

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire
Projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée,
portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans les
domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture
(n° 619)

Document faisant état de l'avancement des travaux de
Mme Danielle Brulebois, rapporteure (pour avis)

Lundi 16 janvier 2023

SOMMAIRE

	Pages
EXAMEN DES ARTICLES	3
TITRE III – DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS	3
<i>Article 26</i> (article L. 119-7 et articles L. 119-11, L. 119-12 et L. 119-13 [nouveaux] du code de la voirie routière ; article L. 421-102 du code des impositions sur les biens et services ; article 55 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021) : Transposition des nouvelles mesures obligatoires de la directive « Eurovignette » révisée en 2022 (modulation et majoration des péages) pour les véhicules de transport de marchandises et personnes	3
<i>Article 26 bis</i> (articles 12 et 15 de l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace) : Transposition des nouvelles mesures obligatoires de la directive « Eurovignette » révisée en 2022 (modulation et majoration des péages) dans l'ordonnance du 26 mai 2021 relative à l'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace	9
<i>Article 27</i> (articles L. 5336-1-4 et L. 5336-7 du code des transports ; ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021 portant transposition de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE) : Correction d'erreurs matérielles pour assurer l'effectivité de la transposition de la directive du 17 avril	

2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires	11
<i>Article 28</i> (articles L. 1115-9, L. 1231-5, L. 1272-5, L. 2151-1, L. 2151-2 et L. 2151-3 du code des transports ; article L. 511-7 du code de la consommation ; article L. 211-17 du code du tourisme) : Transposition du règlement (UE) 2021/782 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ..	14
<i>Article 29</i> (article L. 3452-7-1 du code des transports) : Règles de cabotage entre le Royaume-Uni et l'Union européenne.....	22
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	25

PROJET

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE III DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Article 26

(article L. 119-7 et articles L. 119-11, L. 119-12 et L. 119-13 [nouveaux] du code de la voirie routière ; article L. 421-102 du code des impositions sur les biens et services ; article 55 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021)

Transposition des nouvelles mesures obligatoires de la directive « Eurovignette » révisée en 2022 (modulation et majoration des péages) pour les véhicules de transport de marchandises et personnes

Cet article vise à transposer, dans le code de la voirie routière, les dispositions rendues obligatoires par la directive « Eurovignette » telle que révisée en 2022, à savoir :

- l'obligation de modulation des péages applicables aux véhicules lourds en fonction des émissions de CO₂ ;
- l'obligation d'appliquer une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic.

Le choix a été fait de n'appliquer ces nouvelles obligations qu'aux contrats de concession signés après le 24 mars 2022.

Lors de son examen au Sénat, cet article a été complété par des dispositions visant à permettre l'exonération ou la réduction des péages au bénéfice des véhicules les moins polluants relevant de la norme EURO la plus stricte, à permettre une modulation des péages en fonction de la congestion du trafic, à préciser que les modulations de péage doivent être sans effet sur le montant total des recettes de l'exploitant et à prévoir un avis consultatif de l'Autorité de régulation des transports sur les mesures d'application de ces nouvelles obligations. Le Sénat a également ajouté un report à mars 2026 de l'application de la majoration pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique afin que les transporteurs puissent anticiper au mieux la nécessité de renouveler leur parc de véhicules.

Le présent article traduit en droit français les dernières dispositions issues de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières suivant sa révision en 2022. La modulation des tarifs et l'obligation d'appliquer une redevance externe pour la pollution liée au trafic ne s'appliqueront que progressivement, au fur et à mesure de la renégociation des contrats de concession, dont la majeure partie seront renouvelés après 2030.

I. LA RÉGLEMENTATION EXISTANTE : UNE PORTÉE LIMITÉE DE LA DIRECTIVE « EUROVIGNETTE »

A. LA DIRECTIVE « EUROVIGNETTE » ET SA TRANSPOSITION DANS LE DROIT FRANÇAIS

La directive 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, dite « directive Eurovignette », définit les règles applicables, au sein de l'Union européenne, en matière de taxation des poids lourds empruntant certains axes routiers. À l'origine, la directive « Eurovignette » ne visait pas à instaurer des modulations écologiques mais avait au contraire pour but de limiter le niveau des péages afin de garantir la libre circulation des personnes et des marchandises.

Progressivement, de nouvelles dispositions ont été adoptées, notamment dans le domaine environnemental. Les autoroutes françaises sont responsables de 7 % des émissions nationales, en raison de leur utilisation par les usagers (46 % pour les véhicules légers, 54 % pour les poids lourds). Avant la révision de 2022, la directive prévoyait ainsi l'obligation pour les États membres de faire varier la redevance d'infrastructure applicable aux poids lourds en fonction de la classe d'émissions EURO du véhicule (article 7 *octies*). À ce jour, les véhicules respectant les normes EURO les plus exigeantes relèvent de la classe EURO VI. Cette norme pourrait encore évoluer sous l'impulsion de la Commission européenne qui a présenté, le 10 novembre 2022, une proposition visant à définir de nouvelles normes EURO VII pour réduire les émissions polluantes des véhicules et améliorer la qualité de l'air.

En droit français, les dispositions relatives aux péages figurent au sein du chapitre X du titre I^{er} du code de la voirie routière. En particulier, la section 2 de ce chapitre, composée des articles L. 119-5 à L. 119-8, porte sur les péages applicables aux véhicules de transport de marchandises par route. L'article L. 119-5 précise ainsi que les péages sont perçus sans discrimination directe ou indirecte en raison de la nationalité du transporteur, de l'immatriculation du véhicule, de l'origine ou de la destination du transport. Toutefois, les péages applicables aux véhicules lourds de marchandises (d'un poids total autorisé en charge de plus de 3,5 tonnes) peuvent faire l'objet de modulations. Les conditions d'application de ces modulations sont fixées par les contrats de délégation de service public et leurs cahiers des charges mentionnés à l'article L. 122-4.

Ce dernier article L. 122-4 pose initialement le principe de la gratuité de l'usage des autoroutes mais prévoit cependant qu'un péage peut être institué par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports (ART), pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. Cet article prévoit également que la convention de concession et le cahier des charges annexé fixent les conditions dans lesquelles le concessionnaire exerce les missions qui lui

sont confiées par l'État et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages.

À ce titre, selon l'article L. 119-6 du code de la voirie routière, la lutte contre les dommages causés à l'environnement, la résorption de la congestion du trafic, la réduction des dommages causés aux infrastructures et l'amélioration de la sécurité routière figurent parmi les motifs pouvant légitimer une modulation tarifaire des péages.

Le réseau concédé représente aujourd'hui environ 9 200 kilomètres d'autoroute, soit plus de 95 % du réseau autoroutier national, plus de 1 000 aires de services et des transactions de péage générant près 1,55 milliard d'euros chaque année (4,5 millions d'euros par jour). Malgré ce trafic important, seuls quatre contrats autoroutiers, attribués après le 1^{er} janvier 2010, appliquent la modulation EURO pour un linéaire de 235 kilomètres sur les 9 200 kilomètres environ que compte le réseau concédé, c'est-à-dire environ 2,5 % du réseau seulement. Selon l'Autorité de régulation des transports, la plupart des poids lourds aujourd'hui atteignent en outre la classe EURO VI, ce qui rend la pertinence d'une extension de la mesure sujette à caution. Cela plaiderait pour une modulation en fonction du niveau d'émissions de dioxyde de carbone plutôt que de la classe EURO prévue.

Cette possibilité a d'ailleurs été insérée à l'article 134 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « climat et résilience ». Le montant acquitté au titre du péage modulé ne peut être supérieur de plus de 100 % au péage qui serait acquitté, dans les mêmes conditions, par des véhicules équivalents dont la motorisation présente les meilleures performances environnementales.

Enfin, l'article 137 de la loi « climat et résilience » autorise le Gouvernement à légiférer par voie d'ordonnance, d'ici août 2023, pour permettre aux régions volontaires d'instituer, à compter du 1^{er} janvier 2024, des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies du domaine public routier national mises à leur disposition dans le cadre de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite « 3DS ».

B. LA RÉVISION DE LA DIRECTIVE

1. Les éléments obligatoires

La directive « Eurovignette » a été modifiée par la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022, avec une date limite de transposition de cette nouvelle directive fixée au 25 mars 2024.

La directive de 2022 contient plusieurs dispositifs obligatoires visant à améliorer le bilan carbone lié à l'utilisation des autoroutes.

D'une part, son article 7 *octies bis* prévoit une obligation de modulation des redevances d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds en fonction de leur classe d'émissions de CO₂. Il est prévu que cette variation s'applique au plus tard deux ans après la publication des émissions de CO₂ de référence pour ces sous-groupes de véhicules. L'article 11 du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 prévoit en effet qu'au plus tard le 30 avril de chaque année, la Commission publie, par voie d'actes d'exécution, une liste indiquant, à compter du 1^{er} juillet 2020, pour chaque constructeur, ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ au cours de la période précédente. Ces références sont donc appelées à évoluer au fil du temps. À l'échelle nationale, il est prévu que les États membres établissent différentes classes d'émissions de CO₂ pour chaque type de véhicule utilitaire lourd. Les États peuvent également supprimer toute redevance pour les véhicules à émission nulle jusqu'au 31 décembre 2025 (75 % d'exonération maximum par la suite).

D'autre part, l'article 7 *quater bis* de la directive « Eurovignette » révisée prévoit la mise en place obligatoire, à compter du 25 mars 2026, d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic des véhicules lourds sur le réseau à péage. Il est toutefois possible de déroger à cette obligation lorsqu'elle entraînerait le détournement sur d'autres voies des véhicules les plus polluants avec des répercussions négatives en termes de sécurité routière et de santé publique. En outre, la directive permet aux États membres de prévoir que cette redevance pour coûts externes ne s'applique pas, pour une durée maximale de quatre ans, aux véhicules utilitaires lourds qui respectent les normes d'émissions EURO les plus strictes.

Le paragraphe 2 de l'article 7 *octies ter* de la directive prévoit en outre l'obligation pour les États membres, à compter du 1^{er} janvier 2026, de faire varier les péages acquittés par les camionnettes et minibus en fonction de la performance environnementale de ces véhicules.

Pour chacune de ces trois obligations, la directive révisée prévoit une souplesse en limitant leur application aux contrats de concession conclus après le 24 mars 2022.

2. Les éléments facultatifs

La directive permet également aux États membres de se saisir d'autres dispositifs facultatifs :

– la possibilité d'introduire une redevance de congestion de trafic sur les tronçons routiers régulièrement saturés et pendant les périodes de congestion (article 7 *quinquies bis* de la directive) ;

– la possibilité d'appliquer un surpéage sur des tronçons routiers spécifiques régulièrement saturés ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement (article 7 *septies* de la directive) ;

– la possibilité de faire varier la redevance d’infrastructure pour réduire la congestion, réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures, optimiser l’utilisation des infrastructures concernées ou promouvoir la sécurité routière (article 7 *octies* de la directive) ;

– la possibilité d’appliquer des taux de péage réduits sur certains tronçons routiers ou de décider de n’appliquer aucune redevance routière sur certains tronçons routiers, en particulier sur des tronçons à faible intensité de trafic dans des zones peu densément peuplées (paragraphe 6 de l’article 7 de la directive) ;

– la possibilité de ne pas appliquer les dispositifs obligatoires mentionnés ci-dessus pour l’utilisation de ponts, tunnels et passages de col, à la condition que l’application de ces dispositifs ne soit pas techniquement possible ou si cela conduisait à détourner les véhicules les plus polluants et engendrait des conséquences négatives en termes de sécurité routière et de santé publique (paragraphe 4 de l’article 7 de la directive).

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : UNE TRANSPOSITION DES SEULES DISPOSITIONS OBLIGATOIRES

L’article 26 du projet de loi prévoit une transposition des seuls éléments à caractère obligatoire de la directive. Dans ce cadre, il prévoit la création d’une nouvelle section 4 « Dispositions communes aux péages applicables aux véhicules de transport de marchandises par route et aux véhicules de transport de personnes » au sein du chapitre X du titre I^{er} du code de la voirie routière, applicable aux contrats de concession conclus après le 24 mars 2022 (article 7 de cette même directive). Cette application différée dans le temps vise à éviter une remise en cause des règles tarifaires des contrats autoroutiers existants et un bouleversement de l’équilibre économique des contrats, qui pourrait avoir pour conséquence pour l’État de devoir compenser les déséquilibres financiers induits pour les contrats en cours, ce qui pourrait s’avérer coûteux.

Trois nouveaux articles sont ainsi ajoutés dans la nouvelle section 4 du chapitre X du titre I^{er} du code de la voirie routière.

L’article L. 119-11 vise à transposer l’obligation de modulation des péages des véhicules utilitaires lourds en fonction de leurs émissions de CO₂ prévue à l’article 7 *octies bis* de la directive, pour les contrats de concession conclus après le 24 mars 2022.

Le nouvel article L. 119-12 tend quant à lui à transposer l’obligation prévue au paragraphe 3 de l’article 7 *quater bis* de la directive d’appliquer une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic des véhicules utilitaires lourds. Il prévoit ainsi que les péages mentionnés à l’article L. 119-11 susmentionné sont majorés d’une telle redevance pour coûts externes.

Enfin, un nouvel article L. 119-13 prévoit qu'un décret en Conseil d'État détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application de la section 4 précitée.

Par ailleurs, l'article 26 du présent projet de loi procède, dans ses alinéas 16 et 17, au remplacement de plusieurs références – devenues obsolètes – de la directive de 1999, dont l'intitulé : « Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures » a été remplacé, en application de l'article 1^{er} de la directive de 2022, par : « Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières ».

La rapporteure pour avis salue le fait que l'article 26 se borne à une transposition des éléments obligatoires de la directive car de nombreux éléments facultatifs sont redondants avec des dispositifs déjà existants en droit national, comme la possibilité de moduler les péages pour éviter la congestion, ou peuvent être adoptés par voie réglementaire.

La rapporteure pour avis est ainsi satisfaite de l'équilibre de l'article mais proposera par amendement la suppression de l'alinéa 19 de l'article 26, introduit au Sénat, qui peut nuire à la compréhension de l'application de la redevance pour coûts externes prévue par la directive « Eurovignette » en fixant une date d'entrée en vigueur à partir du 25 mars 2026. En effet, la rédaction proposée de l'article L. 119-11 du code de la voirie routière prévoit que le dispositif de modulation en fonction des émissions de CO₂ s'applique pour toutes les concessions pour lesquelles le contrat est signé ou la procédure d'appel d'offres est initiée après le 24 mars 2022, dans les conditions prévues par l'article 7 *octies bis* de la directive. Dès lors, le fait d'indiquer une date d'entrée en vigueur de l'article L. 119-12 au 25 mars 2026 est inutile et peut même poser un problème de droit délicat à résoudre. En effet, l'administration a lancé plusieurs consultations qui seront soumises à la directive Eurovignette puisque les contrats seront postérieurs au 24 mars 2022, mais ceux-ci seront signés avant le 25 mars 2026. Pour éviter tout risque juridique susceptible de perturber les consultations, il est souhaitable de supprimer l'alinéa 19.

La rapporteure pour avis tient également à rappeler que les différentes modulations introduites doivent éviter le plus possible de perturber le trafic routier, notamment dans les zones rurales qui ont besoin d'une desserte par la route. Il est ainsi nécessaire de rappeler que le secteur du transport routier ne dispose pas d'une rentabilité suffisante pour lui permettre d'opérer seul le virage nécessaire à son verdissement. À cet égard, la Fédération nationale des transports routiers a fait part à la rapporteure pour avis du fait que les dispositifs d'aide à l'achat de véhicules poids lourds électriques ou fonctionnant avec des carburants propres sont aujourd'hui très insuffisants. En effet, seulement 2 % du parc des véhicules poids lourds, estimés à près de 600 000 véhicules, répondent

aujourd'hui aux critères de faibles émissions. La fin du bonus écologique pour ces véhicules apparaît ainsi regrettable.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

En commission, le Sénat a adopté sept amendements du rapporteur pour avis, M. Cyril Pellevat (LR). Ces amendements visent à :

– permettre la mise en œuvre d'exonération ou de réduction des péages au bénéfice des véhicules les plus moins polluants (à émission nulle ou relevant de la norme EURO la plus stricte) (alinéa 9) ;

– permettre une modulation des péages en fonction de la congestion du trafic (alinéa 10) ;

– préciser que les modulations de péage doivent être sans effet sur le montant total des recettes de l'exploitant (alinéa 11) ;

– prévoir un avis consultatif de l'Autorité de régulation des transports sur les mesures d'application de ces nouvelles obligations (alinéa 15) ;

– reporter à mars 2026 l'application de la majoration pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique afin que les transporteurs puissent anticiper au mieux la nécessité de renouveler leur parc de véhicules (alinéa 19).

L'article ainsi amendé a été voté en séance publique au Sénat.

Seul le report à mars 2026 de la majoration pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique pose une difficulté. La rapporteure pour avis remarque également que la modulation des péages en fonction de la congestion pour trafic existe déjà dans le droit français, sans toutefois que cette nouvelle inscription dans la loi ne pose de difficultés particulières.

Article 26 bis

(articles 12 et 15 de l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace)

Transposition des nouvelles mesures obligatoires de la directive « Eurovignette » révisée en 2022 (modulation et majoration des péages) dans l'ordonnance du 26 mai 2021 relative à l'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace

Cet article, inséré à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, vise à élargir le champ d'application de la transposition prévue à l'article 26 à la taxe que peut instaurer la Collectivité européenne d'Alsace sur le transport de marchandises en application de l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021.

L'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace donne la possibilité à la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) de soumettre à une taxe les véhicules de transport de marchandises empruntant certaines voies de son domaine routier.

Dans l'article 26 du projet de loi, seules les dispositions du code de la voirie routière sont modifiées pour assurer la transposition des obligations résultant de la directive « Eurovignette » révisée en 2022. Le champ d'application de la transposition prévu à l'article 26 est donc incomplet puisqu'il ne s'applique pas à l'ordonnance précitée, pourtant également régie par la directive « Eurovignette ». Le présent article vise à corriger cette anomalie.

I. LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

L'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace est antérieure à la révision de la directive « Eurovignette ». Elle permet à la CEA de prévoir une modulation des taux kilométriques des redevances perçues sur le transport routier de marchandises en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule ou de tenir compte des coûts résultant pour la société de la pollution atmosphérique et sonore liée au trafic.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ PAR LE SÉNAT

Il est impératif que le régime de la taxe qui sera mise en œuvre par la CEA respecte les prescriptions obligatoires de la directive à compter de mars 2024, date limite de transposition de ce texte. Il était donc nécessaire de prévoir une mesure de transposition de la directive pour y intégrer le cas particulier de la CEA. C'est l'objet de l'article 26 *bis* du projet de loi, qui modifie l'ordonnance du 26 mai 2021 à cet effet.

Article 27

(articles L. 5336-1-4 et L. 5336-7 du code des transports ; ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021 portant transposition de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE)

Correction d'erreurs matérielles pour assurer l'effectivité de la transposition de la directive du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires

Cet article rectifie deux erreurs de renvoi figurant aux articles L. 5336-1-4 et L. 5336-3-7 du code des transports issus de la transposition, par l'ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021, de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires.

Cette correction vise l'application effective des contrôles et des sanctions administratives prévus dans le cadre de l'obligation de dépôt des déchets des navires dans les ports.

Le Sénat a introduit un III à cet article afin de ratifier l'ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021.

I. LA RÉGLEMENTATION DU DÉPÔT DES DÉCHETS DES NAVIRES VISE À MIEUX PROTÉGER LES MILIEUX MARINS CONTRE LES REJETS ILLICITES

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite convention Marpol, fixe des normes strictes pour le dépôt des déchets des navires et pose des interdictions de rejets en mer. Elle impose notamment que les parties contractantes garantissent la mise à disposition d'installations de réception dans les ports.

La directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE ⁽¹⁾ et abrogeant la directive 2000/59/CE ⁽²⁾ a pour objectif de satisfaire les exigences de la convention Marpol en renforçant la protection du milieu marin contre les conséquences néfastes des déchets des navires qui font escale dans les ports situés dans l'Union.

(1) [*Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE.*](#)

(2) *Directive 2000/59/CE du 27/11/00 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison Déclaration de la Commission (Abrogée).*

Ainsi, l'article 4 de cette directive prévoit que les États membres garantissent la disponibilité d'installations de réception des déchets des navires qui utilisent habituellement le port. L'article 7 dispose qu'avant de quitter un port situé dans l'Union, le capitaine du navire faisant escale dépose tous les déchets conservés à bord dans une installation de réception portuaire. Des dérogations sont accordées aux navires disposant d'une capacité de stockage suffisante pour atteindre l'escale suivante, à ceux au mouillage pendant moins de 24 heures ou en cas de mauvaises conditions météorologiques. Afin d'assurer une application effective de ces mesures, l'article 10 établit que les États membres veillent à ce que tout navire puisse faire l'objet d'inspections.

Le II de l'article 125 de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire autorise le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de transposer la directive (UE) 2019/883. Ainsi, l'ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021 ⁽¹⁾ a transposé cette directive en modifiant le code des transports. Ce dispositif a été complété par le décret n° 2021-1166 ⁽²⁾ ainsi que par quatre arrêtés publiés au Journal officiel du 15 octobre 2022 ⁽³⁾.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : LA CORRECTION DE DEUX ERREURS DE RENVOI POUR UNE APPLICATION EFFECTIVE DES CONTRÔLES DES DÉPÔTS ET DES SANCTIONS EN CAS DE MANQUEMENT

L'article 27 du présent projet de loi vise à rectifier deux erreurs de transposition de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019.

-
- (1) [Ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021 portant transposition de la directive \(UE\) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE.](#)
 - (2) [Décret n° 2021-1166 du 8 septembre 2021 portant transposition de la directive \(UE\) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE.](#)
 - (3) [Arrêté du 11 août 2022 relatif aux opérations de dépôt de déchets dans les ports ; arrêté du 11 août 2022 relatif au contrôle de la procédure de dépôt des déchets provenant des navires faisant escale dans un port français ; arrêté du 11 août 2022 modifiant l'arrêté du 15 octobre 2001 portant approbation des cadres types des droits de port et des redevances d'équipement ; arrêté du 12 août 2022 sur les échanges d'informations entre les ports et les capitaines de navires sur les déchets.](#)

Le **I** corrige une erreur de renvoi à l'article L. 5536-1-4 du code des transports disposant que « *sans préjudice des sanctions pénales encourues, une majoration de 10 % du droit de port relatif aux déchets peut être appliquée, en cas de méconnaissance des dispositions de la sous-section 1 de la section 3 du chapitre IV du présent titre, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'État* ». Or, la sous-section 1 mentionnée renvoie aux définitions tandis que la sous-section 2 traite des « Obligations relatives au dépôt des déchets des navires et contrôle » auxquelles renvoie l'article. Elles concernent notamment :

– les navires auxquels s'appliquent les obligations relatives au dépôt des déchets, ainsi que les navires exemptés de ces obligations (article L. 5334-8) ;

– l'obligation pour les capitaines de navires de fournir des informations sur les déchets de leurs navires (article L. 5334-8-1) ;

– l'obligation pour les capitaines de navires de déposer les déchets conservés à bord, ainsi que les navires exemptés de cette obligation (article L. 5334-8-2) ;

– les cas dans lesquels les autorités compétentes peuvent exiger le dépôt de déchets (article L. 5334-8-3).

Ainsi, afin que les sanctions prévues à l'article L. 5536-1-4 puissent être appliquées, la mention « sous-section 1 » est remplacée par la mention « sous-section 2 ».

Le **II de l'article 27** du présent projet de loi corrige une erreur rédactionnelle concernant les agents mentionnés à l'article L. 5336-3-7 du code des transports habilités à relever l'identité d'une personne mise en cause dans le cadre d'une infraction relevant de l'article L. 5336-11 de ce même code, à savoir la méconnaissance de l'obligation pour le capitaine d'un navire, bateau, ou engin flottant, de déposer ses déchets.

Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 5336-3-7 renvoie aux 2°, 3° et 4° de l'article L. 5336-3-1 du code des transports disposant que les infractions prévues à l'article L. 5336-11 peuvent être constatées par :

– les officiers de port et les officiers de port adjoints (2°) ;

– les administrateurs des affaires maritimes (3°) ;

– les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer (4°).

Ainsi rédigé, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont désignés comme autorité compétente alors que sont exclus les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes,

véritablement compétents en la matière. Pour pallier cette erreur, la mention « 2° à 4° » de l'article L. 5336-7 est remplacée par la mention « 3° à 5° ».

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT

En commission, le Sénat a adopté l'amendement COM-19 du rapporteur pour avis, M. Cyril Pellevat (LR) qui inscrit, dans un **III**, la ratification de l'ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021 afin de donner à l'ensemble de ses dispositions une pleine valeur législative.

L'article ainsi amendé a été adopté en séance publique.

Article 28

(articles L. 1115-9, L. 1231-5, L. 1272-5, L. 2151-1, L. 2151-2 et L. 2151-3 du code des transports ; article L. 511-7 du code de la consommation ; article L. 211-17 du code du tourisme)

Transposition du règlement (UE) 2021/782 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Cet article vise à transposer en droit interne le règlement (UE) 2021/892 du 29 avril 2021 relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires révisant le règlement d'application directe (CE) 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007.

Ce nouveau règlement a pour objectif de renforcer la protection des droits des voyageurs ferroviaires et d'encourager les voyages en train tout en garantissant des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires. Pour ce faire, le règlement établit des règles concernant : la non-discrimination des voyageurs handicapés et à mobilité réduite, la responsabilité des entreprises ferroviaires en matière d'assurance, les droits des voyageurs en cas d'accident, les droits des voyageurs en cas de perturbations (annulation ou retard), dont leur droit à indemnisation, les informations minimales à fournir aux voyageurs, la définition et le contrôle des normes de qualité de service et de gestion des risques, le traitement des plaintes ainsi que les règles générales d'application.

Dans la continuité du règlement de 2007, le règlement du 29 avril 2021 accorde des dérogations aux services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux, retranscrites dans le projet de loi initial. Des amendements adoptés au Sénat ont restreint le nombre de ces dérogations.

I. LE RÈGLEMENT DU 23 OCTOBRE 2007 RENFORCE LA PROTECTION DES DROITS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES MAIS CRÉE UN RÉGIME D'EXCEPTION POUR LES SERVICES FERROVIAIRES URBAINS, SUBURBAINS ET RÉGIONAUX

Le règlement d'application directe (CE) 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 encadre les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Il établit des règles concernant :

– les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires, la conclusion de contrats de transport, l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires ;

– la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages ;

– les obligations des entreprises ferroviaires envers les voyageurs en cas de retard ;

– la protection des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes ;

– la définition et le contrôle des normes de qualité du service, la gestion des risques pour la sécurité personnelle des voyageurs ainsi que le traitement des plaintes ;

– les règles générales en matière d'exécution.

L'article 2 dispose que le règlement de 2007 s'applique aux voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ayant obtenu une licence ferroviaire. Ce même article accorde plusieurs dérogations. Son 4^o précise que les États membres peuvent octroyer une dérogation jusqu'à cinq ans, renouvelable deux fois pour une période maximale de cinq ans à chaque fois, aux services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs ⁽¹⁾. Le paragraphe 5 établit que les services ferroviaires urbains, suburbains ⁽²⁾ et régionaux ⁽³⁾ de transport de voyageurs peuvent déroger à l'application des dispositions du règlement, à l'exception des articles 9 (disponibilité des billets, des billets directs et des réservations), 11 (responsabilité relative aux voyageurs et aux bagages), 12 (assurance), 19 (droit au transport), 26 (sécurité personnelle des voyageurs), ainsi qu'au I de l'article 20 (communication d'informations aux personnes handicapées et à mobilité réduite).

(1) *Les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs sont définis à l'article 3 du règlement du 23 octobre 2007 comme « un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train ne traverse pas la frontière d'un État membre ».*

(2) *Les services urbains et suburbains sont définis à l'article 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 comme « les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues ».*

(3) *Les services régionaux sont définis par cette même directive comme « les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris une région transfrontalière ».*

L'ensemble de ces dérogations ont été inscrites en droit français au sein du chapitre unique du livre V « Droits et obligations des voyageurs ferroviaires », du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports.

L'article L. 2151-1 établit que le règlement de 2007 s'applique aux voyages et services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit avoir obtenu une licence conformément à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). Cette disposition exclut certaines entreprises ferroviaires du champ d'application. En effet, l'article L. 2122-10 du code des transports soumet les entreprises ferroviaires à l'obtention d'une licence pour exercer leur activité de transport mais accorde des dérogations aux services urbains et suburbains de transport de voyageurs, ainsi qu'aux services exploitant uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures locales ou régionales autonomes.

L'article L. 2151-2 applique les dispositions de l'article 2 du règlement de 2007 en distinguant deux régimes d'application. D'une part, les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux ne sont soumis qu'aux articles 9, 11, 12, 19, 26, ainsi qu'au I de l'article 20 du règlement. D'autre part, ces mêmes articles sont applicables aux autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs mais uniquement pour une période de cinq ans, renouvelable deux fois par décret. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du règlement est applicable à ces services. Il est précisé que l'autorité compétente pour l'organisation d'un service public ferroviaire de transport de voyageurs peut décider d'appliquer tout ou partie des dispositions non obligatoires du règlement européen.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : TRANSPOSER LE RÈGLEMENT DU 29 AVRIL 2021 AFIN DE MIEUX PROTÉGER LES DROITS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES ET RENFORCER L'USAGE DU TRAIN TOUT EN ACCORDANT DES DÉROGATIONS AUX SERVICES FERROVIAIRES URBAINS, SUBURBAINS ET RÉGIONAUX

Le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 a fait l'objet de plusieurs modifications aboutissant à l'adoption du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Ce nouveau règlement a pour objectif d'assurer une protection effective des droits des voyageurs, de renforcer les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite, et d'encourager le recours au transport ferroviaire.

L'article 2 accorde plusieurs dérogations. Les États membres peuvent dispenser de l'application du règlement les services qui sont exploités uniquement à des fins historiques ou touristiques, à l'exception des articles 13 (responsabilité

relative aux voyageurs et aux bagages) et 14 (assurance et couverture de la responsabilité). De même, le 6° de cet article permet aux services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux d'être exemptés des dispositions du règlement à l'exception des articles 5 (conditions du contrat de transport et tarifs discriminatoires), 11 (disponibilité des billets et réservations), 13 (responsabilité relative aux voyageurs et aux bagages), 14 (assurance et couverture de la responsabilité), 21 (droit au transport), 22 (communication d'informations aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite), 27 (sûreté personnelle des voyageurs) et 28 (plaintes). En plus de ces articles, les services ferroviaires régionaux de voyageurs sont obligatoirement soumis aux articles 6 (bicyclettes) et 12 (billets directs) ainsi qu'au paragraphe 3 de l'article 18 (remboursement et réacheminement).

L'article 28 du présent projet de loi retranscrit la majorité des dérogations prévues par le règlement du 29 avril 2021.

Le 2° du I de l'article 28 modifie les deux premiers alinéas de l'article L. 2151-2 du code des transports, remplacés par cinq paragraphes :

Le I dudit article L. 2151-2 dispose que les services urbains, suburbains et régionaux sont soumis à l'application des articles 5, 11, 13, 14, 21, 22, 25, 26, 27 et 28 du règlement. À l'exception de l'article 26 portant sur la formation du personnel des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de gares à l'accompagnement des personnes handicapées et à mobilité réduite, cette disposition correspond au champ d'application prévu par le règlement.

Le II établit que les services de transport ferroviaire de voyageurs organisés par Île-de-France Mobilités et par les régions sont soumis à l'application des paragraphes 5 et 6 de l'article 6 du règlement qui donnent la possibilité aux entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour des plans sur la façon d'accroître et d'améliorer le transport de vélos, ainsi que sur toute autre solution encourageant l'utilisation du train et du vélo. Ces plans doivent être établis après consultation du public et des organisations représentatives concernées. La dernière phrase du II dispose que ces plans sont élaborés par les autorités organisatrices des services.

Le III de l'article L. 2151-2 précise les obligations prévues par le règlement s'appliquant aux services régionaux. Ainsi, en plus des dispositions mentionnées au I et II, les transports régionaux sont soumis à l'application :

– des paragraphes 1 à 4 de l'article 6 autorisant les voyageurs à emporter leur vélo dans un train sous réservation (paragraphe 1) placé sous leur surveillance en cas d'indisponibilité des emplacements dédiés et ne devant causer aucun dommage aux autres voyageurs ou aux équipements (paragraphe 2). Les entreprises ferroviaires peuvent limiter le droit des voyageurs d'emporter leur vélo pour des raisons opérationnelles, en particulier en raison des capacités limitées pendant les heures de pointe ou sur la base du poids et de la dimension des vélos (paragraphe 3). Enfin, les entreprises ferroviaires veillent à ce que la composition

des trains comprenne un nombre d'emplacements pour vélo suffisant lors d'une passation de marché ou lors d'un réaménagement du matériel roulant (paragraphe 4) ;

– de l'article 12 relatif aux billets directs qui oblige les services ferroviaires à longue distance ou régionaux, lorsqu'ils sont exploités par une entreprise unique, à proposer un billet direct pour ces services. Pour les autres services ferroviaires de transport de voyageurs, les entreprises doivent s'efforcer de coopérer afin de proposer des billets directs. En cas de correspondance, et préalablement à l'achat, il est indiqué au voyageur si ces billets entrent dans la catégorie des billets directs ;

– du paragraphe 3 de l'article 18 prévoyant que les entreprises ferroviaires peuvent autoriser le voyageur à conclure des contrats avec d'autres prestataires de transport lui permettant d'atteindre sa destination finale en cas de correspondance manquée liée à un retard ou à une annulation. Si les possibilités de réacheminement disponibles ne sont pas communiquées dans un délai de 100 minutes à compter de l'heure de départ prévue, l'entreprise ferroviaire rembourse les coûts nécessaires que le voyageur a supportés ;

– de l'article 23 relatif à l'assistance dans les gares et à bord des personnes handicapées ou à mobilité réduite (tarif spécial pour la personne handicapée ou à mobilité réduite et son accompagnateur, gratuité de l'assistance) ;

– de l'article 24 relatif aux conditions dans lesquelles est fournie l'assistance (mécanisme de notification unique jusqu'à 24 heures avant le départ, prise en charge dans un délai ne pouvant excéder une heure avant le départ, point de contact unique) ;

– de l'article 25 disposant que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares qui provoqueraient la perte ou l'endommagement d'équipements de mobilité et de dispositifs d'assistance ou la blessure de chiens d'assistance utilisés par les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sont tenus responsables et doivent octroyer une indemnisation.

Ce III précise également que lorsqu'un billet direct comporte une correspondance avec l'un des services régionaux, les paragraphes 1, 2, 4 à 7 de l'article 18, ainsi que les articles 19 et 20 leur sont applicables :

– L'article 18 dispose qu'en cas de retard de 60 minutes ou plus, l'entreprise ferroviaire offre au voyageur le choix entre le remboursement intégral du billet, la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale dans des conditions de transport comparables, dans les meilleurs délais ou à une date ultérieure (paragraphe 1). Ce réacheminement ne génère aucun coût supplémentaire pour le voyageur (paragraphe 2). Le calcul de la durée du retard ne tient pas compte des retards dont l'entreprise peut prouver qu'ils se sont produits en dehors de l'Union (paragraphe 3). L'indemnisation est payée dans le mois qui suit

le dépôt de la demande, sous la forme d'un bon ou d'autres services (paragraphe 7) ;

– L'article 19 établit que les indemnisations minimales s'élèvent à 25 % du prix du billet si la durée du retard est comprise entre 60 et 119 minutes et à 50 % du prix du billet si le retard dépasse 120 minutes ;

– L'article 20 précise qu'en cas de retard ou d'annulation, l'entreprise ou le gestionnaire des gares doit tenir les voyageurs informés des nouvelles heures de départ et d'arrivée ou du service de substitution. En cas de retard de plus de 60 minutes ou d'annulation, l'entreprise exploitante offre gratuitement aux voyageurs des repas et rafraîchissements et, si besoin, un hébergement à l'hôtel ou le transport entre le lieu où se trouve la gare et le nouveau point de départ. L'entreprise accorde une attention particulière aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le IV de l'article L. 2151-2 ne soumet les services exploités à des fins historiques ou touristiques qu'aux dispositions des articles 13 portant sur la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages, et 14 imposant aux entreprises ferroviaires d'être suffisamment assurées ou de disposer de garanties suffisantes pour couvrir leur responsabilité.

Le V de ce même article précise que les services de transport ferroviaire de voyageurs ne relevant pas des catégories précédemment mentionnés sont soumis à l'application de toutes les dispositions du règlement.

D'autre part, le **IV de l'article 28** établit que ces dispositions entrent en vigueur à partir du 7 juin 2023 comme indiqué à l'article 41 du règlement du 29 avril 2021. Toutefois, l'article 41 précise que l'obligation pour les entreprises ferroviaires de veiller à ce que les trains soient équipés d'un nombre adéquat d'emplacements pour vélos lorsqu'elles procèdent à un réaménagement du matériel roulant ou lorsqu'elles procèdent à une passation de marché, prévue au paragraphe 4 de l'article 6 du règlement, n'est applicable qu'à partir du 7 juin 2025. Cette précision n'a pas été transposée à l'article 28 du projet de loi.

Enfin, dans un souci de cohérence et afin de rendre effectives les dispositions susmentionnées, l'article 28 remplace la référence au règlement de 2007 par celui de 2021 :

– à l'article L. 1115-9 du code des transports relatif aux prestations d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite délivrées par les gestionnaires d'infrastructures des services ferroviaires de transport de voyageurs en coordination avec les entreprises ferroviaires ;

– à l'article L. 2151-1 du même code qui établit l'application du règlement aux voyages et services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit avoir obtenu une licence ;

– à l'article L. 2151-3 du code des transports fixant le montant des sanctions administratives prévues en cas de manquement aux obligations du règlement ;

– au 1° de l'article L. 511-7 du code de la consommation habilitant les agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes à rechercher et constater les infractions ou manquements aux dispositions du règlement ;

– à l'article L. 211-17 du code du tourisme qui fixe les droits des voyageurs à une réduction du prix ou à des dommages et intérêts en cas de non-conformité des services fournis, sans préjudice des droits dont il dispose en application du règlement.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE SÉNAT : LIMITER LES DÉROGATIONS ACCORDÉES AUX SERVICES DE TRANSPORT URBAINS, SUBURBAINS ET RÉGIONAUX

En commission puis en séance, le Sénat a adopté des amendements visant à restreindre les dérogations accordées aux services urbains, suburbains et régionaux.

En commission, le Sénat a adopté quatre amendements du rapporteur pour avis, M. Cyril Pellevat (LR), en plus d'un amendement rédactionnel (COM-21).

L'amendement COM-20 ajoute l'article 25 au champ d'application du I de l'article L. 2151-2 du code des transports. Cette disposition élargit la protection des voyageurs en obligeant les entreprises ferroviaires exploitants des services urbains, suburbains ou régionaux, ainsi que les gestionnaires des gares à indemniser les personnes handicapées ou à mobilité réduite en cas de perte ou d'endommagement de leur dispositif d'assistance.

L'amendement COM-22 rectifié modifie le **IV de l'article 28** en accordant un délai supplémentaire pour les services ferroviaires régionaux à l'entrée en vigueur de certaines dispositions relatives au remboursement, à l'indemnisation et à l'assistance des voyageurs qui disposent d'un billet direct pour effectuer leur voyage. Au lieu du 7 juin 2023, ces services ont jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour appliquer les mesures prévues aux paragraphes 1, 2, 4 à 7 de l'article 18 du règlement ainsi qu'à ses articles 19 et 20. Ce délai a été adopté dans l'objectif de permettre à l'ensemble des entreprises ferroviaires de prévoir des conditions financières de niveau équivalent sur l'ensemble du réseau afin d'éviter toute rupture d'égalité entre les voyageurs. Cette dérogation est autorisée par l'article 2 du règlement jusqu'au 7 juin 2028.

L'amendement COM-23 modifie l'article L. 1231-5 du code des transports. Il précise que le comité des partenaires prévu par cet article peut être consulté lors de l'élaboration du plan « train-vélo ». Ce comité associe les

représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort. Il doit être consulté par les autorités organisatrices de la mobilité au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services de l'information des usagers.

L'amendement COM-23 modifie également l'article L. 1272-5 du code des transports stipulant que le nombre d'emplacements pour vélos déterminé par les autorités compétentes doit être établi en cohérence avec le plan train-vélo mentionné au II de l'article L. 2151-2 du code des transports.

L'amendement COM-24 crée un **V** à l'article 28 pour introduire une évaluation à cinq ans de la mise en œuvre des obligations et des dérogations prévues aux I à III de l'article L. 2151-2 du code des transports.

En séance, le Sénat a adopté cinq amendements identiques (30, 43, 46, 57 et 77) modifiant le I de l'article L. 2151-2 du code des transports permettant d'appliquer aux services urbains, suburbains et régionaux les articles 8 et 30 du règlement du 29 avril 2021, restreignant ainsi les exemptions accordées par le texte initial.

L'article 8 du règlement oblige les entreprises ferroviaires à rendre publiques les décisions d'interrompre des services, que ce soit de façon permanente ou temporaire. Cette obligation s'inscrit dans la continuité des dispositions existantes en droit national, notamment aux articles L. 1222-1 à L. 1222-12 du code des transports relatifs à la continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic. De même, l'article L. 2121-9-1 du même code prévoit que toute évolution substantielle de l'offre fait l'objet d'une consultation des comités de suivi des dessertes institués auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire.

L'article 30 du règlement impose aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires des gares, aux vendeurs de billets et aux voyagistes d'informer les voyageurs, au moment de l'achat de leur titre de transport, de leurs droits et obligations. Ils doivent préciser où ces informations peuvent être obtenues en cas d'annulation, de correspondance manquée ou de retard important.

Ces amendements ne reviennent pas sur la dérogation accordée aux services urbains et suburbains pour les articles 23 et 24 du règlement définissant les conditions auxquelles est fournie l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Cependant, il est précisé dans un **VI** que ces conditions d'assistance mentionnées à l'article L. 1115-9 du code des transports seront

définies en complétant le décret d'application n° 2021-1124 ⁽¹⁾, après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées. Cette disposition entre en vigueur à la date de promulgation de la présente loi.

Article 29

(article L. 3452-7-1 du code des transports)

Règles de cabotage entre le Royaume-Uni et l'Union européenne

Cet article vise à corriger une erreur rédactionnelle de transposition à l'origine d'un contresens portant sur les règles de cabotage applicables dans les États membres aux transporteurs routiers établis au Royaume-Uni.

Cette modification permettra de sanctionner les transporteurs effectuant plus d'une opération de cabotage sur le territoire en vertu de l'article 462 de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

I. LA RÉGLEMENTATION DES OPÉRATIONS DE CABOTAGE DANS L'UNION EUROPÉENNE

Le règlement n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établit les règles communes pour l'accès au marché de transport international de marchandises par route. Au chapitre III, le règlement fixe plus spécifiquement les conditions des opérations de cabotage, notamment le nombre et la durée de ces opérations, qui consistent en « *la prestation de services par un transporteur dans un État membre dans lequel il n'est pas établi* » ⁽²⁾.

L'article 8 de ce règlement dispose que tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui, titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis à effectuer des transports de cabotage de marchandises dans les conditions suivantes :

– Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination d'un État membre ont été livrées, les transporteurs sont autorisés à effectuer jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil ;

(1) Décret n° 2021-1124 du 27 août 2021 relatif à la plateforme unique de réservation des prestations d'assistance et de substitution à l'intention des personnes handicapées et à mobilité réduite et au point unique d'accueil en gare

(2) [Considérant – paragraphe 15.](#)

– Le dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du déchargement effectué dans l'État membre ;

– Les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre.

Cependant, l'article 1^{er} prévoit que ce règlement ne s'applique pas à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers concerné n'a pas été conclu.

À cette fin, l'article 462 de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni du 30 avril 2021 fixe les conditions de réalisation des opérations de transport de marchandises entre le Royaume-Uni et les États membres, sur leur territoire et en transit par leur territoire. Le paragraphe 6 de cet article dispose que les transporteurs routiers du Royaume-Uni sont limités à un maximum de deux trajets sur le territoire de l'Union avant de retourner sur le territoire du Royaume-Uni. Sous cette condition, les paragraphes 3 et 4 établissent que ces mêmes transporteurs peuvent :

– effectuer jusqu'à deux parcours en charge d'un État membre vers un autre État membre ;

– effectuer un trajet en charge sur le territoire d'un seul État membre à condition que celui-ci soit effectué dans les sept jours suivant le déchargement sur le territoire de cet État membre des marchandises transportées.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : RECTIFIER UNE ERREUR RÉDACTIONNELLE AFIN DE TRANSPOSER CORRECTEMENT LA RÈGLE EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE CABOTAGE

L'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni a été transposé en droit interne par 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. L'article 24 de cette loi a modifié l'article L. 3452-7-1 du code des transports fixant le montant des sanctions liées au non-respect des dispositions précitées.

Le 3° de cet article dispose qu'est puni d'une amende de 15 000 euros le fait, pour une entreprise de transport routier de marchandises établie au Royaume-Uni, de « *méconnaître l'obligation d'effectuer, avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le même véhicule à moteur, plus d'un transport de cabotage sur le territoire français pendant une période de sept*

jours après l'achèvement du transport international en provenance du Royaume-Uni ».

Cette rédaction est à l'origine d'un contresens puisqu'elle oblige les transporteurs routiers à réaliser plus d'une opération de cabotage sur le territoire sous peine de sanction, alors qu'elle devrait l'interdire en vertu du paragraphe 4 de l'article 462 de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

Afin de rendre effective cette interdiction, **l'article 29** du projet de loi remplace le mot « obligation » au 3° de l'article L. 3452-7-1 du code des transports par le mot « interdiction ».

III. LES DISPOSITIONS ADOPTÉES PAR LE SÉNAT

Le Sénat a adopté cet article sans modification.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

M. Abdel Bendaira, sous-directeur adjoint « Financements innovants et contrôle des concessions d'autoroutes »

M. Christophe Mascitti, adjoint au chef du bureau des contrats/FCA

M. Vincent Hue, conseiller juridique de la direction des mobilités routières

Union des entreprises de transports et de logistique de France*

Mme Olga Alexandrova, directrice déléguée au pôle « Terrestre »

Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)*

M. Christophe Saintillan, directeur général adjoint de Vinci Autoroutes

M. Jean-Vianney d'Halluin, directeur du contrat de concession Cofiroute

M. Christian Ambrun, directeur juridique du groupe APRR

M. Etienne Mercier, directeur des concessions du groupe Sanef

M. Christophe Boutin, délégué général de l'ASFA

SNCF Voyageurs*

M. Christophe Garat, Secrétaire général adjoint

Mme Laurence Nion, Conseillère parlementaire

Autorité de régulation des transports

M. Philippe Richert, président par intérim

Mme Sophie Auconie, vice-présidente

M. Jordan Cartier, secrétaire général

Fédération nationale des transports routiers*

Mme Florence Berthelot, déléguée générale

Mme Isabelle Maître, déléguée permanente à Bruxelles

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*

PROJET