

N° 486

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 juin 1994.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables,*

Par M. Louis de CATUELAN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, vice-présidents ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minotti, secrétaires ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besne, Jean Besson, Marcel Bony, Didier Borotra, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daumay, Désiré Debavalaere, Jean Delaneau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dumaut, Jean Faure, André Fossat, Aubert Garcia, Charles Gintzy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marqués, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucarot, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10<sup>e</sup> légis.) : 447, 1168 et T.A.191.  
Sénat : 410 (1993-1994).

---

Transports.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<hr/>	
<b>PREMIÈRE PARTIE - EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	7
<hr/>	
<b>I. LE TRANSPORT FLUVIAL FRANÇAIS PRÉSENTE UN BILAN MOROSE</b> .....	8
<b>A. LE CONTEXTE EUROPÉEN N'EST PAS MAUVAIS</b> .....	8
<b>B. MAIS LA STRUCTURE DE LA PROFESSION EST EN REPLI</b> .	10
<b>C. ET LES TRAFICS N'ÉVOLUENT PAS FAVORABLEMENT</b> ...	10
<b>1. La comparaison avec les pays voisins (1990-1991)</b> .....	11
<b>2. Les derniers résultats connus (1992-1993)</b> .....	11
<i>a) Approche globale</i> .....	11
<i>b) Evolution par catégories de marchandises transportées</i> .....	12
<i>c) 1993 : la régression persiste</i> .....	15
<b>II. LA REFORTE DE LA LOI DE 1941 VA DANS LE SENS DE LA RESTRUCTURATION DE LA PROFESSION</b> .....	15
<b>A. LE SYSTÈME DU «TOUR DE RÔLE»</b> .....	16
<b>B. UN PROJET DE LOI MESURÉ ET QUI SUSCITE UN CONSENSUS</b> .....	17
<b>1. Un projet mesuré</b> .....	17
<b>2. Qui suscite un consensus</b> .....	19
<b>III. LE PROJET DE LOI NE SAURAIT SUFFIRE, A LUI SEUL, À RELANCER L'ACTIVITÉ SUR LA VOIE FLUVIALE</b> .....	20
<b>A. L'ENTRETIEN ET LA MODERNISATION DU RÉSEAU : UNE ARDENTE NÉCESSITÉ</b> .....	21
<b>B. LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ ET DU «BOUT EN BOUT» : UN ESPOIR FACE À LA CONGESTION ROUTIÈRE</b> .....	23

	<u>Pages</u>
<b>C. LA NÉCESSAIRE MODERNISATION DE LA FLOTTE ET DE LA CHAÎNE DU TRANSPORT FLUVIAL : UNE RÉVOLUTION LOGISTIQUE .....</b>	<b>25</b>
<b>D. L'AMÉLIORATION DES MÉTHODES D'ÉVALUATION DES INVESTISSEMENTS : UNE ÉTAPE SOUHAITABLE .....</b>	<b>27</b>
<hr/>	
<b>DEUXIÈME PARTIE - EXAMEN DES ARTICLES .....</b>	<b>29</b>
<hr/>	
<i>Article premier</i> : Champ d'application de la loi .....	29
<b>CHAPITRE PREMIER : De l'organisation et de la gestion des transports publics de marchandises .....</b>	<b>31</b>
<i>Article 2</i> : Création du comité du transport par voie navigable .....	31
<i>Article 3</i> : Réforme des bureaux et bourses d'affrètement .....	32
<i>Article 4</i> : Représentation des donneurs d'ordres dans les bourses d'affrètement .....	34
<b>CHAPITRE II : Des contrats de transport public de marchandises .....</b>	<b>36</b>
<i>Article 5</i> : Définition des différents types de contrats de transport et établissement de contrats-types .....	36
<i>Article 6</i> : Contrats de transport au voyage .....	37
<i>Article 7</i> : Contrats de transport à temps .....	39
<i>Article 8</i> : Contrats de transport au tonnage .....	40
<i>Article 9</i> : Liberté des prix dans les contrats à l'exportation ...	41
<i>Article 10</i> : Contrats de sous-traitance .....	42
<b>CHAPITRE III : Du contrat de location .....</b>	<b>43</b>
<i>Article 11</i> : Contrat de location de bateau .....	43
<b>CHAPITRE IV : Sanctions administratives .....</b>	<b>44</b>
<i>Article 12</i> : Sanctions pécuniaires .....	44
<b>CHAPITRE V : Dispositions diverses .....</b>	<b>46</b>
<i>Article 13</i> : Utilisation d'un bateau de transport en compte propre pour des opérations de transport pour compte d'autrui .....	46

	<u>Pages</u>
<i>Article 14</i> : Composition du parc de la batellerie .....	47
<i>Article 15</i> : Inapplicabilité aux transports ayant leur origine hors de France .....	49
<i>Article 16</i> : Abrogations diverses .....	50
<b>CHAPITRE VI</b> : Dispositions transitoires .....	51
<i>Article 17</i> : Régime transitoire du cabotage .....	51
<hr/>	
<b>TROISIÈME PARTIE - EXAMEN PAR LA COMMISSION</b> .....	<b>53</b>
<hr/>	
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	<b>55</b>

## AVANT-PROPOS

**Mesdames, Messieurs,**

**Le projet de loi n° 410 relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables est un bon témoignage de la continuité qui, dans notre pays, régit l'Etat.**

**Déposé à l'Assemblée nationale le 13 novembre 1992, sous le numéro 3038, par le précédent Gouvernement, après avis favorable du Conseil d'Etat, du Conseil national des Transports et consultation de la Commission de la Communauté européenne, le projet était devenu caduc avec la nouvelle législature et la formation d'un nouveau Gouvernement.**

**Or, dès le 6 juillet 1993, le Conseil des Ministres décidait de déposer à nouveau ce projet de loi. Ce dépôt intervint à l'Assemblée nationale le même jour sous le numéro 447.**

**Les circonstances et l'encombrement de l'ordre du jour n'ont, toutefois, permis au Parlement d'examiner ce texte qu'à la présente session, soit près de dix-huit mois après son dépôt initial. L'Assemblée nationale n'en a, en effet, débattu que le 9 mai 1994.**

**Cette relative lenteur ne présente pas que des inconvénients. Elle a permis le mûrissement du dossier et la révélation de ce qu'il est permis d'appeler un consensus des professionnels autour du projet.**

**Le présent projet de loi constitue, en outre, le troisième volet du tryptique législatif consacré à l'adaptation des professions des transports dont les deux premiers volets ont été mis en place avec la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, puis avec la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises.**

Or, votre Commission des affaires économiques et du Plan garde présentes à la mémoire les conséquences désastreuses, pour le transport routier, de l'abolition hâtive de la tarification routière obligatoire (la célèbre «TRO»). Il ne lui a pas non plus échappé qu'en dépit des avertissements qu'elle avait prodigués <sup>(1)</sup>, la loi n° 92.1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises est restée, jusqu'à présent, lettre morte.

Elle souhaite donc que l'examen par le Sénat du présent projet de loi permette de s'assurer que ce dernier n'expose pas -comme ce fut le cas pour le transport routier- le transport fluvial à une concurrence «sauvage» que sa fragilité actuelle le rend incapable d'affronter avec succès.

---

*(1) cf rapport n° 91 (Sénat 1992-1993) de M. Jean-Paul Emin*

## **PREMIÈRE PARTIE**

### **EXPOSÉ GÉNÉRAL**

En France, pays qui possède 8.500 kilomètres de voies navigables, dont 6.500 adaptés au transport de marchandises, le transport fluvial assurait, au début du XXème siècle, environ 15 % du trafic intérieur des marchandises. Aujourd'hui, il en assure moins de 4 %.

Dans le même temps, le rail est passé -il est vrai- de 70 % à 25,5 % et la route de 10 % à plus de 70 % !

L'Observatoire économique et statistique des transports a étudié (1), sur vingt ans, la chute du transport fluvial en la décomposant entre les pertes de compétitivité (l'effet le plus important) et le recul des produits pour lesquels le mode de transport fluvial est le plus adapté, à savoir les matériaux de construction, les minerais, les combustibles solides, et produits pétroliers et chimiques. Il ressort de cette étude que la part du mode fluvial a diminué du fait de sa spécialisation sur les produits pétroliers et les matériaux de construction, ce facteur jouant toutefois trois fois moins que l'effet de compétitivité qui intervient aussi sur ces deux produits ainsi que sur les produits agricoles.

**Le bilan du transport fluvial est donc morose.**

**Après un demi-siècle de décadence, le transport fluvial français peut-il nourrir quelque espoir de renaissance ?**

---

(1) Cf. OEST - Note de synthèse - Octobre 1992.

La refonte de la loi du 22 mars 1941 que comprend le présent projet de loi en est porteuse. Mais, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, ce projet ne saurait suffire, à lui seul, à relancer le transport fluvial français.

## **I. LE TRANSPORT FLUVIAL FRANÇAIS PRÉSENTE UN BILAN MOROSE**

Malgré les aspects positifs du contexte européen, le transport fluvial français apparaît en repli. Bien plus, les trafics n'évoluent pas favorablement.

### **A. LE CONTEXTE EUROPÉEN N'EST PAS MAUVAIS**

• Il est vrai que la Communauté européenne prend un intérêt croissant au développement de la voie d'eau.

Dans le « Livre Blanc » présenté le 2 décembre 1992 sur la politique commune des transports, la commission considère que la navigation intérieure (tout comme le rail) est un mode de transport sous-exploité et devrait pouvoir offrir une alternative compétitive au transport routier pour désengorger certains axes prioritaires. Rappelons qu'un convoi poussé de 5.000 tonnes équivaut à 200 camions. La Commission précise que c'est un mode de transport plus respectueux de l'environnement et de la sécurité que les autres.

Plus concrètement, un règlement de la Commission du 21 décembre 1992 est venu modifier certaines mesures d'application du règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure. Ce règlement concerne la réduction des surcapacités de la cale. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993, il s'agit au travers de ce nouveau texte, de mettre en oeuvre une politique permanente de « déchirage » - c'est-à-dire de mise à la casse des vieux bateaux remplacés par des neufs - par l'octroi de nouvelles primes.

La réglementation des relations avec les pays tiers est aussi un aspect important du bon fonctionnement de la voie d'eau au sein de la Communauté qui s'oriente dans ce sens. Le Conseil, par décision du 7 décembre 1992, a accordé à la Commission un mandat en vue de négocier un accord multilatéral en matière de navigation intérieure entre la Communauté d'une part, la Pologne et les Etats contractants de la convention du Danube d'autre part.

En outre, dans une communication au Conseil du 10 juin 1992, la Commission a transmis au Conseil une proposition de décision, comportant un schéma directeur des voies navigables et énumérant les «maillons manquants» ainsi que les goulets d'étranglement devant conduire à des actions prioritaires des Etats membres. Il consisterait, notamment, à améliorer la liaison entre les bouches de l'Escaut et celles du Rhône par des aménagements à grand gabarit.

● **Bien plus, le marché européen semble en légère reprise.**

Le trafic fluvial communautaire de marchandises a été de 105 milliards de t.km pour un tonnage de 426 millions de tonnes en 1990.

Au niveau européen, le transport fluvial a ainsi tenu une place importante dans les échanges intracommunautaires avec 9,2 % en t.km malgré une perte enregistrée au cours des années : 10,8 % en 1980 et 13,6 % en 1970.

Les produits transportés en Europe par transport fluvial sont généralement de faible valeur unitaire. Ce sont principalement des minéraux (40 % du tonnage total, 53 % du trafic national et 27 % du trafic intracommunautaire), des produits pétroliers (17 % du tonnage) et des minerais et déchets pour la métallurgie (4 % du total, 2 % des trafics nationaux et 20 % du trafic intracommunautaire).

La distance moyenne du trafic fluvial est de 203 kilomètres en Europe, identique à celle de la route et du fer.

Enfin, il faut savoir que, dans des ports comme Anvers ou Rotterdam, 50 % des transbordements en provenance du transport maritime sont opérés en direction du transport fluvial.

Selon certains commentateurs, notamment en raison de «l'effet marché unique», les transports de marchandises devraient croître en Europe d'au moins 50 % au cours des quinze à vingt prochaines années. Mais cette progression ne sera pas également répartie sur tout le territoire de la Communauté. Le long des grands axes d'échanges, comme le couloir rhodanien en France, les trafics seront peut-être multipliés par deux ou par trois.

## **B. MAIS LA STRUCTURE DE LA PROFESSION EST EN REPLI**

Les entreprises françaises qui animent la profession du transport fluvial se répartissent en :

- **trois grandes compagnies qui utilisent chacune une centaine de péniches** : la **Compagnie française de navigation rhénane (CFNR)**, en partie contrôlée par l'Etat, qui exploite la flotte française du Rhin ; le **groupe Sanara**, contrôlé par l'Association technique d'importation charbonnière, sur les autres axes à grand gabarit ; le **groupe Sosgetran**, privé, qui exploite des péniches sur les bassins du nord, de la Seine et du Rhône ;

- **«petites flottes», soit 18 compagnies gérées par des transporteurs spécialisés ou par des courtiers, qui emploient de six à vingt salariés ;**

- **artisans-bateliers qui possèdent un ou deux bateaux, essentiellement des automoteurs, rarement des bateaux modernes. Ces artisans étaient encore 4.000 vers 1970, mais n'étaient plus que 1.493 (possédant environ 1.750 bateaux) fin 1991.**

Le repli de la profession est donc un fait incontestable.

## **C. ET LES TRAFICS N'ÉVOLUENT PAS FAVORABLEMENT**

Les commentateurs les plus optimistes avancent que l'on peu considérer qu'après des années de diminution, le trafic concerné par la voie d'eau constitue le «noyau dur» de ce mode de transport, doté d'une forte motivation économique-culturelle à rester sur la voie d'eau.

Il n'en est pas moins vrai que les résultats les plus récents donnent des indications plutôt inquiétantes quant à la vitalité du transport fluvial dans notre pays. Le parcours sera donc long pour retrouver une bonne activité.

## 1. La comparaison avec les pays voisins (1990-1991)

La récession du transport fluvial en 1990-1991 a été, selon les commentateurs, moins importante que pour les pays voisins, Allemagne exceptée.

Les trafics de ces différents Etats sont les suivants :

*En milliards de TK*

	1990	1991	Evolution 91/90
Allemagne	54,80	54,4	- 0,7
Belgique	5,45	5,23	- 4
France	7,17	6,83	- 5
Luxembourg	0,34	0,33	- 2
Pays-Bas	35,66	32,37	- 9

Il convient de noter que le transport fluvial représente plus de 38 % des échanges intra-communautaires, pour les cinq pays où il intervient effectivement, surtout l'Allemagne et le Benelux. En France, il représente en volume 20 % des échanges extérieurs, qui se font majoritairement avec l'Allemagne.

## 2. Les derniers résultats connus (1992-1993)

### *a) Approche globale*

● En 1992, le transport fluvial a porté sur 59,9 millions de tonnes, soit une diminution de 2,1 % par rapport à l'année 1991, et 6,9 millions de tonnes-Km, soit une progression, légère, de 1,1 % par rapport à 1991, ce qui signifie, compte tenu de la régression modérée de l'activité globale, une augmentation de la distance moyenne de transport (+ 3,3 %) par rapport à l'exercice précédent.

Ce sont les transports sur le Rhin et la Moselle qui ont surtout progressé, que ce soit en tonnage (19,7 millions de tonnes, + 2 %) ou en TK (+ 7,29 %), avec un allongement de 4,8 % des parcours.

Il est à noter que tous les transporteurs publics et privés ont connu une forte augmentation à l'exportation, allant de 13 à 18,6 %.

Les trafics passés au «tour de rôle» ont perdu 8,86 %, totalisant environ 9 millions de tonnes, soit 15 % du trafic global.

● En 1993, selon les dernières données disponibles, le trafic fluvial en France a régressé de 10 % en tonnes et de 13,9 % en tonnes-kilomètres. Ainsi, la reprise un moment annoncée n'a-t-elle pas été au rendez-vous.

Certes, sur les derniers mois de l'année, les trafics de céréales semblent revenus à la voie d'eau, notamment à Reims et à Nancy, mais les baisses de tarifs qui ont dû être consenties ont atteint 20 à 30 %.

*b) Evolution par catégories de marchandises transportées*

Le tableau ci-après précise l'évolution par catégories de marchandises transportées.

Chapitres NST de marchandises	Milliers de tonnes sur une année au			Millions de TK sur une année au		
	31.12.91	31.12.92	31.05.93 (*)	31.12.91	31.12.92	31.05.93 (*)
0.Produits agricoles	3983	3631 - 8,9 %	3665 + 0,9 %	956	862 - 9,9 %	861 + 2,3 %
1.Déserts alimentaires - Fourrages	2530	2432 - 3,9 %	2298 - 7,1 %	377	362 - 4,1 %	341 - 4,9 %
2.Combustibles minéraux	4813	5256 + 9,2 %	5276 + 0,2 %	795	908 + 14,3 %	923 + 1,6 %
3.Produits pétroliers	6305	7413 + 12,9 %	7061 + 2,2 %	709	1044 + 47,1 %	984 + 15,3 %
4.Minéraux, déchets métallurgiques	1596	3331 + 10,8 %	3160 - 5,1 %	211	186 - 12,4 %	178 - 4,3 %
5.Produits métallurgiques	1606	1520 - 5,4 %	1480 - 3,1 %	265	257 - 3,0 %	250 - 2,7 %
6.Matériaux bruts/matériaux de construction	33165	31365 - 5,4 %	30351 - 3,2 %	3072	2826 - 8,3 %	2611 - 12,3 %
7.Engrais	1208	1187 - 1,7 %	1045 - 12,5 %	2,6	208 - 92,3 %	172 - 17,3 %
8.Produits chimiques	1390	1296 - 6,8 %	1375 + 1,3 %	206	191 - 7,3 %	198 + 3,7 %
9.Machines, véhicules et transmoteurs	233	434 + 87,1 %	419 - 3,4 %	30	67 + 123,3 %	67 + 0,0 %
	61155	59061 - 3,4 %	58130 - 1,6 %	6838	6911 + 1,1 %	6627 - 4,1 %

(\*) Les pourcentages calculés traduisent l'augmentation ou la régression par rapport aux données enregistrées au 31.05.1992.

L'ensemble des minéraux de construction, les produits pétroliers et les produits agricoles continuent à être les trois principaux postes pourvoyeurs de trafic. Néanmoins, les produits agricoles ont été en recul sensible en 1992, ainsi que, dans de moindres proportions, les denrées alimentaires et les fourrages. Au contraire, les produits pétroliers ont conforté leur position de manière importante en 1992.

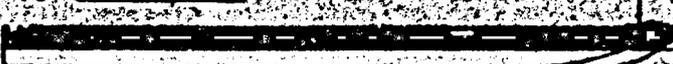
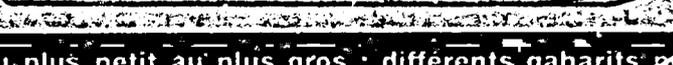
Les matériaux de construction ont été, pour leur part, en nette décroissance. Cette situation a résulté du recul de la production des matériaux pour le gros oeuvre et le génie civil (- 10% pour le ciment en 1992, - 9,5% pour le béton prêt à l'emploi, - 12% pour les sables, graviers et alluvions). Ce type de fret est, en effet, largement dépendant d'événements conjoncturels (grands travaux, programmes de construction, aménagements divers).

Surtout, le transport par voies navigables a été particulièrement affecté par la contraction de l'activité de l'industrie lourde, notamment les difficultés de la sidérurgie, et par la crise affectant le secteur du bâtiment et des travaux publics. Ainsi, comme les matériaux de construction, les produits métallurgiques ont marqué un sensible recul.

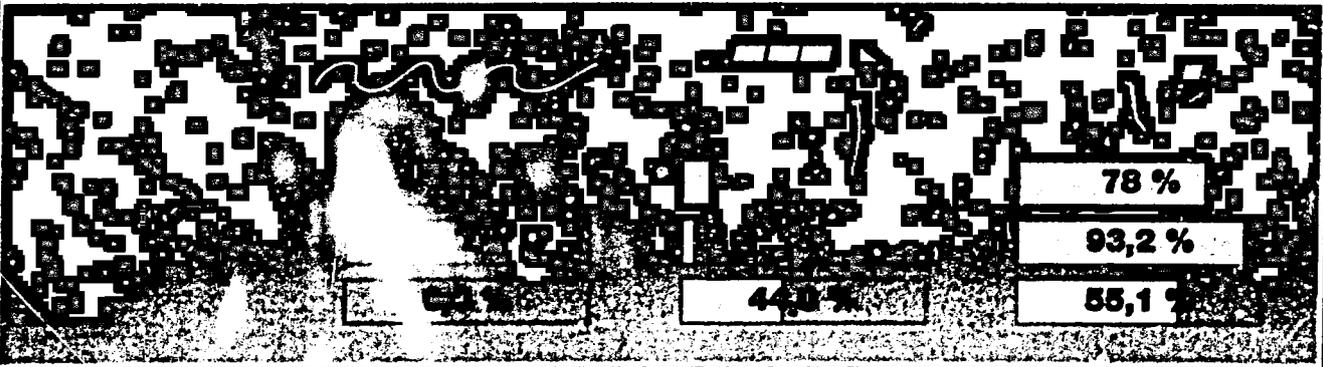
De même, une nouvelle contraction de la demande a été à l'origine d'une diminution des transports d'engrais. Les combustibles minéraux ont accusé eux aussi, au début de 1993, un recul lié à la contraction de la demande des centrales thermiques fonctionnant au charbon (EDF a des stocks au niveau maximum, l'hiver 1992/1993 a été clément et le taux de disponibilité du parc électronucléaire a été excellent).

Au contraire, les produits chimiques, depuis le début 1993, à l'instar des produits pétroliers, paraissent en progression, et les résultats confortables du chapitre machines, véhicules et transactions traduisent une certaine diversification du marché.



	2 000 t	3 m	100 m	11,20 m	Canal de la Seine, Canal de la Marne et de la Saône
	3 000 t	3,30 m	100 m	11,40 m	Canal de la Seine et de la Marne, Canal de la Saône et de la Loire, Canal de la Marne et de la Saône
	6 000 t	4 m	100 m	11,40 m	Canal de la Seine et de la Marne

Du plus petit au plus gros : différents gabarits pour tous types ou volumes de marchandises



Un transport particulièrement écologique et sûr

Source : CNBA

**c) 1993 : la régression a persisté**

La régression du trafic a tendu néanmoins à persister. Les résultats du premier semestre 1993 ont traduit, comme pour les autres modes de transports terrestres, une dégradation sensible, que l'évolution de la conjoncture devrait, selon les commentateurs, confirmer sur l'exercice à venir. Cette dépression générale a résulté tout autant du repli des échanges communautaires que de la baisse de la production intérieure.

En outre, pour 1993, les six semaines de grève estivale des bateliers néerlandais n'ont pu être sans répercussions négatives sur le trafic fluvial.

Seuls les produits agricoles laissent entrevoir une légère reprise et les matériaux de construction peuvent connaître une atténuation de la baisse, du fait des travaux prévus sur les infrastructures de transport.

Mais, pour l'essentiel, les chargeurs n'ont plus ou pas le «réflexe fluvial».

La conséquence de cette régression est que le transport fluvial français souffre d'une sur-capacité chronique de la cale. En effet, la médiocrité des trafics laisse trop souvent inoccupés les bateaux fluviaux.

## **II. LA REFORGE DE LA LOI DE 1941 VA DANS LE SENS DE LA RESTRUCTURATION DE LA PROFESSION**

Une des causes du déclin du trafic fluvial français a résidé, pour nombre de commentateurs, dans la persistance du «tour de rôle».

La refonte de la loi du 22 mars 1941 qui vous est proposée par le présent projet de loi va conduire à l'abandon progressif du régime réglementé et, du moins peut-on l'espérer, à une dynamisation des pratiques commerciales.

Ce projet apparaît mesuré et fait l'objet d'un consensus.

## A. LE SYSTÈME DU «TOUR DE RÔLE»

Le système du «tour de rôle» impose aux chargeurs de retenir le premier batelier de la file d'attente sans possibilité de choix. Les tarifs sont fixés par l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France et les marges de manoeuvre, pour les chargeurs, sont réduites.

Ce système du «tour de rôle» permet au transporteur pour les contrats au voyage, de choisir son affrètement dans des bourses selon le rang dans lequel son bateau devient disponible après déchargement. Le chargeur ne peut en revanche librement choisir son transporteur. La liberté contractuelle est également limitée pour les autres types de contrats de voyage, à temps ou au tonnage.

Ce système a été l'objet de vives critiques. Certains n'ont pas hésité à le qualifier de «pratique corporatiste», voire de «règle archaïque» (1).

De fait, on peut difficilement contester que les contraintes du «tour de rôle» allongent considérablement les délais et que toutes les marchandises ne trouvent pas preneurs. Dans ce cas, les donneurs d'ordre sont obligés de se tourner vers d'autres modes de transport comme la route, voire le rail.

Ainsi, la loi du 22 mars 1941, réglementant les tarifs des chargements ainsi que le «tour de rôle» qui régit les affectations des chargements en fonction de l'ordre d'attente des transporteurs, tend-elle, d'une certaine façon, à freiner la recherche de compétitivité dans une économie moderne de libre-concurrence et peut apparaître, à la limite, comme contraire au traité de Rome.

Au demeurant, cette obligation de la file d'attente, qui touche l'ensemble des quelque 1.700 bateliers français, ne concerne plus aujourd'hui que 15 % du trafic de marchandises par voie fluviale, pour certains types de contrats dits au voyage. Elle ne s'applique presque pas aux armateurs fluviaux ni aux pratiques de caractère industriel.

Déjà, les liquides et les marchandises qui nécessitent un matériel de transport adapté échappent au tour de rôle.

---

(1) *Le Monde* - 14 novembre 1992 p. 20.

## **B. UN PROJET DE LOI MESURÉ ET QUI SUSCITE UN CONSENSUS**

### **1. Un projet mesuré**

Le projet de loi qui vous est soumis est présenté comme se gardant des excès d'une libéralisation qui, appliquée en 1986 avec l'abolition brutale de la vieille «TRO» (tarification routière obligatoire), a provoqué des effets dévastateurs dans le transport routier.

C'est une réforme progressive qui va mettre fin au tour de rôle. Il semble, provisoirement, souhaitable de maintenir le tour de rôle, particulièrement utilisé dans le transport de céréales, pour protéger les bateliers artisanaux pendant une période qui pourrait être mise à profit pour égaliser les conditions de concurrence entre les marinières européens et les autres modes de transport.

Eu égard aux spécificités du secteur, la présence de nombreuses entreprises artisanales et les importantes fluctuations de la demande, cette transition vers un régime de libre négociation des contrats ne peut être réalisée qu'avec une certaine progressivité.

**Le régime des contrats de transport est assoupli.**

Après deux publications infructueuses successives d'une offre de voyage en bourse sur une période de vingt-quatre heures, le contrat au voyage pourra être librement négocié, à l'initiative du chargeur.

Les contrats à temps et au tonnage pourront être librement conclus. Le projet précise, afin de permettre à la concurrence de s'exercer pleinement et d'éviter toute distorsion éventuelle, que les prix stipulés dans ces contrats devront couvrir les charges normales d'exploitation ainsi que les frais d'entretien et d'amortissement du bateau.

S'agissant d'un régime transitoire, le projet de loi offre une certaine latitude quant à sa mise en oeuvre. Des mesures de régulation exceptionnelles générales, locales ou par type de marchandises, pourront être édictées si les circonstances économiques et sociales l'exigent, ou en cas de grave perturbation des marchés.

**Au contraire, l'autorité administrative pourra accélérer le rythme de la libéralisation en dispensant certains transports du tour de rôle.**

**Des conditions juridiques et commerciales claires sont fixées pour les contrats de sous-traitance de transport. En outre, le contrat de location de bateau est autorisé.**

**Le régime des sanctions pénales, assorti aujourd'hui de mesures complémentaires telles que la réquisition gratuite de bateau, laisse place à une sanction administrative des infractions, mieux adaptée à la diversité des situations et dont la juste application est garantie par les droits d'information et de défense préalables et par le possible recours de plein contentieux devant la juridiction administrative.**

**S'agissant d'un régime provisoire, le projet de loi tend également à responsabiliser dès aujourd'hui les acteurs du secteur pour leur permettre d'exercer à terme pleinement et dans de bonnes conditions leurs activités dans un contexte de libre concurrence, dans le cadre du régime général des transports défini par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).**

**Dans cet esprit, il est institué un comité du transport par voie navigable qui contribuera à l'organisation de la filière.**

**Composé de représentants des transporteurs, des auxiliaires et des usagers, il sera obligatoirement consulté sur les conditions générales d'affrètement et d'exécution des contrats de transport, suivra les questions relatives à la composition du parc de la batellerie et formulera toute proposition pouvant favoriser le transport par voie navigable.**

**Il devrait devenir ainsi un outil pédagogique, favorisant l'implication des transporteurs, des chargeurs et des intermédiaires dans l'élaboration et la mise en oeuvre de leur action économique.**

**Le comité devrait pouvoir bénéficier à ce titre du support matériel de Voies navigables de France, dont les capacités de décisions propres seront par ailleurs élargies.**

**Pour finir, votre Commission observe que, par le jeu des exclusions prévues dès le premier alinéa du projet de loi, ne seront, en définitive, visées par celui-ci que les activités de la batellerie artisanale et des petites compagnies, portant sur les pondéreux, les vrac solides et les produits céréaliers.**

Sont, en effet mis à l'écart :

- les transports ayant leur origine hors de France ;
- les transports combinés ;
- les transports de matières dangereuses ;
- les liquides en vrac ;
- les masses lourdes et indivisibles.

## 2. Qui suscite un consensus

Il existe aujourd'hui un consensus dans la profession pour réformer la loi de 1941.

Les auxiliaires de transport -qu'il s'agisse des commissionnaires de transport, des transitaires ou des courtiers de fret- appellent de leurs vœux «en premier lieu, l'abolition ou une réforme profonde de la loi de 1941». (1)

Les armateurs fluviaux considèrent la réforme comme «une urgence» et ont souligné leur «déception» et leur «incompréhension» face (2) à ces reports successifs. Le comité des armateurs fluviaux (CAF) estimait ainsi, lors de son assemblée générale en décembre 1993 : «Assuré d'une quasi-unanimité, son adoption n'aurait pas exigé de longs débats : le texte passait comme une lettre à la poste». (3)

Les bateliers de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) ont précisé pour leur part : «Quant aux réformes proposées, la CNBA souhaite maintenir une tarification de base qui prenne en considération les conditions de travail des artisans sur les canaux Freycinet». (4)

Quant aux chargeurs, réunis dans l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), ils déploreraient, dans une note

---

(1) *Navigation, Ports et industries* 30 novembre 1992 p 695

(2) *Journal de la marine marchande* 14 janvier 1994 p.87

(3) *Navigation, Ports et industries* 30 décembre 1993, p. 758

(4) *Journal de la Marine marchande* 7 janvier 1994, p. 15

de leur président lors de la convention «Eurofleuves», des 26-27 avril 1994, le retard d'examen du projet, observant :

*«Ce retard est incompréhensible car ce texte a fait l'objet d'un consensus de la part des transporteurs, des auxiliaires du transport et des chargeurs, du fait même qu'il constitue un pas significatif(...) d'autant plus qu'au niveau communautaire notre projet a été reconnu comme intéressant.»*

Seul point de discordance : l'analyse de l'effet-prix de la libéralisation annoncée.

Ainsi, le président de la Compagnie française de navigation rhénane (CFNR), objectait-il récemment : *«Ceci étant, cette libéralisation pèse sur les prix. Elle intervient au mauvais moment, en pleine crise, tant et si bien que les cotisations, au lieu de se stabiliser à un niveau à mi-chemin entre celui -manifestement trop élevé- des anciens tarifs obligatoires et celui -manifestement trop bas- des frets internationaux, se rapprochent allègrement du niveau inférieur de la fourchette avec parfois des minorations de 50 à 60 %» (1).*

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan, se référant à l'effondrement des prix qui a succédé à l'abolition de la TRO, prend en compte avec beaucoup d'attention cette remarque. Elle met en garde la profession du transport fluvial contre la tentation de pratiques commerciales qui, en la plaçant à merci des chargeurs pour la fixation des prix, la condamnerait à terme.

En tout état de cause, les auditions auxquelles s'est livré votre rapporteur lui ont apporté la conviction qu'il existe sur ce sujet un relatif consensus.

### **III. LE PROJET DE LOI NE SAURAIT SUFFIRE, A LUI SEUL, A RELANCER L'ACTIVITÉ SUR LA VOIE FLUVIALE**

Quel que soit son intérêt, le présent projet de loi ne suffira pas, selon votre Commission des Affaires économiques et du Plan, à relancer à lui seul, en France, le transport fluvial.

Quatre priorités d'action doivent être définies pour le compléter : l'entretien et la modernisation du réseau ; la promotion du

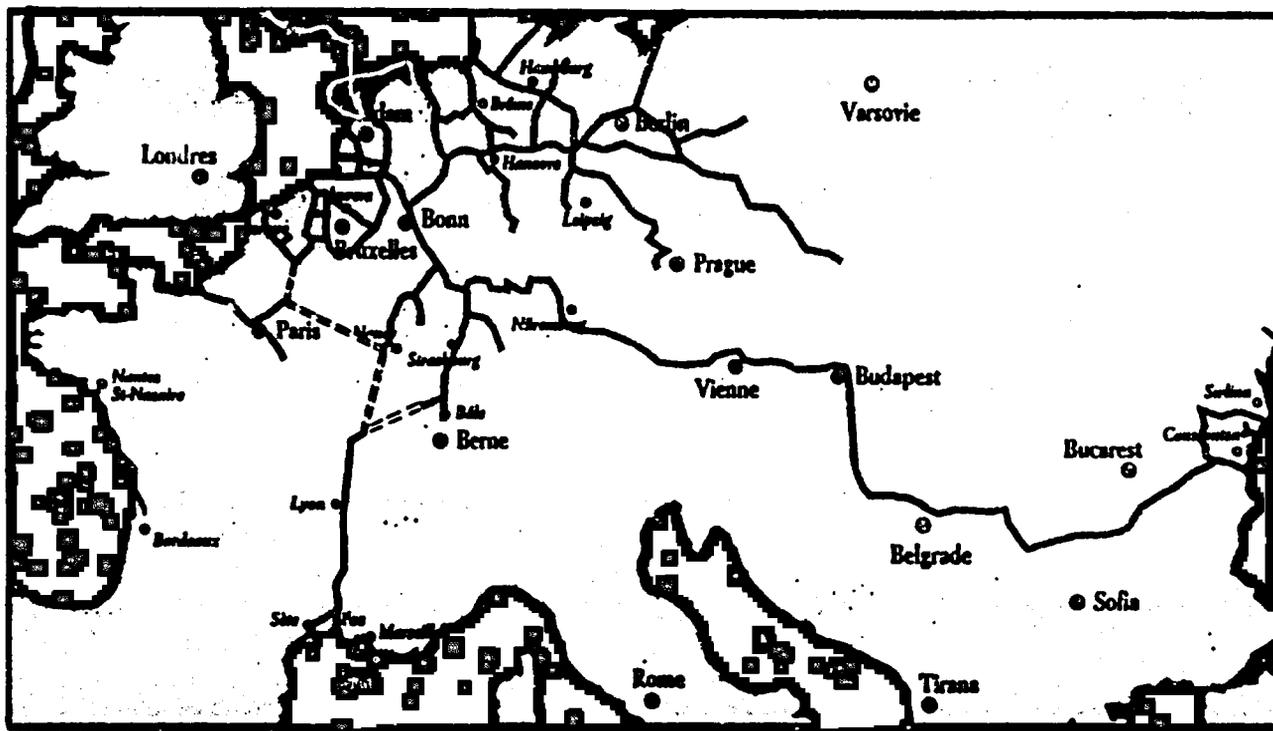
---

(1) *Navigation, Ports et industries - 15 janvier 1994 p. 8.*

transport combiné ; la modernisation de la flotte ; enfin, l'actualisation de l'évaluation des investissements.

### A. L'ENTRETIEN ET LA MODERNISATION DU RÉSEAU : UNE ARDENTE NÉCESSITÉ

Il faut rappeler que plus de la moitié du réseau navigable français date du XIXe siècle, construit au gabarit Freycinet (ministre des Travaux publics en 1879), n'acceptant que les péniches de 300 tonnes, et demeure mal connectée au reste du réseau à grand gabarit. Ce dernier est essentiellement constitué par les fleuves aménagés. Mais aucune liaison à grand gabarit n'existe entre les différents bassins.



**L'Europe des voies navigables à grand gabarit**  
--- PROJET D'AXE FLUVIAL TRANSEUROPEEN NORD-SUD

Selon le récent rapport du Conseil national des Transports (CNT), il est indispensable d'améliorer et de développer le réseau fluvial. L'établissement public Voies navigables de France s'y emploie dans le cadre de ses ressources, mais on peut déplorer que, depuis sa création, les dotations de l'Etat aient été en moyenne divisées par quatre.

Pour 1993, sur un budget total de 903 millions de francs, la subvention de l'Etat s'est élevée à 120 millions de francs et les ressources propres de VNF à 578 millions de francs. Plus de 500 millions de francs devaient être consacrés à des investissements en infrastructures et près de 200 millions de francs à l'entretien et à l'exploitation du réseau.

L'autorisation, accordée à Voies navigables de France (VNF), par un comité interministériel en date du 24 janvier 1994, d'émettre un emprunt exceptionnel de 240 millions de francs destiné à diverses opérations de sécurité sur le réseau géré par l'établissement public va ainsi dans le bon sens.

Le produit de l'emprunt s'ajoutera aux autres recettes de VNF. Ses ressources, selon le budget 1994, atteindront 850 millions de francs, dont 94 millions de crédits budgétaires et 75 millions de fonds de concours des collectivités locales. Le prélèvement sur le fonds de roulement est chiffré à 76 millions. Quant aux ressources propres, elles devraient atteindre 605 millions, dont 504 au titre des taxes hydrauliques, 50 représentant le produit des péages marchandises et 15 celui des péages tourisme, 15 provenant de l'occupation du domaine et 21 de prestations de services.

S'agissant des dépenses, il est prévu d'affecter 153 millions de francs aux travaux d'entretien, 193 millions à la restauration et 183 millions aux investissements sur le réseau. Le budget prévoit en outre 99 millions au titre du fonctionnement de l'établissement, 10 millions à celui de la délocalisation, 60 millions au titre des remboursements aux concessionnaires et du service des emprunts de l'ex-Office national de la Navigation ; 33 millions apparaissent sous la rubrique «divers» et, enfin, 119 millions sont prévus au titre de la contribution à la CNR.

Cet effort en faveur de la voie d'eau est d'autant plus nécessaire que l'ouverture du cabotage et l'extension du sillon rhénan vers l'est vont, semble-t-il, entraîner un accroissement de la concurrence, redoutable pour les transporteurs fluviaux français.

S'agissant des réalisations d'équipements, le lancement de la concertation, avant enquête publique, pour Seine-Nord est un signe positif. Encore faut-il prévoir son financement.

La politique d'exention des embranchements fluviaux doit, de même, être poursuivie. Elle incite les chargeurs à confier les

trafics à la voie d'eau, en leur facilitant l'accès à ce mode de transport et en évitant les transports terrestres de pré- et post-acheminement qui augmentent les coûts sur la chaîne de transport. Le transport fluvial seul est beaucoup moins cher.

Selon certains professionnels, si les projets d'harmonisation du réseau tardent à venir, il sera trop tard pour intéresser les entreprises qui se seront tournées vers d'autres solutions. Ces projets de réseaux à grand gabarit doivent, évidemment, faire l'objet d'une politique gouvernementale étant donnée l'importance de leurs coûts. En effet, si VNF s'est vue confier, il y a deux ans, la gestion et l'exploitation de l'ensemble du réseau fluvial, ses ressources ne lui permettent que de parer au plus pressé en matière de réparation et d'entretien.

La position de votre Commission des Affaires économiques et du Plan sur ce dossier est claire et constante (1). Elle estime qu'il ne faut pas tomber dans le piège du choix des priorités de réalisation entre Seine-Nord, Seine-Est, Rhin-Rhône et Saône-Moselle. Elle affirme que c'est l'ensemble de ce programme de désenclavement dont il faut prévoir le financement et la réalisation à l'échéance de 2015, dans une perspective d'aménagement du territoire. Le coût de 50 milliards, que représentent à l'heure actuelle, les connexions à grand gabarit, n'est pas excessif. C'est celui de l'autoroute ferroviaire. Il faut donc se décider à passer à l'acte, au besoin grâce à des financements alternatifs (emprunt, concession, crédit-bail, recentrage de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) sur sa vocation initiale, etc).

#### B. LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ ET DU «BOUT EN BOUT» : UN ESPOIR FACE À LA CONGESTION ROUTIÈRE

La voie d'eau a un rôle à jouer dans le désengorgement des concentrations urbaines, tant pour l'alimentation en matières de toutes natures que pour l'évacuation des déchets, à condition de rendre aux installations portuaires la place qu'elles méritent.

Le Conseil national des Transports (CNT) juge, dans un récent rapport déjà évoqué, qu'il faut promouvoir et faciliter le transport combiné.

---

(1) Cf. avis de M. Jacques BRACONNIER, n° 103 tome XII (Sénat 1993-1994), p. 54-57

Le rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, rendu public le 13 avril 1994, sur les réponses offertes par les nouvelles technologies de transport aux problèmes de la saturation des axes Nord/Sud (1), évoquant le rôle de la voie d'eau dans le transport combiné, émet le voeu qu'en France «*la voie d'eau ne soit pas oubliée et qu'on prenne enfin des décisions claires et définitives*».

Mais il ne faut pas se dissimuler que, dans les zones concernées par la navigation fluviale, l'essor du transport combiné implique que les terminaux rail/route soient en bord d'eau ce qui suppose des investissements.

Par ailleurs, l'expérience montre que le transport fluvial n'a de chance de faire valoir l'avantage de son faible coût d'acheminement que pour les échanges dont la distance de l'origine et la destination sont relativement faibles par rapport au parcours fluvial et si le transbordement rapporté à la tonne transportée, n'est pas trop onéreux.

L'avantage du transport fluvial est, en revanche, d'autant plus grand que les lots sont plus importants, justifiant l'emploi d'unités de grande taille dont le coût d'exploitation est plus faible que celui d'unités de petit gabarit ; les bateaux du petit gabarit peuvent cependant se révéler bien adaptés au transport de marchandises transportées en lots de faible importance (par exemple les céréales stockées).

La batellerie doit donc s'organiser progressivement pour réaliser des transport de bout en bout. Cela suppose de sa part deux efforts :

- un effort de communication en direction des chargeurs, qu'il faudra bien oser démarcher de façon moderne ;

- un effort de concertation avec les commissionnaires et les armateurs, dans le sens de la constitution d'une inter-profession et de l'établissement de contrats-types de bout en bout.

Or, pour divers commentateurs, la forme artisanale des entreprises de batellerie sera probablement un frein à une telle modernisation.

La Commission suggère donc aux artisans de se regrouper en coopératives ou en groupements d'intérêt économique (GIE) seuls

---

(1) Cf. rapport n° 1081 et 332 (Sénat) de MM. Jean-Marie DEMANGE, député et Pierre VALLON, Sénateur - avril 1994 p. 84-86.

capables de négocier les prix et de surmonter le problème de la rupture de charge. Elle invite le Gouvernement à aider de tels regroupements.

**Dernier point sur lequel votre Commission souhaite appeler l'attention du Gouvernement : le coût de la manutention portuaire dans le transport fluvial.**

La loi de 1992 sur la manutention portuaire n'a, en effet, pas évoqué cette question et il serait souhaitable qu'à moyen terme, en concertation avec les professionnels, une solution soit trouvée qui permette au transport fluvial de s'affranchir de ce coût.

### **C. LA NÉCESSAIRE MODERNISATION DE LA FLOTTE ET DE LA CHAÎNE DU TRANSPORT FLUVIAL : UNE RÉVOLUTION LOGISTIQUE**

**● Le parc fluvial français se tasse plus en nombre qu'en tonnes**

Pour 1992, dernière année connue, les variations du parc fluvial français font apparaître un tassement plus important en nombre qu'en tonnage.

Cette baisse se manifeste plus généralement sur les unités appartenant à des transporteurs publics. Ils ont perdu 142 unités pour 15.034 tonnes. Ce sont les bateaux de canal (- 160 représentant 62.422 tonnes) qui souffrent le plus. Le parc public a perdu une grande proportion sur les unités destinées au transport de marchandises sèches (- 137 pour 28.083 tonnes).

	31.12.1991	31.12.1992	Variation	
			Nombre	%
<b>FRANCE</b>				
Nombre	2.813	2.663	- 150	- 5,33
Tonnage	1.535.420	1.514.510	- 20.910	- 1,36
<b>BELGIQUE</b>				
Nombre	1.639	1.604	- 35	- 2,14
Tonnage	1.451.323	1.454.216	2.893	0,20
<b>ALLEMAGNE</b>				
Nombre	3.669	3.453	- 216	- 5,89
Tonnage	2.977.737	3.339.145	361.408	12,14

Source : *Journal de la Marine marchande* n° 3235

La flotte fluviale privée, agissant pour compte propre, a baissé plus faiblement avec une perte de 8 unités pour un tonnage de 5.876 tonnes.

Le parc fluvial actuel est demeuré largement dominé par les marchandises solides. Au nombre de 2.418, dont 522 pour les transporteurs privés et 1.896 pour les transporteurs publics, ce sont principalement des automoteurs du type freycinet (1.389 unités). Viennent ensuite les automoteurs de plus de 38,50 m avec 209 unités pour 160.113 tonnes et les barges y afférentes (180 unités pour un tonnage de 265.051 tonnes).

Quant au parc fluvial destiné au transport de marchandises liquides, il atteignait, en 1992, le nombre de 245, dont 233 pour les transporteurs publics et 12 pour les privés.

La flotte fluviale des transporteurs publics était composée en majorité d'unités construites entre 1950 et 1959. Elles atteignaient le nombre de 841 pour les marchandises solides et 96 pour les marchandises liquides. La majeure partie des unités du parc fluvial français ont été construites entre 1950 et 1969.

Il existait encore 7 automoteurs et 7 barges, tous destinés au transport de marchandises générales, construits avant 1910 pour un tonnage de 7.783 tonnes. La flotte de plus de 30 ans comptait encore 1.420 unités pour les marchandises solides et 131 pour les citernes.

Le parc du transport pour compte propre est relativement plus jeune. Sur les 522 unités marchandises solides, 255 ont été construites depuis 1960. Les unités destinées au transport de marchandises liquides étaient au nombre de 12 en 1992. Parmi celles-ci 2 ont entre 50 et 60 ans, 2 entre 40 et 50 ans, 3 entre 30 et

40 ans, 4 entre 20 et 30 ans et 1 a été construite pendant les années 70. Aucune barge citerne n'a été construite dans les dix dernières années.

● **Les bateliers, comme les ports, doivent donc continuer à se moderniser pour conquérir de nouveaux marchés, par des adaptations techniques (flotte, manutention, conception de la chaîne de transport) et commerciales (tarifs, qualité de service) en relation avec les chargeurs.**

A titre d'exemple, sur Lille et Paris, des lignes de services conteneurisés ont été ouvertes. Lille est passé de 757 mouvements de conteneurs en 1989, à 27.468 en 1992.

En revanche, le potentiel de trafic sur le Rhône est resté sous-exploité. Il convient donc de faire effort là où cela s'avère nécessaire.

Rappelons qu'un règlement communautaire n° 1101/89 du 27 avril 1989 a été voué à l'assainissement structurel de la navigation intérieure par la lutte contre les «sur-capacités». Ainsi, la procédure dite du «déchirage» prévoit-elle que tout vieux bateau remplacé par un nouveau doit être envoyé à la casse.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite toutefois que la modernisation de la flotte s'opère en recourant à des chantiers navals français, tout aussi performants que leurs voisins belges ou hollandais pour la télématique et les communications.

#### **D. L'AMÉLIORATION DES MÉTHODES D'ÉVALUATION DES INVESTISSEMENTS : UNE ÉTAPE SOUHAITABLE**

Pour finir, votre Commission des Affaires économiques et du Plan juge indispensable d'actualiser les méthodes d'évaluation des investissements dans le domaine des voies navigables afin de mieux intégrer leur spécificité et les nouvelles perspectives européennes et de mieux comparer leur rentabilité avec les autres modes de transport.

En France, le rôle de l'Observatoire économique et statistique des transports (OEST) en ce domaine devrait pouvoir être renforcé.

<p style="text-align: center;"><b>DEUXIÈME PARTIE</b> <b>EXAMEN DES ARTICLES</b></p>
--

*Article premier*

**Champ d'application de la loi**

L'article premier du projet de loi organise un régime transitoire des transports publics de marchandises par voie navigable, pour une période de six ans au plus, afin de donner aux transporteurs fluviaux un délai leur permettant d'adapter leurs entreprises aux conditions de la libre concurrence.

Ce régime transitoire a pour objectif de permettre à la profession de regagner des parts de trafic, de restaurer sa compétitivité dans un contexte d'ouverture des marchés fluviaux en Europe et de se procurer les moyens de s'insérer dans un régime de transactions libres où le «tour de rôle» ne serait plus obligatoire.

La Commission des Communautés européennes, dans son avis du 23 octobre 1992 rendu sur le projet de loi et adressé au gouvernement français, avait considéré que, compte tenu des spécificités du secteur en cause, notamment la présence de nombreuses entreprises artisanales, elle comprenait que cette modification ne puisse être réalisée qu'avec une certaine marge de progressivité (92/513/CEE, JO des Communautés européennes du 4 novembre 1992).

Comme c'est déjà le cas aujourd'hui, le deuxième alinéa de l'article premier exclut du champ d'application de la loi les branches mieux adaptées au marché libre que sont les transports de liquides en vrac, de conteneurs et de masses lourdes et indivisibles.

Sont également exclues les parts fluviales des transports combinés.

Le terme de transport combiné sous-entend qu'il s'agit d'un acheminement pratiqué par un opérateur unique. Sans qu'il existe une acception unique de cette notion, la conférence européenne des ministres des transports a cependant récemment consacré une définition du transport combiné. Il s'agit d'un *«transport intermodal dont les parcours européens s'effectuent principalement par rail, voies navigables ou mer, et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possibles, par route.»* Le transport intermodal a, quant à lui, été défini par la même conférence comme *l'«acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport mais dans le même contenant, sans rupture de charge.»*

L'Assemblée nationale a également exclu du domaine de la future loi les transports de matières dangereuses.

Les transports exclus du champ d'application de la loi seront soumis au droit général des contrats directement passés selon les principes établis par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de décembre 1982.

Il faut donc être bien conscient que le projet de loi ne concerne, pour l'essentiel, que le trafic (15 % du total environ) assuré par la batellerie artisanale et les petites compagnies, soit des matériaux pondéreux peu diversifiés, dont les plus importants sont des vracs solides à faible valeur ajoutée (notamment des matériaux de construction et des produits agricoles céréaliers).

Plus contestable apparaît la rédaction du troisième alinéa de l'article premier que l'Assemblée nationale a, il faut le reconnaître, tenté d'améliorer.

Le texte initial du projet de loi prévoyait que Voies navigables de France présenterait un rapport sur l'exécution de la présente loi au ministre. Une telle disposition constituait, sur le plan juridique, une hérésie. Comment imaginer, en effet, que le Ministre se croie tenu de solliciter du Parlement la permission de demander à VNF -établissement public sous sa tutelle- de lui établir un rapport ? Les articles 34 et 37 de la Constitution s'opposent évidemment à une telle hypothèse.

L'idée de transmettre le rapport au Parlement, introduite par l'Assemblée nationale remédie donc à cet inconvénient.

Poursuivant dans cette direction, votre Commission vous propose d'adopter un amendement selon lequel ce rapport ne fera qu'un avec le rapport que la loi du 31 décembre 1991 fait, à son

article 5, obligation au Gouvernement de déposer tous les deux ans sur le bureau des Assemblées à propos de l'action de Voies navigables de France. Cette obligation disparaîtra implicitement lorsque le régime transitoire prévu par le présent projet de loi prendra fin.

## CHAPITRE PREMIER

### De l'organisation et de la gestion des transports publics de marchandises

#### Article 2

#### Création du comité du transport par voie navigable

L'un des objectifs affichés de la réforme est de donner à la période transitoire un effet « pédagogique » en organisant le dialogue et la concertation entre les professionnels du transport fluvial et les chargeurs.

Afin d'associer, dès à présent, ces acteurs à la gestion du secteur des transports publics fluviaux durant la période où subsistera un régime de réglementation, le présent article institue un comité du transport par voie navigable, où ils seront représentés. La fixation de sa composition et ses modalités de fonctionnement est renvoyée à un décret en Conseil d'Etat.

Toutefois, le deuxième alinéa de l'article précise que cette composition regroupera des représentants :

- des bateliers ;
- des compagnies de transport ;
- des auxiliaires de transport ;
- des usagers des transports et des structures portuaires à vocation fluviale.

Votre Commission s'est interrogée sur le point de savoir si la loi devait d'emblée imposer au décret des pourcentages de représentation des diverses catégories d'intervenants. Elle a conclu que tel ne devait pas être le cas. Elle suggère toutefois au rédacteur du décret que s'il est peut être excessif de donner aux bateliers la

majorité au comité, il ne serait pas convenable que ceux-ci disposent de moins du tiers des voix.

Le Comité du transport par voie navigable aura un rôle exclusivement consultatif à propos :

- des conditions générales d'affrètement ;
- des conditions d'exécution des contrats ;
- du transport par voie navigable en général ;
- du règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement (article 3) ;
- des dispenses de tour de rôle ou de conditions d'attribution (troisième alinéa de l'article 6) ;
- de la fixation ministérielle des catégories de marchandises, tonnages maximaux et relations en cas d'évènements graves (troisième alinéa de l'article 8) ;
- de la fixation de la composition du parc de la batellerie en cas de perturbations ou de difficultés économiques (article 14) ;
- des contrats-types (article 10 et 11).

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement qui ouvre la possibilité de voir siéger au comité un ou plusieurs représentants des communautés portuaires maritimes, pour autant qu'il s'agisse de ports accessibles au trafic fluvial.

### **Article 3**

#### **Réforme des bureaux et bourses d'affrètement**

Les bureaux d'affrètement ont pour mission de réunir et publier tous renseignements sur les besoins de transports et les ressources en matériel fluvial de la région, de mettre en relation les chargeurs et les transporteurs qui font appel à leur intervention.

Ils organisent un tour de rôle d'affrètement entre les bateaux. L'inscription à ce tour est obligatoire pour le chargement,

c'est-à-dire pour les transports par contrat au voyage. Ce système garantit aux bateaux inscrits la possibilité de s'affréter en fonction de leur rang d'ancienneté sur la liste. Il convient de préciser toutefois que les transports qui font l'objet d'une convention d'affrètement à temps ou au tonnage, ainsi que les transports exigeant un matériel spécialisé (liquides en vrac, hydrocarbures, produits chimiques, liquides, matériel adapté aux transports exceptionnels), ne sont généralement pas soumis à l'obligation du tour de rôle.

Les bureaux d'affrètement surveillent, en outre, l'application des frets, des tarifs et des prix, et participent au contrôle des transports par navigation intérieure.

Les bureaux d'affrètement étaient, jusqu'à présent régis par les articles 3 à 5 de la loi du 22 mars 1941.

Tant que l'Office national de la Navigation a existé, les bureaux fonctionnaient sous l'autorité de son directeur, par l'intermédiaire d'un directeur régional.

La constitution de l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France, opérée par la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports, ne s'est pas accompagnée de dispositions exprès concernant l'articulation entre Voies navigables de France et les bureaux d'affrètement.

L'article 3 du présent projet de loi tend avec raison à combler cette lacune.

Votre Commission des affaires économiques et du plan, toujours attentive au respect de la Constitution, observe que, dans sa rédaction actuelle, cet article 3 conduit le Parlement à statuer sur des matières qui, à l'évidence, relèvent du pouvoir réglementaire.

De quoi s'agit-il, en effet ?

Après avoir affirmé que les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France, disposition qui a pu être qualifiée d'assouplissement et de simplification, l'article 3 fournit un certain luxe de détails sur les conditions de création, de suppression et de délimitation géographique des bureaux d'affrètement, ainsi que sur leurs missions.

L'idée est de transférer du Ministre à Voies navigables de France la compétence sur la carte des bureaux d'affrètement.

En droit strict, il n'est nul besoin de demander au Parlement l'autorisation de modifier l'organisation des services de l'Etat.

Votre Commission vous propose donc une nouvelle rédaction de cet article.

Il s'agit pour l'essentiel d'intégrer les dispositions relatives aux bureaux et aux bourses d'affrètement dans la législation en vigueur, c'est-à-dire la loi du 31 décembre 1991.

Pour éviter que cette intégration n'ait le même caractère provisoire que le reste du texte, il est indiqué que la période de six ans prévue à l'article premier n'est pas prise en compte.

La rédaction retenue est simple :

- affirmation du lien administratif entre les bureaux d'affrètement et Voies navigables de France ;
- description brève de la mission de ces bureaux.

La nouvelle rédaction reprend enfin l'alinéa du texte modifié par l'Assemblée nationale qui prévoyait que le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement est fixé par Voies navigables de France sur proposition du comité du transport par voie navigable.

#### *Article 4*

### **Représentation des donneurs d'ordres dans les bourses d'affrètement**

Pour entrer en rapport avec un transporteur fluvial, l'expéditeur a recours aux offices d'intermédiaires spécialisés, les courtiers de fret. Ceux-ci bénéficient d'un monopole de représentation pour le compte des tiers auprès des bourses d'affrètement.

Selon l'article 17 de l'arrêté ministériel du 29 juin 1942 relatif aux conventions d'affrètement pour la navigation intérieure, nul ne peut en revanche exercer la profession de courtier de fret s'il ne fait pas partie de plusieurs chambres syndicales. Cette affiliation

**garantit notamment la capacité professionnelle et l'honorabilité de l'intermédiaire, qui doit se consacrer à cette activité à titre principal.**

**Le rôle de l'intermédiaire consiste à représenter l'expéditeur, notamment dans les opérations de chargement et de déchargement qu'il contrôle. Il provoque les offres de fret et rédige les documents de transport. Il est en outre responsable de l'exécution du transport.**

**L'article 4 du présent projet de loi confirme que les donneurs d'ordre peuvent intervenir directement dans les bourses d'affrètement. Cette possibilité, quoiqu'existant déjà aujourd'hui, semble cependant peu utilisée.**

**Les chargeurs pourront également continuer à se faire représenter dans les bourses par des auxiliaires de transport ayant la qualité de courtier fluvial.**

**Les conditions d'accès à la profession sont renvoyées à un décret en Conseil d'Etat.**

**L'Assemblée nationale a adopté cet article sans modification.**

**Votre Commission s'est interrogée sur le point de savoir si elle devait compléter l'article 4 pour fixer le sort de la Chambre syndicale des courtiers de fret, tout en appelant de ses vœux le maintien d'une organisation cohérente de la profession du courtage de fret.**

**Elle vous propose, en conséquence, d'adopter cet article sous réserve de deux amendements précisant respectivement les conditions d'accès à la profession de courtier et la représentation de cette profession au sein du comité du transport par voie navigable.**

## CHAPITRE II

### Des contrats de transport public de marchandises

#### Article 5

#### Définition des différents types de contrats de transport et établissement de contrats-types

L'article 5 réaffirme la distinction classique des trois types de contrats de transport de marchandises actuellement existants sur les voies navigables. Il s'agit du contrat au voyage, appelé également «convention d'affrètement», du contrat à temps et du contrat au tonnage, dont les caractéristiques seront développées plus loin.

Le document écrit exigé peut être soit un contrat, soit la lettre de voiture. Cette lettre, rédigée conformément à des modèles, précise notamment la nature de la cargaison, sa destination et le décompte des sommes qui seront à payer par chacune des parties.

Rappelons que s'il avait été prévu d'établir des contrats types notamment pour le transport à temps, cette disposition n'a jamais été appliquée. L'intérêt de l'exigence d'un document écrit était alors surtout lié à l'obligation de son visa par l'Office national de la navigation. Ce visa était assorti de la perception d'une taxe, qui a été supprimée ainsi que les autres taxes d'exploitation par la loi de finances n° 90-1168 du 29 décembre 1990. Elles ont été remplacées, aujourd'hui, par des péages recouverts par Voies navigables de France au moment de l'établissement de la déclaration de chargement.

Le deuxième alinéa de l'article 5 du projet de loi prévoit que, pour chaque catégorie de contrats, des contrats-types seront élaborés dans les conditions définies dans la loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) du 30 décembre 1982.

La L.O.T.I. avait disposé, notamment, que tout contrat de transport public de marchandises devait comporter des clauses précisant les conditions d'exécution du transport et les obligations respectives des parties ; de plus, à défaut de convention particulière sur ces différents points, les clauses de contrats types s'appliquaient de plein droit.

Il appartient ensuite aux pouvoirs publics de décider celles qui, parmi les prescriptions des contrats types, seront rendues

impératives ou devront être modifiées pour certaines catégories de transporteurs ou de transports.

La LOTI prévoit que ces contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.

L'article 5 précise que le comité du transport par voie navigable sera également consulté, s'agissant des contrats de transport de navigation fluviale.

L'article 5 prévoit in fine que d'autres contrats-types pourront être élaborés dans les mêmes conditions pour toutes autres catégories de contrats qu'il deviendrait nécessaire de créer.

Votre Commission vous propose d'adopter sans modification l'article 5.

#### *Article 6*

#### **Contrats de transport au voyage**

L'article 6 traite des contrats «au voyage», ou conventions d'affrètement. Ce type de transport est celui principalement pratiqué par la batellerie artisanale.

Les contrats au voyage ont pour objet un voyage déterminé (contrat de voyage simple) ou une série de voyages successifs effectués par un même bateau (contrat de voyages multiples). Ils sont obligatoirement conclus dans les bureaux d'affrètement, selon un système de tour de rôle qui ne permet pas aux chargeurs de choisir librement les transporteurs.

Toutes les offres de transport sont, en pratique, proposées en premier appel aux transporteurs, dans l'ordre décroissant de leur rang d'inscription au tour de rôle. Ce tour s'offre à eux dès qu'ils sont libérés du contrat au voyage précédent. Les offres qui n'ont pas trouvé preneur sont alors soumises à un deuxième appel, où les transporteurs bénéficient à la fois de tarifs supérieurs et d'une réinscription à meilleur niveau dans le prochain tour de rôle. En revanche, l'offre qu'ils laissent passer en premier appel risque, bien entendu, de leur échapper si un transporteur inscrit plus bas dans le tour de rôle l'accepte dès le premier appel.

Les tarifs de transport, appelés taux de fret, sont fixés par Voies navigables de France et homologués par le ministre chargé des transports. Ces taux ne sont pas uniformes puisqu'un arrêté ministériel du 23 novembre 1987 permet que les tarifs homologués soient modifiés localement dans les limites de 30 % à la hausse et de 50 % à la baisse après avis de commissions consultatives au sein desquelles sont représentés les transporteurs, les courtiers et les chargeurs.

L'article 6 du projet de loi prévoit que les contrats au voyage, simples ou multiples, demeurent soumis à l'obligation d'être conclus dans les bureaux d'affrètement, selon le principe d'un système de tour de rôle et de prix fixés. Ses dispositions modifient toutefois le régime en vigueur sur des points importants.

Tout d'abord, le prix du transport de première offre des contrats au voyage et son augmentation éventuelle pour la seconde offre sont déterminés directement par Voies navigables de France. L'Assemblée nationale a précisé qu'en ce deuxième cas, le donneur d'ordre était consulté pour avis, ce qui, selon votre Commission, se pratique déjà dans les faits.

D'autre part, et il s'agit là d'une différence majeure, après deux affichages -l'Assemblée nationale a proposé le terme de «propositions»- infructueux en bourse dans une période de vingt quatre heures, le transport peut être librement conclu entre les parties à l'initiative du donneur d'ordre ou de son représentant.

Enfin, apportant un élément de souplesse et de progressivité dans le régime transitoire, l'autorité administrative pourra, eu égard à la nature des produits transportés et aux conditions du marché, dispenser du tour de rôle comme des conditions d'attribution aux premier et deuxième appels certains contrats dans l'ensemble des bureaux d'affrètements ou certains d'entre eux ; un décret en Conseil d'Etat précisera les conditions auxquelles seront subordonnées les décisions de dispense. Cette disposition peut constituer un outil déterminant pour que la période transitoire qui s'instaure soit l'occasion de procéder par étapes à l'adaptation de la navigation fluviale aux conditions du marché libre des transports.

Tout en jugeant pleinement justifié de consulter le comité du transport par voie navigable avant toute décision sur ce dernier point, l'Assemblée nationale a estimé qu'il n'était pas souhaitable que l'autorité administrative ne puisse dispenser certains contrats du tour de rôle que sur proposition de ce comité. Celui-ci serait, en effet, sorti de son rôle consultatif pour s'ériger en organe de co-décision.

**Votre Commission vous propose d'adopter cet article en revenant, dans un souci de simplicité, sur la précision apportée par l'Assemblée nationale.**

### *Article 7*

#### **Contrats de transport à temps**

**L'article 7 reprend la définition du contrat «à temps». Constitue un contrat à temps, celui par lequel un transporteur met un bateau, dont il est propriétaire, à la disposition d'un expéditeur pour transporter les marchandises de celui-ci.**

**Un tel contrat est utilisé lorsque l'expéditeur souhaite pouvoir disposer de la souplesse qu'offre la complète mise à disposition d'un transporteur pour un temps donné.**

**Le bateau est conduit par le transporteur lui-même ou son personnel. Le contrat ne doit comporter que des prix à l'année, au mois ou à la journée, à l'exception de tout fret à la tonne ou au voyage.**

**L'article 7 du projet de loi ouvre la possibilité de contracter avec un transporteur qui, sans être propriétaire, a la disposition du bateau.**

**Le bateau visé par le contrat est, pour toute la durée stipulée, à la disposition exclusive du donneur d'ordre.**

**Le second alinéa de l'article précise que le prix pratiqué au contrat doit couvrir, pour les bateaux des compagnies comme pour les artisans, les dépenses entraînées par les obligations légales applicables en matière sociale et de sécurité ainsi que les charges d'amortissement et d'entretien du bateau. Ces dispositions sont similaires à celles contenues dans l'article 6 de la loi d'orientation des transports intérieurs.**

**Votre Commission vous propose de supprimer, dans le second alinéa, la disposition selon laquelle le contrat est conclu librement.**

**Tout le droit français des contrats, de même que l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des**

prix n'ont d'autre fin que la libre conclusion des contrats, au point que le défaut de celle-ci entache de nullité ces derniers.

Ecrire que le contrat est conclu librement constitue un bégaïement juridique inutile et la profession du transport fluvial n'a aucun besoin d'être rassurée par des affirmations aussi privées d'effet juridique.

### *Article 8*

#### **Contrats de transport au tonnage**

L'article 8 reprend la définition du contrat au tonnage.

Ce type de contrat est défini, à l'heure actuelle, comme celui par lequel un transporteur s'engage à acheminer, dans un délai fixé, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne. Cette définition est maintenue.

Un tel contrat, qui ne peut être aujourd'hui conclu par les artisans, serait désormais accessible à l'ensemble des transporteurs.

Le deuxième alinéa de cet article précise également que le prix pratiqué doit couvrir, pour les compagnies comme pour les artisans, les coûts réels dans des conditions normales d'organisation et d'activité.

Votre Commission observe que, de même que l'article 7, l'article 8 prévoit que le contrat est «librement conclu». Ses observations sont les mêmes à cet égard et elle vous propose d'adopter un amendement de suppression de cette précision juridiquement inopérante.

L'Assemblée nationale a donné une nouvelle rédaction au troisième alinéa de cet article. Cet alinéa prévoit le cas d'événements de nature à perturber gravement le marché, de façon durable ou temporaire. Dans ce cas, après avis du comité du transport par voie navigable, le ministre chargé des voies navigables peut déroger partiellement et temporairement aux libres passations de contrats de transport au tonnage.

Ces transports doivent alors être proposés aux conditions du tour de rôle prévues au deuxième alinéa de l'article 6.

Certes, il ne s'agit pas d'une disposition vraiment nouvelle puisque le ministre bénéficie déjà, sous l'empire de la législation en vigueur, de pouvoirs équivalents, sur la base des dispositions des 2°, 5° et 6° de l'article 201 du code.

Le maintien de cette disposition qui s'apparente à de l'économie administrée a semblé utile à certains pour éviter la disparition de fait du tour de rôle avant la fin de la période transitoire, dans l'hypothèse d'un déclin important du contrat au voyage.

Au demeurant, la possibilité de limiter la portée de la libre concurrence existe dans d'autres textes, lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient. Ainsi, si l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence pose, en son article premier, le principe de cette liberté, elle prévoit ensuite les cas où il peut y être dérogé, dans certains secteurs ou zones.

Votre Commission des Affaires économiques estime cependant que l'ambiguïté de l'expression « événements de nature à perturber gravement » pourrait susciter des contentieux.

### *Article 9*

#### **Liberté des prix dans les contrats à l'exportation**

L'article 9 prévoit que les prix des transports de marchandises à l'exportation sont établis librement entre les parties au contrat de transport.

Cette disposition n'est pas nouvelle et n'appelle pas de commentaire particulier. Par définition, l'ordonnance de 1986 sur la liberté des prix censurerait tout prix qui n'aurait pas été établi librement.

Certains se réjouissent toutefois que cette disposition trouve ici sa place et fasse gagner la législation en lisibilité.

L'Assemblée nationale a complété cet article par un second alinéa qui précise que les prix couvrent les éléments du coût réel du service rendu. Cette disposition s'inspire des paragraphes III et IV de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Tout en considérant que l'article 9 est un peu redondant avec des dispositions déjà en vigueur, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement faisant disparaître le terme «librement» qui est superflu.

### *Article 10*

#### **Contrats de sous-traitance**

Le projet de loi autorise la sous-traitance des transports autres que ceux faisant l'objet des contrats au voyage, c'est-à-dire lors des contrats à temps et au tonnage. Jusqu'à présent, les contrats à temps ne pouvaient pas faire l'objet de ce type d'engagement.

Dans la pratique actuelle, le contrat de sous-traitance d'un transport au tonnage permet déjà à un transporteur d'accepter l'acheminement d'un tonnage supérieur à ses propres capacités, sans devoir passer le surplus, dit «cale supplémentaire», au tour de rôle. La sous-traitance permet ainsi de limiter, en pratique, les surcoûts de transport.

Le transport par le sous-traitant est effectué sous la responsabilité du cocontractant au contrat principal de transport.

A l'exemple de la sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises, le prix ressortant au contrat doit couvrir, pour les compagnies comme pour les bateliers artisans, les coûts réels supportés dans des conditions normales d'organisation et d'activité, y inclus les frais de carburant. Cette précision est conforme aux dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Le contrat de sous-traitance est par ailleurs soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public des marchandises, telles que définies dans la LOTI.

L'autorisation expresse donnée par l'article 10 à la passation de contrats de sous-traitance dans le secteur des transports fluviaux a pour but de permettre d'offrir désormais un cadre juridique et des conditions commerciales claires à ce type d'engagement.

L'Assemblée nationale a précisé que des contrats-types seraient établis par décret après avis du comité du transport par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.

Tout en remarquant que la notion de libre débat du prix ne fait que réaffirmer des principes déjà fixés dans l'ordonnance de 1986 sur la liberté des prix et dans la LOTI, votre Commission vous propose d'adopter cet article sous réserve d'une rectification matérielle.

### CHAPITRE III

#### Du contrat de location

##### *Article 11*

#### Contrat de location de bateau

L'article 11 ouvre la voie au développement des rapports de location dans le secteur du transport fluvial. Il consacre la notion de contrat de location de bateau pour le transport de marchandises par voie de navigation intérieure.

En effet, ce n'est que de manière allusive que l'article 201 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure mentionne actuellement les «bateaux pris en location» pour les exclure du droit d'inscription au tour de rôle.

Le contrat de location permettra à un transporteur de disposer d'une capacité accrue de cale, sans devoir recourir à un contrat de transport en sous-traitance qui peut s'avérer inadapté, principalement dans les cas de besoin de longue durée.

Selon les informations fournies à votre rapporteur, le contrat de location pourra confier indifféremment la conduite du bateau soit au transporteur ou à son préposé, soit au bailleur ou à son préposé.

Distinct du contrat de transport en sous-traitance, le contrat de location se distingue également du contrat à temps. C'est la

nature des parties au contrat qui diffère. Le contrat de location est passé entre un bailleur propriétaire de bateau et un transporteur, tandis que le contrat à temps, contrat de transport, concerne un chargeur et un entrepreneur de transport.

L'Assemblée nationale a jugé bon de rappeler -faisant écho à la LOTI- que le prix du contrat recouvre les éléments du coût réel du service rendu.

Le second alinéa de l'article 11 s'inspire des dispositions contenues au deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Il prévoit, en effet, la possibilité d'établir par décret des contrats-types dont les clauses s'appliquent de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties.

Le comité du transport public par voie navigable ainsi que les autres organismes professionnels qui pourraient être concernés et le Conseil national des transports seront associés à la rédaction de ces contrats-types.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sous réserve d'un amendement rédactionnel.

## CHAPITRE IV

### Sanctions administratives

#### Article 12

### Sanctions pécuniaires

L'article 12 définit les sanctions administratives pécuniaires destinées à réprimer les manquements graves et répétés aux prescriptions relatives aux contrats de transport, pour compte d'autrui, de marchandises par voies navigables.

Cet article est voué à remplacer les dispositions de l'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, qui combine la possibilité d'amendes pénales avec des sanctions administratives complémentaires, prononcées par le président de Voies navigables de France. Rappelons qu'actuellement, une infraction peut être punie d'une amende pécuniaire allant de 2.500 F à 40.000 F, à laquelle peuvent s'ajouter des sanctions administratives lourdes de conséquence telles que l'immobilisation du bateau ou sa réquisition d'usage gratuite pour une durée allant de huit jours à un mois.

Selon l'article 12, la sanction sera prononcée par le ministre chargé des voies navigables par décision motivée. Le recouvrement des amendes ainsi infligées sera effectué comme en matière de contributions directes.

La sanction pourra donc être contestée devant la juridiction administrative, dans le cadre du recours de plein contentieux.

Abolissant le régime des peines administratives d'immobilisation et de réquisition, l'article 12 prévoit une sanction pécuniaire unique d'un montant maximum de 50.000 F. L'absence de sanction-plancher a pour but de mieux moduler le montant de la sanction en fonction de la faute, mais aussi de pouvoir tenir compte de la diversité profonde qui caractérise la batellerie, de l'artisan à la compagnie de transport.

Le plafond de 50.000 F se situe dans la moyenne des dispositions similaires qui existent dans les autres modes de transport.

Les infractions pourront être constatées par diverses catégories de personnes. Il s'agit notamment :

- des agents chargés de la direction des bourses d'affrètement ;

- des personnels de Voies navigables de France ayant un grade équivalent à celui de directeur de bureau d'affrètement ou de rédacteur ;

- des officiers, officiers adjoints et surveillants de port, ainsi que des agents des ports autonomes maritimes ;

- des fonctionnaires et agents des services extérieurs du ministère chargé de la navigation intérieure et du service des mines ;

**- des agents et officiers de la police judiciaire.**

Selon les informations fournies à votre rapporteur, ces agents seront commissionnés, comme c'est le cas sur la base de la loi de 1991, dans la limite de leurs circonscriptions et de leurs compétences respectives, par le ministre chargé des voies navigables, et assermentés.

L'article 12 renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin de préciser comment l'entreprise sera informée des faits qui lui seront reprochés, de manière préalable, et comment elle pourra assurer sa défense et se faire assister et représenter.

**Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.**

## **CHAPITRE V**

### **Dispositions diverses**

#### *Article 13*

#### **Utilisation d'un bateau de transport en compte propre pour des opérations de transport pour compte d'autrui**

L'article 13, dans la rédaction qui est soumise à votre examen, résulte d'un amendement du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale.

Selon cet article, les bateaux ordinairement utilisés au compte propre, c'est-à-dire par des entreprises pour concourir à leur activité principale -le plus souvent industrielle- pourraient être épisodiquement utilisés pour des transports «publics», au sens de la LOTI, c'est-à-dire pour compte d'autrui.

Mais les cas où un tel détournement de vocation serait possible seraient dûment encadrés. Il s'agirait de «dérogations exceptionnelles accordées dans des conditions limitatives». Ces conditions seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Votre Commission, tout en regrettant la rédaction un peu trop précautionneuse et défiante de cette disposition, observe qu'elle

changera peu de choses par rapport au système actuellement en vigueur.

Les transporteurs pour compte propre peuvent, en effet, aujourd'hui d'une part, être autorisés, de manière dérogatoire par le président de Voies navigables de France, à effectuer des transports publics et d'autre part, être tenus d'effectuer certains transports publics par priorité lorsque le ministre chargé des transports le requiert.

Par ailleurs, votre Commission s'interroge sur l'opportunité du maintien indéfini de l'expression de transport «public» consacrée par les articles 6 et 8 de la L.O.I.I. Cette expression couvre mal la réalité qu'elle prétend définir. Elle serait à remplacer opportunément -et dans l'esprit de la réglementation européenne- par l'expression de «transport pour compte d'autrui».

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

#### *Article 14*

#### **Composition du parc de la batellerie**

Dans sa rédaction actuelle, l'article 14 du projet de loi résulte d'un amendement du Gouvernement adopté par l'Assemblée nationale.

Cet article prévoit, pour l'essentiel, que la composition du parc de la batellerie est fixée par décret, par catégories de bateau, dans certaines circonstances.

Un tel contingentement de la capacité de transport, en tonnage, du parc fluvial existe, au demeurant, actuellement et est prévu par l'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure. Il permet de contrôler la capacité de transport disponible.

Il faut souligner l'existence de la surcapacité de cale, au regard des besoins, malgré les mesures d'assainissement et de «déchirage» engagées tant au niveau européen que national.

Au niveau européen, le programme de «déchirage» arrêté en 1989, concerne essentiellement les bateaux porteurs de

marchandises, ceux utilisés au transport au compte d'autrui comme ceux utilisés au transport au compte propre, qui ne sont pas «captifs» du réseau de voies navigables strictement national.

Au niveau français, le plan d'assainissement de 1989 concerne les bateaux «captifs» utilisés au transport public de cargaisons sèches, ainsi que, dans le cadre d'une dérogation expressément prévue par le programme européen, les petits bateaux d'une capacité inférieure à 450 tonnes affectés au même usage.

Le dispositif, qui concerne à l'un ou l'autre niveau presque toutes les catégories de bateaux, permet de tenir compte de la situation socio-économique particulière du secteur des petits bateaux.

En ce qui concerne le régime du contingentement arrêté au niveau national, seuls les bateaux porteurs de marchandises y sont soumis. Les quotas sont établis selon deux catégories : les porteurs de marchandises solides, d'une part ; les porteurs de marchandises liquides ou pulvérulentes (citernes), d'autre part. A l'intérieur de chacune des deux catégories, l'on distingue la flotte publique, affectée au transport public, et la flotte privée, affectée au transport pour compte propre. Il y a donc au total quatre contingents séparés.

Les contingents sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports. Les quotas actuels ont été fixés en 1992.

L'article 14 tend à maintenir ce dispositif de contingentement. Cependant, il prévoit que la composition du parc de la batellerie sera soumise à l'avis favorable du seul comité du transport par voie navigable, en remplacement du Conseil national des transports. Cela correspond à un certain transfert de responsabilité vers les représentants des professions concernées.

D'autre part, cet article prévoit que c'est par décret et non plus par simple arrêté que les contingents seront fixés.

Votre Commission s'interroge à un double titre sur la rédaction de l'article 14 adopté par l'Assemblée nationale.

D'une part, l'expression de «perturbations ou de difficultés économiques particulières», sur laquelle on prétend fonder le nouveau système est extrêmement ambiguë et source d'inévitables contentieux.

D'autre part, sur le plan de la logique économique, il semble y avoir quelque hypocrisie à ne pas vouloir admettre que l'état de la batellerie française étant ce qu'il est, le Ministre pourrait avoir, à plus ou moins brève échéance, à statuer sur la composition du parc.

S'il est vrai que, pour des esprits inspirés par le libéralisme économique, il peut paraître absurde que des entrepreneurs et des bailleurs de capitaux soutiennent des investissements dans une conjoncture déprimée, il est également vrai que le risque de la venue d'unités nouvelles, mises en services à la faveur des aides au « déchargement » doit être encadré sauf à provoquer un désordre concurrentiel fatal.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter un amendement qui reprend, pour l'essentiel, la rédaction du projet gouvernemental, à savoir :

- avis simple du comité du transport par voie navigable ;

- assouplissement de la définition des circonstances dans lesquelles le Ministre est appelé à statuer.

Enfin, la décision du Ministre est soumise à un simple arrêté et non plus à un décret, ce qui allège les formalités.

### *Article 15*

#### **Inapplicabilité aux transports ayant leur origine hors de France**

Dans la rédaction que lui a donnée l'Assemblée nationale, l'article 15 est limpide.

Il stipule que la loi en discussion ne s'appliquera pas aux transports ayant leur origine hors de France.

A l'exception de certaines règles particulières applicables à tel ou tel fleuve et destinées notamment à réaliser un accord sur le fret, il n'existe pas, à l'heure actuelle, un statut juridique du transport fluvial international, comme en matière de transports routiers, aériens, ferroviaires ou maritimes.

Dès lors, la tendance dominante, comme en matière de vente, est d'appliquer au contrat de transport la loi du lieu de

formation du contrat, c'est-à-dire le pays de chargement des marchandises.

C'est donc logiquement que l'article 15, reprenant les principes de l'article 205 du code, prévoit que les dispositions contenues dans le projet de loi ne sont pas applicables aux transports ayant leur origine hors de France.

Votre Commission vous propose d'adopter sans modification cet article.

### *Article 16*

#### **Abrogations diverses**

La totalité des dispositions de la loi entrera en vigueur dès sa publication.

Toutefois, l'article 16, qui résulte de l'adoption par l'Assemblée nationale d'un amendement du Gouvernement, met en place un calendrier d'une rare complexité pour l'abrogation des textes auxquels viendront se substituer les dispositions d'application de la loi.

En principe, resteront en vigueur définitivement le dernier alinéa de l'article 190, le dernier alinéa de l'article 196, l'article 197 et l'article 198.

L'article 189 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, qui distingue transports publics et privés de marchandises, restera en vigueur jusqu'à la publication du décret en Conseil d'Etat qui fixera, conformément à l'article 13 du projet de loi, les conditions dans lesquels des bateaux au compte propre peuvent être utilisés pour le transport pour compte d'autrui.

L'article 190 du même code, relatif au contrat, au constat par un écrit et distinguant trois types de contrat (au voyage, à temps, au tonnage) restera en vigueur pour son premier alinéa, jusqu'à l'établissement des contrats-types prévus à l'article 5 du projet.

Le deuxième alinéa de l'article 191, relatif au contrat au voyage et au tour de rôle demeurera en vigueur jusqu'à la même date.

Il en sera de même pour l'article 192 relatif aux conditions du contrat au voyage.

Il en sera également ainsi pour le premier et le deuxième alinéa de l'article 196 qui a trait aux constatations de chargement et de déchargement.

L'article 199, relatif à la chambre syndicale des courtiers de fret demeurera en vigueur jusqu'à la publication du décret en Conseil d'Etat, prévu à l'article 4 du présent projet, pour fixer les conditions d'octroi de la qualité de courtier de fret fluvial.

L'article 209, relatif aux infractions et sanctions et l'article 212 relatif à la composition du parc de la batellerie.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

## CHAPITRE VI

### Dispositions transitoires

#### *Article 17*

#### Régime transitoire du cabotage

Dans sa rédaction initiale, le projet de loi déposé par le Gouvernement comprenait un article 17 qui organisait un régime transitoire du cabotage.

On se souvient, en effet, que le Conseil des ministres de la Communauté européenne a arrêté le 16 décembre 1991 un règlement n° 91/3921/CEE fixant les conditions de l'admission dans un Etat membre de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable, dont l'activité est dénommée «cabotage».

Depuis le 1er janvier 1993, tout transporteur régulièrement établi dans un Etat membre de l'Union européenne et habilité à y effectuer des transports internationaux par voie navigable est admis, dans l'ensemble des Etats membres, à effectuer des transports fluviaux nationaux pour compte d'autrui. L'exécution

des opérations de cabotage est alors normalement soumise aux dispositions législatives et réglementaires de l'Etat d'accueil, notamment pour les conditions de contrat de transport et les modalités d'affrètement.

Le règlement communautaire, afin de tenir compte de la situation particulière dans certains Etats membres, avait prévu que l'Allemagne et la France puissent prévoir dans leur législation nationale certaines dérogations au libre cabotage sur leur territoire jusqu'au 1er janvier 1995.

En principe, la République française aurait donc pu limiter jusqu'à la date du 1er janvier 1995 le cabotage à deux voyages sur le chemin de retour direct, consécutifs à un transport international.

C'est la mise en oeuvre de ce dispositif que prévoyait l'article 17 du projet de loi.

Toutefois, si celle-ci avait un sens en 1992, lors du dépôt du projet de loi, elle apparaît superflue aujourd'hui, compte tenu de la proximité de l'échéance et des délais nécessaires jusqu'à la parution du décret en Conseil d'Etat envisagé.

Au surplus, selon les informations fournies à votre rapporteur, aucune demande spécifique d'utilisation de cette possibilité dérogatoire n'a été formulée par la profession depuis l'entrée en vigueur du règlement communautaire précité.

Compte tenu de ces faits, l'Assemblée nationale a supprimé l'article 17.

Se fondant sur les mêmes considérations, votre Commission vous propose de maintenir cette suppression conforme.

<p style="text-align: center;"><b>TROISIÈME PARTIE</b> <b>EXAMEN PAR LA COMMISSION</b></p>
--

Réunie le mercredi 8 juin 1994, sous la présidence de M. Jean François-Poncet, président, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. Louis de Catuelan sur le projet de loi n° 410 (1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables.

A l'issue de l'exposé du rapporteur, M. Pierre Lacour, évoquant les récents travaux de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, s'est interrogé sur la clarté de la vision inter-modale des pouvoirs publics en matière de transport et s'est enquis des critères techniques de navigabilité des voies fluviales.

M. Jean François-Poncet, président, a observé que le sujet même du projet de loi était limité à la question de l'exploitation commerciale des voies navigables.

M. Désiré Debavelaere, comparant le réseau fluvial français avec les réseaux néerlandais et belges, a alors souligné que l'essentiel des difficultés commerciales restait lié à l'insuffisance des infrastructures.

La commission a alors adopté douze amendements sur proposition de son rapporteur (*voir examen des articles*).

Sous réserve de l'adoption de ces amendements, la commission a décidé, à l'unanimité des présents, de donner un avis favorable à l'adoption du projet de loi.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p><b>Loi 91-1385</b> <b>du 31 décembre 1991</b> <b>portant dispositions</b> <b>diverses en matière</b> <b>de transports</b></p>	<p><b>Projet de loi</b> <b>relatif à l'exploitation</b> <b>commerciale</b> <b>des voies navigables</b></p>	<p><b>Projet de loi</b> <b>relatif à l'exploitation</b> <b>commerciale</b> <b>des voies navigables</b></p>	<p><b>Projet de loi</b> <b>relatif à l'exploitation</b> <b>commerciale</b> <b>des voies navigables</b></p>
	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>
	<p>Les transports publics de marchandises par voie navigable sont, sous réserve des exceptions prévues à l'alinéa suivant, et pour une période de six années au plus, organisés dans les conditions déterminées aux articles 2 à 16 ci-après.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux liquides en vrac, aux masses lourdes et indivisibles, aux transports de conteneurs et aux transports constituant partie de transports combinés.</p>	<p>Ces dispositions ... ... indivisibles, aux matières dangereuses, aux transports de conteneurs... ... combinés.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p><b>Art. 5 - Le Gouvernement déposera devant le Parlement avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993 un rapport sur l'action de Voies navigables de France . Ce rapport évaluera les conditions d'exploitation, les efforts d'entretien et d'extension du réseau des voies navigables ainsi que les coûts directs et indirects du transport par voie d'eau.</b></p>	<p>Un rapport sur l'application de ces dispositions sera établi par Voies navigables de France et présenté au ministre chargé des voies navigables dans un délai de trois ans au plus à compter de la promulgation de la présente loi.</p>	<p>Un rapport... ...et transmis au ministre... ...navigables et au Parlement dans un... ...loi.</p>	<p><i>L'application de ces dispositions fera l'objet d'un chapitre du rapport prévu à l'article 5 de la loi n°91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports.</i></p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, le dépôt du présent rapport s'effectuera tous les deux ans.</p>	<p><b>CHAPITRE PREMIER</b></p> <p><b>DE L'ORGANISATION ET DE LA GESTION DES TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES</b></p>	<p><b>CHAPITRE PREMIER</b></p> <p><b>DE L'ORGANISATION ET DE LA GESTION DES TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES</b></p>	<p><b>CHAPITRE PREMIER</b></p> <p><b>DE L'ORGANISATION ET DE LA GESTION DES TRANSPORTS PUBLICS DE MARCHANDISES</b></p>
	<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>	<p>Art. 2.</p>
	<p>Un comité du transport par voie navigable contribue à l'organisation des transports publics par voie navigable des marchandises faisant l'objet de l'alinéa premier de l'article premier.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>Ce comité est composé de représentants des bateliers, des compagnies de transport, des auxiliaires de transport et des usagers des transports.</p>	<p>Ce comité ...</p>	<p>Ce comité ...</p>
		<p>... transport, des usagers des transports et des structures portuaires à vocation fluviale.</p>	<p>...et des structures portuaires accessibles au trafic fluvial.</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la  
Commission

Le comité est obligatoirement consulté sur les conditions générales d'affrètement et les modalités d'exécution des contrats de transport. Il suit les questions relatives à la composition du parc de la batellerie. D'une manière générale, il formule tout avis ou proposition pouvant favoriser le transport par voie navigable.

La composition et les modalités de fonctionnement du comité sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 3.

Les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France. Cet établissement public décide la création, la suppression, la délimitation de la circonscription géographique de chacun de ces bureaux.

Les bureaux d'affrètement ont pour mission d'assurer le fonctionnement des bourses d'affrètement et notamment ;

Le comité...

...d'affrètement et d'exécution...

...navigable au ministre chargé des voies navigables et à Voies Navigables de France.

Alinéa sans modification

Art. 3.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Art. 3.

*Nonobstant la condition de durée fixée au premier alinéa de l'article premier ci-dessus, l'article 1er de la loi n°91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports est complété par deux paragraphes VIII (nouveau) et IX (nouveau) ainsi rédigés :*

*Alinéa supprimé*

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Propositions de la  
Commission**

1° de réunir et de publier tous renseignements sur les besoins de transport et les ressources en matériel fluvial dans chacune des circonscriptions intéressées ;

2° de mettre en relation au sein d'une bourse d'affrètement les transporteurs et les donneurs d'ordre qui font appel à leur intervention et d'y organiser un tour de rôle d'affrètement entre les bateaux pour les transports qui relèvent de cette procédure.

Le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement est fixé sur proposition du comité du transport par voie navigable.

1° Sans modification.

2° Sans modification.

Le règlement...

...fixé par  
Voies navigables de  
France sur proposition...  
...navigable.

*Alinéa supprimé*

*•VIII (nouveau) Les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France. Ils ont pour mission de mettre en relation, au sein d'une bourse d'affrètement, les transporteurs et les donneurs d'ordres qui font appel à leur intervention.*

*•IX (nouveau) Le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement est fixé par Voies navigables de France sur proposition du comité du transport par voie navigable institué à l'article 2 de la loi n° ..... du ..... relative à l'exploitation commerciale des voies navigables.*

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Propositions de la  
Commission**

**Art. 4.**

Les donneurs d'ordre peuvent agir directement dans les bourses d'affrètement ou s'y faire représenter par des auxiliaires de transport qui ont, selon des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, la qualité de courtier de fret fluvial.

**Art. 4.**

Sans modification

**Art. 4.**

Les donneurs ...

...selon des conditions d'honorabilité, de capacité et de solvabilité fixées ...  
... fluvial.

*Le décret définit les modalités de représentation de cette profession au comité institué à l'article 2.*

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p> <p>.....</p>	<p>CHAPITRE 2</p> <p>DES CONTRATS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES</p>	<p>CHAPITRE II</p> <p>DES CONTRATS DE TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES</p>	<p>CHAPITRE II</p> <p>DES CONTRATS DE TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES</p>
<p>Art. 8.- II.- Tout contrat de transport public de marchandises doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire, et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.</p>	<p>Art. 5.</p> <p>Les contrats de transport peuvent soit avoir pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, soit mettre à la disposition d'un donneur d'ordre des matériels de transport fluvial pour une certaine durée, soit porter sur un tonnage déterminé.</p> <p>Ces contrats font l'objet de contrats types dans les conditions définies à l'article 8-II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et après consultation du comité du transport par voie navigable et du Conseil national des transports. Font également l'objet de contrats types, dans les mêmes conditions, tous autres contrats que la nature ou les conditions d'exécution des transports rendront nécessaires.</p>	<p>Art. 5.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Ces contrats ...</p> <p>... définies au II de l'article 8 de la loi ...</p> <p>... nécessaires.</p>	<p>Art. 5.</p> <p>Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'alinéa précédent, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit. Ces contrats types sont établis par décret, après avis des organismes professionnels concernés et du conseil national des transports.</p> <p>.....</p>	<p>Art. 6.</p> <p>Le contrat de voyage simple est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.</p> <p>Ces contrats sont obligatoirement conclus dans un bureau d'affrètement aux conditions du tour de rôle. Le prix du transport de première offre et sa modification éventuelle pour la seconde offre sont déterminés par Voies navigables de France. Après deux affichages infructueux en bourse dans une période de moins de vingt-quatre heures, le contrat peut être, à l'initiative du donneur d'ordre ou de son représentant, librement conclu.</p>	<p>Art. 6.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Ces contrats...</p> <p>... France, après avis du donneur d'ordre. Après deux propositions infructueuses en bourse...</p> <p>... conclu.</p>	<p>Art. 6.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Ces contrats...</p> <p>... France. Après deux propositions ...</p> <p>... conclu.</p>

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Propositions de la  
Commission**

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, sur proposition du comité du transport par voie navigable, l'autorité administrative peut, eu égard à la nature des produits transportés et aux conditions du marché, dispenser du tour de rôle ou des conditions d'attribution prévues au deuxième alinéa du présent article, certains contrats dans l'ensemble des bureaux d'affrètement ou dans certains d'entre eux.

**Art. 7.**

Le contrat à temps est celui par lequel un entrepreneur de transport met un bateau, dont il est propriétaire ou dont il a la disposition, conduit par lui-même ou par son préposé, à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée au contrat, afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier.

Un décret...

...les-  
quelles, après avis du comité...

...d'entre eux.

**Art. 7.**

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

**Art. 7.**

Alinéa sans modification

**Texte en vigueur**

**Textes du projet de loi**

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Propositions de la  
Commission**

*Le contrat est librement conclu. Le prix stipulé doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.*

**Art. 8.**

Le contrat au tonnage est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à transporter, pendant une période fixée au contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

*Le contrat est librement conclu. Le prix stipulé doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.*

*Le contrat...  
...Le prix pratiqué doit couvrir...*

*...équivalentes.*

**Art. 8.**

Alinéa sans modification

*Le contrat...  
...Le prix pratiqué doit couvrir...*

*...équivalentes.*

*Le prix pratiqué ...*

*...équivalentes.*

**Art. 8.**

Alinéa sans modification

*Le prix pratiqué...*

*...équivalentes.*

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la  
Commission

En raison de circonstances économiques ou sociales particulières, le ministre chargé des voies navigables, peut, après avis du comité du transport par voie navigable, aussi longtemps que les circonstances le justifient, fixer les catégories de marchandises, les tonnages maximaux et les relations pour lesquels les contrats doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6.

En cas d'événements de nature à perturber gravement, d'une manière temporaire ou durable le marché des transports fluviaux, le ministre chargé des voies navigables peut, après avis du comité du transport par voie navigable, et pour une durée au plus égale à six mois, fixer pour tout ou partie du territoire les catégories de marchandises, les tonnages maximaux et les relations pour lesquelles les contrats au tonnage doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6.

Alinéa sans modification

En cas de perturbation grave du marché des transports fluviaux de marchandises et après avis du comité des transports par voie navigable, le ministre chargé des voies navigables peut, dans une zone géographique déterminée, pour certaines relations et certaines marchandises et pour une période qui ne peut excéder six mois, décider que les contrats au tonnage doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6 sus-mentionné.

Alinéa supprimé

Suppression maintenue

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
—	Art. 9.  Les prix des transports des marchandises effectués à partir de France et à destination de l'étranger sont <i>librement</i> débattus entre les transporteurs et les donneurs d'ordre ou leurs mandataires.	Art. 9.  Alinéa sans modification  Ces prix couvrent les éléments du coût réel du service rendu.	Art. 9.  Les prix ...  ...l'étranger sont débattus ...  ... mandataires.
	Art. 10.  A l'exception des contrats présentés au tour de rôle en vertu de l'article 6 <i>du présent titre</i> , le transporteur de marchandises par voie navigable peut, sous sa responsabilité, soustraire le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public.  Les prix stipulés dans le contrat de sous-traitance doivent couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.	Art. 10.  Alinéa sans modification  Les prix pratiqués dans le...  ...équivalentes.	Alinéa sans modification  Art. 10.  A l'exception ...  ... l'article 6 , le transporteur ...  ... public.  Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la  
Commission

Le contrat de sous-  
traitance est soumis à  
l'ensemble des règles ap-  
plicables au transport  
public de marchandises.

Le contrat...

Alinéa sans modification

... marchandises.  
Des contrats types sont  
établis par décret, après  
avis du comité du trans-  
port par voie navigable,  
des organismes profes-  
sionnels concernés et du  
Conseil national des  
transports.

CHAPITRE 3

CHAPITRE III

CHAPITRE III

DU CONTRAT  
DE LOCATION

DU CONTRAT  
DE LOCATION

DU CONTRAT  
DE LOCATION

Art. 11.

Art. 11.

Art. 11.

Le contrat de loca-  
tion consiste à mettre un  
bateau à la disposition  
d'un transporteur pour  
effectuer un transport de  
marchandises par navi-  
gation intérieure. Le  
conducteur peut être soit  
le transporteur ou son  
préposé, soit le bailleur  
ou son préposé.

Le contrat...

Alinéa sans modification

...proposé. Le prix  
du contrat couvre les élé-  
ments du coût réel du  
service rendu.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports</p>	<p>Des contrats types peuvent être établis par décret, après avis du comité du transport public par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports. Dans cette hypothèse leurs clauses s'appliquent de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties.</p>	<p>Des contrats types sont établis...</p>	<p>Des contrats... ... comité du transport par voie navigable ...</p>
<p>Art. 3. - Sont habilités à contrôler l'acquittement des péages institués par le III de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 précitée :</p>	<p>CHAPITRE 4 SANCTIONS ADMINISTRATIVES</p>	<p>CHAPITRE IV SANCTIONS ADMINISTRATIVES</p>	<p>CHAPITRE IV SANCTIONS ADMINISTRATIVES</p>
<p>1° Les personnels de Voies navigables de France ayant un grade équivalent à celui de directeur de bureau d'affrètement ou de rédacteur de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 précitée ;</p>	<p>Art. 12. Le ministre chargé des voies navigables peut, par décision motivée, infliger une sanction pécuniaire d'un montant de 50.000 F au plus à toute entreprise de transport qui a commis des manquements graves et répétés aux prescriptions du chapitre 2. La somme est versée au Trésor public. Son recouvrement est assuré comme en matière de contributions directes. La décision peut faire l'objet d'un recours de plein contentieux devant la juridiction administrative.</p>	<p>Art. 12. Le ministre ... ... chapitre II. La somme ... ... administrative.</p>	<p>Art. 12. Sans modification</p>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>2° Les personnels des régions bénéficiant d'un transfert de compétence ou ceux de leurs concessionnaires, des concessionnaires de parties concédées du domaine public confié à Voies navigables de France, des concessionnaires de voies et plans d'eau rayés de la Nomenclature des voies navigables, appartenant aux cadres d'emploi territoriaux suivants : ingénieurs et techniciens territoriaux, agents de maîtrise et agents techniques territoriaux, agents d'entretien territoriaux ;</p> <p>3° Les officiers, officiers adjoints et surveillants de port, les agents des ports autonomes maritimes ;</p> <p>4° Les agents mentionnés à l'article 22 de la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972 relative aux infractions concernant les bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures.</p> <p>.....</p>	<p>Les agents commissionnés chargés de la direction des bourses d'affrètement ainsi que les agents mentionnés aux premier, troisième et quatrième alinéas de l'article 3 de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports sont habilités à constater les infractions mentionnées à l'alinéa premier.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités selon lesquelles l'entreprise susceptible d'être l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour présenter sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée.</p>	<p>Les agents...</p> <p>...mentionnés aux 1°, 3° et 4° de l'article 3...</p> <p>...premier.</p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la  
Commission

CHAPITRE 5

CHAPITRE V

CHAPITRE V

DISPOSITIONS DIVERSES

DISPOSITIONS DIVERSES

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 13.

Art. 13.

Art. 13.

Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions dans lesquelles un bateau faisant un transport pour compte propre peut à titre exceptionnel être utilisé pour des opérations de transport public.

Les bateaux utilisés au transport pour compte propre ne peuvent pas participer aux transports publics sauf dérogations exceptionnelles accordées dans des conditions limitatives fixées par décret en Conseil d'Etat.

Sans modification

Art. 14.

Art. 14.

Art. 14.

Un décret pris après avis du comité du transport par voie navigable et compte tenu de la situation du marché des transports fluviaux, fixe la composition du parc de la batellerie, notamment les diverses catégories de bateaux.

En cas de perturbation ou de difficultés économiques particulières affectant le secteur de la batellerie et après avis favorable du comité du transport par voie navigable, un décret fixe, pour une période limitée, la composition du parc de la batellerie, selon les diverses catégories de bateaux.

*Compte tenu de la situation du marché des transports fluviaux, le Ministre chargé des Transports par voie navigable, arrêté, après avis du comité du transport par voie navigable, la composition du parc de la batellerie et les diverses catégories de bateaux.*

Art. 15.

Art. 15.

Art. 15.

Sans préjudice des obligations découlant du Traité instituant la Communauté économique européenne et des autres textes et accords internationaux régulièrement entrés en vigueur, les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports ayant leur origine hors de France.

Les dispositions de la présente loi...

...France.

Sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure</p> <p>.....</p>	<p>Art. 16.</p> <p>Les articles 3 à 15 entreront en vigueur trois mois après la publication du décret prévu à l'article 2.</p> <p>Demeurent toutefois en vigueur :</p>	<p>Art. 16.</p> <p>Les dispositions du titre IV du livre V du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables sont abrogées, à l'exception :</p>	<p>Art. 16.</p> <p>Sans modification</p>
<p>Art. 189.- Pour l'application du présent chapitre, est considéré comme effectuant un transport privé, toute personne physique ou morale transportant, avec des bateaux dont elle est propriétaire, des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation.</p>	<p>1° l'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 13 ;</p>	<p>1° de l'article 189 qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 13 de la présente loi ;</p>	
<p>Ces transports ne doivent constituer qu'une activité accessoire et complémentaire de l'activité principale exercée par la personne physique ou morale visée à l'alinéa précédent.</p>			
<p>Tous les autres transports sont des transports publics.</p>			
<p>Les bateaux utilisés aux transports privés ne peuvent pas participer aux transports publics, sauf dérogations accordées par le directeur de l'office national de la navigation.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Art. 190. - A peine de nullité absolue, tout contrat de transport par voie de navigation intérieure est constaté par un document écrit.</p>		<p>2° des articles 190 (premier alinéa), 191 (deuxième alinéa), 192, 196 (premier et deuxième alinéas), 206 et 207 qui demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement des contrats types prévus à l'article 5 pour les contrats au voyage, les contrats à temps et les contrats au tonnage;</p>	
<p>Les contrats de transport sont de l'un des trois types définis dans le présent texte :</p>		<p>3° des articles 190 (dernier alinéa), 196 (dernier alinéa), 197 et 198;</p>	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Contrat au voyage, appelé aussi « convention d'affrètement » ;</li><li>- Contrat à temps ;</li><li>- Contrat au tonnage.</li></ul>			
<p>En outre, la lettre de voiture, accompagnant obligatoirement le chargement, doit être conforme à un type fixé par arrêté du ministre de l'équipement et du logement.</p>			
<p>.....</p> <p>(Art. 191, 192, 196, 206 et 207 : voir ci-dessous)</p> <p>.....</p>			
<p>Art. 197. - Les patrons et mariniers sont tenus de déclarer, aux agents commissionnés à cet effet, la nature et le poids de leurs chargements</p>			

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Propositions de la  
Commission**

Ils doivent, en outre, présenter à toute réquisition, auxdits agents, leurs connaissements et lettres de voiture. Un règlement d'administration publique détermine les conditions dans lesquelles les déclarations doivent être effectuées et vérifiées.

**Art. 198.** Les contraventions aux dispositions du précédent article et aux règlements relatifs à son application sont assimilées aux contraventions en matière de grande voirie et punies des mêmes peines.

**Art. 199.** Il est établi auprès de chaque direction régionale une chambre syndicale de courtiers de fret.

Sont seuls admis à représenter les tiers aux bourses d'affrètement organisées dans la circonscription de la direction régionale les courtiers de fret inscrits à cette chambre syndicale et qui en observent le règlement.

Les règlements des diverses chambres sont approuvés par les directeurs de l'office national de la navigation.

2° l'article 199 dudit code jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 4;

4° de l'article 199 qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 4 de la présente loi ;

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p><b>Art. 212.-</b> Des arrêtés du ministre de l'équipement et du logement, pris après consultation de l'office national de la navigation et du conseil supérieur des transports, réglementent, en fonction des besoins de l'économie, la composition du parc de la batellerie notamment en ce qui concerne le nombre des bateaux des diverses catégories, la reconstitution du parc, le renouvellement des bateaux déchirés, la motorisation et les spécifications techniques des bateaux et la cession à des transporteurs publics de bateaux appartenant à des transporteurs privés.</p> <p>.....</p>	<p>3° jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 14 du présent titre, l'article 212 dudit code ainsi que son article 209 en tant qu'il s'applique aux infractions aux dispositions de l'article 212 susmentionné.</p>	<p>5° de l'article 209, en tant qu'il s'applique aux infractions aux dispositions de l'article 212, et de l'article 212 qui demeurent en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 14 de la présente loi.</p>	

Texte en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture

Propositions de la  
Commission

Art. 209. Les infractions aux dispositions du présent titre ou à celles des arrêtés d'application, à l'exception des infractions aux ordres de réquisition dont les sanctions sont prononcées dans les conditions définies au dernier alinéa de l'article 204, sont punies d'une amende de 12.000 francs à 60.000 francs (120 F à 600 F) et, en cas de récidive, de 60.000 francs à 600.000 francs (600 F à 6.000 F). Les chiffres ci-dessus sont quadruplés lorsqu'il s'agit de contraventions aux prescriptions des articles 200 à 204, dernier alinéa excepté, du présent chapitre, ou aux dispositions réglementaires prises pour l'application de ces articles. Toutefois, les contrevenants auront la faculté de se libérer par le versement immédiat entre les mains de l'agent verbalisateur de la moitié du minimum de l'amende ainsi fixée.

Les infractions sont constatées par les fonctionnaires et agents visés à l'article 208 ci-dessus. Les procès-verbaux sont dispensés de l'affirmation.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>En plus des sanctions pénales indiquées ci-dessus, toute infraction peut donner lieu à l'arrêt du bateau ou du remorqueur ayant servi à commettre l'infraction pour une durée de huit jours à un mois, ou à sa réquisition d'usage gratuite pour la même durée. En cas de nouvelle infraction, ces durées peuvent être triplées.</p> <p>Les sanctions prévues à l'alinéa ci-dessus sont prononcées par le directeur de l'office national de la navigation. Elles peuvent faire l'objet, devant le ministre de l'équipement et du logement, d'un appel qui n'est pas suspensif.</p> <p><b>Art. 191.</b> - Le contrat au voyage, qu'il ait pour objet un voyage déterminé (contrat au voyage simple) ou une série de voyages successifs effectués par un même bateau (contrat de voyages multiples), est obligatoirement conclu dans un bureau d'affrètement et selon des taux de fret fixés comme il est dit à l'article 200 du présent code. Toutefois, lorsqu'un contrat de voyages multiples concerne l'exécution d'une partie des transports faisant l'objet d'un contrat au tonnage, les conditions et le taux de fret sont ceux qui sont prévus par le contrat au tonnage.</p>	<p>Restent en vigueur, jusqu'à l'établissement des contrats types prévus à l'article 5 pour les contrats au voyage, les contrats à temps et les contrats au tonnage, les articles 191, 193, 194, 196, et 201 (premier, deuxième et quatrième alinéas), 206 et 207 dudit code ainsi que son article 192 en tant qu'il concerne les contrats aux voyages simples ou multiples.</p>	<p><i>Alinéa supprimé</i></p>	

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Le contrat au voyage est libellé conformément à des types fixés par arrêté du ministre chargé des transports.</p>			
<p>Le contrat au voyage simple doit être conclu suivant le tour de rôle établi par le bureau d'affrètement. Le contrat de voyages multiples doit être conclu suivant les modalités d'attribution prévues par le règlement intérieur du bureau d'affrètement.</p>			
<p>Les règlements intérieurs des bureaux d'affrètement ou des décisions spéciales du directeur de l'office national de la navigation peuvent dispenser du tour de rôle ou des modalités d'attribution prévues à l'alinéa précédent et même des frets obligatoires les contrats au voyage portant, soit sur des transports exceptionnels, soit sur des transports dont les conditions particulières justifient cette dispense, ou les contrats au voyage conclus dans certains bureaux d'affrètement.</p> <p>.....</p>			
<p>Art. 183.- Le contrat à temps est un contrat de transport par lequel un entrepreneur de transport met un bateau dont il est propriétaire, conduit par lui-même ou par son personnel, à la disposition d'un expéditeur pour transporter les marchandises de ce dernier.</p>			

**Texte en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par  
l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Propositions de la  
Commission**

Le contrat à temps ne doit comporter que des prix à l'année, au mois ou à la journée, à l'exception de tout fret à la tonne ou au voyage.

Il est libellé conformément à un type fixé par arrêté du ministre de l'équipement et du logement.

Le contrat à temps ne peut pas être conclu entre deux transporteurs publics. Pendant sa durée, le bateau affecté à son exécution ne peut être utilisé pour faire des transports en vertu d'un autre contrat.

**Art. 194.** Le contrat au tonnage est celui par lequel un entrepreneur de transports s'engage à transporter, dans un délai fixé, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

Les clauses générales de ce type de contrat sont fixées par arrêté du ministre de l'équipement et du logement.

.....

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Art. 196. Le transporteur fait constater à l'expéditeur, au destinataire ou à leur mandataire, l'arrivée de son bateau au lieu de chargement ou de déchargement ou au garage le plus voisin qui lui est assigné. Cette constatation est valablement faite également par les agents de la navigation ou par tous autres agents assermentés, habilités à cet effet par le ministre de l'équipement et du logement.</p>			
<p>Sauf stipulation contraires dans le contrat, le tonnage transporté est déterminé par les enfoncements aux échelles ou, pour les bateaux-citernes, par les hauteurs du liquide dans chaque citerne, les lectures nécessaires étant faites contradictoirement au commencement et à la fin de chaque opération et mentionnées sur la lettre de voiture.</p>			
<p>Dans le cas de transports rendus obligatoires, la décision prévue à l'article 204 ci après, fixe, s'il y a lieu, le mode de détermination du tonnage transporté.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Le chargement et le déchargement ne sont considérés comme terminés que lorsque le transporteur a reçu à bord la lettre de voiture avec ou sans réserve, dûment signée de l'expéditeur ou du destinataire ou de leur mandataire.</p> <p>.....</p>			
<p><b>Art. 201.-</b> Le ministre de l'équipement et du logement peut prescrire ou donner délégation au directeur de l'office national de la navigation à l'effet de prescrire les mesures suivantes :</p>			
<p>1° Obligation dans le cas de transports traités par contrat au tonnage, de n'utiliser que des bateaux appartenant au transporteur contractant ou mis à sa disposition d'une manière continue pour une durée minima fixée dans la décision ;</p>			
<p>2° Interdiction des contrats au tonnage ne comportant pas l'engagement de transporter effectivement un tonnage au moins égal au chiffre minima fixé par la décision et dans un délai également fixé par cette décision ;</p>			
<p>3° Fixation d'une durée minima pour les contrats à temps ou interdiction de ces contrats ;</p>			
<p>4° Privation du droit d'inscription au tour de rôle de bateaux pris en location pendant la durée de ces locations ;</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>5° Obligation pour tout titulaire d'un contrat de transport autre qu'au voyage de rapporter au tour de rôle prévu à l'article 191 ci-dessus une fraction des transports prévus à ce contrat;</p>			
<p>6° Interdiction des contrats autres qu'au voyage pour des parcours ou des transports déterminés, ou d'une manière générale;</p>			
<p>7° Réglementation ou interdiction de la mise à disposition continue d'un bateau à un tiers par contrat autre que le contrat à temps.</p> <p>.....</p>			
<p><b>Art. 206.</b>- Tous les contrats de transports, y compris les contrats à temps, sont obligatoirement soumis à un visa administratif délivré par le directeur régional pour les contrats au tonnage ou à temps, et par le bureau d'affrètement pour les contrats au voyage, lequel n'est délivré qu'autant que ces documents sont conformes à la réglementation en vigueur. Toute modification apportée à ces conventions doit être soumise dans les mêmes conditions au visa administratif.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Art. 207.- Sont nulles de plein droit toutes suppressions ou modifications des contrats dérogeant aux clauses obligatoires, ainsi que toutes stipulations contenues, soit dans l'écrit lui-même, soit dans un écrit distinct et tendant à échapper à ces clauses.</p> <p>.....</p>			
<p>Art. 192.- L'arrêté prévu à l'article ci-dessus fixe notamment :</p>			
<p>1° La durée maxima des délais de planche au chargement et au déchargement ;</p>			
<p>2° Les taux des surestaries ;</p>			
<p>3° Les conditions d'application des primes par jour gagné au chargement et au déchargement lorsqu'il en est prévu, sans que ces primes puissent s'appliquer à un nombre de jours supérieur à la moitié des jours de planche ni que leur taux puisse dépasser la moitié de celui prévu pour la première période de surestaries ;</p>			
<p>4° Les conditions dans lesquelles le transporteur peut recevoir des avances sur fret sur lesquelles il ne peut être retenu ni intérêt, ni escompte, ni commission d'aucune sorte ;</p>			
<p>5° Le taux maximum de la commission d'affrètement.</p>			

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Propositions de la Commission
<p>Le contrat au voyage est dispensé d'enregistrement.</p> <p>.....</p>	<p>Les autres dispositions du titre IV du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables sont abrogées à la date fixée au premier alinéa du présent article.</p>	<p><i>Alinéa supprimé</i></p>	
	<p><b>CHAPITRE VI</b></p>	<p><b>CHAPITRE VI</b></p>	<p><b>CHAPITRE VI</b></p>
	<p><b>DISPOSITIONS TRANSITOIRES</b></p>	<p><i>Division et intitulé supprimés</i></p>	<p><i>Suppression maintenue</i></p>
	<p>Art. 17.</p>	<p>Art. 17.</p>	<p>Art. 17.</p>
	<p>Un décret en Conseil d'Etat définit les transports auxquels il est à titre temporaire fait application des dispositions du paragraphe a) de l'article 4 du règlement n° 91/3921/C.E.E. du Conseil des ministres de la Communauté européenne en date du 16 décembre 1991.</p>	<p><i>Supprimé</i></p>	<p><i>Suppression maintenue</i></p>