



N° 332

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 octobre 2022

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

en application de l'article 145-7 du Règlement

sur la mise en **application de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances.**

ET PRÉSENTÉ PAR

MMES PASCALE BOYER ET CHANTAL JOURDAN
Députées

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
EXAMEN DE L'APPLICATION DE LA LOI	7
I. DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE	7
1. Le Gouvernement a pris l'ordonnance pour laquelle il était habilité afin de contrôler le niveau d'alcoolémie et la prise de substances psychoactives des personnels navigants	7
2. L'article 2 n'a pour l'instant pas été accompagné de la mesure réglementaire prévue	9
3. L'ordonnance publiée sur le fondement des articles 3 et 4 introduit dans le droit interne les dispositions nécessaires à l'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne	11
4. Le Gouvernement a pris l'ordonnance pour laquelle il était habilité afin de déterminer le régime de signalement et de sanction à l'égard de passagers dits perturbateurs	13
II. DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES	17
1. La transposition de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2020 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union a été complétée par un décret publié en avril 2022	17
2. L'article 18 nécessite la prise d'un décret relatif au niveau des formateurs dans les établissements de formation initiale des gens de mer	19
3. Les mesures nécessaires ont été prises pour l'application de l'article 24 relatif au « Paquet mobilité I » sur le temps de repos des conducteurs routiers	21
4. La transposition de la directive « <i>lex specialis</i> » en matière de détachement des conducteurs routiers a été réalisée	24
III. DISPOSITIONS RELATIVES AUX MINERAIS DE CONFLIT	27

IV. DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION ET À L'INFORMATION ENVIRONNEMENTALE	29
1. La France est en voie d'améliorer son dispositif de suivi de la capture et de la mise à mort d'espèces protégées pour respecter les exigences du droit européen	29
2. La transposition de la directive relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, dite « eau potable », par ordonnance met en lumière les nombreux enjeux liés à l'accès à l'eau et à la qualité des eaux	32
V. DISPOSITIONS EN MATIÈRE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE	34
1. L'article 38 a vu son application garantie par la publication de deux ordonnances	34
2. L'article 43 a vu son application garantie par la publication de l'ordonnance requise	35
3. L'application de l'article 48 relatif au financement participatif n'est pas encore totale	37
4. L'article 49 habilite l'autorité administrative compétente à prendre un arrêté pour la mise en œuvre d'un règlement	40
EXAMEN EN COMMISSION	41
ANNEXE	43
ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI	43
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	55

INTRODUCTION

Sur le fondement de l'article 24 de la Constitution, le Parlement a pour mission non seulement de voter la loi mais également de contrôler l'action du Gouvernement. À ce titre, il lui incombe de vérifier que les lois font l'objet des textes d'application qui permettent de les rendre pleinement applicables.

En application du premier alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale, chaque commission parlementaire s'assure que les mesures d'application des lois relevant de son champ de compétence ont bien été publiées par le Gouvernement. Pour ce faire, la commission désigne deux rapporteurs : le rapporteur de la loi en question ainsi qu'un autre rapporteur appartenant à un groupe d'opposition.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a ainsi nommé lors de sa réunion du 20 juillet 2022, Mmes Pascale Boyer et Chantal Jourdan, rapporteuses sur la mise en application de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances.

Leur mission consiste à vérifier la bonne publication des textes réglementaires prévus, et par extension leur conformité à la loi, ainsi que la remise des rapports que le Gouvernement doit adresser au Parlement. Le présent rapport n'a toutefois pas pour objet d'évaluer les conséquences juridiques, économiques et environnementales de la loi adoptée. À cet égard, un rapport d'évaluation pourra être réalisé dans les trois ans suivant la promulgation de la loi, conformément au troisième alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale.

L'étude de l'application de cette loi est apparue d'autant plus utile aux rapporteuses que le texte comportait au total 49 articles dont plus du tiers prévoyaient des mesures réglementaires d'application ou habilitaient le Gouvernement à prendre des mesures par ordonnance. Il est à noter, comme l'avait déjà fait le Conseil d'État dans son avis, que le projet de loi déposé permettait au Gouvernement d'agir par ordonnance sur un nombre important de sujets.

La publication de ces mesures ou ordonnances est importante à plus d'un titre. Ce sont ces textes qui permettent une pleine application ou transposition des règlements et directives européens en complément de la loi promulguée elle-même.

L'étude de l'application de la loi visée a permis d'établir un recensement des mesures réglementaires prises et des ordonnances publiées et d'auditionner les administrations en charge de l'élaboration de ces textes. À un an de la promulgation de la loi, une majorité des mesures prévues ont été prises par voie de décret ou d'arrêté ainsi que l'ensemble des ordonnances.

Les textes qui restent en cours d'élaboration au sein des différents ministères témoignent d'un souci de concertation et de consultation mais également de la nécessité de mener le dialogue social afin d'introduire les réformes nécessaires de manière satisfaisante.

Néanmoins, l'application de cette loi paraît satisfaisante et permet à la France de respecter ses obligations communautaires. Au total, sept ordonnances ont été publiées et sept décrets ont été publiés. Doivent encore être publiés sept décrets ou arrêtés et une ordonnance. Au jour de la présentation du présent rapport, le taux d'application de loi s'élève à 70 % des mesures réglementaires et des ordonnances prévues.

L'étude de l'application de cette loi sera présentée dans l'ordre des articles, du fait de la grande variété des sujets abordés.

EXAMEN DE L'APPLICATION DE LA LOI

I. DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

1. Le Gouvernement a pris l'ordonnance pour laquelle il était habilité afin de contrôler le niveau d'alcoolémie et la prise de substances psychoactives des personnels navigants

Conformément au I de l'article 1^{er}, le Gouvernement était habilité à prendre par ordonnance, dans un délai de huit mois, les mesures nécessaires pour mettre en œuvre l'obligation de conduire des tests d'alcoolémie sur les équipages des aéronefs, et pour prévoir la possibilité d'effectuer des tests pour d'autres substances psychoactives, obligations introduites par le règlement (UE) n° 2018/1042 de la Commission du 23 juillet 2018.

L'ordonnance a été publiée le 1^{er} juin 2022 : ordonnance n° 2022-830 du 1^{er} juin 2022 relative aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile.

Le 23 juillet 2018, la Commission européenne a adopté le règlement (UE) n° 2018/1042 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'introduction de programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite, ainsi que le dépistage systématique et aléatoire de substances psychotropes en vue de garantir l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine ⁽¹⁾.

Les dispositions de ce règlement sont une réponse à l'accident particulièrement grave qui a causé la mort des passagers du vol de la *Germanwings* en mars 2015 en raison d'un acte suicidaire du pilote qui a délibérément précipité l'avion sur un flanc de montagne dans les Alpes du sud. Le constat a été fait suite à cet accident qu'il n'existait pas, dans de nombreux États, de dispositions législatives permettant d'effectuer des contrôles aléatoires de l'alcoolémie ou de la consommation d'autres substances psychoactives des pilotes et des membres d'équipage, ni de sanctions associées.

Le règlement (UE) n° 2018/1042 précité est entré en vigueur le 14 février 2021. Les modalités de mise en œuvre des tests d'alcoolémie que le règlement prescrit d'effectuer sur le personnel navigant et de la détection éventuelle d'autres substances psychotropes ont été laissées à l'appréciation des États membres.

(1) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1042>

La mise en conformité de la législation nationale avec le règlement (UE) n° 965/2012 modifié de la Commission du 5 octobre 2012 précité est alors apparue nécessaire. En attendant, il n'existait pas de dispositions en droit interne qui permettent d'effectuer des contrôles du niveau d'alcoolémie, notamment sur les pilotes sauf en cas de délit ou de crime, ou des contrôles de la consommation d'autres substances psychoactives.

Le Gouvernement a été habilité à cette fin à prendre les mesures législatives et réglementaires utiles à la mise en œuvre du règlement. L'habilitation à légiférer par ordonnance expirait huit mois après la promulgation de la loi, soit le 9 mai 2022.

L'ordonnance n° 2022-830 du 1^{er} juin 2022 relative aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile a donc été publiée quelques semaines après.

Le dispositif, introduit par ordonnance au titre II du livre II de la sixième partie du code des transports, reproduit le dispositif prévu par le code de la route pour les contrôles de l'alcoolémie, adapté aux spécificités du secteur de l'aviation civile.

Les contrôles pourront concerner tous les personnels navigants des vols commerciaux, opérés à titre onéreux, et des vols de formation des pilotes notamment. Sont également concernés les télépilotes de drones.

Les articles L. 6225-2 à L. 6625-10 du code des transports disposent que la gendarmerie et la police pourront effectuer les contrôles. Le principe est posé par l'article L. 6225-3 qui prévoit que : « *Les officiers ou agents de police judiciaire de la gendarmerie ou de la police nationales territorialement compétents peuvent soit sur réquisitions du procureur de la République précisant les lieux et dates des opérations, soit à leur initiative, même en l'absence d'infraction préalable, d'accident ou d'incident, soumettre les personnes mentionnées à l'article L. 6225-1 à des vérifications destinées à établir l'état alcoolique, qui peuvent être précédées des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique dans l'air expiré. Les réquisitions prévues au présent alinéa peuvent être adressées par tout moyen [...].* »

Les dispositions sont équivalentes en cas de consommation de substances ou plantes classées comme stupéfiants (correspondant dans le règlement européen aux substances dites psychotropes ou psychoactives).

Dans les faits, les contrôles seront principalement opérés par la gendarmerie des transports aériens, qui est présente dans la zone dite « côté piste » de très nombreux aéroports. En cas de test positif, le personnel navigant verra son titre retenu pour une durée de droit commun de 72 heures, puis possiblement suspendu pour une durée maximale d'un an par l'autorité administrative compétente, conformément aux articles L. 6231-3 et suivants du code des transports. Les autorités administratives compétentes sont le directeur de la sécurité de l'aviation civile ou le directeur du centre d'essais en vol de la direction générale de l'armement pour les personnels navigants d'essais et de réceptions.

Cette phase administrative précède une éventuelle action pénale au terme de laquelle le titre du personnel navigant pourrait être à nouveau suspendu pour une durée maximale de trois ans. Cette durée peut être portée à cinq ans et le titre de navigation totalement annulé lorsqu'un homicide volontaire survient suite à une maladresse ou une imprudence, en raison de l'inattention, de la négligence ou du manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité de la part d'un personnel navigant qui aurait exercé ses fonctions avec un taux d'alcoolémie dépassant les 0,2 gramme/litre ou bien en ayant consommé des substances classées comme stupéfiants.

Les sanctions pénales prévues si le taux d'alcoolémie dépasse 0,2 g/l s'élèvent à deux ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende et à trois ans d'emprisonnement et 9000 euros d'amende en cas de cumul d'un dépassement du taux d'alcoolémie et de la consommation de substances classées comme stupéfiants.

L'objectif en termes de contrôle est d'effectuer pour les vols commerciaux les tests préférentiellement dans les salles de préparation aux vols avant le décollage, et pour d'autres types de vols, de préférence à l'atterrissage.

Les craintes principales des personnels navigants au moment de l'entrée en vigueur du règlement se concentraient sur les risques présentés par les tests de dépistage de substances dites psychotropes ou psychoactives, la consommation de certains médicaments pouvant être détectée positivement lors des contrôles. Il a été décidé que serait établi par décret une liste de médicaments dont la détection exclura un résultat positif.

Cette ordonnance a été complétée par le décret n° 2022-978 du 2 juillet 2022 relatif aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile. Il vient compléter la partie réglementaire du code des transports et précise que les dispositions réglementaires applicables pour réaliser les contrôles du taux d'alcoolémie sont les mêmes que celles du code de la route.

Le règlement (UE) n° 2018/1042 du 23 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 prévoit également l'instauration par les opérateurs aériens d'une politique de prévention et de détection des substances psychoactives, l'évaluation psychologique des pilotes à l'embauche et la mise en place par les opérateurs d'un programme de soutien pour les pilotes. Cette partie du règlement ne s'est pas traduite par une modification du droit interne. Il s'agit davantage d'une obligation pour les compagnies aériennes de prendre en compte le sujet de la prévention et de mettre en œuvre des programmes de soutien.

2. L'article 2 n'a pour l'instant pas été accompagné de la mesure réglementaire prévue

Plusieurs règlements européens déterminent les âges limites des pilotes et copilotes pour les vols commerciaux mais aussi pour d'autres types de vols.

En effet, le règlement (UE) n° 1178/2011 modifié par le règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne régit les titres de navigants européens et prévoit des limites d'âge pour le transport public.

Le règlement (UE) n° 2018/395 de la Commission du 13 mars 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil fixe la limite d'âge pour les pilotes de ballons.

Le règlement d'exécution (UE) n° 2018/1976 de la Commission du 14 décembre 2018 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs conformément au règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil fixe la limite d'âge pour les pilotes de planeurs.

Dans le premier cas pour les pilotes et copilotes d'avion, la limite européenne est fixée à 65 ans. Un pilote de plus de 60 ans ne peut effectuer de vol qu'au sein d'un équipage multi-pilotes. Dans les deux autres cas, pour les ballons et les planeurs, la limite d'âge est fixée à 70 ans.

Le 4° de l'article 2 prévoit que « pour les aéronefs mentionnés au d du 3 de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, [...] le ministre chargé de l'aviation civile peut fixer par voie réglementaire une limite d'âge supérieure à la limite d'âge mentionnée au premier alinéa du 1 du présent article pour l'exercice des activités de transport aérien public. Cette limite ne peut être supérieure à soixante-dix ans. »

Cette disposition ne concerne donc que le transport par voie aérienne opéré au moyen d'aéronefs qui n'entrent pas dans le champ de compétences de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (aéronefs présentant un risque faible pour la sécurité aérienne mentionnés au d du 3 de l'article 2 du règlement (UE) n° 2018/1139) et pour lesquels les règlements européens n'imposent pas la détention d'un titre européen pour les piloter.

Parmi ces aéronefs, se trouvent les ULM, ULM historiques et autres petits habitacles, les ballons légers et planeurs. Cependant pour ces appareils, la France impose la détention d'un titre européen. Ainsi, les limites d'âge du droit européen s'imposent. Il reste donc très peu de cas dans lesquels la détention d'un titre européen ne s'impose pas et donc, de cas dans lesquels il n'y a pas de limite d'âge.

Comme l'a indiqué aux rapporteuses la direction générale de l'aviation civile, la mise en œuvre de ce type de limite d'âge reste en cours d'évaluation, dans le cadre d'une réflexion plus large sur la proportionnalité des exigences applicables à ces activités, y compris des exigences médicales, au regard de l'analyse des risques qui y sont associés, ainsi que de l'accidentologie constatée.

3. L'ordonnance publiée sur le fondement des articles 3 et 4 introduit dans le droit interne les dispositions nécessaires à l'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne

Les articles 3 et 4 comportent deux habilitations à prendre des mesures par ordonnance :

- pour mettre en conformité le code des transports avec plusieurs règlements européens en matière de délivrance des licences d'exploitation et de système de déclaration en ce qui concerne les certificats de transporteur aérien ;

- pour substituer à des références devenues obsolètes la référence au règlement (UE) n° 2018/1139 relatif à la sécurité dans l'aviation civile et aux compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

L'habilitation concerne également la législation sur les drones car le règlement (UE) n° 2018/1139 fait entrer ces derniers dans le champ de la réglementation européenne sur les aéronefs sans équipage à bord.

Sur le fondement de ces articles, deux ordonnances ont été publiées en mars 2022 :

- l'ordonnance n° 2022-456 du 30 mars 2022 relative à la création d'un régime de déclaration dans le domaine de la sécurité aérienne et à l'adaptation du droit national à l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 ;

- l'ordonnance n° 2022-455 du 30 mars 2022 relative à la surveillance du marché et au contrôle des produits mentionnés au premier paragraphe de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

L'article 3 de la loi habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la publication de la loi, des dispositions pour mettre en conformité le code des transports avec les nouvelles règles issues du règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Ce règlement introduit un régime de déclaration pour certains exploitants d'aéronefs, garantissant que ceux-ci remplissent les exigences de sécurité nécessaires. Ce règlement vient directement modifier le droit français.

L'article 4 habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les dispositions législatives nécessaires pour substituer à des références devenues obsolètes la référence au règlement (UE) n° 2018/1139 relatif à la sécurité dans l'aviation civile et aux compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Comme le précise son intitulé, ce règlement abroge notamment le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la

directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, et le remplace. Or, le code des transports contient toujours des références au règlement (CE) n° 216/2008, comme à la directive 2004/36/CE déjà abrogée.

Pour mettre en conformité le droit français avec le règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 précité, le Gouvernement, comme il y était habilité, a publié l'ordonnance n° 2022-456 du 30 mars 2022 relative à la création d'un régime de déclaration dans le domaine de la sécurité aérienne et à l'adaptation du droit national à l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Le règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 a également étendu son champ d'application à un grand nombre de types de drones appelés « aéronefs sans équipage à bord » (ou UAS en anglais). L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) acquiert donc une compétence sur les drones. Le seuil pour que les drones entrent dans le champ du règlement (UE) n° 2018/1139 est exprimé en énergie cinétique, c'est-à-dire en joules en cas d'impact (80 joules). Jusqu'en 2018, l'ensemble des règles s'appliquant aux drones de moins de 150 kg relevait de la législation nationale.

Pour compléter le règlement (UE) n° 2018/1139 sur les drones, un règlement délégué et un règlement d'exécution ont été adoptés : le règlement délégué (UE) n° 2019-945 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et le règlement d'exécution (UE) n° 2019-947 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Ces deux règlements sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2020.

C'est pourquoi l'ordonnance n° 2022-456 du 30 mars 2022 relative à la création d'un régime de déclaration dans le domaine de la sécurité aérienne et à l'adaptation du droit national à l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 contient des modifications relatives à la législation sur les drones.

L'ordonnance précitée a donc dû modifier les dispositions relatives aux drones issues de la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016. Elle a abrogé les dispositions auxquelles le règlement se substituait et a maintenu ou a modifié, si nécessaire, les dispositions ne relevant pas du champ d'application du règlement (UE) n° 2018/1139, notamment concernant la sécurité publique ou la protection de la vie privée et les données à caractère personnel.

À titre d'exemple, les dispositifs de limitation de capacité sur les drones (limitation de la vitesse, impossibilité de sortir d'une certaine zone) ne peuvent plus être exigés en vertu de la législation nationale, le règlement européen ayant prévu d'autres dispositifs de sécurité équivalents. L'ordonnance laisse néanmoins inchangées certaines dispositions sur les drones relatives à la sécurité nationale et à la protection du territoire, sujets laissés à l'appréciation des États membres. La

règlementation nationale sur les notices devant être jointes aux appareils a de même été maintenue afin que celles-ci contiennent des avertissements. De même, l'exigence d'emport d'un dispositif de signalement électronique et lumineux pour les drones, qui concourt à des objectifs de sécurité publique autant que de sécurité aérienne, est maintenue dans le droit national, conformément à ce que permet le règlement (UE) n° 2018/1139.

L'ordonnance n° 2022-455 du 30 mars 2022 relative à la surveillance du marché et au contrôle des produits mentionnés au premier paragraphe de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord a également été adoptée en vertu de l'article 4, permettant la mise en place du dispositif de surveillance du marché des aéronefs sans équipage à bord, conformément aux obligations posées par la réglementation européenne.

4. Le Gouvernement a pris l'ordonnance pour laquelle il était habilité afin de déterminer le régime de signalement et de sanction à l'égard de passagers dits perturbateurs

Conformément à l'article 12, le Gouvernement est habilité à prendre par ordonnance les mesures pour :

1° Mettre en place un dispositif assorti de sanctions pénales et administratives permettant de prévenir et de réprimer les comportements des passagers n'obéissant pas aux consignes ou aux recommandations de l'équipage ;

2° Prévoir l'aggravation des sanctions pénales applicables lorsque les faits constitutifs de l'infraction, commis dans un aéronef, sont de nature à porter atteinte à la sécurité du vol.

L'ordonnance a été publiée le 1^{er} juin 2022 : ordonnance n° 2022-831 du 1^{er} juin 2022 créant un régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer le comportement de passagers aériens perturbateurs.

L'article 12 devait permettre au Gouvernement de prendre, dans un délai de huit mois, une ordonnance pour renforcer la réglementation visant à lutter contre les faits commis par les passagers indisciplinés à l'intérieur d'un aéronef, notamment en renforçant les sanctions pénales et administratives.

La présence de passagers indisciplinés pose de nombreux problèmes de sécurité dans l'aviation civile. Elle se traduit par des désagréments très divers qui compromettent notamment la sécurité des passagers et des membres d'équipage et le travail de ces derniers à bord. Ce sujet, qui n'est pas assimilable à celui du risque terroriste et à la criminalité en général, fait l'objet d'une attention particulière à tous les niveaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Ainsi, l'annexe 17 de la Convention de Chicago donne une définition du passager perturbateur en son article 1^{er} : « *Passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions*

du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef. »

Pour les cas les plus graves, peut aussi s'appliquer en droit international la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo en 1963, modifiée par le Protocole de Montréal signé en 2014 et entré en vigueur en 2020 suite à la ratification de celui-ci par 22 États signataires. Le protocole permet de mieux prendre en compte les actes des passagers indisciplinés, tandis que l'un des objectifs principaux de la Convention de Tokyo était de doter les commandants de bord de pouvoirs pour débarquer les passagers dangereux et d'établir les États dans lequel les infractions pouvaient être poursuivies.

En droit interne, l'article L. 6522-3 du code des transports donne au commandant de bord le pouvoir de débarquer toute personne « *qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre de l'aéronef* ».

Les faits qui peuvent être commis par des passagers indisciplinés, même les moins graves, peuvent entraîner des retards, indisposer les autres passagers, empêcher les membres d'équipage d'effectuer leur travail et notamment de veiller à la sécurité du vol.

L'ordonnance n° 2022-831 du 1^{er} juin 2022 créant un régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer le comportement de passagers aériens perturbateurs a modifié le droit interne afin d'établir une nouvelle procédure de signalement et de sanctions administratives à l'encontre des passagers indisciplinés qui, par leur comportement, compromettent la sécurité du vol, des autres passagers et du personnel navigant.

Cette ordonnance crée une troisième section au chapitre I^{er} du titre II du livre IV de la sixième partie du code des transports, intitulée « Comportement des passagers ». Cette section institue pour les compagnies aériennes, titulaires d'une licence d'exploitation, la possibilité de signaler le comportement perturbateur des passagers à la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Les signalements devront être faits auprès des agents qui sont les seules personnes assermentées à constater les faits à partir des informations transmises et à pouvoir communiquer le constat à l'autorité administrative compétente.

La possibilité de signaler le comportement perturbateur de certains passagers auprès de la DGAC s'applique à toutes les compagnies françaises, quelle que soit la nationalité du passager.

Le choix devrait être fait de désigner le ministre chargé des transports et de l'aviation civile en qualité d'autorité administrative compétente, et non une autorité administrative déconcentrée.

Le constat d'un comportement perturbateur entraîne le prononcé de sanctions de nature administrative. La sanction la plus lourde est l'interdiction

temporaire d'embarquer à bord sur une compagnie aérienne publique française pendant une durée maximale de deux ans.

La nature des sanctions pouvant être prononcées est exposée dans les deux tableaux ci-dessous :

AMENDES ADMINISTRATIVES POUVANT ÊTRE PRONONCÉES À L'ENCONTRE D'UN PASSAGER FRANÇAIS OU ÉTRANGER AYANT PERTURBÉ UN VOL EXPLOITÉ EN TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC PAR UNE COMPAGNIE FRANÇAISE

Manquements (article L. 6432-4 du code des transports)	Amende administrative (alinéa 1 de l'article L. 6432-6 du code des transports)	Récidive : montant maximum de l'amende initiale doublé (alinéa 2 de l'article L. 6432-6 du code des transports)	Prescription (article L. 6432-7 du code des transports)
Utilisation d'un appareil électronique ou électrique lorsque son utilisation a été interdite pendant une phase ou la totalité du vol par le personnel navigant, constitué de l'équipage de cabine et de l'équipage de conduite	10 000 euros maximum par manquement constaté	20 000 euros si le même manquement est commis dans un délai d'un an à compter de la notification de la sanction	2 ans à compter du jour de la commission du manquement
Entrave de l'exercice des missions de sécurité du personnel navigant	10 000 euros maximum par manquement constaté	20 000 euros si le même manquement est commis dans un délai d'un an à compter de la notification de la sanction	2 ans à compter du jour de la commission du manquement
Refus de se conformer à une instruction de sécurité donnée par le personnel navigant	10 000 euros maximum par manquement constaté	20 000 euros si le même manquement est commis dans un délai d'un an à compter de la notification de la sanction	2 ans à compter du jour de la commission du manquement

INTERDICTION ADMINISTRATIVE D'EMBARQUEMENT À BORD POUVANT ÊTRE PRONONCÉE À L'ENCONTRE D'UN PASSAGER FRANÇAIS OU ÉTRANGER AYANT PERTURBÉ UN VOL EXPLOITÉ EN TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC PAR UNE COMPAGNIE FRANÇAISE

Manquement	Interdiction administrative d'embarquement à bord (article L. 6432-9 du code des transports)	Cumul possible avec l'amende administrative de 10 000 euros prévue à l'article L. 6432-4 du code des transports)	Récidive (article L. 6432-11 du code des transports) : doublement de la durée d'interdiction	Amende administrative en cas de non-respect de l'interdiction d'embarquement
Comportement risquant de porter atteinte à la sécurité des personnels navigants, des autres passagers, de l'aéronef ou des biens à bord ou de constituer un danger grave pour la sécurité du vol	Le passager est interdit de vol à bord de tout aéronef exploité en vol de transport aérien public par une compagnie française. L'interdiction est prononcée pour une durée de 2 ans maximum.	Oui	Interdiction prononcée pour une durée de 4 ans en cas de mesure d'interdiction prononcée dans les 2 années précédentes	3 750 euros

Sources : informations transmises par la DGAC suite à son audition.

Lorsqu'une interdiction d'embarquement est prononcée, la DGAC communique à l'ensemble des compagnies aériennes françaises la liste des passagers interdits de vol. Ces compagnies peuvent appliquer la décision ministérielle d'interdiction en annulant les billets de transport délivrés, en refusant la délivrance d'un billet de transport, ou en refusant l'accès à bord en vérifiant que le passager n'est pas mentionné sur la liste nationale d'interdiction.

L'article 3 de l'ordonnance prévoit pour sa part une sanction pénale lorsque la sécurité de l'appareil est compromise en vol par la destruction, la dégradation ou la détérioration volontaire d'un élément de l'aéronef ou de matériel de sécurité.

SANCTION PÉNALE (ARTICLE L. 6433-3 DU CODE DES TRANSPORTS)

Infraction	Peine
Mise en danger de la sécurité d'un aéronef en vol par la destruction, la dégradation ou la détérioration volontaire d'un de ses éléments ou du matériel de sécurité à bord	5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende

Sources : informations transmises par la DGAC suite à son audition.

La modification du droit par l'ordonnance n° 2022-831 du 1^{er} juin 2022 précitée n'enlève pas la possibilité pour les compagnies aériennes de porter plainte en France si les faits avérés sont graves, enclenchant ainsi éventuellement une action pénale.

L'ordonnance publiée en juin 2022 doit donc être accompagnée de mesures réglementaires, dont un décret pour désigner l'autorité administrative compétente et un décret en Conseil d'État qui doit prévoir le délai pendant lequel le contrevenant peut présenter ses observations en cas de sanctions ⁽¹⁾.

II. DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS TERRESTRES ET MARITIMES

1. La transposition de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2020 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union a été complétée par un décret publié en avril 2022

Conformément à l'article L. 119-4-2 introduit par l'article 13 au code de la voirie routière, un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application de l'ensemble de la section 1 du chapitre X du titre I^{er} du code de la voirie routière modifiée par le même article 13.

Deux décrets ont été publiés le 7 avril 2022 :

- décret n° 2022-503 du 7 avril 2022 relatif aux constituants d'interopérabilité du service européen de télépéage et portant transposition de la directive n° 2019/520 du 19 mars 2019 ;

- décret n° 2022-504 du 7 avril 2022 relatif aux systèmes de télépéage, aux droits et obligations des percepteurs de péage, des prestataires et des utilisateurs du service européen du télépéage et portant transposition de la directive n° 2019/520 du 19 mars 2019.

L'article 13 transpose le contenu de la directive 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2020 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontalier d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union.

L'article 13 contient l'essentiel des modifications apportées au sein du droit national en vue de transposer la directive 2019/520 du 19 mars 2019 précitée. Il procède à une nouvelle rédaction des articles L. 119-2 à L. 119-4 du code de la voirie routière et crée deux nouveaux articles au sein de la section 1 du chapitre X du titre I^{er} du même code : les articles L. 119-4-1 et L. 119-4-2. Ces articles donnent une nouvelle définition du service européen de télépéage (SET).

Le dernier article de la section, l'article L. 119-4-2, prévoit que les modalités d'application de la section 1 sont définies par un décret en Conseil d'État. Comme cela avait été indiqué lors de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale, ce décret doit notamment procéder à la transposition de dispositions du droit européen qui ne sont pas de niveau législatif

(1) Informations transmises par la DGAC lors de son audition du 8 septembre 2022.

Ainsi, pour un fonctionnement harmonisé du service de télépéage, la directive européenne impose le déploiement de constituants d'interopérabilité qui sont les équipements techniques nécessaires au bon fonctionnement de ce service à l'échelle européenne. Ces « constituant d'interopérabilité » sont définis par l'article 2 de la directive comme tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels.

Sur ce sujet, la directive a été complétée par des mesures prises dans le cadre du règlement délégué (UE) 2020/203 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés et du règlement d'exécution (UE) 2020/204 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité. Ces deux derniers textes précisent les règles applicables à la mise sur le marché, au retrait et à l'interdiction de ces constituants, notamment les conditions et les procédures relatives à l'apposition du marquage « CE ».

Les deux décrets du 7 avril 2022 permet de mettre en cohérence la partie réglementaire du code de la voirie routière avec ces dispositions et d'actualiser les textes préexistants. En matière de technologie, le décret permet d'imposer que les équipements embarqués utilisent les technologies européennes de localisation par satellite, à savoir le système Galileo et le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) (*cf.* l'article D. 111-1-3 du code de la voirie routière).

Comme le précise le ministère chargé des relations avec le Parlement, deux arrêtés ont également été publiés relativement au télépéage pour compléter la transposition :

– l'arrêté du 13 avril 2022 pris pour l'application de l'article R. 119-17 du code de la voirie routière ;

– l'arrêté du 13 avril 2022 relatif à la désignation du bureau de contact unique, au sens de l'article D. 119-31 du code de la voirie routière.

Un arrêté est en cours de publication pour certaines des conditions devant être remplies par les personnes morales établies en France souhaitant être enregistrées en tant que prestataire du service européen de télépéage en application de l'article R. 119-29 du code de la voirie routière.

2. L'article 18 nécessite la prise d'un décret relatif au niveau des formateurs dans les établissements de formation initiale des gens de mer

L'article 18 prévoit la prise de mesures réglementaires pour définir l'expérience et les qualifications requises des formateurs et évaluateurs dans les établissements de la formation professionnelle des gens de mer.

Aucun décret ou arrêté n'est encore paru.

La formation professionnelle des gens de mer fait l'objet d'un encadrement spécifique en droit international et européen.

Plusieurs textes sont intervenus sur ce sujet pour garantir un niveau de formation minimal et des pratiques communes entre les professionnels maritimes des différents pays :

– la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée en 1978 (STCW) ;

– la convention internationale sur les normes de formation du personnel des navigants de pêche, de délivrance des brevets et de veille adoptée en 1995 (convention STCW-F) ;

– et, enfin, 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, qui reprend largement les dispositions des deux conventions précitées.

En droit national, la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel a créé au sein du code des transports une nouvelle section consacrée à l'agrément des organismes de formation professionnelle maritime, en créant les articles L. 5547-3 à L. 5547-9 du code des transports.

L'actuel article L. 5547-3 de ce code prévoit ainsi que toute « *formation conduisant à l'obtention ou au renouvellement des titres de la formation professionnelle maritime ne peut être dispensée que dans le cadre d'un organisme de formation agréé à cet effet par l'autorité administrative définie par décret en Conseil d'État* ».

Son second alinéa écarte néanmoins l'application de ce principe pour les établissements de formation placés sous la tutelle du ministère de la mer pour les formations dispensées au stade de la formation initiale.

Les lycées professionnels maritimes (au nombre de douze) et l'École nationale supérieure maritime (ENSM) ne sont donc pas soumis à cet agrément, ni aux exigences relatives aux niveaux de qualification et d'expérience des dirigeants, des formateurs et des évaluateurs prévus à l'article L. 5547-4 du code des transports.

Ces établissements qui préparent à des CAP, à des baccalauréats professionnels, à des BTS et à des diplômes de formation initiale au sein de l'ENSM, délivrent également des titres professionnels maritimes spécifiques ou dits complémentaires. Ces mêmes établissements sous tutelle peuvent dispenser des formations dites « modulaires » dans le cadre de la formation continue qui conduisent à la délivrance de certifications professionnelles dites principales. Seuls ces titres et certifications permettent de travailler à bord d'un navire et leur délivrance est encadrée par les conventions internationales et la directive 2008/106/CE.

Dans les deux cas, la formation permettant d'obtenir les certifications complémentaires ou principales doit répondre à certaines obligations qui sont vérifiées par le biais d'un agrément. Dès lors, même en dehors d'une procédure d'agrément en raison de la tutelle du ministère des transports, les formateurs et évaluateurs en formation initiale doivent répondre aux prescriptions des conventions et de la directive en matière de niveau de qualification et d'expérience.

L'état du droit précédant la promulgation de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 laissait donc de côté les diplômes et les titres associés délivrés dans le cadre de la formation initiale des douze lycées professionnels et de l'ESNM qui ne bénéficiaient pas d'un agrément et ne pouvaient délivrer de titres de formation professionnelle maritime tels que définis à l'article L. 5221-2 du code des transports nécessaires pour exercer la profession de marin.

La mesure proposée à l'article 18 vise à mettre en conformité les titres acquis au cours de la formation initiale assurée par les lycées professionnels maritimes et l'École nationale supérieure maritime avec les prescriptions des conventions internationales et de la directive 2008/106, dans les mêmes conditions que lorsque ces qualifications sont acquises *via* des formations spécifiques au niveau initial ou *via* la formation continue. Cette mise en conformité avec le droit international passe par une évaluation du niveau et des compétences des formateurs et évaluateurs.

L'article 18 introduit donc au livre V de la cinquième partie du code des transports l'article L. 5547-10 ⁽¹⁾. Celui-ci prévoit qu'un décret simple est nécessaire pour identifier les qualifications et compétences au regard des référentiels des matières enseignées et pour prévoir les modalités de mise en conformité des qualifications et expériences.

Aucun texte de nature réglementaire n'a encore été pris. Cela est néanmoins prévu par le secrétariat d'État à la mer.

(1) Art. 5547-10 : « Les niveaux de qualification et d'expérience des formateurs et des évaluateurs dispensant, dans les établissements mentionnés au II de l'article L. 5547-3, les formations professionnelles maritimes conduisant à la délivrance de titres de formation professionnelle maritime relevant de l'article L. 5521-2 sont définis par voie réglementaire. »

Les dispositions réglementaires devraient permettre de déterminer les qualifications et compétences que doivent avoir les enseignants en lycée professionnel maritime et à l'École nationale supérieure maritime.

Comme la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) l'a indiqué aux rapporteuses, cette détermination demande un travail préparatoire important en amont. En effet, il est nécessaire au préalable d'établir la liste de toutes les qualifications et compétences des enseignants actuels au regard des matières enseignées et d'établir les qualifications et compétences nécessaires pour enseigner les matières professionnelles maritimes conformément aux référentiels des conventions internationales et de la directive. Ce travail permettra d'évaluer si un plan de formation des enseignants en poste est nécessaire.

La DGAMPA précise également que ce travail comprend aussi une dimension forte de « dialogue social » à mener avec les enseignants et formateurs.

La détermination des qualifications et compétences nécessaires peut avoir des conséquences sur l'employabilité de certains enseignants en raison de l'introduction de nouvelles qualifications.

Le travail de recensement mentionné devrait ainsi débiter au dernier trimestre 2022. Le décret simple qui en résultera ne pourrait être soumis à la concertation puis publié qu'au cours du deuxième trimestre de l'année 2023.

3. Les mesures nécessaires ont été prises pour l'application de l'article 24 relatif au « Paquet mobilité I » sur le temps de repos des conducteurs routiers

L'article 24 introduit en droit national les règles du « Paquet mobilité I » adopté par les instances européennes en juillet 2020. Il vient inscrire au sein du droit national certaines dispositions des règlements n° 2020/1054 et n° 2020/1055 concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers, ainsi que les conditions d'accès au marché du transport routier de marchandises.

Deux mesures d'application de niveau réglementaire étaient prévues pour la mise en œuvre de l'article : une mesure relative à la durée de conservation des documents établis par les entreprises relatifs aux temps de repos des conducteurs et un décret en Conseil d'État pour fixer les modalités d'application des sections 1 et 2 du chapitre unique du titre II du livre IV de la troisième partie du code des transports.

Un décret a été publié en août 2022 : le décret n° 2022-1147 du 10 août 2022 modifiant le code des transports en matière de transport routier.

Deux autres décrets sont en cours d'élaboration mais ne sont pas encore parus.

Le « Paquet mobilité I » rassemble deux règlements et une directive :

- le règlement (UE) n° 2020/1054 qui concerne les durées de conduite, de pause et de repos des conducteurs routiers ;
- le règlement (UE) n° 2020/1055 qui concerne les règles d'accès à la profession de conducteur routier ;
- la directive (UE) 2020/1057 qui concerne le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier (*cf. infra*).

Le règlement n° 2020/1054 précité introduit plusieurs avancées significatives dans le droit de l'Union. Il modifie en effet le règlement n° 561/2006 et comprend notamment :

- la création d'un droit au retour pour les conducteurs selon une périodicité déterminée ;
- l'autorisation, à titre dérogatoire et seulement pour certaines catégories de transport international, de la prise de deux repos hebdomadaires réduits successifs ;
- des sanctions pour les employeurs s'ils rémunèrent leurs chauffeurs en fonction de la vitesse de livraison.

Le règlement n° 2020/1055 précité impose, pour sa part, entre autres dispositions, un délai de carence de 4 jours au minimum aux transporteurs entre deux périodes de cabotage pour un même véhicule et sur le territoire d'un même État membre de l'Union européenne.

Le décret n° 2022-1147 du 10 août 2022 a été rédigé pour déterminer les modalités d'application des sections 1 et 2 du chapitre unique du titre II du livre IV de la troisième partie du code des transports modifiées par l'article 24 (articles L. 3421-1 à L. 4321-4 sur les règles de transports de cabotage de personnes et de marchandises).

Le décret n° 2022-1147 précité est également pris pour l'application des dispositions des articles L. 3452-7-1 et L. 3452-7-2 du code des transports créés par le 4° de l'article 24 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, qui définissent les sanctions en cas de non-présentation, lors d'un contrôle, des éléments de preuve pour s'assurer du respect des règles de cabotage fixées, d'une part, par l'accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni et, d'autre part, par le règlement 1072/2009 ⁽¹⁾.

Les autres articles de ce décret modifient et complètent les dispositions du code des transports pour la prise en compte dans la réglementation française des règlements (UE 1054/2020 et 1055/2020 du 15 juillet 2020 (Paquet Mobilité), qui n'ont pas nécessité de dispositions législatives dans le droit national, ces règlements ayant une portée législative directe.

Le décret n° 2022-1147 du 10 août 2022 ne concerne pas la mise en œuvre du nouvel article L. 3313-5 relatif à l'obligation de documentation pesant sur les

(1) Règlement (ce) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Celui-ci est modifié par le règlement (UE) 2020/1055.

transporteurs routiers. Ces derniers doivent pouvoir prouver qu'ils respectent l'obligation d'organiser le travail de tout conducteur routier qu'ils emploient ou qui est mis à leur disposition de telle manière qu'il soit en mesure de retourner au centre opérationnel situé dans l'État membre d'établissement de son employeur ou à son lieu de résidence pour y prendre un temps de repos hebdomadaire.

C'est pourquoi, pour l'application des *a* et *b* du 1° du I de l'article 24 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, deux décrets d'application sont en cours d'élaboration.

Premièrement, un premier projet de décret simple prévoit de fixer à un an la durée de conservation de la documentation mentionnée au premier alinéa du nouvel article L. 3313-5 du code des transports.

Deuxièmement, un projet de décret en Conseil d'État prévoit la mise en place :

- d'une contravention applicable dans deux situations : d'une part, en cas de non-respect de l'obligation faite à l'employeur de conserver dans ses locaux la documentation relative à la façon dont il s'acquitte de l'obligation d'assurer le droit au retour de ses conducteurs, en application du premier alinéa du nouvel article L. 3313-5, et, d'autre part, lorsque le conducteur n'a pas été mis en mesure d'apporter aux agents de contrôle en bord de route la preuve que l'entreprise s'est acquittée de cette même obligation à son égard, en application du second alinéa du nouvel article L. 3313-5 ;

- d'une contravention de 5^e classe pour sanctionner le fait d'établir un lien entre la rémunération du conducteur et la rapidité de la livraison, de la même manière qu'il existe aujourd'hui une contravention de 5^e classe pour sanctionner le fait d'établir un lien entre la rémunération du conducteur et la distance parcourue ou le volume des marchandises transportées.

Ces dispositions réglementaires complèteront la liste des sanctions pénales relatives au non-respect du droit au retour des conducteurs. L'article L. 3315-4-1 dans sa rédaction issue du 1° du I de l'article 24 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 prévoit en effet d'ores et déjà que le non-respect du droit au retour des conducteurs constitue un délit.

Ces deux projets de décret comportent d'autres dispositions qui ne sont pas liées à la loi, et qui font l'objet de concertations avec les partenaires sociaux.

Il faut néanmoins noter que les dispositions de l'article 4 du décret n° 2022-1147 du 10 août 2022 concernant le tachygraphe et la définition de sanctions en cas de non-respect des obligations liées à l'utilisation de cet équipement, contribuent à renforcer l'application de la règle du retour du conducteur prévue par l'article L. 313-5 nouveau du code des transports.

4. La transposition de la directive « *lex specialis* » en matière de détachement des conducteurs routiers a été réalisée

L'article 25 procède à la transposition de l'article 1^{er} de la directive 2020/1057 « *lex specialis* » en matière de détachement des conducteurs routiers.

Pour la mise en œuvre des articles nouveaux ou modifiés du code des transports, l'article 25 opère deux renvois généraux à un décret en Conseil d'État et contient trois renvois spécifiques à des décrets.

Un décret a été publié le 1^{er} février 2022 : décret n° 2022-104 du 1^{er} février 2022 relatif aux entreprises de transport terrestre détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national. Ce décret constitue la mesure réglementaire d'application couvrant tous les renvois de l'article 25.

L'article 25 habilite également le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures nécessaires pour mettre en cohérence les dispositions du code du travail et du code des transports dans un délai d'un an.

L'ordonnance a été publiée en octobre 2022 : ordonnance n° 2022-1293 du 5 octobre 2022 relative au détachement de salariés roulants ou navigants dans le domaine des transports.

L'article 25 transpose l'article 1^{er} de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012.

Cet article 1^{er} vise l'application, de manière effective et opérationnelle, des règles relatives au détachement des conducteurs routiers, selon des modalités adaptées au caractère mobile de leur activité. Son champ d'application est limité aux situations de conducteurs effectuant des opérations de transports constituant des prestations de services internationales telles que définies par le point 3a de l'article 1^{er} de la directive 96/71/CE. La « *lex specialis* » ne s'applique donc ni aux situations de détachement intragroupe, ni à celles réalisées par des entreprises de travail temporaire.

Les cadres juridiques coexistant en droit national en matière de détachement des conducteurs routiers

- ▶ Le détachement de droit commun prévu par le code du travail (articles L. 1261-1 et suivants) ;
- ▶ Les dispositions d'adaptation prévues par le code des transports pour les entreprises de transport n'entrant pas dans le champ de la *lex specialis* (articles L. 1331-1 et suivants). C'est notamment le cas du détachement intra-groupe ou du recours à une entreprise de travail temporaire établie hors de France pour l'emploi d'un conducteur, que l'entreprise utilisatrice soit établie en France ou non ;
- ▶ Les dispositions d'adaptation prévues par le code des transports pour les entreprises entrant dans le champ de la *lex specialis* (articles L. 1332-1 et suivants).

La directive définit donc les situations d'exécution d'un contrat de transport routier pour lesquelles le détachement doit en principe s'appliquer. Il s'agit du transport international et du cabotage par transport routier (réalisation d'une opération de transport routier à l'intérieur d'un État membre par une entreprise établie hors du territoire national). Elle instaure cependant des exceptions pour les opérations de transport routier dites « bilatérales », s'entendant comme la réalisation d'un transport entre le pays d'établissement de l'entreprise et le territoire national, qui ne sont pas soumises à l'application du détachement. Ces opérations bilatérales peuvent comporter, en nombre limité, des activités supplémentaires de chargement et déchargement réalisées sur les parcours aller et/ou retour.

Elle établit les formalités administratives à accomplir et précise les moyens de contrôle. La directive désigne le système d'information du marché intérieur (IMI) comme le moyen unique et commun, au niveau de l'UE, pour l'établissement des déclarations de détachement des conducteurs ainsi que pour les échanges d'information entre autorités des États membres. De plus, elle précise les documents devant être détenus à bord du véhicule et présentés aux agents de contrôle (copie de la déclaration de détachement, lettre de voiture, enregistrements tachygraphes) ainsi que les documents que l'employeur doit fournir a posteriori de la prestation aux autorités chargées du contrôle (lettres de voiture, enregistrements tachygraphes, documents relatifs à la rémunération, contrat de travail, preuves de paiement du salaire).

L'article 25 créé donc un nouveau chapitre dans le code des transports pour mettre en œuvre la « *lex specialis* » et restreint le champ d'application des règles actuelles aux cas de détachement ne relevant pas de la directive du 15 juillet 2020 précitée.

L'article opère deux renvois généraux à un décret en Conseil d'État :

– le nouvel article L. 1332-2 du code des transports dispose que les modalités d'application du titre du code du travail relatif au détachement des salariés par les entreprises établies hors de France sont définies par un décret en Conseil d'État ;

– le nouvel article L. 1332-8 du code des transports dispose que les modalités d’application du chapitre transposant la « *lex specialis* » sont définies par un décret en Conseil d’État.

L’ensemble des dispositions du décret du 1^{er} février 2022 a pour effet de préciser transversalement ces modalités.

L’article 25 contient également trois renvois spécifiques à un décret en Conseil d’État sur des points qui ont été traités par le décret du 1^{er} février 2022.

En application du nouvel article L. 1332-4 du code des transports, l’article R. 1332-2-1 vient préciser les modalités d’établissement de la déclaration de détachement par les entreprises de transport via le système IMI.

En application du I de l’article L. 1332-7 du même code, l’article R. 1332-5 précise les modalités de mise à disposition des entreprises des informations relatives aux conditions de travail et d’emploi en vigueur en France.

En application du II de ce même article L. 1332-7, les modalités de communication des informations aux partenaires sociaux ont été précisées à l’article R. 1332-6.

En ce qui concerne l’habilitation prévue au IV de l’article 25, le Gouvernement a été autorisé à prendre, par voie d’ordonnance, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d’harmoniser l’état du droit, d’assurer la cohérence des textes, d’abroger les dispositions devenues sans objet ou inadaptées et de remédier aux éventuelles erreurs en :

– prévoyant les mesures de coordination, de simplification et de mise en cohérence nécessaires, le cas échéant en procédant à la révision des dispositions du code du travail et du code des transports relatives au régime du détachement applicables aux transports terrestres ne relevant pas du 4^o du I ;

– corrigeant des erreurs matérielles ou des incohérences contenues dans le code du travail ou d’autres codes à la suite des évolutions législatives résultant des I à III;

– actualisant les références au code du travail et au code des transports modifiées par le présent article.

L’ordonnance a été publiée le 5 octobre 2022⁽¹⁾. Selon les informations transmises par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), l’ordonnance clarifie certains points relatifs à l’articulation entre le code des transports et le code du travail. Elle précisera que la déclaration de détachement établie sur le système européen IMI vaut déclaration de détachement

(1) Ordonnance n° 2022-1293 du 5 octobre 2022 relative au détachement de salariés roulants ou navigants dans le domaine des transports

au sens du code du travail français et dispense de l'obligation de désignation d'un représentant de l'entreprise sur le territoire national.

L'ordonnance modifie donc les dispositions du code des transports relatives à l'attestation de détachement spécifique aux transports terrestres établie au moyen du système national SIPSI. En effet, du fait de la transposition de la directive n° 2020/1057/UE, qui couvre les opérations de prestations internationales de services de transport routier réalisées sur véhicules lourds, constituant l'essentiel des détachements dans les transports terrestres, ces attestations sur le système SISPI ne trouvent plus à s'appliquer qu'à un nombre très restreint de cas. En conséquence, l'ordonnance rattache le régime déclaratif de détachement applicable aux cas ne ressortant pas de la directive n° 2020/1057 à la déclaration préalable de détachement prévue par le code du travail. Les entreprises établies dans les États tiers devront ainsi déposer une déclaration de détachement sur SIPSI.

III. DISPOSITIONS RELATIVES AUX MINÉRAIS DE CONFLIT

L'article 32 vise à adapter le droit national aux dispositions du règlement (UE) n° 2017/821 portant sur le contrôle du respect par les importateurs du devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement de l'étain, du tantale et du tungstène, leurs minerais et de l'or provenant de zones de conflit ou à haut risque.

Les dispositions du règlement sont d'application directe. Les États membres devaient adopter les dispositions nécessaires pour compléter le règlement afin de rendre effectif le contrôle du devoir de vigilance des entreprises important ces minerais. L'article 32 introduit les précisions nécessaires dans le droit national et prévoit la prise de plusieurs mesures réglementaires : un décret pour déterminer les catégories d'agents pouvant procéder aux contrôles dans les entreprises, et la définition par voie réglementaire des modalités de réponse de l'importateur de minerais lorsqu'on lui communique un rapport suite à un contrôle.

Ces mesures n'ont pas encore été publiées.

Le 17 mai 2017, a été adopté le règlement européen (UE) n° 2017/821 du Parlement européen et du Conseil fixant des obligations liées au devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement pour les importateurs de l'Union qui importent de l'étain, du tantale et du tungstène et de l'or provenant de zones de conflit ou à haut risque (règlement dit « 3TG » pour le tantale, l'étain, le tungstène et l'or).

Ce règlement vise à limiter au maximum les risques d'importation dans l'Union européenne de minerais dont l'achat financerait des conflits étatiques ou au sein d'États, des activités criminelles et favoriserait des atteintes au droit de l'homme en obligeant les entreprises importatrices à prendre des mesures internes de surveillance et de contrôle de leur processus d'achat et d'importation.

Le règlement étant d'application directe en droit national, seules les dispositions relatives à l'organisation des procédures de contrôle et à la fixation des

règles applicables aux infractions, dont l'Union européenne charge expressément les États membres, nécessitent une adaptation des normes législatives et réglementaires internes (cf. l'article 16 du règlement).

À l'inverse, la définition du devoir de diligence, des risques à identifier et des obligations mises à la charge des importateurs, et la liste des métaux et minerais « 3TG » en cause et des personnes assujetties au règlement sont fixées par le règlement (UE) n° 2017/821 précité.

L'article 32 de la loi a donc instauré, pour répondre aux exigences du règlement (UE) n° 2017/821, un système de contrôles du respect du devoir de diligence par les importateurs, à l'issue desquels l'autorité administrative peut enjoindre, en cas de manquement constaté, les intéressés à appliquer des mesures correctives sous peine d'exécution d'office et d'astreintes administratives.

La direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN), qui relève actuellement du ministre chargé de l'environnement, a été désignée, par voie réglementaire en décembre 2017, comme autorité compétente pour assurer l'application du règlement européen. Elle remplit cette mission en lien avec le ministère de l'économie et des finances dont relève l'administration des douanes.

Si la DGALN est l'autorité compétente au niveau national, la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 n'a pas statué sur les agents qui, au sein de l'administration de l'État, pourront faire ces contrôles.

Le II de l'article 32 prévoyait pour compléter le dispositif législatif la prise d'un décret devant déterminer les agents habilités à réaliser des contrôles dans les entreprises soumises aux dispositions du règlement (UE) n° 2017/821 précité et les modalités du droit de réponse des entreprises lorsque des observations leur sont adressées.

Le décret n'a pas encore été pris mais est en cours d'élaboration, comme l'a indiqué aux rapporteuses la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature. Il s'agit d'un sujet important qui permettra de définir quelle administration de l'État est localement en charge du contrôle du devoir de vigilance.

En effet, la question de savoir si les contrôles seront effectués par des agents de l'État au niveau départemental, régional ou à un autre niveau administratif doit encore être tranchée.

L'objectif, quelles que soient les personnes désignées pour conduire cette mission, est de contrôler annuellement environ 5 % des entreprises concernées. La difficulté en termes d'organisation réside dans la dispersion de ces entreprises sur tout le territoire. La DGALN a estimé à environ cinq équivalents temps plein le nombre de personnes nécessaires à la réalisation de ces contrôles mais devant être réparties dans toute la France, dans l'hexagone et outre-mer.

IV. DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION ET À L'INFORMATION ENVIRONNEMENTALE

1. La France est en voie d'améliorer son dispositif de suivi de la capture et de la mise à mort d'espèces protégées pour respecter les exigences du droit européen

L'article 35 vise à assurer la transposition de la directive 92/43/CE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages (directive dite « Habitats ») en ce qui concerne le suivi des captures et mises à mort accidentelles de certaines espèces protégées. Il prévoit la publication d'un décret afin que la France puisse respecter pleinement ses obligations.

Le décret n'a pas encore été publié mais devrait l'être d'ici à la fin de l'année 2022.

L'article 35 a été introduit pour créer une base légale à l'introduction d'un nouveau dispositif relatif au contrôle et au suivi de la capture et de la mise à mort accidentelles de certaines espèces protégées. Ce dispositif doit être plus contraignant et couvrir plus d'espèces animales qu'actuellement.

Cet article a pour origine les obligations imposées aux États membres dans le cadre de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 modifiée, dite « directive Habitat ».

Cette directive impose aux États membres d'instaurer des systèmes de protection stricte des espèces animales et végétales particulièrement menacées (espèces listées à l'annexe IV de la directive ⁽¹⁾), interdisant toute forme de capture ou de mise à mort intentionnelle de spécimens dans la nature, la perturbation intentionnelle de ces espèces, notamment durant la période de reproduction, de dépendance, d'hibernation et de migration, la destruction ou le ramassage intentionnels des œufs dans la nature, ainsi que la détérioration ou la destruction des sites de reproduction ou des aires de repos. Ces obligations sont précisées par l'article 12-1 de la directive 92/43/CE.

La directive envisage également la possibilité de capture ou mise à mort accidentelles d'espèces protégées à l'égard desquelles les États membres doivent être attentifs pour veiller à l'objectif général de conservation des espèces.

Le point 4 de l'article 12 mentionné ci-dessus impose donc aux États membres de mettre en œuvre un système d'alerte et de contrôle en cas de capture et de mise à mort accidentelles de certaines espèces animales mentionnées à l'annexe IV lorsque cela n'a pas pu être empêché (par exemple, lors d'activités de pêche ou de travaux publics).

(1) Annexe relative aux « Espèces animales et végétales présentant un intérêt communautaire et nécessitant une protection stricte ».

Face aux mesures prises par la France, jugées insuffisantes au regard des obligations européennes, la Commission a prononcé une mise demeure en juillet 2020 estimant que le système de suivi et de contrôle des captures et mises à mort accidentelles n'était pas satisfaisant, notamment en ce qui concerne les cétacés. La Commission a réitéré ses observations le 15 juillet 2022 par un avis motivé qui vise particulièrement la prise accessoire de dauphins ⁽¹⁾.

S'il existe de nombreuses initiatives pour équiper les navires de pêche de dispositifs de répulsion ou de détection de mammifères marins ainsi que des programmes d'observation en mer et sur terre pour suivre l'évolution et la mortalité de ces espèces, la connaissance et le suivi des éventuelles captures, voire décès accidentels, ne sont pas encore pleinement garantis.

En terme d'obligations de déclaration de capture ou de mise à mort accidentelle pour certaines espèces ou catégories d'espèces, seuls sont concernés depuis 2019 les mammifères marins capturés accidentellement dans un engin de pêche ⁽²⁾. Si l'obligation existe réglementairement, les personnes concernées ne sont pas toujours en mesure de faire état du nombre de captures pour des raisons matérielles. En effet, seuls certains types de navire ont des obligations en termes d'équipements, comme les chaluts pélagiques dans le golfe de Gascogne qui doivent être équipés de dispositifs de dissuasion acoustique. D'autres navires n'ont pas nécessairement de dispositif ou ne peuvent effectuer un suivi chiffré des captures ou morts accidentelles.

C'est pourquoi sur la base de **l'article 15**, le ministère de la transition écologique et le secrétariat d'État à la mer préparent un décret qui devra permettre à la France de respecter ses obligations pour toutes les espèces dont il est nécessaire de suivre la population, conformément à la directive « Habitat ».

Le projet de décret établit le cadre permettant au ministre en charge de la protection de la nature de prendre des arrêtés imposant la mise en place d'une déclaration des captures et mises à mort accidentelles de certaines espèces dans le cadre d'une ou plusieurs activités :

– d'une part, lorsqu'il estime nécessaire le recueil de données pour apprécier les effets d'une activité sur l'état de conservation des populations des espèces ;

– d'autre part, lorsqu'il estime qu'au vu des données scientifiques et techniques dont il dispose, une activité pouvant engendrer des captures ou mises à mort accidentelles est susceptible de porter atteinte au maintien dans un état de conservation favorable des populations de certaines espèces.

(1) https://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/infringements-proceedings/infringement_decisions/?typeOfSearch=true&active_only=0&noncom=0&r_dossier=INFR%282020%294036&decision_date_from=&decision_date_to=&title=&submit=Search&lang_code=fr

(2) Voir l'arrêté du 6 septembre 2018 portant modification de l'arrêté du 1^{er} juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection.

Ainsi, chaque arrêté devra mentionner l'activité devant faire l'objet d'un suivi des captures et mises à mort accidentelles, les espèces concernées, les personnes tenues de déclarer une capture ou une mise à mort accidentelles, les modalités techniques du suivi (calendrier, fréquence, durée), le territoire concerné et les modalités de transmission de l'information auprès des autorités compétentes.

Le projet de décret prévoit également une sanction (contraventions de quatrième classe) pour les contrevenants aux dispositions de ces arrêtés.

Ainsi, il est instauré la faculté de mettre en place des dispositifs de contrôle et de surveillance pour les espèces protégées. Les arrêtés ministériels sont pris conjointement par les ministres chargés de l'écologie et de l'agriculture.

Les projets d'arrêtés de protection concernent :

– les tortues marines. Il existe déjà un arrêté d'interdiction de capture mais celui-ci est en cours de révision pour intégrer l'obligation de déclaration de capture accidentelle ;

– les mammifères marins. Pour ces espèces, la déclaration obligatoire des captures accidentelles est déjà mise en place depuis le 01/01/2019 par l'arrêté du 6 septembre 2018 ;

– les végétaux marins, pour lesquels l'arrêté est en cours d'élaboration ;

– les invertébrés marins, pour lesquels l'arrêté est en cours d'élaboration ;

– les poissons marins, pour lesquels l'arrêté est en cours d'élaboration ⁽¹⁾.

Le projet de décret a reçu un avis favorable du Conseil national de la protection de la nature le 15 mars 2022. Il a fait l'objet d'une consultation du public qui s'est déroulée du 13 juillet au 5 août 2022. Le Conseil d'État a été saisi début septembre du projet de décret.

(1) Information fournies par la direction Eau et biodiversité et la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture lors de leur audition du 15 septembre 2022.

2. La transposition de la directive relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, dite « eau potable », par ordonnance met en lumière les nombreux enjeux liés à l'accès à l'eau et à la qualité des eaux

L'article 37 habilite le Gouvernement à transposer par ordonnance la directive (UE) 2020/2184 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, y compris les actes délégués et les actes d'exécution prévus par la même directive.

L'ordonnance n'a pas encore été publiée.

L'article a été introduit par un amendement du Gouvernement à l'Assemblée nationale lors de la discussion du texte en première lecture. La transposition de la directive qui doit intervenir au niveau législatif a été laissée au soin du Gouvernement, la France ayant jusqu'au 12 janvier 2023 pour la transposer.

La directive (UE) 2020/2184 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine demande un important travail de transposition qui requiert la collaboration de plusieurs ministères, le sujet touchant à la fois à la santé publique et à la protection de l'environnement.

Cinq axes importants sont déclinés dans la directive qui a pour origine une initiative européenne appelée « *Right 2 water* » qui affirmait un accès inconditionné à l'eau potable. Ces axes sont :

- 1) La qualité de l'eau potable (composition chimique, capacités de détection...);
- 2) L'obligation de la mise en place de plans de gestion de la sécurité sanitaire de l'eau (PGSSE). Cette approche permet d'identifier les dangers et événements dangereux susceptibles de se produire sur l'ensemble du système de production et de distribution d'eau, de la ressource en eau au robinet du consommateur, et de mettre en place un plan de mesures de maîtrise des risques ;
- 3) Le renforcement de l'information aux usagers ;
- 4) L'harmonisation des règles applicables aux matériaux en contact avec l'eau (avec un principe de listes établissant les seuls matériaux autorisés, tous les autres étant exclus) ;
- 5) L'affirmation du droit à l'accès à l'eau pour tous.

Pour les aspects les plus techniques, la directive elle-même nécessite la publication d'actes d'exécution et d'actes délégués.

En ce qui concerne l'accès à l'eau pour tous, ce droit apparaît dans le code de l'environnement comme le droit pour tous d'avoir accès, dans des conditions économiquement acceptables, à l'eau potable pour son alimentation et son hygiène ⁽¹⁾. Transposer la directive signifie renforcer ce droit pour que l'accès à l'eau soit garanti au plus près du domicile pour les usages les plus essentiels, notamment dans des zones isolées et d'habitat informel.

Comme cela a été expliqué par la direction générale de la santé, le travail de transposition est déjà bien avancé, l'ordonnance et deux décrets ayant été rédigés à cette fin. Ils ont été soumis pour tout ou partie à un certain nombre de consultations et doivent être soumis à l'avis du Conseil national d'évaluation des normes avant d'être présentés au Conseil d'État.

Ces textes ont déjà été soumis pour consultation au Haut Conseil de la santé publique, à l'Anses, à la mission interministérielle de l'eau, au Comité national de l'eau, aux agences régionales de santé et à l'association des maires de France, ainsi qu'à des associations engagées en faveur de l'amélioration des conditions d'accès à l'eau.

Le calendrier de consultation et de présentation du projet d'ordonnance et des deux projets de décret devrait ainsi permettre à la France de respecter son obligation de transposition avant le 12 janvier 2023.

Les deux décrets mentionnés ci-dessus ainsi que 6 arrêtés devront compléter l'ordonnance. De plus, 13 arrêtés existants seront modifiés.

Il conviendra d'être vigilant lors de la publication de l'ordonnance et des actes réglementaires sur les réponses apportées aux questions suivantes : dans quelles conditions l'accès à l'eau sera-t-il garanti pour assurer le droit à l'eau pour tous ? Cet accès sera-t-il gratuit ou soumis à un tarif minimal ? Quelle place sera donnée aux acteurs locaux pour les diagnostics territoriaux ?

(1) Article L. 210-1 du code de l'environnement.

V. DISPOSITIONS EN MATIÈRE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

1. L'article 38 a vu son application garantie par la publication de deux ordonnances

L'article 38 vise à transposer la directive (UE) 2017/828 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 modifiant la directive 2007/36/CE en vue de promouvoir l'engagement à long terme des actionnaires (directive dite « SRD II »).

L'essentiel de la transposition a été réalisé au niveau législatif à travers l'article 38 qui modifie le code de commerce. Les modalités d'application des articles modifiés ont été renvoyées à un décret.

Le décret prévu a été publié en juin 2022 : décret n° 2022-888 du 14 juin 2022 relatif à l'identification des actionnaires, la transmission d'informations et la facilitation de l'exercice des droits des actionnaires.

La directive (UE) 2017/828 dite « SRD II » contient plusieurs objectifs dont le droit des sociétés cotées d'identifier leurs actionnaires et le droit pour les actionnaires d'exercer pleinement leurs droits. Elle souligne la responsabilité des intermédiaires dans le processus d'identification des actionnaires. Cette directive devait faire l'objet d'une transposition avant le 10 juin 2019.

Le règlement d'exécution (UE) 2018/1212 de la Commission du 3 septembre 2018 fixant des exigences minimales pour la mise en œuvre des dispositions de la directive 2007/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'identification des actionnaires, la transmission d'informations et la facilitation de l'exercice des droits des actionnaires a fixé par la suite un niveau d'exigences minimales en ce qui concerne l'application de la directive SRD II.

Le Gouvernement a estimé que ce règlement n'était pas assez précis pour être d'application directe et qu'il nécessitait une modification de la législation nationale, entraînant de fait une transposition de la directive dans le droit national. C'est l'article 38 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 qui a procédé à cette transposition, le droit français n'étant qu'imparfaitement en cohérence avec les dispositions de la directive et du règlement d'exécution suite à l'adoption de la loi dite « Pacte » ⁽¹⁾.

Pour son application, l'article 38 prévoyait quatre décrets en Conseil d'État relatifs à :

– la transmission par les sociétés cotées d'informations aux intermédiaires afin que ces derniers informent les actionnaires (responsabilité des intermédiaires) ;

– l'exercice par les actionnaires de leurs droits, notamment celui de participer aux assemblées générales et d'y voter, que les intermédiaires mentionnés à l'article L. 228-29-7-2 du code de commerce doivent faciliter ;

(1) Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises.

– les frais appliqués par les intermédiaires.

Ces décrets devaient principalement préciser les conditions d'application de l'article L. 228-2 du code de commerce modifié relatif aux intermédiaires auxquels les sociétés cotées peuvent demander des informations, et des nouveaux articles L. 228-29-71 à L. 228-29-7-4 qui précisent les obligations d'information des actionnaires.

Le décret n° 2022-888 du 14 juin 2022 relatif à l'identification des actionnaires, la transmission d'informations et la facilitation de l'exercice des droits des actionnaires répond à l'ensemble de ces sujets, garantissant la pleine application de l'article 38 et donc la transposition de la directive (UE) 2017/828 précitée.

2. L'article 43 a vu son application garantie par la publication de l'ordonnance requise

L'article 43 habilite le Gouvernement à prendre des mesures pour transposer la directive (UE) 2021/338 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 modifiant la directive 2014/65/UE en ce qui concerne les obligations d'information, la gouvernance des produits et les limites de position, et les directives 2013/36/UE et (UE) 2019/878 en ce qui concerne leur application aux entreprises d'investissement, afin de soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la Covid-19 (dite directive « CMRP Mifid »).

L'ordonnance a été publiée en décembre 2021 : ordonnance n° 2021-1652 du 15 décembre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des obligations d'information, de la gouvernance des produits financiers et des limites de position des investisseurs destinées à faciliter le financement des entreprises.

La directive (UE) 2021/338 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 modifiant la directive 2014/65/UE en ce qui concerne les obligations d'information, la gouvernance des produits et les limites de position, et les directives 2013/36/UE et (UE) 2019/878 en ce qui concerne leur application aux entreprises d'investissement afin de soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la Covid-19 résulte d'une proposition de la Commission européenne, appelée « Trains de mesures de relance par les marchés de capitaux ».

Pour faciliter le fonctionnement de certains marchés de capitaux, la directive contient des dispositions pour :

– alléger les obligations d'information pesant sur certains prestataires de services d'investissement vis-à-vis de leurs clients professionnels : à titre d'exemple, les entreprises d'investissement ne seraient plus dans l'obligation de fournir une analyse coût-avantage à chaque changement d'instrument financier par un client professionnel ;

– simplifier les conditions dans lesquelles les prestataires de services d’investissement peuvent fournir des services aux entreprises dont la capitalisation est inférieure à un milliard d’euros ;

– simplifier les règles de distribution de certains titres ;

– promouvoir de nouveaux contrats de couverture des risques financiers par des dérivés sur matières premières, sans que les instruments dérivés sur matières premières agricoles ne soient concernés.

L’article 43 a pour objet de conférer au Gouvernement une double habilitation, d’une durée de six mois à compter de la publication de la loi. Le Gouvernement a été autorisé à prendre par voie d’ordonnances les mesures relevant du domaine de la loi nécessaires :

– d’une part, pour transposer la directive (UE) 2021/338 du 16 février 2021 modifiant la directive 2014/65/UE en ce qui concerne les obligations d’information, la gouvernance des produits et les limites de position, et les directives 2013/36/UE et (UE) 2019/878 en ce qui concerne leur application aux entreprises d’investissement, afin de soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la Covid-19 ;

– d’autre part, pour rendre applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis-et-Futuna les articles modifiés du code monétaire et financier et procéder aux adaptations nécessaires pour les collectivités de Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon.

C’est l’objet de l’ordonnance n° 2021-1652 du 15 décembre 2021 portant diverses dispositions d’adaptation au droit de l’Union européenne dans le domaine des obligations d’information, de la gouvernance des produits financiers et des limites de position des investisseurs destinées à faciliter le financement des entreprises qui modifie le code monétaire et financier. Comme prévu dans l’habilitation, son article 15 procède à la transposition des dispositions en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis-et-Futuna ⁽¹⁾.

(1) Les articles du code monétaire et financier modifiés par l’ordonnance n° 2021-1652 du 15 décembre 2021 relatifs aux collectivités d’outre-mer ont eux-mêmes été abrogés pour être recodifiés en vertu de l’ordonnance n° 2021-1200 du 15 septembre 2021 relative aux titres I^{er} et II de la partie législative du livre VII du code monétaire et financier.

3. L'application de l'article 48 relatif au financement participatif n'est pas encore totale

L'article 48 habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures législatives de mise en conformité avec le règlement (UE) 2020/1503 du 7 octobre 2020 relatif aux prestataires européens de services de financement participatif pour les entrepreneurs, et modifiant le règlement (UE) 2017/1129 et la directive (UE) 2019/1937.

L'ordonnance a été publiée en décembre 2021 : ordonnance n° 2021-1735 du 22 décembre 2021 modernisant le cadre relatif au financement participatif.

L'article 48 introduit également une expérimentation de trois ans afin que les collectivités territoriales puissent recourir au financement participatif obligatoire. Cette expérimentation ne peut avoir lieu que sur la base d'un arrêté. Cet arrêté est toujours en cours d'élaboration.

L'article 48 habilitait le Gouvernement à prendre par ordonnances les mesures nécessaires pour compléter et adapter les dispositions relatives au financement participatif concernées ou non par le règlement européen (UE) 2020/1503 du 7 octobre 2020 relatif aux prestataires européens de services de financement participatif pour les entrepreneurs.

Le Gouvernement était également habilité à rendre applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna, les articles du code monétaire et financier, dans leur rédaction résultant des ordonnances prise sur le fondement du même article, pour les mesures qui relèvent de la compétence de l'État, et procéder, le cas échéant, à l'adaptation nécessaire de ces articles en ce qui concerne les collectivités de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le règlement européen (UE) 2020/1503 du 7 octobre 2020 a créé un cadre européen harmonisé en matière de financement participatif.

Il renforce les possibilités de recours au financement participatif. Les plateformes de financement peuvent désormais proposer leurs services dans l'ensemble de l'Union européenne et aider à des levées de fonds plus élevées (5 millions d'euros contre un million d'euros auparavant pour les prêts), et auprès d'un public plus large (les personnes morales peuvent être prêteurs).

Il encadre les pratiques du marché avec des exigences de protection du consommateur. Pour exercer leurs activités, les plateformes de financement mettant en relation les porteurs de projet et les contributeurs sont dotées d'un nouveau statut de « prestataire de services de financement participatif » (PSFP). Cet agrément est délivré par l'Autorité des marchés financiers (AMF), avec le concours de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR).

L'ordonnance n° 2021-1735 du 22 décembre 2021 modernisant le cadre relatif au financement participatif a été publiée dans le délai de l'habilitation d'un an. Elle a été accompagnée d'un décret d'application, le décret n° 2022-110 du

1^{er} février 2022 modernisant le cadre applicable au financement participatif. Ces deux textes ont été pris pour mettre en conformité le droit français avec ce cadre européen.

Pour les activités de financement participatif couvertes par le champ d'application du règlement européen, l'ordonnance confirme le nouveau statut unique de « prestataire de services de financement participatif » (PSFP) qui se substitue au statut de CIP (conseiller en investissement participatif).

Pour les activités de financement participatif non couvertes par le règlement européen, c'est-à-dire les prêts à titre gratuit, les dons ou les financements de projets non commerciaux :

– l'ordonnance permet aux PSFP d'offrir ce type de services ;

– l'ordonnance maintient l'existence du statut d'intermédiaire en financement participatif (IFP).

L'ordonnance n° 2022-1229 du 14 septembre 2022 modifiant l'ordonnance n° 2021-1735 du 22 décembre 2021 modernisant le cadre relatif au financement participatif et l'ordonnance n° 2022-230 du 15 février 2022 relative aux titres III à VIII de la partie législative du livre VII du code monétaire et financier a adapté l'ordonnance n° 2021-1735 du 22 décembre 2021 pour se conformer à l'extension de la période transitoire avant l'entrée en vigueur définitive du règlement jusqu'au 10 novembre 2023 décidée par les autorités européennes.

Lors de la discussion en commission mixte paritaire sur le projet de loi, un ajout a été fait à l'article 48. Une disposition a été introduite pour permettre aux collectivités territoriales, de manière expérimentale, d'avoir recours au financement participatif par la voie d'émission d'obligations.

Les collectivités territoriales peuvent déjà bénéficier de dons ou souscrire un prêt *via* une plateforme de financement participatif sans restriction de champ. Elles peuvent faire cette démarche auprès d'établissements de crédit, ou auprès d'organismes bénéficiant de dérogations au monopole bancaire, par exemple un intermédiaire en financement participatif ou un conseiller en investissement participatif.

Par exception au principe de constitution d'une régie de recettes en cas de financement participatif, le décret n°2015-1670 du 14 décembre 2015 a prévu que le recours au financement participatif par une collectivité territoriale pouvait être conduit sans régie de recettes, mais simplement avec une convention de mandat ⁽¹⁾. Cette exception est limitée à des champs thématiques (« *un projet au profit d'un service public culturel, éducatif, social ou solidaire* ») et à certains instruments de financement participatif (prêts et dons).

(1) Article D. 1611-32-9 du code général des collectivités territoriales.

L'expérimentation introduirait d'une part, la possibilité pour les collectivités territoriales de recourir au financement participatif par émission d'obligations et d'autre part, d'avoir recours au financement participatif dit obligataire sans régie de recettes, alors que jusqu'ici le financement participatif sans régie de recettes ne pouvait être utilisé que pour des prêts et dons et pour un nombre limité de projets.

Le financement participatif obligataire auquel pourraient recourir les collectivités leur permettrait de connaître et de réunir grâce à une plateforme les investisseurs intéressés par un projet, de connaître la somme proposée par ces derniers et d'émettre des obligations pour la somme correspondante, les investisseurs devenant des prêteurs. Ce mécanisme implique de devoir financer des projets nécessitant des sommes relativement importantes (à hauteur d'au moins un million d'euros).

L'expérimentation aurait dû être possible à partir du 1^{er} janvier 2023. Pour être effective, un arrêté des ministres chargés des comptes publics et des collectivités territoriales est nécessaire afin de préciser les conditions de l'expérimentation. L'arrêté doit fixer les critères d'éligibilité pour les collectivités territoriales afin qu'elles puissent recourir à des émissions obligataires à travers les plateformes de financement obligataire. En effet, il est important de garantir aux prêteurs que les collectivités ont l'épargne nécessaire pour faire face à leurs engagements résultant de l'émission des obligations (dont le taux d'intérêt est connu à l'avance).

Cet arrêté n'est pas paru en temps voulu pour rendre possible l'expérimentation à partir du 1^{er} janvier 2023. L'arrêté est toujours en cours de préparation. L'enjeu principal de l'expérimentation est de prévoir des modalités qui sécurisent la participation des collectivités, notamment l'impact sur leur situation financière, à travers un contrôle opéré par les services de l'État et basé sur des critères objectifs. C'est pourquoi le projet d'arrêté prescrit une analyse de la soutenabilité du recours à un nouveau financement externe, notamment son impact sur la capacité de désendettement de la collectivité ⁽¹⁾.

Comme il a été confirmé aux rapporteuses, et après des premières inquiétudes formulées par les rapporteurs du projet de loi, députée et sénateur de la précédente législature, cet arrêté a été rédigé mais demande à être validé par l'ensemble des directions des ministères concernés et à être examiné par le Conseil national d'évaluation des normes. Il devrait paraître avant la fin de l'année 2022.

Les rapporteuses n'ont cependant pas été informées de la date de passage prévisionnelle du projet d'arrêté devant le Conseil national d'évaluation des normes.

(1) *Projet d'arrêté dont la responsabilité relève à la fois de la direction générale du Trésor, de la direction générale des finances publiques et de la direction générale des collectivités locales.*

Ne sont pas encore satisfaites les demandes d'une évaluation dans un délai d'un an et demi suivant la mise en œuvre de l'expérimentation et d'un bilan trois mois après la fin de l'expérimentation prévue pour trois ans.

4. L'article 49 habilite l'autorité administrative compétente à prendre un arrêté pour la mise en œuvre d'un règlement

L'article 49 porte sur l'autorisation d'édicter une liste d'initiés restreinte, conformément à l'article 18 du règlement (UE) 2019/2115 du 27 novembre 2019 modifiant la directive 2014/65/UE et les règlements (UE) 596/2014 et (UE) 2017/1129 en ce qui concerne la promotion du recours aux marchés de croissance des PME.

Le règlement (UE) 2019/2115 du 27 novembre 2019 autorise les entités émettrices de titres financiers sur les marchés de croissance de PME à « *n'inclure dans leurs listes d'initiés que les personnes qui, du fait de la nature de leurs fonctions ou de leur poste au sein de l'émetteur, disposent d'un accès régulier à des informations privilégiées* ». Les émetteurs sont donc dispensés d'inclure dans cette liste d'initiés restreinte les personnes étrangères à la société qui ont un accès ponctuel aux informations privilégiées, comme les comptables ou les agences de notation par exemple.

Ce même règlement prévoit une dérogation pour les États membres qui souhaitent continuer à soumettre les émetteurs de titres autorisés à la négociation sur les marchés de croissance à l'obligation de publier une liste d'initiés exhaustive. La France a opté pour cette dérogation.

L'article 49 de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 n'est pas répertorié comme devant faire l'objet de mesures d'application en tant que tel en vertu de la loi.

L'arrêté mentionné à plusieurs reprises dans l'article 49 est celui qui doit être pris par le ministre chargé de l'économie pour mettre en œuvre les normes techniques d'exécution du règlement européen.

EXAMEN EN COMMISSION

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le rapport de la mission sur le contrôle de la mise en application de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (*Mmes Pascale Boyer et Chantal Jourdan, rapporteurs*).

Ce point de l'ordre du jour ne fait pas l'objet d'un compte rendu écrit. Les débats sont accessibles sur le portail vidéo de l'Assemblée à l'adresse suivante :

<https://assnat.fr/L51zcN>

À l'issue de sa réunion, la Commission a autorisé la publication de ce rapport d'information.

ANNEXE

ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
Chapitre I^{er} : Dispositions relatives à l'aviation civile				
1 ^{er}	1 ^{er}	Habilitation à prendre par ordonnance les mesures nécessaires pour mettre en œuvre l'obligation de conduire de tests d'alcoolémie sur les équipages des aéronefs, et pour prévoir la possibilité d'effectuer des tests pour d'autres substances psychoactives, introduites par le règlement (UE) n° 2018/1042 de la Commission du 23 juillet 2018. (Règlement n° 2018/1042 relatif à l'introduction de programmes de soutien, à l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite, ainsi qu'au dépistage systématique et aléatoire de substances psychotropes en vue de garantir l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine.)	Ordonnance (<i>délai de 8 mois</i>)	Ordonnance n° 2022-830 du 1 ^{er} juin 2022 relative aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile. Décret n° 2022-978 du 2 juillet 2022 relatif aux contrôles de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants dans le domaine de l'aviation civile.
2	2	Modification du code des transports pour tirer les conséquences des règlements européens modifiés concernant les âges limites d'exercice des fonctions de pilote d'un certain nombre d'aéronefs.	Une limite d'âge supérieure à celle mentionnée au I peut être fixée par voie réglementaire, sans dépasser 70 ans (pour des petits aéronefs hors vols commerciaux).	En attente de publication. Mesure éventuelle à venir.
3	3	Habilitation à prendre par ordonnance des dispositions pour mettre en conformité le code des transports avec plusieurs règlements européens en matière de délivrance des licences d'exploitation et de système de déclaration en ce qui concerne les certificats de transporteur aérien.	Ordonnance (<i>délai de 6 mois</i>)	Ordonnance n° 2022-456 du 30 mars 2022 relative à la création d'un régime de déclaration dans le domaine de la sécurité aérienne et à l'adaptation du droit national à l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
4	4	<p>Habilitation à prendre par ordonnance les dispositions nécessaires pour substituer à des références devenues obsolètes la référence au règlement (UE) n° 2018/1139 relatif à la sécurité dans l'aviation civile et aux compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) (a du 1° du I).</p> <p>L'habilitation concerne également la législation sur les drones car le règlement (UE) n° 2018/1139 fait entrer ces derniers dans le champ de la réglementation européenne sur les aéronefs.(b du 1° du I).</p>	Ordonnance (<i>délai de 6 mois</i>)	<p>Ordonnance n° 2022-456 du 30/03/2022 relative à la création d'un régime de déclaration dans le domaine de la sécurité aérienne et à l'adaptation du droit national à l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018.</p> <p>Ordonnance n° 2022-455 du 30 mars 2022 relative à la surveillance du marché et au contrôle des produits mentionnés au premier paragraphe de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.</p>
5	5	Dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne dans le code des transports afin de respecter les prescriptions de la convention de Chicago.		
6	6	Ratification des ordonnances n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires prise pour achever la transposition de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires, et n° 2020-1602 du 16 décembre 2020 destinée à maintenir la compétence de l'Autorité de régulation des transports sur les aéroports dont le trafic a baissé en raison de la pandémie de Covid-19.		
7	7	Périmètre des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public (OSP) conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008, dont l'organisation peut être déléguée par l'État aux collectivités territoriales.		

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
8	8	Extension du régime de responsabilité aux transporteurs aériens qui ne disposent pas d'une licence d'exploitation délivrée conformément aux règlements européens.		
9	9	Intégration de nouvelles obligations prévues par les règlements d'exécution (UE) n° 2019/103 et (UE) n° 2019/1583 relatifs à la vérification des antécédents de certains personnels intervenant dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.		
10	10	Délit d'intrusion dans la zone côté piste des aéroports, assorti de sanctions pour limiter les risques que se produisent des intrusions préjudiciables à la sûreté et à la sécurité.		
11	11	Pouvoir d'effectuer des constats et procès-verbaux en cas d'infraction aux règles de sécurité de la part des exploitants d'aéronefs et gestionnaires d'aérodrome conféré à des personnes qui jusqu'ici ne pouvaient que transmettre des informations.		
12	12	Habilitations à prendre par ordonnance les mesures nécessaires pour renforcer la réglementation visant à lutter contre les faits commis par les passagers indisciplinés à l'intérieur d'un aéronef, notamment en renforçant les sanctions pénales et administratives.	<p>Ordonnance pour prendre des mesures pour :</p> <p>1° Mettre en place un dispositif assorti de sanctions pénales et administratives permettant de prévenir et de réprimer les comportements des passagers n'obéissant pas aux consignes ou aux recommandations de l'équipage ;</p> <p>2° Prévoir l'aggravation des sanctions pénales applicables lorsque les faits constitutifs de l'infraction, commis dans un aéronef, sont de nature à porter atteinte à la sécurité du vol.</p> <p><i>(délai de 8 mois)</i></p>	Ordonnance n° 2022-831 du 1 ^{er} juin 2022 créant un régime de sanctions administratives et pénales permettant de réprimer le comportement de passagers aériens perturbateurs.

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
Chapitre II' : Dispositions relatives aux transports terrestres et maritimes				
13	13	Transposition de la directive 2019/520 du 19 mars 2020 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'UE	Article L. 119-2 du code de la voirie routière : « Les systèmes de péage électroniques qui nécessitent l'utilisation d'un équipement embarqué à bord des véhicules ne recourent qu'aux technologies définies par voie réglementaire. »	Décret n° 2022-503 du 7 avril 2022 relatif aux constituants d'interopérabilité du service européen de télépéage et portant transposition de la directive n° 2019/520 du 19 mars 2019. Décret n° 2022-504 du 7 avril 2022 relatif aux systèmes de télépéage, aux droits et obligations des percepteurs de péage, des prestataires et des utilisateurs du service européen du télépéage et portant transposition de la directive n° 2019/520 du 19 mars 2019.
14	14	Actualisation de l'article L. 330-2 du code de la route pour transposer l'article 23 de la directive ci-mentionnée en intégrant le « défaut d'acquittement du péage » au sein des motifs permettant la communication à destination d'autres États membres d'informations relatives à la circulation des véhicules.		
15	15	Coordination entre le code des transports et le code de la voirie routière concernant les missions de l'Autorité de régulation des transports en matière de télépéage.		
16	15 bis	Pouvoir de collecte de données accordé à l'Autorité de régulation des transports auprès des sous-concessionnaires du réseau autoroutier.		
17	16	Mise en conformité du droit français avec la directive 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 qui vise à réduire la teneur en soufre des combustibles marins		
18	17	Mise en conformité du droit français avec la directive 2008/106 du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.	Les niveaux et l'expérience nécessaires des formateurs sont définis par voie réglementaire.	Publication envisagée en fin d'année 2022.

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
19	18	Modification des dispositions relatives à l'autorité de surveillance des équipements marins (mise en conformité avec le règlement (UE) n° 2019/1020 sur la surveillance du marché et la conformité des produits)		
20	18 bis	Mise en conformité avec le droit européen des règles relatives à la définition du prix des contrats dans le domaine du transport fluvial de marchandises		
21	19	Possibilité pour les ferries sous pavillon français naviguant entre la France et le Royaume-Uni d'exploiter exclusivement des appareils de jeu de type « machine à sous ».		
22	20	Mise en conformité des dispositions du code des transports relatives au travail de nuit de jeunes de moins de 18 ans à bord des navires avec la directive 94/33/CE relative à la protection des jeunes au travail et la directive 2017/159 relative à la mise en œuvre de la convention C188 de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le travail dans la pêche.		
23	21	Versement de cotisations vieillesse pour les périodes d'activité partielle des marins.		
24	22	Temps de conduite et de repos des conducteurs routiers et conditions d'accès au marché du transport routier de marchandises (transposition des règlements du paquet dit « Mobilité I »)	Durée de conservation des documents établis par les entreprises relatifs aux temps de repos des conducteurs définie par voie réglementaire Décret en Conseil d'État pour fixer les modalités d'application des sections 1 et 2 du chapitre unique du titre II du livre IV de la troisième partie du code des transports.	Décret n° 2022-1147 du 10 août 2022 modifiant le code des transports en matière de transport routier. Autres décrets à venir.

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
25	23	<p>Transposition de la directive 2020/1057 qui comporte des mesures spécifiques au détachement des conducteurs routiers.</p> <p>L'article 25 est entré en vigueur le 2 février 2022.</p>	<p>Cinq décrets en Conseil d'État prévus pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir les modalités d'application du titre VI du livre II de la première partie du code du travail aux entreprises de transport détachant des salariés ; - Définir les modalités de la déclaration de détachement, au plus tard au début du détachement (dans le cadre de la dérogation prévue par la directive 2020/1057) ; - Définir les informations relatives aux conditions de travail et d'emploi qui sont mises à la disposition des entreprises de transport établies hors de France et des salariés détachés ; - Définir les conditions dans lesquelles certaines informations disponibles dans le système d'information du marché intérieur peuvent être communiquées aux organisations syndicales et patronales représentatives dans les branches professionnelles concernées ; - Définir les modalités d'application du chapitre II ainsi créé. <p>Ordonnance pour mettre en cohérence les dispositions du code du travail et du code des transports (<i>délai d'un an</i>).</p>	<p>Décret n° 2022-104 du 1^{er} février 2022 relatif aux entreprises de transport terrestre détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national.</p> <p>Ordonnance n° 2022-1293 du 5 octobre 2022 relative au détachement de salariés roulants ou navigants dans le domaine des transports.</p>
26	24	<p>Pérennisation des aménagements réalisés par Eurotunnel en vue du rétablissement des contrôles douaniers et sanitaires dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.</p>		

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
27	24 bis A	Renumérotation des articles de l'ordonnance n° 2021-487 du 21 avril 2021 relative à l'exercice des activités des plateformes d'intermédiation numérique dans divers secteurs du transport public routier.		
28	24 bis	Ratification de 7 ordonnances. <i>(travail à bord des navires, Activités maritimes à proximité du littoral, convention sur le travail dans la pêche, recrutement et placement des gens de mer, convention sur l'enlèvement des épaves, rejets de produits polluants par les navires, fusion du port autonome de Paris avec le port du Havre-Rouen)</i>		
Chapitre III : Dispositions relatives à la prévention des risques				
29	25	Régime de sanctions applicables aux violations du règlement européen relatif au mercure.		
30	26	Régime de sanctions applicables aux violations du règlement européen relatif aux fluides frigorigènes.		
31	27	Mise à jour avec le droit européen des règles applicables aux polluants organiques persistants.		
Chapitre IV : Dispositions relatives aux minerais de conflit				
32	28	Réglementation sur les minerais de conflit (devoir de vigilance).	Un décret pour déterminer les catégories d'agent pouvant procéder aux contrôles. Définition par voie réglementaire des modalités de réponse de l'importateur de minerais lorsqu'on lui communique un rapport suite au contrôle.	En attente de publication Publication envisagée en novembre 2022.
Chapitre V : Dispositions relatives à la protection et à l'information environnementales				
33	29	Mise en cohérence du calendrier des mesures à prendre pour garantir le bon état des eaux.		

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
34	30	Marquage des éléments entrant dans la composition des installations d'assainissement non collectif.		
35	31	Dispositif de contrôle des captures et mises à mort accidentelles d'espèces animales protégées.	Un décret en Conseil d'État pour déterminer les conditions et les modalités selon lesquelles est instauré un système de contrôle des captures et des mises à mort accidentelles de certaines espèces animales menacées.	En attente de publication. Publication envisagée en décembre 2022.
36	32	Définition de l'information environnementale.		
37	32 bis	Habilitation à prendre par ordonnance toute mesure pour transposer la directive (UE) 2020/2184 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine, y compris les actes délégués et les actes d'exécution prévus par la même directive	Ordonnance pour prendre les mesures : 1° Nécessaires à la transposition de la directive ; 2° Adapter ces mesures aux collectivités d'outre-mer de Saint-Barthélemy et de Saint-Pierre-et-Miquelon, et étendre ces mêmes mesures, dans le respect des compétences de chaque collectivité, à Wallis-et-Futuna, à la Polynésie française, aux Terres australes et antarctiques françaises et à la Nouvelle-Calédonie. (délai de 15 mois)	En attente de publication Publication envisagée en décembre 2022.
Chapitre VI : Dispositions en matière économique et financière				
38	33	Adaptation du droit relatif à l'identification des actionnaires et à l'exercice de leurs droits (transposition de la directive (UE) 2017/828 du 17 mai 2017 (dite « SRD II »).	4 décrets en Conseil d'État pour prévoir : - La transmission par les sociétés cotées d'informations aux intermédiaires afin que ces derniers informent les actionnaires (responsabilité des intermédiaires). - L'exercice par les actionnaires de leurs droits, notamment celui de participer aux assemblées générales et d'y voter que les intermédiaires mentionnés à l'article L. 228-29-7-2 du code de commerce doivent faciliter.	Décret n° 2022-888 du 14 juin 2022 relatif à l'identification des actionnaires, la transmission d'informations et la facilitation de l'exercice des droits des actionnaires.

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
			- Les frais appliqués par les intermédiaires.	
39	34	Transfert de compétences de l'Autorité des marchés financiers vers l'Autorité européenne des marchés financiers en matière de prestataires de services de communication de données.		
40	34 bis	Obligation de communication d'informations par les commissaires aux comptes à l'Autorité des marchés financiers.		
41	34 ter	Renseignements pouvant être demandés par l'Autorité des marchés financiers aux commissaires aux comptes contrôlant des sociétés de gestion de portefeuille.		
42	35	Informations relatives aux entreprises d'assurance ou de réassurance exerçant sous le régime de la libre prestation de services ou du libre établissement échangées entre l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, l'Autorité européenne des assurances et des pensions professionnelles et les autorités de contrôle équivalentes des autres États membres de l'Union européenne.		
43	36	Habilitation à légiférer par voie d'ordonnances pour transposer la directive (UE) 2021/338 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2021 pour soutenir la reprise à la suite de la crise liée à la Covid-19		

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
			<p>îles Wallis et Futuna, les articles du code monétaire et financier, dans leur rédaction résultant des ordonnances prise sur le fondement au 1° du I pour les mesures qui relèvent de la compétence de l'État, et procéder, le cas échéant, à l'adaptation nécessaire de ces articles en ce qui concerne les collectivités de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon.</p> <p><i>(délai de 6 mois)</i></p>	
44	37	Dispositions relatives au caractère définitif du règlement dans les systèmes de paiement et de règlement des opérations sur titres.		
45	38	Mise en conformité du code monétaire et financier au sujet des agréments délivrés par l'Autorité des marchés financiers aux dépositaires centraux de titres (DCT) implantés en France		
46	39	Pouvoir de sanction conféré à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes en cas de manquement au règlement (UE) 260/2012 du 14 mars 2012 établissant des exigences techniques et commerciales pour les virements et les prélèvements en euros (règlement dit « SEPA »).		
47	40	Habilitation des agents de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRRF) à sanctionner les personnes qui proposeraient un service présenté comme un service de lettre recommandée électronique (LRE) sans avoir reçu la qualification de « service d'envoi recommandé électronique » par l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) prévue à cet effet.		

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
49	42	Dérogação à l'autorisation d'édicter une liste d'initiés restreinte conformément à l'article 18 du règlement (UE) 2019/2115 du 27 novembre 2019 modifiant la directive 2014/65/UE et les règlements (UE) 596/2014 et (UE) 2017/1129 en ce qui concerne la promotion du recours aux marchés de croissance des PME	Arrêté pour rendre applicable les normes techniques d'exécution du règlement.	Non pertinent.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Mme Nathalie Domblides, directrice technique de la coopération européenne et de la réglementation de la sécurité auprès de la direction de la sécurité de l'aviation civile

Mme Marylène Permentier-Lebardier, cheffe du bureau du droit du transport aérien à la sous-direction des services aériens de la direction du transport aérien

Ministère de l'intérieur et direction générale de la gendarmerie nationale

Colonel Jean-François Pedegert, chef d'État-major à la gendarmerie des transports aériens

Lieutenant-colonel Emmanuelle Sansot, chargée de projets dans le domaine aérien à la direction générale de la gendarmerie nationale

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGTIM)

M. Lionel Kaniewski, chef du bureau du droit social des transports routiers à la sous-direction du travail et des affaires sociales

Mme Emmanuelle Poligne, cheffe de bureau TR1 à la sous-direction des transports routiers

M. David Perrin-Pillot, adjoint au chef du bureau du contrôle et de la circulation des transports routiers

M. Christian Prat, chef du bureau du droit social des ports et de la batellerie à la sous-direction du travail et des affaires sociales

Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) – Direction générale du logement, de l'aménagement et de la nature (DGALN)

M. Olivier Thibault, directeur de l'eau et de la biodiversité

Secrétariat d'État à la mer

M. Christophe Lenormand, chef de service « Flottes et marins » de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)

M. Arnold Rondeau, adjoint au sous-directeur des ressources halieutiques de la DGAMPA

Direction générale de la santé

Mme Corinne Feliers, cheffe du bureau « Qualité des eaux » de la direction générale de la santé (DGS)

Mme Béatrice Jedor, adjointe à la cheffe du bureau « Qualité des eaux » de la DGS

M. Arnaud Lacroix, chargé de fonctions juridiques du bureau « Qualité des eaux » de la DGS

Mme Laurence Cate, adjointe à la sous-directrice de la prévention des risques liés à l'alimentation et à la nutrition de la DGS

Direction générale du Trésor, service du financement de l'économie – sous-direction des banques et des financements d'intérêt général (Bancfin)

M. Gabriel Cumenge, sous-directeur

Mme Mélanie Thoinet, adjointe au chef du bureau « Financement du logement et activités d'intérêt général »

M. Jean Vignaud, adjoint au chef de bureau « Services bancaires et moyens de paiement »

Direction générale des finances publiques, service des collectivités locales, sous-direction de la gestion comptable et financière des collectivités locales

Mme Charlotte Baratin, sous-directrice

Direction générale des collectivités territoriales, sous-direction des finances locales et de l'action économique

M. Arnaud Menguy, sous-directeur

M. Yoann Geneslay, chef du bureau des budgets locaux et de l'analyse financière