne embarquée sur un navire étranger de pratiquer la navigation dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures maritimes françaises, alors qu'elle fait l'objet d'une interdiction temporaire ou définitive d'y naviguer, est puni d'une amende de 3 750 €.

« *Art. L. 5242-6-3.* – En dehors du cas prévu par l'article L. 321-5 du code de justice militaire pour l'armée de mer, le fait pour un capitaine en mer de ne pas obéir à l'appel d'un navire de guerre français et de le contraindre à faire usage de la force est puni de deux ans d'emprisonnement.

« *Art. L. 5242-6-4.* – Est passible des peines prévues aux articles L. 5242-1 à L. 5242-4 et à l'article L. 5242-6 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par ces articles.

« *Art. L. 5242-6-5.* – Lorsqu’il prononce des amendes en application des articles L. 5242-1 à L. 5242-4 ou L. 5242-6 à l’encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d’exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l’exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l’exploitant du navire a été cité à l’audience.

« *Art. L. 5242-6-6.* – Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d’un titre de navigation intérieure lorsqu’il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;

5° Après l’article L. 5253-2, sont insérés les articles L. 5253-2-1 et L. 5253-2-2 ainsi rédigés :

« *Art. L. 5253-2-1.* – Est puni de trois mois d’emprisonnement et de 3 750 € d’amende le fait pour un membre d’équipage, après une sommation formelle du capitaine ou d’un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, de refuser d’obéir ou de résister à un ordre concernant le service, donné pour assurer la sûreté du navire et lorsque la non-exécution de cet ordre est de nature à entraîner des conséquences dommageables.

« Si ce membre d’équipage est un officier ou un maître, les peines prévues à l’alinéa précédent sont portées au double.

« *Art. L. 5253-2-2.* – Est puni de six mois d’emprisonnement et d’une amende de 7 500 € le fait pour un officier, un maître ou tout autre membre d’équipage d’être absent irrégulièrement à bord, lorsqu’il est affecté à un poste de sûreté. » ;

6° Après l’article L. 5262-6, sont insérés les articles L. 5262-6-1 et L. 5262-6-2 ainsi rédigés :

« *Art. L. 5262-6-1.* – Est passible des peines prévues aux articles L. 5262-5 et L. 5262-6 le propriétaire du navire, l’exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s’il s’agit d’une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l’origine de l’infraction prévue par ces articles.

« *Art. L. 5262-6-2.* – Lorsqu’il prononce des amendes en application des articles L. 5262-5 ou L. 5262-6 à l’encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d’exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l’exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l’exploitant du navire a été cité à l’audience. » ;

7° L'article L. 5262-7 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les dispositions des articles L. 5262-1, L. 5262-2, L. 5262-5, L. 5262-6 et L. 5262-6-2 sont applicables : » ;

b) Il est complété par les dispositions suivantes :

« 3° Aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;

8° Après l'article L. 5263-3, sont insérés les articles L. 5263-4 et L. 5263-5 ainsi rédigés :

« *Art. L. 5263-4.* – Est passible des peines prévues aux articles L. 5263-1 et L. 5263-2 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par ces articles.

« *Art. L. 5263-5.* – Lorsqu'il prononce des amendes en application des articles L. 5263-1 ou L. 5263-2 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience. »

Article 11

Le livre V de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 5523-2, sont insérés les articles L. 5523-3 et L. 5523-4 ainsi rédigés :

« *Art. L. 5523-3.* – Est passible des peines prévues à l'article L. 5523-2 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par cet article.

« *Art. L. 5523-4.* – Lorsqu'il prononce des amendes en application de l'article L. 5523-2 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne

exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience. » ;

2° Après l'article L. 5531-14, sont insérés les articles L. 5531-14-1 et L. 5531-14-2 ainsi rédigés :

« *Art. L. 5531-14-1.* – Est passible des peines prévues à l'article L. 5531-14 le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction prévue par cet article.

« *Art. L. 5531-14-2.* – Lorsqu'il prononce des amendes en application de l'article L. 5531-14 à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience. » ;

3° Après l'article L. 5542-50, sont insérés les articles L. 5542-51 à L. 5542-55 ainsi rédigés :

« *Art. L. 5542-51.* – Est puni des peines sanctionnant le délit prévu par l'article L. 1254-2 du code du travail le fait pour l'employeur :

« 1° De recruter un marin sans avoir établi ou sans lui avoir transmis dans le délai prévu à l'article L. 5542-5 du présent code un contrat de travail écrit ;

« 2° De recruter un marin en ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues aux articles L. 5542-3 et L. 5542-4 ou comportant ces mentions volontairement inexactes ;

« 3° De recruter un marin en ayant conclu un contrat au voyage ne comportant pas, outre les mentions prévues aux articles L. 5542-3 et L. 5542-4, celles figurant à l'article L. 5542-9.

« *Art. L. 5542-52.* – Est puni des peines sanctionnant le délit prévu aux articles L. 1248-5 et L. 1248-10 du code du travail le fait de méconnaître les dispositions de l'article L. 5542-8 du présent code relatives à la durée du contrat à durée déterminée, ou de renouveler le contrat de travail à durée déterminée en méconnaissance de ce même article.

« *Art. L. 5542-53.* – Est puni des peines sanctionnant le délit prévu à l'article L. 1248-3 du code du travail le fait de méconnaître les dispositions de l'article L. 5542-10 du présent code relatives à l'interdiction en matière de conclusion de contrat au voyage.

« *Art. L. 5542-54.* – Est puni des peines sanctionnant le délit prévu à l'article L. 1248-11 du code du travail le fait de méconnaître les dispositions de l'article L. 5542-11 du présent code relatives à la succession de contrats pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin.

« *Art. L. 5542-55.* – Dans le cas où un contrat de travail à durée déterminée ou un contrat au voyage a été conclu au titre de l'article L. 5542-14, la méconnaissance des dispositions de cet article est punie des peines sanctionnant le délit prévu à l'article L. 1248-2 du code du travail » ;

4° A la section 6 du chapitre IV du titre IV, il est inséré un article L. 5544-63 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5544-63.* – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour un marin de méconnaître :

« 1° L'obligation prévue à l'article L. 5542-35 en matière de sauvetage ;

« 2° L'obligation prévue aux premier et deuxième alinéas de l'article L. 5544-13 en matière de sécurité et d'organisation des secours.

« La récidive est punie d'une amende de 7 500 € et d'un emprisonnement de six mois. »

Article 12

Le titre III de la loi du 17 décembre 1926 susvisée est intitulé : « Sanctions pénales » et comprend les articles 27 et 28 ainsi rédigés :

« *Art. 27.* – Le fait pour le capitaine requis par l'autorité compétente dans les conditions prévues à l'article 24, sans motif légitime, de refuser de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction ou d'assurer le transport d'une personne mise en cause ou de ne pas livrer la personne ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime compétente désignée pour les recevoir est puni de 3 750 € d'amende, sans préjudice s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées des dispositions des articles 434-32 et 434-33 du code pénal.

« *Art. 28.* – Pour les délits maritimes mentionnés aux *a* et *b* de l'article 2, le tribunal saisi peut prononcer, à titre complémentaire ou principal, une ou plusieurs des peines suivantes :

« a) A l'encontre d'un marin breveté, diplômé ou certifié, le retrait total ou partiel, pour une durée de trois ans au plus, des droits ou prérogatives afférents aux brevets, diplômes ou certificats ou le visa de reconnaissance, dont celui-ci est titulaire. Le retrait peut être prononcé à titre définitif en cas de perte totale du navire ;

« b) La suspension pour une durée de trois ans au plus ou le retrait définitif du permis de conduire en eaux maritimes des navires de plaisance à moteur, et l'interdiction, pour une durée de trois ans au plus, de solliciter la délivrance d'un nouveau permis ;

« c) A l'encontre de toute personne embarquée sur un navire étranger, l'interdiction temporaire pour une durée au plus de trois ans ou définitive de pratiquer la navigation dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures maritimes françaises ;

« d) 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. »

Article 13

L'article 131-16 du code pénal est complété par les dispositions suivantes :

« 12° Le retrait pour une durée d'un an au plus des titres de conduite en mer des navires de plaisance à moteur et, à l'encontre de toute personne embarquée sur un navire étranger, l'interdiction pour un an au plus de pratiquer la navigation dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures maritimes françaises. »

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

Article 14

Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Le titre Ier est ainsi modifié :

a) Au chapitre II, est inséré un article L. 5712-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5712-1.* – Pour l'application de l'article L. 5222-1, en Guadeloupe, en Guyane et à la Martinique les attributions du délégué à la mer et

au littoral sont exercées par le directeur de la mer. À La Réunion, elles sont exercées par le directeur de la mer Sud océan Indien. » ;

b) Le chapitre III est complété par un article L. 5713-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5713-4.* – Pour l’application de l’article L. 5336-6 en Guadeloupe, en Guyane et à la Martinique, les mots : “au directeur interrégional de la mer” sont remplacés par les mots : “au directeur de la mer”. À La Réunion, ils sont remplacés par les mots : “directeur de la mer Sud océan Indien” » ;

2° Le titre II est ainsi modifié :

a) Au chapitre II est inséré un article L. 5722-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5722-1.* – Pour l’application à Mayotte de l’article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer Sud océan Indien. » ;

b) Le chapitre III est complété par un article L. 5725-2-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5725-2-2.* – Pour l’application à Mayotte de l’article L. 5336-6, les mots : “au directeur interrégional de la mer” sont remplacés par les mots : “au directeur de la mer Sud océan Indien” » ;

c) Au chapitre V, dans l’article L. 5725-1, les références : « L. 5542-40 à L. 5542-50 » sont remplacées par les références : « L. 5542-40 à L. 5542-55 » et il est inséré après la référence : « L. 5544-62 » la référence : « L. 5544-63 » ;

3° Le titre III est ainsi modifié :

a) Au chapitre II est inséré un article L. 5732-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5732-1.* – Pour l’application à Saint-Barthélemy de l’article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer en Guadeloupe. » ;

b) Au chapitre III est inséré un article L. 5733-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5733-2-1.* – Pour l’application à Saint-Barthélemy de l’article L. 5336-6, les mots : “au directeur interrégional de la mer” sont remplacés par les mots : “au directeur de la mer en Guadeloupe” » ;

4° Le titre IV est ainsi modifié :

a) Au chapitre II est inséré un article L. 5742-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5742-1.* – Pour l’application à Saint-Martin de l’article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer en Guadeloupe. » ;

b) Au chapitre III est inséré un article L. 5743-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5743-2-1.* – Pour l’application à Saint-Martin de l’article L. 5336-6, les mots : “au directeur interrégional de la mer” sont remplacés par les mots : “au directeur de la mer en Guadeloupe” » ;

5° Le titre V est ainsi modifié :

a) Au chapitre II est inséré un article L. 5752-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5752-1.* – Pour l’application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l’article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur des territoires, de l’alimentation et de la mer. » ;

b) Au chapitre III est inséré un article L. 5753-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5753-3.* – Pour l’application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l’article L. 5336-6, les mots : “au directeur interrégional de la mer” sont remplacés par les mots : “au directeur des territoires, de l’alimentation et de la mer” » ;

6° Le titre VI est ainsi modifié :

a) Au chapitre II est inséré un article L. 5762-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5762-1-1.* – Pour l’application en Nouvelle-Calédonie de l’article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le chef du service des affaires maritimes. » ;

b) À l’article L. 5762-2, les mots : « Pour l’application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : “et au 3o de l’article L. 5336-5” et » sont remplacés par les mots : « Pour l’application de l’article L. 5243-2-2 en Nouvelle-Calédonie, » ;

c) À l’article L. 5765-1, les références : « L. 5523-1 et L. 5523-2 » sont remplacées par les références :

« L. 5523-1 à L. 5523-4 » ;

7° Le titre VII est ainsi modifié :

a) Au chapitre II est inséré un article L. 5772-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5772-1-1.* – Pour l’application en Polynésie française de l’article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le chef du service des affaires maritimes. » ;

b) À l’article L. 5772-3, les mots : « Pour l’application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 en Polynésie française, les mots : “et au 3o de l’article L. 5336-5” et » sont remplacés par les mots : « Pour l’application de l’article L. 5243-2-2 en Polynésie française, » ;

c) Au chapitre V, dans l'article L. 5775-1, après la référence : « L. 5523-2, » , sont insérées les références :

« L. 5523-3 et L. 5523-4 » ;

8° Le titre VIII est ainsi modifié :

a) Au chapitre II, est inséré un article L. 5782-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5782-2.* – Pour l'application à Wallis-et-Futuna de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le chef du service des affaires maritimes. » ;

b) À l'article L. 5782-3, les mots : « Pour l'application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : “et au 3o de l'article L. 5336-5” et » sont remplacés par les mots :

« Pour l'application de l'article L. 5243-2-2 à Wallis-et-Futuna, » ;

9° Le titre IX est ainsi modifié :

a) Au chapitre II, est inséré un article L. 5792-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5792-2.* – Pour l'application aux Terres australes et antarctiques françaises de l'article L. 5222-1, les attributions du délégué à la mer et au littoral sont exercées par le directeur de la mer Sud océan Indien. » ;

b) À l'article L. 5792-3, les mots : « Pour l'application des articles L. 5222-2 et L. 5243-2-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : “et au 3° de l'article L. 5336-5” et » sont remplacés par les mots :

« Pour l'application de l'article L. 5243-2-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, ».

Article 15

Le titre IV de la loi du 17 décembre 1926 susvisée est intitulé : « Dispositions relatives à l'outre-mer » et comprend les articles 29 à 38 ainsi rédigés :

« *Art. 29.* – Les références dans la présente loi au directeur interrégional de la mer sont remplacées par les références au :

« 1° Directeur de la mer en Guadeloupe, en Guyane et à la Martinique ;

« 2° Directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer à Saint-Pierre-et-Miquelon ;

« 3^o Chef du service des affaires maritimes en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis-et-Futuna.

« Le directeur de la mer en Guadeloupe exerce les attributions du directeur interrégional de la mer à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin.

« Le directeur de la mer Sud océan Indien exerce les attributions du directeur interrégional de la mer à La Réunion, à Mayotte et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

« *Art. 30.* – Pour l'application de la présente loi à Mayotte :

« 1^o Le *a* de l'article 2 est ainsi rédigé :

« *a)* Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5531-14-1, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; »

« 2^o Le deuxième alinéa de l'article 13 est ainsi rédigé :

« La durée de ces autorisations ne peut être imputée sur celle du congé payé annuel. Elle est assimilée à une durée de travail effectif pour la détermination de la durée des congés payés, du droit aux prestations d'assurances sociales et aux prestations familiales ainsi que pour l'ensemble des autres droits résultant pour l'intéressé de son contrat de travail. » ;

« 3^o Le licenciement d'un assesseur maritime, d'un candidat à ces fonctions ou d'un assesseur maritime ayant cessé ses fonctions depuis moins de six mois, ne peut intervenir qu'après autorisation de l'inspecteur du travail.

« Cette autorisation est également nécessaire en cas de rupture du contrat de travail à durée déterminée avant l'échéance du terme en cas de faute grave, ou à l'arrivée du terme lorsque l'employeur n'envisage pas de renouveler un contrat comportant une clause de renouvellement et en cas de transfert du salarié compris dans un transfert partiel d'entreprise ou d'établissement.

« Il est fait application de la procédure prévue par les dispositions du code du travail applicable à Mayotte pour le licenciement des délégués du personnel.

« Le fait de rompre le contrat de travail d'un assesseur maritime, d'un candidat à ces fonctions ou d'un assesseur maritime ayant cessé ses fonctions depuis moins de six mois en méconnaissance des dispositions du présent 3^o est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 3 750 €. »

« *Art. 31.* – Pour l'application de la présente loi à Saint-Barthélemy, le *a* de l'article 2 est ainsi rédigé :

« a) Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5336-12 à L. 5336-14, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5531-14-1, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; ».

« Art. 32. – Pour son application à Saint-Martin, le a de l'article 2 est ainsi rédigé :

« a) Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5336-12 à L. 5336-14, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5531-14-1, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; ».

« Art. 33. – Pour son application à Saint-Pierre-et-Miquelon, le a de l'article 2 est ainsi rédigé :

« a) Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5531-14-1, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; ».

« Art. 34. – La présente loi est applicable à la Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité maritime et de sauvegarde de la vie en mer en application de la loi organique no 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie. Pour l'application de la présente loi :

« 1° Le a de l'article 2 est ainsi rédigé :

« a) Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-9 L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5531-14-1, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; »

« 2° L'article 13 est ainsi rédigé :

« Les modalités de prise en compte des absences accordées par l'employeur au salarié de son entreprise, assesseur maritime, sur sa demande dès sa désignation et pour les besoins de sa formation sont régies par la réglementation localement applicable. » ;

« 3° L'article 14 est supprimé.

« *Art. 35.* – La présente loi est applicable à la Polynésie française, sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en application de la loi organique no 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport des passagers et sous réserve de la participation de la collectivité à l'exercice des compétences de l'État en matière de recherche et de constatation des infractions et de la police de la circulation maritime. Pour l'application de la présente loi :

« 1° Le *a* de l'article 2 est ainsi rédigé :

« *a)* Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5337-4, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; »

« 2° L'article 13 est ainsi rédigé :

« Les modalités de prise en compte des absences accordées par l'employeur au salarié de son entreprise, assesseur maritime, sur sa demande dès sa désignation et pour les besoins de sa formation sont régies par la réglementation localement applicable. » ;

« 3° L'article 14 est supprimé.

« *Art. 36.* – La présente loi est applicable à Wallis-et-Futuna.

« 1° Le *a* de l'article 2 est ainsi rédigé :

« *a)* Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-9 L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; ».

« 2° Le deuxième alinéa de l'article 13 est ainsi rédigé :

« La durée de ces autorisations ne peut être imputée sur celle du congé payé annuel. Elle est assimilée à une durée de travail effectif pour la détermination de la durée des congés payés, du droit aux prestations d'assurances sociales et aux prestations familiales ainsi que pour l'ensemble des autres droits résultant pour l'intéressé de son contrat de travail. » ;

« 3° Le licenciement d'un assesseur maritime, d'un candidat à ces fonctions ou d'un assesseur maritime ayant cessé ses fonctions depuis moins de six mois, ne peut intervenir qu'après autorisation de l'inspecteur du travail.

« Cette autorisation est également nécessaire en cas de rupture du contrat de travail à durée déterminée avant l'échéance du terme en cas de faute grave, ou à l'arrivée du terme lorsque l'employeur n'envisage pas de renouveler un contrat comportant une clause de renouvellement et en cas de transfert du salarié compris dans un transfert partiel d'entreprise ou d'établissement.

« Il est fait application de la procédure prévue par les dispositions du code du travail applicable localement pour le licenciement des délégués du personnel. « Le fait de rompre le contrat de travail d'un assesseur maritime d'un tribunal maritime, d'un candidat à ces fonctions ou d'un assesseur maritime ayant cessé ses fonctions depuis moins de six mois en méconnaissance des dispositions du présent 3o est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 3 750 €.

« *Art. 37.* – La présente loi est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises.

« Le *a* de l'article 2 est ainsi rédigé :

« *a)* Les délits définis dans la cinquième partie du code des transports, à l'exception de ceux mentionnés aux articles L. 5111-2, L. 5111-3, L. 5142-8, L. 5241-15, L. 5273-1, L. 5273-2, L. 5273-3, L. 5336-10, L. 5336-11, L. 5531-6, L. 5531-7, L. 5531-8, L. 5531-9 L. 5531-11, L. 5531-14, L. 5542-50, L. 5542-51, L. 5542-52, L. 5542-53, L. 5542-54, L. 5542-55, L. 5642-1 et L. 5642-2 ; ».

« *Art. 38.* – En Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et à Saint-Pierre-et-Miquelon, lorsqu'il n'est pas institué de tribunal maritime, le tribunal de première instance connaît des matières attribuées aux tribunaux maritimes. »

Article 16

I. – La présente ordonnance, à l'exception de ses articles 3 et 7 et du 3° de son article 11, est applicable :

1° En Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et desécurité maritime et de sauvegarde de la vie en mer par la loi organique du 19 mars 1999 susvisée ;

2° En Polynésie française, sous réserve des compétences dévolues à la collectivité par la loi organique du 27 février 2004 susvisée dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute et qui ne sont pas destinés au transport des passagers et sous réserve de la participation de la collectivité à l'exercice des compétences de l'État en matière

de recherche et de constatation des infractions et de la police de la circulation maritime ;

3° A Wallis-et-Futuna ;

4° Dans les Terres australes et antarctiques françaises.

II. – L'article 3 et le 3o de l'article 11 de la présente ordonnance ne sont pas applicables à Mayotte.

III. – Les sanctions pécuniaires encourues en vertu de la cinquième partie du code des transports et de la loi du 17 décembre 1926 y sont prononcées en monnaie locale, compte tenu de la contre-valeur dans cette monnaie de l'euro.

TITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 17

I. – L'intitulé de la loi du 17 décembre 1926 susvisée est remplacé par l'intitulé suivant : « Loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime ».

II. – Dans toutes les dispositions législatives en vigueur, les références au code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacées par les références à la loi relative à la répression en matière maritime.

Article 18

I. – Le second alinéa de l'article L. 1621-9 et les articles L. 5123-8, L. 5123-9, L. 5222-2, L. 5242-24, L. 5243-6 et L. 5344-7 du code des transports sont abrogés.

II. – Les articles 30-1, 30-2, 36 *bis*, 36 *ter*, 39, 59, 62-1, 63, 64, 66, 69, 86, 88, 89, 90-1, 91, 92, 93, 94 et 96 de la loi du 17 décembre 1926 susvisée sont abrogés.

III. – L'abrogation de l'article 69 prévue au II prendra effet lors de l'entrée en vigueur du décret instaurant les contraventions dans les domaines prévus au *a* du 4o de l'article 199 de la loi du 17 mai 2011 susvisée et, au plus tard, dans le délai d'un an après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Article 19

Le troisième alinéa de l'article L. 261-1 du code de l'organisation judiciaire est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2° Par la loi relative à la répression en matière maritime, en ce qui concerne le tribunal maritime ; ».

Article 20

Même si elles relèvent de l'article 2 de la loi du 17 décembre 1926 susvisée, les affaires dont les tribunaux maritimes commerciaux ont été saisis avant leur remplacement par les tribunaux maritimes dans les conditions fixées à l'article 21 demeurent de la compétence de ces juridictions siégeant dans la composition des juridictions pénales de droit commun.

Même si elles relèvent de l'article 2 de la loi du 17 décembre 1926 susvisée, les affaires dont les tribunaux de grande instance ou les tribunaux de première instance ont été saisis avant l'exercice de leurs compétences par les tribunaux maritimes dans les conditions fixées à l'article 21 demeurent de la compétence de ces juridictions.

Article 21

Les dispositions des articles 1er, 2, 3, 8, 12, 15, 17, des I et II de l'article 18 et de l'article 19 de la présente ordonnance entrent en vigueur selon des modalités fixées par décret et au plus tard le 1er janvier 2015.

Article 22

Le Premier ministre, la garde des sceaux, ministre de la justice, et la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CD 1 *rect.* présenté par M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable :

Article additionnel après l'article 11

Après l'article 11, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport analysant les conséquences de la réglementation relative à la circulation des poids-lourds de 44 tonnes sur le report modal et l'état des infrastructures routières utilisées. Ce rapport établira un bilan environnemental et socio-économique en évaluant notamment les trafics concernés, les coûts ou les gains pour la collectivité nationale, les effets sur les émissions de CO₂, et les impacts sur les chaussées, ».

Amendement CD 2 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 6 ter

À l'alinéa 1, substituer aux mots : « ou d'une collectivité locale », les mots : « , d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales » .

Amendement CD 3 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 5

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 3 :

« Si, dans ce délai, la collectivité territoriale donne un avis défavorable, le reclassement d'une route ou section de route nationale ne répondant... (le reste sans changement) ».

Amendement CD 4 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 2

Après les mots : « passée entre », rédiger ainsi la fin du troisième alinéa : « un groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes organisés par le groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. »

Amendement CD 5 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 5

Dans la première phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots : « sa remise en état », les mots : « la remise en état de la route ou section de route nationale ».

Amendement CD 6 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 3 bis

Dans la première phrase de l'alinéa 2, après le mot : « convention », insérer les mots : « conclue avec une région ».

Amendement CD 7 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 5

Dans la dernière phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots : « à la date du reclassement contradictoirement », les mots : « contradictoirement à la date du reclassement ».

Amendement CD 8 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 3 bis

Dans la dernière phrase de l'alinéa 2, après le mot : « organisatrice », insérer les mots : « de transport ».

Amendement CD 10 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 4

Substituer aux mots : « au titre », les mots : « en application ».

Amendement CD 11 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 6

À l'alinéa 2, après les mots : « ainsi que », insérer les mots : « les rémunérations des cocontractants ».

Amendement CD 13 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 6 bis

I. À l'alinéa 5, substituer aux mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue aux articles 269 à 283 quinquies », les mots « de la taxe sur les poids lourds prévue au chapitre II du titre X » ;

II. En conséquence, procéder à la même substitution à l'alinéa 6.

Amendement CD 14 présenté par M. Guillaume Chevrollier et Mme Véronique Louwagie :

Article additionnel avant l'article 5

Avant l'article 5, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa du I de l'article L.323-1 du code de la route, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« L'activité d'un centre de contrôle doit s'exercer dans des locaux n'abritant aucune activité de réparation ou de commerce automobile et ne communiquant avec aucun local abritant une telle activité.

« Toutefois, afin d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou de réduire les déplacements, un réseau de contrôle agréé ou un centre de contrôle non-rattaché peut utiliser des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile pour la seule catégorie des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes. »

Amendement CD 15 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 8

Rédiger ainsi les alinéas 17 et 18 :

« Art. L. 3115-5 – L'application du b du 1 de l'article 16 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services mentionnés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1er mars 2013.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application de la disposition qui fait l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article. »

Amendement CD 16 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« La facture établie par le transporteur fait apparaître la majoration instituée par le premier alinéa du présent article. »

Amendement CD 17 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 8

Rédiger ainsi les alinéas 10 et 11 :

« *Art. L. 3115-3* – L’application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l’objet d’un report pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, dès lors qu’une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l’Union européenne.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l’économie précise la date d’application des dispositions qui font l’objet d’un report en application du premier alinéa du présent article. »

Amendement CD 18 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

À l’alinéa 4, substituer au mot : « effectué », le mot : « effectuée ».

Amendement CD 19 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

Après les mots : « pour 2009 », supprimer la fin de l’alinéa 12.

Amendement CD 20 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

À l’alinéa 5, substituer par deux fois aux mots : « d’une », les mots : « de cette ».

Amendement CD 21 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

Dans l’avant-dernière phrase de l’alinéa 13, après les mots : « trafics sur », insérer le mot : « les ».

Amendement CD 22 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

Rédiger ainsi la première phrase de l’alinéa 7 :

« Les taux mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du présent article sont compris entre 0 et 7 %. »

Amendement CD 23 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7 bis

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « leur est applicable », les mots : « est applicable à ces contrats de location ».

Amendement CD 24 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

Dans la deuxième phrase de l'alinéa 7, après le mot : « trafics », insérer les mots : « de poids lourds ».

Amendement CD 25 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7 ter

À la fin de l'alinéa 2, substituer au mot : « taxé », le mot : « taxable ».

Amendement CD 26 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

Dans l'avant-dernière phrase de l'alinéa 7, supprimer le mot : « et ».

Amendement CD 27 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 8

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du deuxième alinéa du présent article. »

Amendement CD 30 présenté par M. Julien Aubert :

Article 7

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant : « La majoration du prix de transport est considérée comme un transfert de charges, et non comme du chiffre d'affaire. »

Amendement CD 31 rect. présenté par M. Julien Aubert :

Article additionnel après l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. « Les articles 284 bis et 284 sexies du code des douanes, relatifs à la taxe spéciale sur certains véhicules routiers sont supprimés. »

II. « La perte de recettes pour est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Amendement CD 33 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 12

Substituer à la première phrase de l'alinéa 4 les deux phrases suivantes :

« L'autorité administrative met en demeure le propriétaire et, le cas échéant, l'occupant d'un bateau de quitter les lieux lorsque son stationnement, en violation de la loi ou du règlement général de police de la navigation intérieure, compromet la conservation, l'utilisation normale ou la sécurité des usagers des eaux intérieures. À l'expiration d'un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures après la mise en demeure, elle procède au déplacement d'office du bateau. »

Amendement CD 34 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 12

Dans la seconde phrase de l'alinéa 5, après le mot : « déplacement », insérer les mots : « d'office ».

Amendement CD 35 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 12

À l'alinéa 8, après les deux occurrences du mot : « déplacement », insérer les mots : « d'office ».

Amendement CD 36 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 13

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« Ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie définies par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16 et L. 2132-17 : »

Amendement CD 37 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 13

À l'alinéa 5, après le mot : « maire », Supprimer le signe : « , » et insérer le mot : « et ».

Amendement CD 38 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 13

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant : « 5° Les agents mentionnés à l'article L. 2132-21. »

Amendement CD 39 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 13

À l'alinéa 8, substituer aux mots : « aux premier à cinquième alinéa », les mots : « aux 1° à 5° ».

Amendement CD 40 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 15

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « l'expression », les mots : « les mots ».

Amendement CD 41 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 15

Dans la première phrase de l'alinéa 6, après le mot : « entrave », insérer le mot : « prolongée ».

Amendement CD 42 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 15

À l'alinéa 11, après le mot : « déchéance », insérer les mots : « des droits ».

Amendement CD 45 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 15

Compléter l'alinéa 18 par les mots : « pour démantèlement ».

Amendement CD 47 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 4

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « termes et expressions », le mot : « mots ».

Amendement CD 48 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 16

À l'alinéa 7, après chaque occurrence du mot : « fonds », insérer les mots : « de limitation ».

Amendement CD 49 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 16

À l'alinéa 8, après le mot : « fonds », insérer les mots : « de limitation ».

Amendement CD 50 *rect.* présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 16

À l'alinéa 9, après chaque occurrence du mot : « fonds », Insérer les mots : « de limitation ».

Amendement CD 51 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 16

À l'alinéa 9, après les mots : « l'assurance ou », le mot : « une ».

Amendement CD 52 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 16

Substituer aux alinéas 13 et 14 les quatre alinéas suivants :

« III. – Le II de l'article L. 5123-3 du même code est abrogé.

« IV. – L'article L. 5123-4 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 5123-4. – Une amende administrative d'un montant maximal de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre d'un organisme habilité à délivrer les certificats d'assurance en application de l'article L. 5123-3, si celui-ci n'exécute pas la mission de contrôle qui lui est déléguée dans les conditions normales requises pour la bonne exécution de ce service.

"En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service qui lui est délégué, ou en cas de non-paiement de l'amende administrative prononcée en application de l'alinéa précédent, la délégation peut être suspendue ou abrogée par

l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État. »

Amendement CD 53 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 17

Rédiger ainsi cet article : « La sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement est abrogée. »

Amendement CD 54 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

Après l'alinéa 5, insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

« 1^oA L'article L. 218-5 est ainsi modifié :

« a) Le 3^o est ainsi rédigé :

« " 3^o les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à disposition du ministre chargé de la mer ; "

« b) Les 4^o et 6^o sont abrogés. »

Amendement CD 55 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 11, substituer au mot : "affectés", le mot : «affecté».

Amendement CD 56 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 15, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

Amendement CD 57 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 19, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

Amendement CD 58 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 25, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

Amendement CD 59 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

Rédiger ainsi l'alinéa 47 : « 3° *bis* (nouveau).— À l'alinéa 6 de l'article L. 942-4, la référence "4°" est supprimée. »

Amendement CD 60 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 48, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

Amendement CD 61 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 57, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

Amendement CD 62 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

Rédiger ainsi l'alinéa 62 : « 3° *bis* (nouveau).— À l'alinéa 2 de l'article L. 5222-2, la référence "4°" est substituée à la référence "7°". »

Amendement CD 63 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 72, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

Amendement CD 64 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

Après l'alinéa 74, insérer l'alinéa suivant : « 12° (nouveau) À l'article L.5548-4, le mot "fonctionnaires" est substitué au mot "agents". »

Amendement CD 65 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 18

À l'alinéa 80, substituer au mot : "affectés", le mot : "affecté".

Amendement CD 66 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 19

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« 1°A (nouveau) Au deuxième alinéa de l'article L. 5111-2, les mots " Les dispositions du précédent alinéa" sont substitués aux mots "Ces dispositions". »

Amendement CD 67 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 19

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « Ces dispositions », les mots : « Les dispositions du précédent alinéa ».

Amendement CD 68 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 20

À l'alinéa 3, substituer au mot : « agents », les mots : « fonctionnaires et personnes ».

Amendement CD 69 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 20

À l'alinéa 13, insérer après le mot : « République », les mots : « territorialement compétent ».

Amendement CD 70 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 21

À l'alinéa 3, supprimer les mots : « l'autorité portuaire est ».

Amendement CD 71 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 21

À l'alinéa 5, supprimer les mots : l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est ».

Amendement CD 72 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 22

Substituer aux alinéas 3 à 8 les six alinéas suivants :

« Consignation

« Art. L. 5531-19. – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République près la juridiction territorialement compétente au titre de l'un des critères mentionnés au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Un mineur est séparé de toute autre personne consignée ; il peut cependant être consigné avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.

« Avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

« La consignation peut être renouvelée selon les mêmes modalités jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

« Sauf impossibilité technique, le procureur de la République et le juge des libertés et de la détention communiquent, s'ils l'estiment utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation." »

« II. – Pour l'application de l'article L. 5531-19 du code des transports, à l'entrée en vigueur de l'article 2 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, la référence : "au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande" est remplacée par la référence : "au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime".

Amendement CD 73 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 23

À l'alinéa 3, avant le mot : « conditions », insérer le mot : « Les ».

Amendement CD 74 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 23

À l'alinéa 6, substituer aux mots : « et les règlements pris pour sa mise en œuvre sont applicables », les mots : « est applicable ».

Amendement CD 75 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 23

À l'alinéa 18, substituer au mot : « il », les mots : « le salarié ».

Amendement CD 76 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 23

À l'alinéa 19, substituer aux mots : « qu'il exerce », les mots : « qu'exerce le salarié ».

Amendement CD 77 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 23

À l'alinéa 35 :

- I. –Après le mot : « bord », insérer le mot : « et ».
- II. – Substituer aux mots : « la survenue des accidents », les mots : « sa survenue ».

Amendement CD 79 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 24

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « Ces dispositions », les mots : « Les deux premiers alinéas ».

Amendement CD 80 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 25

Aux alinéas 13 à 15, substituer aux mots : « les 1° à 5° et 7° du II », les mots : « le II ».

Amendement CD 82 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 25

Rédiger ainsi l'alinéa 34 : « Le titre IV est applicable en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer. »

Amendement CD 84 *rect.* présenté MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :

Article additionnel après l'article 7

Insérer l'article suivant :

« Il est ajouté un article L. 283 *quinquies* au code des douanes ainsi rédigé :

« Les charges ayant été acquittées par les entreprises non inscrites au registre national des entreprises de transport routier, au titre du paiement de la taxe définie aux articles 269 à 283 quater du code des douanes ou de la majoration définie à l'article L. 3222-3 du code des transports, majorent de plein droit le prix des marchandises qu'elles vendent. »

« La facture fait apparaître la majoration. »

Amendement CD 85 *rect.* présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :

Article additionnel après l'article 7

Insérer l'article suivant :

« Il est ajouté un article L. 283 *quinquies* au code des douanes ainsi rédigé :

« Pour prendre en compte les charges résultant du paiement de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes ou de la majoration définie à l'article L. 3222-3 du code des transports, les entreprises non inscrites au registre national des entreprises de transport routier majorent de plein droit le prix de vente des marchandises qu'elles livrent ou collectent d'un montant forfaitaire, au titre de leur contribution à l'entretien des infrastructures routières. Un arrêté du Ministre des transports vient définir les conditions d'établissement de ce forfait. »

« La facture fait apparaître la majoration. »

Amendement CD 87 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :

Article 7

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le Gouvernement remet au Parlement, dans l'année suivant l'entrée en vigueur de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater, un rapport rendant compte de son impact et des difficultés qu'a pu soulever sa mise en œuvre. »

Amendement CD 88 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :

Article additionnel après l'article 7 ter

Insérer l'article suivant :

« Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports sont insérés deux articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 3230* – Les entreprises qui transportent à l'aide de leurs propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur une marchandise dont elles sont propriétaires ou qui a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée, traitée ou réparée par elles effectuent un transport privé de marchandises.

« *Art. L. 3231* – Pour les entreprises visées à l'article L 3230 le prix de la prestation afférente à la marchandise transportée ou le prix de vente de la marchandise transportée est majorée de plein droit les charges liées aux taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 septies du code des douanes dont elles se sont acquittées.

Amendement CD 89 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly et Franck Reynier :

Article 7

À l'alinéa 7, substituer aux mots : « Ces taux sont compris entre 0 et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transport.... », les mots : « Ces taux correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne des taxes mentionnées au premier alinéa sur les coûts de transport.... ».

Amendement CD 90 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoit :

Article additionnel avant l'article 5

Insérer l'article suivant :

« Après le quatrième alinéa du I de l'article L.323-1 du code de la route, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« L'activité d'un centre de contrôle doit s'exercer dans des locaux n'abritant aucune activité de réparation ou de commerce automobile et ne communiquant avec aucun local abritant une telle activité.

« Toutefois, afin d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou de réduire les déplacements, un réseau de contrôle agréé ou un centre de contrôle non-rattaché peut utiliser des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile pour la seule catégorie des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes. »

Amendement CD 91 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoît :

Article 7

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« Les dispositions qui précèdent s'appliquent de plein droit si les parties n'ont pas retenu d'autres modalités de prise en compte dans le prix de la prestation de transport routier de marchandises de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes acquittée par le transporteur. »

Amendement CD 93 présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoît :

Article 7

À l'alinéa 8, après le mot : « facture », insérer les mots : « ou tout autre document commercial ».

Amendement CD 94 (2^{ème} rect.) présenté par MM. Bertrand Pancher, Yannick Favennec, Stéphane Demilly, Franck Reynier et Thierry Benoît :

Article additionnel après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

I. – Le premier alinéa de l'article 276 du code des douanes est complété par les mots : « lorsqu'ils circulent sur le réseau mentionné à l'article 270 ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CD 95 présenté par M. Olivier Marleix :

Article 7

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Cependant, pour la détermination du taux, un département peut être rattaché au taux unique tel que défini au sixième alinéa pour tenir compte de la consistance du réseau soumis aux taxes mentionnées au premier alinéa sur les réseaux de transport. »

Amendement CD 96 présenté par M. Olivier Marleix :

Article 5

Les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels peuvent être agréés au sens du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 pour réaliser les opérations d'installation et de réparation des chronotachygraphes numériques.

Amendement CD 97 présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, Gwenegon Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Annick Le Loch, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :

Article 7

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la région de chargement ou de déchargement est concernée par le 2 de l'article 275 du code des douanes, la majoration est appliquée d'une part sur la partie de la prestation réalisée dans cette région, par application du taux régional unique pour les transports effectués à l'intérieur de cette région, et d'autre part sur le reste de la prestation, par application du taux interrégional unique. »

Amendement CD 98 (2^{ème} rect.) présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, André, Bleunven, Bui, Chapdelaine, Erhel, Guittet, Le Bris, Le Dissez, Le Houerou, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :

Article additionnel après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

I. – Dans le 2° de l'article 275 du code des douanes, « 25 % » est remplacé par « 30 % » et « 40 % » est remplacé par « 50% ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CD 100 (2^{ème} rect.) présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, François André, Jean-Luc Bleunven, Gwenegau Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :

Article additionnel après l'article 6 ter

I. – L'article 269 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« les transports routiers de pré ou post acheminement d'un transport ferroviaire ne sont pas soumis à la taxe ».

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CD 101 présenté par Mmes et MM. Richard Ferrand, Jean-Pierre Le Roch, Patricia Adam, Nathalie Appéré, François André, Jean-Luc Bleunven, Gwenegau Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Annick Le Loch, Lesage, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :

Article 7

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la prestation de transport fait intervenir plusieurs modes de transport, la majoration n'est appliquée que sur la part du prix concernant un transport effectivement routier. ».

Amendement CD 102 (2^{ème} rect.) présenté par Mmes et MM. Jean-Pierre Le Roch, Richard Ferrand, Patricia Adam, Nathalie Appéré, François André, Jean-Luc Bleunven, Gwenegon Bui, Marie-Anne Chapdelaine, Corinne Erhel, Chantal Guittet, Gilbert Le Bris, Viviane Le Dissez, Annie Le Houerou, Annick Le Loch, Michel Lesage, Jean-René Marsac, Philippe Noguès, Hervé Pellois, Gwendal Rouillard, Marcel Rogemont et Jean-Jacques Urvoas :

Après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

I. – À l'alinéa 2 de l'article 271 du code des douanes, après les mots :

« par voie réglementaire, »

il est inséré les mots :

« véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail, »

II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CD 104 rect. présenté par Mmes et MM. Florent Boudié, Alain Rousset, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caullet, Gilles Savary, Yann Capet, Alexis Bachelay, Arnaud Leroy, Jean-Jacques Cottel, Christophe Bouillon, Geneviève Gaillard, Philippe Plisson, Christian Assaf, Sylviane Alaux, Viviane Le Dissez, Jean-Louis Bricout, Marie-Line Reynaud, Françoise Dubois, Patrick Vignal, Alain Calmette, Serge Bardy, Philippe Bies, Gilbert Sauvan et les membres du groupe SRC :

Article 3 bis

Rédiger ainsi cet article :

« L'article L. 2141-11 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français, hors Ile-de-France, est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.

« Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, la Société nationale des chemins de fer français transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport, les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les comptes détaillés ligne par ligne, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs.»

Amendement CD 105 *rect.* présenté par Mmes et MM. Alexis Bachelay, Florent Boudié, Gilles Savary, Jean-Philippe Mallé, Annick Lepetit, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caillet, Yann Capet, Arnaud Leroy, Jean-Jacques Cottel, Christophe Bouillon, Geneviève Gaillard, Philippe Plisson, Christian Assaf, Sylviane Alaux, Viviane Le Dissez, Jean-Louis Bricout, Marie-Line Reynaud, Françoise Dubois, Patrick Vignal, Alain Calmette, Serge Bardy, Philippe Bies, Gilbert Sauvan et les membres du groupe SRC :

Article additionnel après l'article 4

Insérer l'article suivant:

« L'article L.1241-4 du code des transports est modifié comme suit :

« À l'alinéa 2, insérer, après les mots « ouvrages ou installations », les mots « constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en vertu de l'article L.2142-3 ».

Amendement CD 106 présenté par Mmes et MM. Alexis Bachelay, Florent Boudié, Gilles Savary, Jean-Philippe Mallé, Annick Lepetit, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caillet, Yann Capet, Arnaud Leroy, Jean-Jacques Cottel, Christophe Bouillon, Geneviève Gaillard, Philippe Plisson, Christian Assaf, Sylviane Alaux, Viviane Le Dissez, Jean-Louis Bricout, Marie-Line Reynaud, Françoise Dubois, Patrick Vignal, Alain Calmette, Serge Bardy, Philippe Bies, Gilbert Sauvan et les membres du groupe SRC :

Article additionnel après l'article 4

Insérer l'article suivant :

« À l'article L173-1 du code de la voirie routière, un nouvel alinéa ainsi rédigé est inséré :

« Dans la région Ile-de-France, les articles L. 171-2 à L. 171-11 sont également applicables, sur délibération de leur assemblée, au Syndicat des transports d'Ile-de-France et aux départements lorsqu'ils assurent la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement en matière de transport public de voyageurs ».

Amendement CD 108 présenté par Mmes et MM. Alexis Bachelay, Florent Boudié, Gilles Savary, Jean-Philippe Mallé, Annick Lepetit, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caullet, Yann Capet, Arnaud Leroy, Jean-Jacques Cottel, Christophe Bouillon, Geneviève Gaillard, Philippe Plisson, Christian Assaf, Sylviane Alaux, Viviane Le Dissez, Jean-Louis Bricout, Marie-Line Reynaud, Françoise Dubois, Patrick Vignal, Alain Calmette, Serge Bardy, Philippe Bies, Gilbert Sauvan et les membres du groupe SRC :

Article additionnel après l'article 4

Insérer l'article suivant:

« Le code de l'expropriation est modifié comme suit :

« L'article L.15-1 est rédigé comme suit :

« *Art. L.15-1.* – Dans le délai d'un mois à compter, soit du paiement de l'indemnité ou, s'il y a obstacle à paiement au sens de l'article R 13-65 du présent code, de sa consignation, soit de l'acceptation ou de la validation de l'offre d'un local de remplacement, les détenteurs sont tenus d'abandonner les lieux. Passé ce délai qui ne peut, en aucun cas, être modifié, même par autorité de justice, il peut être procédé à l'expulsion des occupants. »

« II. L'article L.15-2 est rédigé comme suit :

« *Art. L.15-2.* – L'expropriant peut prendre possession, moyennant le paiement ou, s'il y a obstacle à paiement au sens de l'article R 13-65 du présent code, la consignation de la totalité de l'indemnité allouée par le tribunal.

« À la demande de l'expropriant, le juge peut, dans sa décision déterminant le montant de l'indemnité d'expropriation, ordonner à l'exproprié de constituer une garantie, réelle ou personnelle, suffisante pour répondre de l'éventuelle restitution d'une quote part d'indemnité qui se révélerait indue, en cas d'appel de la décision de première instance. Cette garantie ne pourra être supérieure au différentiel entre l'offre de l'expropriant et l'indemnité fixée par le juge. L'exproprié pourra mettre fin à cette constitution de garantie, soit à l'échéance des délais recours de la décision de première instance, soit en cas de confirmation en appel de ladite décision de première instance.

Amendement CD 109 présenté par Mmes et MM. Arnaud Leroy, Florent Boudié, Jean-Paul Chanteguet, Jean-Yves Caullet, Gilles Savary, Yann Capet, Alexis Bachelay, Jean-Jacques Cottel, Christophe Bouillon, Geneviève Gaillard, Philippe Plisson, Christian Assaf, Sylviane Alaux, Viviane Le Dissez, Jean-Louis Bricout, Marie-Line Reynaud, Françoise Dubois, Patrick Vignal, Alain Calmette, Serge Bardy, Philippe Bies, Gilbert Sauvan, Vincent Burroni et les membres du groupe SRC :

Article additionnel après l'article 23

Insérer l'article suivant:

« Le titre 1^{er} du livre II du code des ports maritimes est complété par un chapitre II :

"Chapitre II : Accueil des gens de mer

"*Art. L.211-3-2.*- Une redevance est due, en cas d'escale à raison d'opérations commerciales ou de séjours des navires dans un grand port maritime, pour le financement de l'accueil des gens de mer au sens de la convention 163 de l'Organisation Internationale du Travail. Un décret en Conseil d'État vient en préciser les modalités d'application.

Amendement CD 110 *rect.* présenté par Mmes et MM. Gilles Savary, Florent Boudié, Jean-Paul Chanteguët, Jean-Yves Caullet, Yann Capet, Alexis Bachelay, Arnaud Leroy, Rémi Pavros, Jean-Jacques Cottel, Christophe Bouillon, Geneviève Gaillard, Philippe Plisson, Christian Assaf, Sylviane Alaux, Viviane Le Dissez, Jean-Louis Bricout, Marie-Line Reynaud, Françoise Dubois, Patrick Vignal, Alain Calmette, Serge Bardy, Philippe Bies, Gilbert Sauvan, Vincent Burroni et les membres du groupe SRC :

Après l'article 24

Insérer la division et l'intitulé suivants :

« Titre V *bis*

« Dispositions relatives à la logistique »

Amendement CD 111 présenté par Mmes et MM. Gilles Savary, Florent Boudié, Jean-Paul Chanteguët, Jean-Yves Caullet, Yann Capet, Alexis Bachelay, Arnaud Leroy, Rémi Pavros, Jean-Jacques Cottel, Christophe Bouillon, Geneviève Gaillard, Philippe Plisson, Christian Assaf, Sylviane Alaux, Viviane Le Dissez, Jean-Louis Bricout, Marie-Line Reynaud, Françoise Dubois, Patrick Vignal, Alain Calmette, Serge Bardy, Philippe Bies, Gilbert Sauvan, Vincent Burroni et les membres du groupe SRC :

Article additionnel après l'article 24

Insérer l'article suivant :

« Avant le 31 décembre 2014, le gouvernement prend l'initiative d'organiser une conférence nationale sur la logistique rassemblant tous les acteurs et tous les modes de transport du secteur ainsi que des experts, afin :

« – d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française

« – d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique qui pourrait constituer une annexe au schéma national des infrastructures de transport, et ainsi identifier les priorités d'investissement et de service dans un Plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France

« Les régions pour ce qui les concerne, et les métropoles pour ce qui les concerne, seraient invitées à définir et mettre en œuvre sur leur territoire, des plans d'action logistiques intégrés au Plan d'action national. »

Amendement CD 113 présenté par MM. Martial Saddier, Jacques Kossowski, Franck Marlin, Jean-Claude Bouchet et Jean-Marie Sermier :

Article 7

Avant la dernière phrase de l'alinéa 13, insérer la phrase suivante :

« Le rapport évalue également l'impact de l'entrée en vigueur de la taxe et/ ou de la majoration forfaitaire sur la répartition modale et sur l'intermodalité ainsi que son impact sur les filières industrielles particulièrement exposées à la concurrence internationale. »

Amendement CD 114 présenté par MM. Martial Saddier, Jacques Kossowski, Franck Marlin, Jean-Claude Bouchet et Jean-Marie Sermier :

Article additionnel après l'article 7 ter

Insérer l'article suivant

« Le code des transports est ainsi modifié :

« I – Article L 3230 du code des transports :

« Les entreprises qui transportent à l'aide de leurs propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur une marchandise dont elles sont propriétaires ou qui a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée, traitée ou réparée par elles effectuent un transport privé de marchandises. »

« II – Article L 3231 du code des transports :

« Pour les entreprises visées à l'article L 3230 le prix de la prestation afférente à la marchandise transportée ou le prix de vente de la marchandise transportée est majorée de plein droit les charges liées aux taxes prévues aux articles 269 à 283 quater et 285 *septies* du code des douanes dont elles se sont acquittées. »

Amendement CD 115 (2^{ème} rect.) présenté par MM. Martial Saddier, Jacques Kossowski, Franck Marlin, Julien Aubert, Jean-Claude Bouchet et Jean-Marie Sermier :

Article additionnel après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

« I. - À la fin de l'alinéa 2 de l'article 271 du code des douanes, insérer les mots « et les véhicules approvisionnant en énergie le consommateur final »

« II. - La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« III. - La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Amendement CD 116 présenté par M. Martial Saddier :

Article 2

I - Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant pour objet d'exécuter les missions, mentionnées à l'article L.1211-4 du code des transports, de service public de transport transfrontalier dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur. »

II – La perte des recettes est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CD 117 présenté par M. Martial Saddier :

Article 2

Avant l'alinéa 1, insérer la phrase suivante : « la seconde phrase de l'alinéa L 2121-7 du code des transports est supprimée. »

Amendement CD 118 présenté par Mme et MM. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :

Article additionnel après l'article 3 bis

Insérer l'article suivant :

« L'article L2121-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé:

« Toute suppression par la Société nationale des chemins de fer français de la desserte du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains relevant des services de transport d'intérêt national est soumise pour approbation aux assemblées délibérantes des départements et communes concernés ».

Amendement CD 119 *rect.* présenté par Mme et MM. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :

Article additionnel après l'article 3 bis

Insérer l'article suivant :

« Compléter le paragraphe II, 1 de l'article L1211-3 du Code des Transports, par les mots suivants : « et par la création systématique d'aires de stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares du réseau ferré. Un décret en Conseil d'État fixe les modalités de ces réalisations. »

Amendement CD 120 présenté par Mme et MM.. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :

Article additionnel après l'article 5

Insérer l'article suivant :

« I. Le code de la voirie routière est ainsi modifié :

« Après le 3° de l'article L114-2, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° L'interdiction pour l'autorité gestionnaire de la voie de proposer du stationnement entre les passages piétons et les croisements, virages, ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique. La distance maximale entre les deux points concernés est fixée par arrêté de l'autorité gestionnaire de la voie »

« II La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CD 121 *rect.* présenté par Mme et MM.. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :

Article additionnel après l'article 5

Insérer l'article suivant :

« Le code de la voirie routière est ainsi modifié :

« Après le 3° de l'article L114-2, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 4° L'obligation pour l'autorité gestionnaire de la voirie de mettre en place, en agglomération et au plus tard le 1^{er} janvier 2015, sur les carrefours à feux, des sas cyclistes dans la zone située entre le feu et la ligne d'effet des feux »

Amendement CD 122 présenté par Mmes et MM.. Denis Baupin, François-Michel Lambert, Laurence Abeille, Michèle Bonneton et Brigitte Allain :

Article 6 ter

Supprimer cet article

Amendement CD 123 présenté par Mmes et MM. Paul Molac, François-Michel Lambert, Denis Baupin, Laurence Abeille, Michèle Bonneton et Brigitte Allain :

Article additionnel après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

« Au deuxième alinéa de l'article 283 *quater* du code des douanes, les mots « dont elles sont propriétaires » sont remplacés par les mots « sur leur territoire ».

Amendement CD 124 présenté par Mmes et MM. François-Michel Lambert, Denis Baupin, Laurence Abeille, Michèle Bonneton et Brigitte Allain :

Article 7

À l'alinéa 7, supprimer les mots : « sont compris entre 0 et 7 %. Ils ».

Amendement CD 125 *rect.* présenté par Mme et MM. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :

Article additionnel après l'article 9

Insérer l'article suivant :

« Après l'article L411-1 du code de la route, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :

« Dans les rues limitées à 30 km/h et au plus tard le 1^{er} janvier 2015, toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. ».

Amendement CD 126 présenté par Mme et MM. Denis Baupin, François-Michel Lambert et Laurence Abeille :

Article additionnel après l'article 9

Insérer l'article suivant :

« I. - I. - Le code de la route est ainsi modifié :

« Après le 12° de l'article L. 130-4 est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 13° Les agents des personnes morales de droit public ou privé chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie, agréés par le préfet, ou à Paris, par le préfet de police. » ;

« Le I de l'article L. 330-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 14° Aux comptes directs du Trésor. Les personnes morales de droit public ou privé, chargées de la gestion du stationnement payant sur voirie dans les conditions prévues par l'article L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales, obtiennent communication de l'identité et de l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, dès lors qu'elles ont pour seul but de lui adresser un formulaire de redevance forfaitaire constatant une infraction à la réglementation sur le stationnement payant, par l'intermédiaire d'un serveur national mis en place par les services de l'État selon des modalités fixées par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre de l'intérieur. »

« II. - Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

« Après l'article 529-11 (création contravention radars), il est inséré une division additionnelle ainsi rédigé :

« Section II *ter*.

« Dispositions applicables aux contraventions en matière de stationnement payant.

Amendement CD 127 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 9

À l'alinéa 10, substituer à la référence : « L. 4221-3 », la référence : « L. 4321-3 ».

Amendement CD 128 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 3

Après les mots « bilans séparés », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 2 : « , en distinguant dans chacun de ces documents les éléments relatifs, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires, et d'autre part, à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. »

Amendement CD 129 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 8

À l'alinéa 6, substituer au mot : « visés », le mot : « mentionnés ».

Amendement CD 130 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 8

À l'alinéa 9, substituer aux mots : « du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 », les mots : « (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité ».

Amendement CD 131 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 8

Rédiger ainsi l'alinéa 14 :

« *Art. L. 3115-4* – Les articles 1^{er} à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 précité s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels mentionnés au chapitre II du présent titre, lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne. ».

Amendement CD 132 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 7

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 13 :

« III. – Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration instituée par le I du présent article sur les prix du transport. Ce rapport évalue notamment... (le reste sans changement) ».

Amendement CD 133 présenté par Mme et MM. Xavier Breton, Damien Abad, Marianne Dubois et Lionel Tardy:

Article additionnel avant l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa du I de l'article L.323-1 du code de la route, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« L'activité d'un centre de contrôle doit s'exercer dans des locaux n'abritant aucune activité de réparation ou de commerce automobile et ne communiquant avec aucun local abritant une telle activité.

« Toutefois, afin d'assurer une meilleure couverture géographique, de répondre aux besoins des usagers ou de réduire les déplacements, un réseau de contrôle agréé ou un centre de contrôle non-rattaché peut utiliser des installations auxiliaires situées dans des locaux abritant des activités de réparation ou de commerce automobile pour la seule catégorie des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes. »

Amendement CD 134 présenté par Mme et MM. Xavier Breton, Damien Abad, Marianne Dubois et Lionel Tardy:

Article additionnel avant l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Les distributeurs et réparateurs de véhicules industriels peuvent être agréés au sens du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 pour réaliser les opérations d'installation et de réparation des chronotachygraphes numériques. »

Amendement CD 135 *rect.* présenté par Mme et MM. Xavier Breton, Damien Abad, Marianne Dubois et Lionel Tardy:

Après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

« I. Après le 1^{er} alinéa de l'article 269 du code des douanes, il est inséré l'alinéa suivant :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe, les véhicules en essais et réparations au sens de l'article R. 322-3 du Code de la route. »

« II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

« IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CD 137 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 16

À l'alinéa 6, substituer aux mots : « d'indemnisation », les mots : « de limitation ».

Amendement CD 138 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 15

Dans la première phrase de l'alinéa 13, substituer au mot : « notification », le mot : « publicité ».

Amendement CD 139 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 15

À l'alinéa 14, substituer aux mots : « sont notifiées par » les mot : « font l'objet d'une publicité à l'initiative de ».

Amendement CD 140 présenté par Mme Catherine Beaubatie, rapporteure :

Article 15

À l'alinéa 17, substituer au mot : « notification », le mot : « publicité ».

Amendement CD 141 *rect.* présenté par Mme et M. Geneviève Gaillard et Serge Bardy :

Article additionnel après l'article 7 ter

Insérer l'article suivant :

« Un rapport sur le bilan économique, écologique et humain de la libre circulation des camions de soixante tonnes, sur le réseau routier national, sera présenté à l'Assemblée Nationale avant le 31 décembre 2015. »

Amendement CD 142 présenté par M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques :

Article 7

Rédiger ainsi l'alinéa 13 :

« III. – Au plus tard le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport identifiant les difficultés éventuellement rencontrées par les transporteurs routiers de marchandises et les donneurs d'ordre dans la mise en œuvre de la majoration du prix du transport routier instituée par le présent article.

« Ce rapport présente également les effets de l'éco-taxe poids lourds et du dispositif de majoration sur les prix du transport routier de marchandises, l'évolution des négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre et la répartition des parts de marchés des transporteurs sur les trajets internationaux. »

« Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

« Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'éco-taxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés.

« Il analyse les effets de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration du prix du transport routier sur les prix des produits de grande consommation.

« Il évalue l'impact de l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration sur le report modal.

« Il présente les modalités d'application de l'éco-taxe poids lourds dans les pays européens qui l'ont adoptée. »

Amendement CD 143 présenté par M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques :

Article 7

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la région de chargement ou de déchargement est concernée par le 2 de l'article 275 du code des douanes, la majoration est appliquée d'une part sur la partie de la prestation réalisée dans cette région, par application du taux régional unique pour les transports effectués à l'intérieur de cette région, et d'autre part sur le reste de la prestation, par application du taux interrégional unique. »

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie :

Cabinet de M. Frédéric CUVILLIER, ministre délégué en charge des transports, de la mer et de la pêche

Mme Radia OUARTI, conseillère technique,

Mme Nancy CANOVES FUSTER, conseillère technique ;

Direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGTIM) :

M. Daniel BURSAUX, directeur général,

Mme Régine BREHIER, directrice des affaires maritimes,

M. Olivier QUOY, adjoint au chef de la mission tarification,

M. David ZAMBON, adjoint au directeur des services de transport,

Mme Donatienne BRILLANT, directrice de cabinet du directeur général ;

Ministère de l'économie et des finances, Direction générale des douanes et des droits indirects (D.G.D.D.I) :

M. Henri HAVARD, inspecteur des finances, chargé de la sous-direction des droits indirects,

Mme Anny CORAIL, chef de la mission « Taxe poids lourds »,

Mme Laurence JACLARD, chargée des relations institutionnelles ;

Agence de financement des infrastructures de transport de France (A.F.I.T.F.) :

M. Philippe DURON, député, président de l'Agence,

M. Jean-Claude PARAVY, secrétaire général ;

Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) :

M. Claude SOLARD, directeur général SNCF Régions et Intercités,

M. Jean-Michel GENESTIER, directeur général adjoint, directeur de l'offre intermodale transport combiné et autoroutes ferroviaires SNCF Geodis,

Mme Gaëlle QUÉRÉ, chargée de mission (Geodis Calberson),

Mme Karine GROSSETÊTE, conseillère parlementaire ;

Consortium Ecomouv' :

M. Daniele MEINI, président-directeur général d'Ecomouv,

M. Giovanni CASTELLUCCI, président-directeur général de Autostrade per l'Italia/Atlantia,

M. Michelangelo DAMASCO, directeur des affaires juridiques (Autostrade),

Mme Olivia AMOZIG-BELLOT (direction Transports terrestres, Thales),
M. William FERRE, directeur de projet (Steria) ;

Confédération française du commerce interentreprises (C.G.I.) :

M. Hugues POUZIN, directeur général,
M. Cyril GALY-DEJEAN, chargé des relations institutionnelles ;

Fédération nationale des transports routiers (F.N.T.R.) :

M. Jean-Paul DENEUVILLE, délégué général,
M. Nicolas PAULISSEN, délégué général adjoint ;

Organisation des transporteurs routiers européens (O.T.R.E.) :

Mme Aline MESPLES, présidente,
M. Gilles MATHÉLIE-GUINLET, secrétaire général ;

Association des utilisateurs des transports de fret (A.U.T.F.) :

M. Philippe BONNEVIE, délégué général.