

N° 14

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 octobre 2005

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan
(1) sur le projet de loi relatif à la **sécurité et au développement**
des **transports** (Urgence déclarée),*

Par M. Charles REVET,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, président ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Herisson, vice-présidents ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, secrétaires ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, M. Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mmes Sandrine Hurel, Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir le numéro :

Sénat : 9 (2005-2006)

Transports.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL.....	7
A. LE CONTENU DU PROJET DE LOI.....	7
B. LES ORIENTATIONS DE VOTRE COMMISSION	13
EXAMEN DES ARTICLES.....	15
• TITRE I ^{ER} - Dispositions relatives à la sécurité.....	15
• CHAPITRE I ^{ER} - L'Agence française de sécurité ferroviaire	15
• Article 1 ^{er} - Création de l'Agence française de sécurité ferroviaire.....	15
• Article 2 - Organes dirigeants de l'Agence, statut de ses personnels et cadre juridique de l'intervention de ses agents habilités.....	18
• Article 3 - Ressources de l'Agence française de sécurité ferroviaire	19
• Article 4 - Modalités réglementaires d'application des articles 1 ^{er} à 3.....	20
• Article 5 - Dispositions de coordination	21
• Article additionnel après l'article 5 - Liaisons ferroviaires d'intérêt local	23
• CHAPITRE II - Dispositions relatives à la sécurité aérienne.....	23
• Article 6 - (Articles L. 133-1 à L. 133-5 nouveaux, L. 330-6 et L. 410-5 du code de l'aviation civile) - Certification et contrôles de sécurité.....	25
• Article 7 - (Articles L. 722-2, L. 722-3, L. 731-4 et L. 741-1 du code de l'aviation civile) - Comptes-rendus d'événements	28
• CHAPITRE III - Dispositions relatives à la sécurité des tunnels routiers.....	30
• Article 8 - (Article 118-5 nouveau du code de la voirie routière) - Exigences de sécurité applicables aux tunnels de plus de 500 mètres relevant du réseau routier transeuropéen	30
• CHAPITRE IV - Dispositions relatives à la sécurité routière.....	33
• Article 9 - (Articles L. 317-5, L. 317-7 du code de la route et L. 321-1 à L. 321-4 (nouveaux) du code de la route) - Aggravation des délits de « débridage » de certains véhicules à moteur	33
• Article 10 - (Articles L. 325-1-1, L. 325-2, L.325-3, L. 224-5, L. 325-3-1 (nouveau), L. 130-6 et L. 344-1 du code de la route) - Dispositions relatives à l'immobilisation et à la mise en fourrière des véhicules	38
• Article additionnel après l'article 10 - (Article L. 330-2 du code de la route) - Consultation par les autorités étrangères du fichier national des immatriculations	41
• CHAPITRE V - Dispositions relatives à la sécurité maritime	43
• Article additionnel après l'article 11 - (Article L. 302-1 du code des ports maritimes) - Autorité responsable en cas de sinistre survenant dans un port maritime autonome	45
• TITRE II - Dispositions à caractère économique.....	47
• CHAPITRE I ^{ER} - Dispositions relatives à l'organisation du transport ferroviaire	47
• Article 12 - Transposition de la directive 2004/51/CE modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires	47

• CHAPITRE II - Dispositions applicables aux investissements sur le réseau ferré national	49
• <i>Article 13</i> - Opérations d'investissements dans le domaine ferroviaire	49
• CHAPITRE III - Dispositions relatives à l'information routière	52
• <i>Article 14</i> - (Article 26 de la loi modifiée n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication) - Radios chargées d'une mission de service public d'information routière	52
• CHAPITRE IV - Dispositions relatives au transport routier	55
• <i>Article 15</i> - (Article 24 de la loi n°95-96 du 1 ^{er} février 1955 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial) - Dispositif de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix du transport routier de marchandises	55
• <i>Article additionnel après l'article 15</i> - (Article 36 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) - Régime juridique applicable aux deux-roues motorisés effectuant du transport léger de marchandises pour compte d'autrui	59
• <i>Article additionnel après l'article 15</i> - (Article L. 441-6 du code de commerce) - Délais de paiement dans le secteur des transports	60
• CHAPITRE V (nouveau) - Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial	61
• <i>Article additionnel avant le titre III</i> - (Article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure) - Dispositif de répercussion des variations du coût du carburant sur le prix du transport fluvial	61
• <i>Article additionnel avant le titre III</i> - (Article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure) - Habilitation des collectivités territoriales gestionnaires d'un domaine public fluvial à percevoir la redevance sur les prises d'eau	63
• TITRE III - Dispositions à caractère social	65
• CHAPITRE I ^{ER} - Dispositions applicables au transport routier	65
• <i>Article 16</i> - (Article L. 213-11 du code du travail) - Dérogation à la durée maximale du travail de nuit du personnel roulant des entreprises de transport sanitaire	65
• <i>Article 17</i> - (Article L. 220-3 du code du travail) - Dérogation à l'obligation de pauses pour les salariés roulants des entreprises de transport sanitaire et de transport routier interurbain de voyageurs	67
• CHAPITRE II - Dispositions relatives au transport maritime	69
• <i>Article 18</i> - (Article 5-1 (nouveau) du code du travail maritime) - Dispositions applicables aux personnes employées à bord des navires utilisés pour des services de remorquage portuaire	69
• CHAPITRE III - Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions communautaires concernant les gens de mer	71
• <i>Article 19</i> - (Articles L. 421-21, L. 757-1 du code de l'éducation, article 5-2 (nouveau) du code du travail maritime) - Protection des femmes exerçant la profession de marin	71
• <i>Article additionnel après l'article 19</i> - (Articles 87 à 90 et 90-1 (nouveau) du code du travail maritime) - Rapatriement des gens de mer	73
• <i>Article additionnel après l'article 19</i> - (Articles 28 et 104 du code du travail maritime) - Repos hebdomadaire des gens de mer	74
ANNEXE - PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR	77
TABLEAU COMPARATIF	79

Mesdames, Messieurs,

L'ordre du jour du Sénat appelle l'examen en première lecture, et en urgence déclarée, d'un projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports.

Ce texte a un double objet :

– il assure la mise en conformité du droit national avec certains engagements communautaires et internationaux souscrits par la France en matière de transports ;

– il comprend un certain nombre d'autres dispositions concernant la sécurité des transports d'une part, leur développement d'autre part.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

A. LE CONTENU DU PROJET DE LOI

Le projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports se subdivise en trois titres consacrés respectivement à la sécurité dans les transports (titre I^{er}), à des mesures à caractère économique (titre II) et à des mesures à caractère social (titre III).

Le **titre I^{er}** comporte cinq chapitres dont les objets sont les suivants :

- la transposition d’une directive européenne de 2004 sur la sécurité des chemins de fer communautaires ;
- la transposition d’une directive européenne de 2004 sur la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires ;
- la transposition d’une directive européenne de 2004 concernant les exigences minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen ;
- un dispositif spécifique mettant en œuvre de nouvelles mesures de lutte contre l’insécurité routière ;
- la création d’un groupement d’intérêt public en matière de sécurité maritime.

Le **titre II** comporte plusieurs mesures à caractère économique : la transposition d’une directive européenne de 2004 sur le développement des chemins de fer communautaires, la possibilité de recourir au partenariat public-privé pour la réalisation des infrastructures ferroviaires, la mise en place d’un service public d’information routière ainsi que de nouvelles dispositions permettant la répercussion par les transporteurs routiers de l’évolution du prix du gas-oil.

Le **titre III** adapte le code du travail pour les activités de transport sanitaire et de transport routier de voyageurs sur certaines lignes, prévoit l’application des règles sociales de l’Etat d’accueil pour les prestations de remorquage portuaire et, enfin, améliore le régime de protection des femmes marins.

Le projet de loi couvre donc l’ensemble des domaines du transport puisqu’il comporte, en fait, quatre volets :

- un volet ferroviaire ;
- un volet aérien ;
- un volet routier ;
- un volet maritime.

1) Le volet ferroviaire

Dans le domaine ferroviaire, le projet de loi comporte trois aspects :

– la création d’une agence de sécurité ferroviaire en application d’une directive européenne du 29 avril 2004 ;

– les conséquences législatives de l’ouverture à la concurrence en 2006 de l’ensemble du marché du fret ferroviaire. Dans le langage des spécialistes, on parle ici de la transposition du « deuxième paquet ferroviaire » ;

– la modification du dispositif législatif en vigueur en ce qui concerne la réalisation des infrastructures ferroviaires afin de permettre notamment le recours à des partenaires privés.

Sur le premier point, il s’agit de transposer l’article 16 de la directive 2004-49 du 29 avril 2004 qui enjoint à chaque Etat membre de mettre en place une autorité de sécurité indépendante notamment des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l’infrastructure (c’est-à-dire, en France, de la SNCF et de Réseau ferré de France). La directive précise explicitement que cette autorité de sécurité peut être le ministère des transports. Le Gouvernement a fait, au contraire, le choix de nous proposer la création d’une agence chargée des différentes autorisations, vérifications, délivrances de certificats et d’agrément en matière de sécurité ferroviaire et, plus généralement, de veiller à l’application du cadre réglementaire en matière de sécurité.

L’ouverture à la concurrence du marché du fret en 2006 implique, en second lieu, un certain nombre de modifications de la loi du 30 décembre 1982 d’orientation des transports intérieurs (la « fameuse » LOTI). Relevons que les services ferroviaires internationaux de fret seront libres à compter du 1^{er} janvier 2006 et que le cabotage ferroviaire (c’est-à-dire les services intérieurs de fret ferroviaire) le sera à compter du 31 mars 2006 par anticipation (la directive 2004-51 avait prévu le 1^{er} janvier 2007) en raison d’un engagement du Gouvernement français pris en contrepartie de la validation par les autorités européennes du plan de financement de la restructuration de la branche fret de la SNCF.

En ce qui concerne, enfin, les nouvelles dispositions relatives aux opérations d’investissement dans le domaine ferroviaire, on relèvera trois points essentiels :

– le Gouvernement souhaiterait que des opérations telles que la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, la ligne à grande vitesse contournant Nîmes et Montpellier ou encore les installations de sécurité de la future ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, puissent être financées dans le cadre d’un partenariat public-privé. D’où l’idée du recours au contrat de partenariat prévu par l’ordonnance du 17 juin 2004 ou encore à la délégation de service public prévue par la loi du 29 janvier 1993 relative à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

Le partenaire se verrait confier, pour une période déterminée, une **mission globale** relative à la construction des ouvrages ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion.

– le projet de loi prévoit aussi que le partenaire pourra être chargé de la maintenance des installations nécessaires à l'exploitation de l'infrastructure dans le cadre des objectifs et principes définis par Réseau ferré de France pour la gestion de ce réseau.

– le projet de loi prévoit enfin la possibilité pour l'Etat d'assurer directement la maîtrise d'ouvrage d'un certain nombre d'opérations d'envergure dans le domaine des infrastructures ferroviaires.

Aux termes de la loi du 13 février 1997 portant création de Réseau ferré de France, cet établissement public dispose du monopole de la maîtrise d'ouvrage.

Les nouvelles dispositions proposées assouplissent ce principe. L'Etat pourrait désormais assurer directement la maîtrise d'ouvrage d'opérations telles que la future ligne ferroviaire CDG exprès entre la gare de l'Est et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

Il pourra demander à RFF de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier. Soulignons que le Gouvernement n'entend remettre en cause ni les impératifs de sécurité, ni ceux qui assurent la continuité du service public. Les missions relatives au fonctionnement et à l'entretien des installations de sécurité sur le réseau ferré national devraient demeurer du seul ressort de la SNCF selon les objectifs et principes définis par RFF.

2) Le volet aérien

S'agissant du transport aérien, le projet de loi comporte deux articles. L'article 6 conforte les pouvoirs de contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans le domaine des inspections « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft, programme de contrôle de sécurité des aéronefs étrangers). Il faut rappeler que l'on assiste, dans le domaine de la sécurité aérienne, à une montée en puissance rapide de la coopération et de la coordination au sein de l'Union européenne. Le second objet de cet article 6 est, du reste, de transposer des éléments de réglementation communautaire organisant les contrôles de sécurité.

L'article 7, quant à lui, met en place une obligation de compte rendu des accidents et des incidents aériens, prévoit la protection des sources d'information et la protection de la confidentialité dans ce domaine. En effet, le système de compte rendu repose sur la transparence des personnes ayant à connaître de ces incidents. Il convient donc que celles-ci ne soient pas pénalisées lorsqu'elles obéissent aux obligations de déclaration des incidents.

Il convient de rappeler à cette occasion que le dispositif européen ne cesse de se renforcer et que cet effort devrait prochainement aboutir à l'adoption d'un règlement communautaire sur l'information des passagers, qui mettra en place un système de « liste noire » européenne.

3) Le volet routier

Il comporte sept articles, les articles 8, 9, 10, 14, 15, 16 et 17.

L'article 8 vise à renforcer les exigences de sécurité pour les tunnels routiers longs de plus de 500 mètres et faisant partie du réseau routier transeuropéen (RRTE) afin de transposer en droit français la directive européenne CE/54/CE du 29 avril 2004.

La France se conforme déjà largement aux règles de sécurité prescrites par le droit européen en matière de tunnels routiers, qu'elle a d'ailleurs contribué à inspirer. La loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures a notamment introduit dans le code de la voirie routière un dispositif juridique permettant de la mise en œuvre d'une procédure globale de prévention pour la construction et le fonctionnement de chaque tunnel.

La principale innovation apportée par la transposition de la directive sera l'obligation pour chaque maître d'ouvrage d'un tunnel de plus de 500 mètres relevant du réseau routier transeuropéen de désigner un agent de sécurité qui coordonne les mesures de sauvegarde destinées à assurer la sécurité dans le tunnel. Cet agent pourra être membre du personnel du maître d'ouvrage ou des services d'intervention.

Entre 40 et 50 tunnels devraient être concernés en France par cette nouvelle réglementation, la liste n'en étant pas encore définitivement établie.

L'article 9 renforce les sanctions contre le « débridage » des véhicules deux-roues et quatre-roues motorisés.

Le « débridage » des moteurs de véhicules à deux-roues est pratiqué couramment en vue d'augmenter la puissance de ces véhicules. Il favorise les vitesses excessives qui contribuent au risque particulièrement élevé d'accidents auquel sont exposés les motocyclistes.

La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière avait introduit dans le code de la route des sanctions pour mieux lutter contre le « débridage » des cyclomoteurs à travers la création de deux délits visant :

- d'une part la commercialisation de pièces de débridage ;
- d'autre part le fait pour un professionnel de monter ces pièces sur un moteur.

L'article 9 du présent projet de loi vise à compléter ce dispositif répressif :

- par une amélioration de la définition du « débridage » ;
- par la création d'un délit visant la commercialisation des véhicules dont le moteur a été débridé ;
- par l'extension de l'ensemble du dispositif aux motocyclettes et aux quadricycles à moteur (voiturettes et « quads »).

L'article 10 vise à faciliter la mise en œuvre des mesures d'immobilisation et de mise en fourrière prévues par le code de la route.

Il tend notamment à permettre l'immobilisation et la mise en fourrière à titre conservatoire d'un véhicule en cas de constatation d'une contravention de la cinquième classe pour laquelle est encourue la peine de confiscation du véhicule, c'est-à-dire, en pratique, l'excès de vitesse de plus de 50km/h (dit « grand excès de vitesse »).

Cet article prévoit, en outre, à créer un délit d'opposition à une mesure de mise en fourrière, en complément du délit d'opposition à une immobilisation du véhicule, déjà sanctionnée par le code de la route.

L'article 14 vise à donner une base légale aux radios d'information routière et à permettre leur extension géographique sur l'ensemble du réseau routier français.

Depuis une quinzaine d'années, des radios autoroutières (du type « Autoroute info ») ont été développées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur la fréquence 107.7 que leur a attribuées le Conseil supérieur de l'Audiovisuel.

Il est prévu de reconnaître à ce type de radios une mission de service public et de leur réserver une fréquence unique à l'échelle nationale.

La mission de service public d'information routière proprement dite serait créée et définie par décret. A titre de cette mission, les opérateurs pourraient recevoir des aides, notamment du ministère des transports.

Afin d'améliorer la situation économique difficile des entreprises du transport routier de marchandises, l'article 15 tend à instaurer un mécanisme de répercussion des variations du prix du gazole dans le prix du transport facturé aux chargeurs.

Ce mécanisme impose que, dans le cadre de leurs relations contractuelles, les transporteurs et leurs clients s'entendent sur les modalités d'une répercussion.

A défaut, le dispositif légal prévoyant une répercussion en fonction de l'évolution d'un indice gazole officiel s'applique de plein droit.

L'article 16 vise à prévoir en faveur des transporteurs sanitaires (ambulanciers) une possibilité de dérogation à la limitation à 10 heures de travail quotidien en cas de travail de nuit.

En effet, une ordonnance du 12 novembre 2004 destinée à transposer en droit français deux directives européennes (2003/88 et 2002/15 du 11 mars 2002) relatives au temps de travail dans le secteur des transports a introduit dans le code du travail un nouvel article L. 213-11 qui encadre la durée du travail de nuit dans cette branche d'activité.

Il limite en effet à dix heures la durée quotidienne maximale de travail des salariés des entreprises de transport routier en cas de travail de nuit.

Or cette disposition pose problème dans le domaine du transport sanitaire puisque les ambulanciers sont, par la nature même de leur profession, tenus de réaliser régulièrement des gardes de nuit et se trouvent en conséquence dans l'impossibilité de respecter la loi.

Il importait donc de prévoir une dérogation en leur faveur.

L'article 17 prévoit des dérogations à l'obligation **de pauses durant la journée de travail**, introduite également par l'ordonnance du 12 novembre 2004 dans le code du travail en faveur des salariés du secteur des transports.

Les dérogations concernent d'une part les salariés des entreprises de transport sanitaire, d'autre part ceux des entreprises de transport routier interurbains de voyageurs (lignes régulières de moins de 50 kilomètres).

La dérogation serait décidée par les partenaires sociaux, qui devraient prévoir le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée avant la fin de la journée suivante.

4) Le volet maritime

S'agissant du transport maritime, les dispositions prévues sont de nature à **renforcer la sécurité maritime ainsi que la protection des marins**.

Le système Equasis, visé à l'article 11, est une réussite française en matière de sécurité maritime, puisqu'il s'agit d'une base internet qui fournit gratuitement des informations relatives à la sécurité des navires. Plusieurs pays étrangers participent au financement du système, qui est actuellement **géré directement par l'administration française**. Afin de simplifier les procédures et de mieux identifier les financements, l'article permet la **création d'un groupement d'intérêt public, ce qui donnera pleinement satisfaction à nos partenaires étrangers**.

Concernant la protection des marins, l'article 19 accroît les garanties accordées aux **femmes marins**, tandis que l'article 18 pose le **principe de l'application des règles du pays d'accueil en matière de remorquage portuaire** : il prévoit en effet que les équipages employés à bord des navires de remorquage dans les eaux françaises sont soumis à **l'ensemble des dispositions, y compris conventionnelles, applicables dans les entreprises françaises**. Cette disposition est de nature à rassurer les marins français, après la récente obligation faite par le juge administratif au port du Havre d'accorder un agrément à une entreprise concurrente de celle qui y est traditionnellement implantée.

B. LES ORIENTATIONS DE VOTRE COMMISSION

Votre commission a approuvé l'essentiel des orientations du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports. Elle a toutefois adopté **24 amendements** qui peuvent contribuer selon elle à améliorer le texte proposé.

● **Dans le domaine ferroviaire**, elle a souhaité **réaffirmer les prérogatives régaliennes de l'Etat** en matière de sécurité ferroviaire, conformément d'ailleurs aux directives européennes.

En second lieu, elle a entendu **rappeler les missions de Réseau ferré de France**. En sa qualité de gestionnaire du réseau ferré national, l'établissement public est responsable notamment de la gestion du trafic et des circulations. Il convient que, dans un délai raisonnable, il puisse disposer des moyens financiers et humains lui permettant d'accomplir ces missions.

● **Sur le volet routier**, votre commission a souhaité prévoir dans la loi **l'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité affecté aux tunnels routiers de plus de 500 mètres**, et étendre aux salariés roulants du **transport de fonds** la possibilité de **dérogation à l'obligation de pause** prévue par l'article 17 du projet de loi, afin de tenir compte des risques particuliers auxquels cette activité est exposée.

Par ailleurs, votre commission a souhaité compléter ce volet afin de **favoriser la sécurité routière et améliorer l'environnement économique des transporteurs**. A cette fin, elle vous proposera de faciliter **la consultation du fichier national des immatriculations** par les autorités de pays étrangers, notamment de l'Union européenne, et d'étendre aux entreprises de transport routier utilisant des **véhicules deux-roues l'application du cadre juridique prévu par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI)** du 30 décembre 1982. En outre, elle vous soumettra un amendement visant à **mieux encadrer les délais de paiement dans le secteur des transports**.

● **En matière maritime**, votre commission a renforcé les **garanties sociales** offertes aux marins dans le cadre du remorquage portuaire d'une part, et en permettant, d'autre part, la mise en œuvre des conventions de l'Organisation Internationale du Travail sur le rapatriement des marins, le service de santé et le congé hebdomadaire des gens de mer.

● Enfin, votre commission a souhaité enrichir le projet de loi par **l'introduction d'un volet consacré au secteur fluvial**. Elle vous proposera ainsi deux amendements visant, l'un à instaurer un **mécanisme de répercussion du coût du carburant en faveur du transport fluvial** de marchandises, sur le modèle de celui créé par l'article 15 du présent projet de loi en faveur du transport routier, l'autre à permettre aux **collectivités territoriales gestionnaires du domaine fluvial de l'Etat dans le cadre d'une expérimentation de percevoir la redevance versée par les titulaires d'autorisations de prises d'eau (prélèvement ou rejet) sur le domaine public fluvial**.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER} -

Dispositions relatives à la sécurité

CHAPITRE I^{ER} -

L'Agence française de sécurité ferroviaire

Article 1^{er} -

Création de l'Agence française de sécurité ferroviaire

L'article 1^{er} du projet de loi crée, à compter du 1^{er} janvier 2006, un nouvel établissement public administratif de l'Etat placé sous la tutelle du ministre chargé des transports. Ce faisant, il met en œuvre l'article 16 de la **directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004** concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Ce texte, plus communément appelé « **directive sur la sécurité ferroviaire** », établit que chaque Etat membre doit mettre en place une **autorité de sécurité**. Celle-ci peut être le ministère chargé des questions de transport mais doit être, dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, **indépendante** des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs de certification et des entités adjudicatrices.

La directive assigne à cette autorité un certain nombre de tâches minimales :

– autoriser la mise en service des sous-systèmes¹ de nature structurelle constituant le **système ferroviaire transeuropéen à grande**

¹ Le système ferroviaire européen est décomposé en **sous-systèmes** correspondant soit à des domaines de nature structurelle (infrastructure, énergie, contrôle-commande et signalisation, matériel roulant...), soit à des domaines de nature fonctionnelle (maintenance, exploitation...).

vitesse¹ et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;

– autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le **système ferroviaire transeuropéen conventionnel** et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;

– vérifier que les **constituants d'interopérabilité**² sont conformes aux exigences essentielles fixées par les directives européennes ;

– autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau qui n'est pas encore couvert par une STI ;

– délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents des certificats et des agréments de sécurité et vérifier que les conditions et les exigences prévues par la législation communautaire sont satisfaites et que les activités des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires sont conformes aux exigences prévues par la législation communautaire ou nationale ;

– veiller, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et développer le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité ;

– veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national (prévu par les directives 96/48/CE et 2001/16/CE) soient exactes et tenues à jour.

En termes plus généraux, l'article 1^{er} du projet de loi énonce que l'Agence *veillera au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par décret.*

Elle sera notamment chargée de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi, ses auteurs précisent que les missions de la nouvelle Autorité nationale de sécurité comporteront

¹ Selon la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996, le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse comprend à la fois les lignes du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et les matériels aptes à y circuler. Le système ferroviaire transeuropéen conventionnel comprend, de la même manière, à la fois les lignes du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel et les matériels aptes à y circuler.

² Chaque sous-système fait l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (STI) à laquelle il doit être conforme. Chaque STI précise les exigences essentielles et les paramètres fondamentaux, et détermine notamment les **constituants d'interopérabilité**, par exemple la STI « infrastructure » comprend les constituants suivants : le rail ; les attaches de rail ; les traverses et les supports de voie ; les appareils de voie. La STI « énergie » comporte les constituants suivants : la caténaire ; le pantographe ; la bande de contact...

notamment l'approbation des dossiers préliminaires de sécurité, la délivrance des autorisations de mise en exploitation commerciale, l'agrément des experts ainsi que le contrôle de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

Présenté comme conforme aux prescriptions de la directive européenne, le champ de compétence de l'établissement public sera également défini en complémentarité avec les missions relevant actuellement d'autres services de l'Etat tels que les préfets et le service technique des remontées mécaniques et transports guidés.

L'exposé des motifs indique, encore, que l'Agence sera également investie d'une mission générale d'assistance en matière de sécurité ferroviaire auprès du ministre chargé des transports. A titre d'exemple, il relève que l'Etat pourra lui demander d'intervenir dans les instances de sécurité prévues par les traités relatifs aux liaisons ferroviaires internationales.

Pour votre commission, la sécurité est une des responsabilités régaliennes de l'Etat. Confier la sécurité à une agence autonome, fût-elle constituée en partie par des représentants de l'Etat, c'est encore une manière pour l'Etat de se dessaisir d'une prérogative essentielle. Votre commission appelle de ses vœux la création, au ministère des transports (comme l'autorise la directive), d'une Direction de la Sécurité avec des sous-directions spécialisées (l'une l'étant dans le domaine de la sécurité ferroviaire), ladite Direction étant chargée des missions que la directive européenne confie à l'autorité de sécurité qu'elle préconise.

Au demeurant, si, comme le soutient le Gouvernement, notre souhait se heurte à un problème technique de transfert de personnels spécialisés au sein de l'administration, pourquoi ne pas permettre au service du ministère des transports constitué en « autorité de sécurité », de faire appel à des agents spécialisés extérieurs à l'administration et regroupés au sein d'une entité comparable à l'agence préconisée par le projet de loi.

L'effet serait le même, mais nous respecterions ainsi, selon moi, le principe selon lequel l'Etat reste garant de la sécurité ferroviaire.

Si le Gouvernement, malgré nos demandes, devait persévérer dans sa volonté de créer une agence autonome, il conviendra, au minimum de désigner deux parlementaires au sein du conseil d'administration de l'établissement public, afin de pallier le risque que la gestion d'un problème aussi essentiel que celui de la sécurité ferroviaire échappe totalement au contrôle du Parlement.

Pour l'heure, la commission vous propose de renoncer à la création d'une Agence autonome en rappelant les missions de l'Etat en la matière.

Votre commission vous proposera en conséquence un amendement de coordination modifiant l'intitulé du chapitre I^{er} du titre Ier du projet de loi, ainsi qu'un second amendement présentant une nouvelle rédaction de l'article 1^{er} afin de rappeler les prérogatives régaliennes de l'Etat en matière de sécurité ferroviaire.

Article 2 -

Organes dirigeants de l'Agence, statut de ses personnels et cadre juridique de l'intervention de ses agents habilités

L'article 2 du projet de loi traite, tout d'abord, des organes dirigeants et de l'administration de l'Agence française de sécurité ferroviaire.

Il dispose que l'établissement public sera administré par un conseil d'administration composé pour moitié de représentants de l'Etat, et pour l'autre moitié de personnes qualifiées en raison de leurs compétences dans les domaines entrant dans les missions de l'Agence ainsi que de deux représentants du personnel. Le conseil d'administration procédera à l'élection de son président parmi ses membres.

Un décret nommera le directeur général de l'Agence **légalement habilité** à délivrer les autorisations exigées pour l'exercice des activités ferroviaires.

L'article 2 énonce que les personnels seront employés par l'Agence dans les conditions fixées par le code du travail. Les auteurs du projet de loi précisent, dans l'exposé des motifs, que l'Agence, pour mener à bien ses missions, devra faire appel aux compétences de spécialistes du domaine ferroviaire, c'est-à-dire à des personnes actuellement employées par les exploitants ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les industriels du secteur ferroviaire. Faculté doit donc lui être donnée de recruter des professionnels sous contrat de droit privé, d'une part, et des agents provenant de la SNCF et de la RATP, d'autre part. Pour ces derniers, il s'agira de leur permettre d'exercer leur activité en toute indépendance tout en leur permettant de conserver leurs droits statutaires.

L'article 2 du projet de loi met, ensuite, en place le cadre juridique de l'intervention des agents habilités à exercer le contrôle de la réglementation technique et de sécurité en matière ferroviaire.

Habilités par le directeur général, ils pourront recueillir des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'Agence et se faire communiquer tout élément justificatif. Ils sont astreints au secret

professionnel. En dehors des cas visés à l'article 26-3 de la LOTI (droit de perquisition pour les agents habilités pour le contrôle du marché des constituants d'interopérabilité), ils auront accès entre 8 heures et 20 heures, ou en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé, ou lorsqu'une activité est en cours, aux locaux, lieux, installations, matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent. Ils pourront se faire assister par des experts extérieurs à l'Agence désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'Etat ou de ses établissements publics.

L'article 2 prévoit en outre que les agents habilités, lorsque l'accès des lieux leur sera refusé, ne pourront y pénétrer que sur autorisation du président du tribunal de grande instance ou du magistrat délégué par lui.

Votre commission a adopté un amendement de coordination.

Article 3 -

Ressources de l'Agence française de sécurité ferroviaire

L'article 3 du projet de loi a trait aux ressources du nouvel établissement public. Ces ressources devraient être constituées par une redevance, dénommée « **droit de sécurité** », due, à compter du 1^{er} janvier 2006, par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national et les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables.

Le texte précise que le montant de ce droit serait fixé par les ministres chargés des transports et du budget, sur proposition du conseil d'administration de l'agence. Ce droit comprendrait, selon le cas :

- un pourcentage du montant des redevances d'utilisation de ce réseau versées à Réseau ferré de France (RFF) par l'entreprise ferroviaire dans la limite du centième de ce montant et de vingt centimes d'euro par kilomètre parcouru ;
- une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur ces réseaux, dans la limite de dix centimes d'euro par kilomètre.

Le texte précise que les entreprises ferroviaires déclareront, chaque trimestre, le montant des redevances versées à RFF et, le cas échéant, le nombre de kilomètres parcourus par leur matériel roulant sur les différents

réseaux. Cette déclaration, accompagnée du paiement du droit, sera adressée au comptable de l'Agence.

Le droit de sécurité sera constaté et recouvré selon les procédures, sûretés, garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

L'article 3 du projet de loi prévoit une seconde catégorie de ressources : les subventions en provenance de l'Etat ou de toute autre personne publique ou privée.

La troisième catégorie de ressources serait constituée par les redevances que l'agence percevra lors de la délivrance, aux personnes autres que les entreprises ferroviaires, des autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires (deuxième alinéa de l'article premier de la présente loi).

Enfin, l'article 3 prévoit une quatrième catégorie de ressources : les dons, legs, produits de cession et concours divers.

Votre commission a adopté un amendement de coordination.

Article 4 -

Modalités réglementaires d'application des articles 1^{er} à 3

L'article 4 du projet de loi dispose que les modalités d'application des articles précédents seront précisées par un décret en Conseil d'Etat. Il dispose que ledit décret déterminera notamment la composition et le fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier, ainsi que les modalités d'exercice du contrôle d'Etat.

Le décret définira également les conditions d'emploi des agents de la RATP et de la SNC, avec notamment le droit, pour ces derniers, de demeurer affilié au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine ainsi que leur droit à l'avancement.

Le décret en Conseil d'Etat visé par l'article 4 devra donc mettre en œuvre le choix évoqué lors de l'examen de l'article 2 : garantir aux personnels provenant de la SNCF et de la RATP des conditions d'indépendance tout en leur permettant de conserver leurs droits statutaires.

Votre commission a adopté un amendement de coordination.

Article 5 -

Dispositions de coordination

L'article 5 adapte deux dispositions de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI) pour tenir compte de la création de l'Agence française de sécurité ferroviaire.

Par ailleurs, l'article 5 modifie l'article 26 de la LOTI relatif au contrôle des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel avec la même intention.

L'article 13-1 (premier alinéa) de la LOTI dispose que les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé aux représentants de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréée.

Le premier paragraphe de l'article 5 donne à l'Agence française de sécurité ferroviaire une compétence de principe à l'Agence française de sécurité ferroviaire en ce qui concerne le transport public ferroviaire. L'Etat en revanche restera compétent pour le transport public guidé.

L'article 13-1 (deuxième alinéa) prévoit actuellement que la mise en exploitation commerciale des ouvrages concernés est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage.

Le deuxième paragraphe de l'article 5 prévoit, là encore, que l'autorisation conditionnant la mise en exploitation commerciale des ouvrages ferroviaires sera délivrée par l'Agence française de sécurité ferroviaire. En revanche, c'est l'Etat qui continuera à autoriser la mise en exploitation commerciale des ouvrages de transport public guidé.

L'intitulé de la section 2 du chapitre I^{er} du titre II de la LOTI est modifié par le troisième paragraphe de l'article 5. Dénommé jusqu'à présent « du système ferroviaire transeuropéen », cet intitulé serait désormais : « de l'interopérabilité du système ferroviaire ». De fait, les articles de cette section -articles 26-1, 26-2, 26-3 et 24-4- ne concernent que le régime des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire dans l'Union européenne. Par ailleurs, la notion de système ferroviaire transeuropéen apparaît désormais quelque peu imprécise et mériterait de se voir substituer celle de « système ferroviaire interopérable ».

L'article 26, créé par l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004, énonce que les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ne pourront être mis sur le marché que s'ils sont munis d'une déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Le paragraphe IV de l'article 5 supprime, là encore, la référence au système ferroviaire **transeuropéen**, notion imprécise comme il l'a été indiqué plus haut.

Selon l'article 26-1 de la LOTI, créé lui aussi par l'ordonnance précitée : si un constituant muni d'une déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi ne satisfait pas aux exigences essentielles permettant de garantir son interopérabilité, le ministre chargé des transports pourra restreindre le domaine d'application de ce constituant ou ordonner sa mise en conformité.

Dans un souci d'homogénéisation, le cinquième paragraphe de l'article 5 confie cette compétence au ministre chargé des transports.

Le troisième alinéa de l'article 26-1 précité de la LOTI prévoit encore qu'en cas de danger imminent le ministre chargé des transports pourra prononcer, sans formalité, la suspension du constituant pendant une durée n'excédant pas un an.

Le paragraphe VI de l'article 5 met en place, sur ce point, la compétence concurrente du directeur général de l'Agence : la suspension pourra être prononcée par le ministre ou par le directeur général.

Selon l'article 26-2 de la LOTI : sans préjudice de la compétence des officiers et agents de police judiciaires agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, ont compétence pour procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des dispositions de l'article 26 et pour rechercher et constater les infractions prévues à l'article 26-5 (c'est-à-dire le fait de mettre sur le marché un constituant d'interopérabilité sans la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi ou en violation d'un arrêté du ministre chargé des transports) les agents de l'Etat et les préposés d'exploitants ferroviaires agréés et commissionnés par le ministre des transports.

Aux agents de l'Etat, le septième paragraphe de l'article 5 ajoute les agents habilités de l'Agence française de sécurité ferroviaire.

Enfin, l'article 26-4 de la LOTI dispose actuellement que les agents dont il vient d'être fait référence pourront prélever des pièces ou des échantillons pour procéder à des analyses ou à des essais et exiger la communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.

Le huitième et dernier paragraphe de l'article 5 du projet de loi propose d'élargir le pouvoir d'investigation des personnels habilités en ne visant plus la notion de « document » mais celle plus large d'élément justificatif ». Cette innovation apporte une solution, par exemple, à la question de savoir si une disquette informatique constitue ou non un document.

Votre commission a adopté un amendement de coordination.

Article additionnel après l'article 5 -

Liaisons ferroviaires d'intérêt local

Après l'article 5, la commission a adopté un article additionnel qui tend à donner une base législative à la possibilité pour une commune ou un établissement public de coopération intercommunale de récupérer une section ferroviaire délaissée pour mettre en œuvre un service ferroviaire d'intérêt local.

Il suffit, pour ce faire, de modifier la rédaction de l'article 18-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 qui, dans une rédaction adoptée en 2004 à l'initiative de notre collègue Michel Mercier, énonce que sans préjudice des dispositions de la loi portant création de Réseau ferré de France, les départements sont compétents pour créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local.

Le texte ajoute qu'à l'intérieur du périmètre de transports urbains, les dessertes locales des transports ferrés ou guidés établis par le département sont créées et modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.

Le texte que la commission vous propose tend à modifier cette rédaction en donnant aux communes et aux EPCI, et plus seulement aux départements, la possibilité de créer ou d'exploiter des services ferroviaires notamment sur les sections délaissées lorsque l'intérêt public local l'impose.

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à créer un article additionnel après l'article 5, afin de permettre à toutes les collectivités territoriales ainsi qu'aux EPCI de créer ou d'exploiter des services ferroviaires de transport de personnes lorsque l'intérêt local l'exige.

CHAPITRE II -

Dispositions relatives à la sécurité aérienne

1) L'amélioration des contrôles de sécurité

La série de catastrophe aérienne survenue au cours de l'été a légitimement ému l'opinion publique. Elle met en évidence la nécessité

d'accroître la sécurité aérienne. Ce développement passe nécessairement, aujourd'hui, par le renforcement de la coopération européenne dans ce domaine.

Cette évolution est largement engagée. Dès 1994, une directive communautaire ébauchait un cadre commun pour la sécurité aérienne¹. Cette directive a été transposée dans notre droit en 1999².

L'effort législatif communautaire s'est accéléré dans les trois dernières années. Le règlement n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 a créé l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)³, qui se substitue aux autorités nationales⁴ en matière d'harmonisation des procédures et des normes de sécurité aérienne.

L'AESA est responsable depuis 2003 de la délivrance des certificats de navigabilité et de compatibilité environnementale de tous les éléments entretenus et exploités sous la surveillance des Etats membres. Elle contribue également à l'élaboration de toute la législation européenne concernant la réglementation de la sécurité et de la compatibilité environnementale de l'aviation civile. Elle assiste enfin la Commission européenne dans le contrôle de l'application par les Etats membres de la législation communautaire.

Outre deux règlements d'application du règlement du 15 juillet 1992⁵, l'édifice juridique communautaire comprend enfin deux règlements permettant la mise en place du ciel unique européen⁶.

2) Vers une liste noire européenne des compagnies peu sûres

A l'évidence, ces développements importants sont encore insuffisants. Les catastrophes aériennes qui ont endeuillé l'Europe et la France à l'été 2005 le rappellent cruellement. Votre rapporteur se félicite des efforts du

¹ Cf. directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

² Loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relative aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents dans l'aviation civile.

³ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

⁴ Les autorités nationales sont désignées sous l'acronyme de JAA (Joint Aviation Authorities, Autorités coordonnées de l'aviation civile).

⁵ Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production ; et règlement (CE) n° 2042/2003 de la commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

⁶ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ; et règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

Sur les enjeux du ciel unique européen, cf. rapport du Sénat n° 76 (2002-2003) de M. Jean-François Le Grand.

Gouvernement pour faire avancer au niveau communautaire le projet de liste noire européenne des compagnies peu sûres. Ce dossier a été examiné par le Conseil des ministres européens des Transports qui s'est tenu le 6 octobre 2005. D'après les informations recueillies par votre rapporteur, ce projet devrait aboutir au début de 2006, les critères communs d'appréciation des compagnies devant être définis à la fin de l'année 2005.

La Commission européenne envisagerait également de réviser le règlement n° 1592/2002 précité afin d'étendre les compétences de l'AESA, en particulier dans le domaine des licences des pilotes.

3) La mise en place d'un système européen de comptes-rendus d'événements

La directive 2003/42/CE du 13 juin 2003¹ doit permettre la mise en place d'un système européen de collecte des comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile, et donc une meilleure prévention des accidents.

Ce dispositif repose sur la collaboration entre les autorités des différents Etats membres afin d'obtenir un partage des informations. Il suppose aussi une double protection de l'information, c'est-à-dire tant celle de l'informateur, qui ne doit pas être pénalisé d'avoir signalé un problème de sécurité, que des entreprises concernées, qui ne doivent pas être stigmatisées du fait d'incidents parfois inévitables, et ce d'autant moins qu'elles en auront rendu compte loyalement.

Les articles 6 et 7 du projet de loi tendent à tenir compte, en modifiant le droit national, des évolutions récentes de la législation européenne.

Votre commission se félicite de ce renforcement du dispositif de contrôle de la sécurité aérienne porté par le chapitre II du titre I^{er} du projet de loi.

Article 6 -

(Articles L. 133-1 à L. 133-5 nouveaux, L. 330-6 et L. 410-5
du code de l'aviation civile) -

Certification et contrôles de sécurité

L'article 6 tend à mettre en place un dispositif de certification des personnes et des matériels nécessaires aux activités aériennes. Il donne également une base juridique de niveau législatif au contrôle de sécurité dont est responsable le ministre chargé de l'aviation civile. Il comporte quatre

¹ Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

paragraphe dont les trois premiers modifient le code de l'aviation civile (CAC).

Le paragraphe I crée cinq nouveaux articles au titre III (« circulation des aéronefs ») du livre Ier (« aéronefs ») du CAC. Ces articles constituent un nouveau chapitre III de ce titre III, intitulé « police de la circulation des aéronefs ».

L'article L. 133-1 nouveau pose, en son **premier alinéa**, la compétence de principe du ministre chargé de l'aviation civile pour effectuer les contrôles de sécurité aussi bien sur les matériels que sur les personnes physiques et morales qui concourent aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées par le CAC et par les règlements européens.

Les deux règlements applicables sont :

- le règlement n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 précité ;
- le règlement n° 550/2004 du 10 mars 2004 précité.

Il convient de rappeler que des contrôles existent déjà, mais qu'ils reposent, en matière d'aéronefs, sur des dispositions réglementaires. Le dispositif proposé permet donc de renforcer la base juridique de ces contrôles. Votre rapporteur note à ce titre que les pouvoirs de contrôle du ministre sont déjà dotés d'une base juridique de niveau législatif pour ce qui est des livres II, III et IV du CAC. Il est donc opportun de combler la lacune existant au livre I^{er}.

Le **second alinéa** proposé pour ce nouvel article autorise le ministre chargé de l'aviation civile à mettre en place un système de délivrance de certificats préalable à toute exploitation.

L'article L. 133-2 nouveau autorise les inspections au sol de tout aéronef empruntant un aéroport français, afin de s'assurer du bon respect des normes de sécurité. Les normes applicables sont celles définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour les appareils venus de pays non membres de l'Union européenne, ou « pays tiers »¹, ce qu'exprime la référence à la convention conclue à Chicago le 7 décembre 1944².

L'article L. 133-3 nouveau comprend six alinéas pour permettre au ministre chargé de l'aviation civile de prendre les mesures nécessaires lorsque la sécurité des biens et des personnes n'est plus assurée. A ce titre, celui-ci peut, en fonction de la situation :

- imposer des contraintes d'exploitation ;
- restreindre l'exploitation ;

¹ La directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires définit, en son article 2, les « aéronefs de pays tiers » comme ceux utilisés ou exploités « sous le contrôle d'un organisme autre que l'autorité compétente d'un Etat membre ».

² Cette convention a créé l'OACI et fondé le droit aérien moderne.

– interdire de façon partielle ou totale l’exploitation, ou l’utilisation de matériels ne répondant pas aux exigences de sécurité ;

– ordonner l’immobilisation au sol de l’aéronef.

La possibilité de prendre ces mesures est également ouverte à l’encontre des exploitants des pays tiers. La référence à « un ou plusieurs exploitants d’un pays tiers » figurant au cinquième alinéa (d) de l’article L. 133-3 signifie que la constatation d’éléments graves lors du contrôle d’un aéronef d’un pays tiers peut conduire le ministre chargé de l’aviation civile à limiter ou interdire la circulation de tous les aéronefs de ce pays. Elle révélerait en effet une défaillance du système de contrôle de ce pays.

Le dernier alinéa prévu pour cet article permet au ministre de retirer les certificats prévus au second alinéa de l’article L. 133-1 nouveau lorsque les conditions de sécurité ne sont plus respectées. Cet alinéa prévoit également, naturellement, que les personnes faisant l’objet d’une telle décision de retrait doivent être en mesure de présenter leurs observations, conformément aux principes généraux du droit.

L’article L. 133-4 nouveau dispose des conditions d’accès des organismes et personnes habilités par le ministre chargé de l’aviation civile à effectuer les contrôles de sécurité prévus aux articles précédents. Ce contrôle est très large puisqu’il peut s’exercer à tout moment et dans tous les terrains, locaux et installations à usage professionnel où s’exercent les activités visées. Un pouvoir de contrôle analogue existe déjà en matière de police des aérodromes¹. Il convenait de l’étendre aux aéronefs et à leur exploitation.

Enfin, **l’article L. 133-5** nouveau renvoie à un décret en Conseil d’Etat les conditions d’application de ce chapitre.

Les **paragraphes II et III** portent des mesures de coordination juridique à la suite de la création des articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4.

Le **dernier paragraphe** prévoit l’application de cet article aux collectivités d’outre-mer.

Votre commission vous propose d’adopter cet article sans modification.

¹ Article L. 213-3-1 du CAC.

Article 7 -
(Articles L. 722-2, L. 722-3, L. 731-4 et L. 741-1
du code de l'aviation civile) -

Comptes-rendus d'événements

Cet article comporte six paragraphes modifiant le code de l'aviation civile pour développer les dispositions traitant des comptes-rendus d'événements et de la nécessaire protection de l'information dans ce domaine.

Le **paragraphe I** modifie l'intitulé du livre VII du CAC pour exprimer le renforcement de l'exigence de collecte et de protection de l'information dans le domaine des accidents et des incidents aériens.

Les paragraphes II et III modifient le chapitre II du titre II du livre VII du CAC consacré à la préservation des éléments de l'enquête technique à la suite des accidents et incidents aériens.

Le **paragraphe II** porte une nouvelle rédaction de l'article L. 722-2 du CAC. Les dispositions actuellement en vigueur à cet article, relatives à la protection des personnes rapportant un incident, sont développées et transférées dans le nouvel article L. 722-3 (*cf. infra*).

L'article L. 722-2, dans sa nouvelle rédaction, comporterait deux alinéas. Le **premier alinéa** fera obligation à toute personne constatant, ayant connaissance ou étant impliqué dans un accident ou incident aériens, d'en informer immédiatement l'organisme permanent, c'est-à-dire en France le Bureau des enquêtes et accidents (BEA)¹, le ministre chargé de l'aviation civile ou leur employeur.

Le **second alinéa** porte l'obligation de rendre compte des « événements » aériens. Les événements visés sont ceux définis par la directive 2003/42/CE, à savoir « *tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelle, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef* »². Votre rapporteur constate et déplore l'insuffisante articulation des textes communautaires sur ce point. En effet, cette définition des événements lui paraît chevaucher en partie celle de « l'incident » portée par la directive 94/56/CE³, à savoir « *un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation* »⁴.

La solution proposée par le projet de loi, quoiqu'imparfaite, constitue sans doute un moindre mal au vu des difficultés d'articulation des deux

¹ Cette référence à « l'organe permanent » existe déjà dans le CAC, depuis la transposition de la directive 94/56/CE du 21 novembre 1994.

² Article 2 de la directive 2003/42/CE.

³ Directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994.

⁴ Article 3 de la directive 94/56/CE précitée.

directives. C'est pourquoi votre rapporteur vous suggère d'accepter la rédaction proposée par le Gouvernement.

Le **paragraphe III** complète le chapitre II par un nouvel article **L. 722-3**. Cet article reprend les dispositions figurant actuellement à l'article L. 722-2 en les développant. Celles-ci visent à permettre le recueil des informations utiles à la prévention des accidents en assurant la protection de ceux qui pourraient être amenés à révéler les accidents et incidents dont ils ont eu connaissance, qu'ils y aient été impliqués ou non. Ce dispositif transpose les stipulations de l'article 8 de la directive 2003/42/CE.

Le **paragraphe IV** complète le chapitre unique du titre III du livre VII du CAC, consacré à la diffusion des informations et des rapports d'enquête, par un nouvel **article L. 731-4**. Celui-ci garantit la confidentialité des informations transmises aux autorités par les acteurs de l'aviation civile en prévoyant une dérogation aux dispositions du titre I^{er} de la loi du 17 juillet 1978¹. Votre rapporteur note que cette disposition générale développe l'exigence de confidentialité déjà prévue par l'article L. 731-3 concernant les rapports du BEA. La logique sous-tendant ces dispositions est exprimée par le considérant 11 de la directive 2003/42/CE : « *La nature sensible des informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte est d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel de l'aviation civile* ».

Le **paragraphe V** porte une mesure de coordination juridique de l'article L. 741-1, pour tenir compte de la nouvelle rédaction prévue pour l'article L. 722-2.

Le **paragraphe VI** étend aux collectivités d'Outre-Mer à statut particulier les dispositions de l'article 7 du projet de loi.

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

¹ Loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public.

CHAPITRE III -

Dispositions relatives à la sécurité des tunnels routiers

Article 8 -

(Article 118-5 nouveau du code de la voirie routière) -

Exigences de sécurité applicables aux tunnels de plus de 500 mètres relevant du réseau routier transeuropéen

Cet article tend à introduire dans le code de la voirie routière un nouvel article L.118-5 tendant à renforcer les exigences de sécurité pour les tunnels relevant du réseau routier transeuropéen et longs de plus de 500 mètres, en application de la directive¹ européenne 2004/54/CE du 29 avril 2004.

- Il complète ainsi le chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière, relatif à la « sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes », c'est-à-dire les tunnels.

Composé des articles L.118-1 à L. 118-4, ce chapitre, rappelons-le, a été introduit par la **loi du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures**² qui instaure pour la première fois, pour les tunnels de plus de 300 mètres³, une **procédure globale de prévention des risques** de la conception à la mise en service et durant toute la durée de l'exploitation. Cette procédure prévoit notamment :

– que le maître d'ouvrage a obligation de remettre au représentant de l'Etat, avant tous travaux de construction ou de modification substantielle, un **dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité** établi par un expert, sur lequel celui-ci rend un avis ;

– que la **mise en service** de ces ouvrages fait l'objet d'une **autorisation du représentant de l'Etat**, lequel peut refuser l'exploitation ou l'autoriser de manière restrictive si les conditions de sécurité ne lui paraissent pas optimales.

● Les exigences posées par la directive 2004/54/CE sont **largement inspirées du droit et des pratiques applicables en France**. Ce texte subordonne ainsi l'exploitation d'un tunnel à l'obtention d'une autorisation de

¹ Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

² Loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre

³ Conformément au décret n°2005-701 du 24 juin 2005 relatif à la sécurité d'ouvrages du réseau routier, pris en application des articles L. 118-1 et L.118-2 du code de la voirie routière.

l'administration et définit différents niveaux de responsabilité, depuis l'autorité administrative jusqu'au maître d'ouvrage.

Son champ d'application est cependant plus restreint que celui de la loi précitée du 3 janvier 2002, puisqu'il ne concerne que les **tunnels d'une longueur supérieure à 500 mètres et faisant partie du réseau routier transeuropéen (RRTE)**, qui comprend environ 1500 tunnels à l'échelle européenne et une quarantaine en France. Les tunnels français susceptibles d'être concernés, dont la liste n'est pas encore définitivement établie, sont pour l'essentiel situés sur le réseau routier national, mais aussi pour partie sur les réseaux routiers des collectivités territoriales (tunnels urbains, tranchées couvertes en rase campagne).

La directive 2004/54/CE tend également à **imposer certaines obligations jusqu'à présent non prévues par le droit français**, notamment la désignation systématique, pour chaque tunnel concerné, d'un **agent de sécurité** préalablement accepté par l'autorité administrative et chargé de coordonner toutes les mesures de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

● En conséquence, le présent article 8 tend à prévoir au nouvel article L.118-5 du code de la voirie routière que pour les tunnels de plus de 500 mètres relevant du réseau routier transeuropéen, le maître d'ouvrage de chaque tunnel désigne, après accord du représentant de l'Etat, un **agent de sécurité**.

Selon les renseignements obtenus auprès des services compétents du ministère de l'équipement, cet agent de sécurité pourra tout aussi bien être un membre du personnel du maître d'ouvrage, du concessionnaire ou d'une entreprise tierce qu'un membre des services d'intervention.

Dans tous les cas, son autonomie fonctionnelle sera garantie par décret, l'article 6 de la directive précisant qu'*« il est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions »*.

Le projet de loi le charge d'une mission générale de coordination des mesures de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation, le détail de ses attributions devant être définie au niveau réglementaire.

Rappelons toutefois que selon l'article 6 de la directive 2004/54 précitée, l'agent de sécurité doit :

- assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels ;
- participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence ;

- participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation des tunnels existants ;
- vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers ;
- émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels ;
- vérifier que les structures et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés ;
- participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif.

Ainsi le **rôle de coordination de l'agent de sécurité s'étendra de l'amont à l'aval, de la conception à la construction et au fonctionnement du tunnel**. Il sera l'interface entre le maître d'ouvrage, les services d'intervention (services départementaux d'incendies et de secours, services d'aide médicale urgente, services mobiles d'urgence et de réanimation), les forces de l'ordre, le préfet, et, le cas échéant, les collectivités publiques propriétaires du réseau routier.

A cet égard, il convient de noter que les attributions de cet agent de sécurité pourraient, le cas échéant, impliquer **une diminution des compétences des collectivités territoriales** en matière d'organisation et de police administrative, lorsque celles-ci sont les maîtres d'ouvrage des tunnels.

Votre commission considère toutefois que les missions dévolues à l'agent de sécurité ne sauraient se substituer aux compétences, au contrôle et à la responsabilité de l'Etat en matière de sécurité des tunnels.

Le **préfet** reste notamment titulaire du **pouvoir de police spécial** qu'il exerce sur l'ensemble des tunnels de plus de 300 mètres. A ce titre, c'est lui qui organise les exercices de sécurité et prend, en tant que de besoin, la décision d'interrompre la circulation sous dans ces ouvrages. **En outre, le représentant de l'Etat devra rester le seul pilote pour coordonner les opérations en cas d'incident ou d'accident.**

Une autre obligation créée par ce nouvel article concerne la **transmission systématique par le maître d'ouvrage des comptes-rendus d'incident ou d'accident et éventuellement des rapports d'enquête** (élaborés par les services compétents du ministère de l'équipement) au représentant de l'Etat, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention.

Des dérogations à ces prescriptions sont possibles, sous réserve d'une consultation de la Commission européenne. Cette consultation interrompt le délai de quatre mois, prévu au deuxième alinéa de l'article L.118-1 du code de la voirie routière, qui doit obligatoirement courir à défaut de réponse du représentant de l'Etat, entre le dépôt du dossier à celui-ci et le début des travaux.

Enfin, le nouvel article L. 118-5 prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions de son application et définit notamment les itinéraires auxquels il s'applique.

Sur cet article, votre commission vous présentera deux amendements rédactionnels et un amendement tendant à garantir dans la loi l'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité.

<p>Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.</p>
--

CHAPITRE IV -

Dispositions relatives à la sécurité routière

Article 9 -

(Articles L. 317-5, L. 317-7 du code de la route et L. 321-1 à L. 321-4 (nouveaux) du code de la route) -

Aggravation des délits de « débridage » de certains véhicules à moteur

Cet article tend à **renforcer les sanctions prévues par le code de la route contre le « débridage » des véhicules à deux-roues à moteur et à les étendre au débridage des véhicules quadricycles à moteur.**

Dans le langage courant, « débrider » le moteur d'un véhicule signifie effectuer sur celui-ci des transformations, le cas échéant par l'ajout de pièces, en vue d'augmenter sa puissance.

Pratiqué très largement sur les véhicules deux-roues motorisés (80% des cyclomoteurs en circulation seraient débridés), le « débridage » encourage les excès de vitesse et contribue aux accidents corporels auxquels leurs conducteurs sont particulièrement exposés. On estime ainsi que 63 % des motocyclistes conduisent au-dessus des limitations de vitesse et 43 % à plus de

10 km/h au-dessus de celles-ci. En outre, les motocyclistes représentent moins de 1 % du trafic, mais 15,6 % des personnes tuées sur les routes.

Le Gouvernement a annoncé lors du comité interministériel à la sécurité routière du 1^{er} juillet 2005 (CISR) son intention de renforcer les mesures pour lutter contre le « débridage » des deux-roues motorisés. Le présent article 9 constitue en conséquence la traduction législative de cette annonce.

Rappelons pour mémoire que la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière avait déjà aggravé les sanctions prévues par le code de la route pour réprimer cette pratique : elle avait élevé au niveau de délits deux infractions qui n'étaient auparavant que des contraventions (commercialisation de pièces de débridage et débridage par un professionnel d'un moteur de cyclomoteur).

● **Le I du présent article 9** tend à compléter les I et II de l'article L. 317-5 du code de la route, en vue de **mieux définir le « débridage » et d'étendre le champ d'application des deux délits** qu'il sanctionne aux **motocyclettes et aux quadricycles à moteur**.

Sans utiliser le terme de « débridage », qui est donc dépourvu de valeur juridique, l'actuel article L. 317-5 du code de la route tend à réprimer deux types d'actions :

– le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un **dispositif** ayant pour objet d'augmenter la puissance d'un **cyclomoteur** au-delà de la puissance maximale autorisée ;

En pratique, c'est la commercialisation de pièces de débridage qui est visée par cette disposition.

– le fait, pour un professionnel, de **transformer le moteur d'un cyclomoteur** en vue d'en augmenter la puissance au-delà de la puissance maximale autorisée.

Dans cette rédaction en vigueur, le « débridage » est appréhendé sous l'angle de la **puissance du moteur**. Cette définition s'est révélée en partie inadaptée dans la mesure où l'article R. 311-1 du code de la route ne définit pas seulement les limitations applicables par construction aux moteurs des cyclomoteurs en termes de puissance (pour les moteurs électrique ou diesel), mais aussi de **cyindrée** (50 cm³) et de **vitesse** (45 km/h) pour les moteurs à combustion, lesquels sont les plus répandus.

Par souci de mise en cohérence, le I du présent article 9 tend donc à modifier la définition du débridage qui renvoie désormais au fait de « *dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale* ».

En outre, ce même I tend à étendre les délits de commercialisation de pièces et de montage de pièces de « débridage » prévus à l'article L. 317-5 du code de la route, au cas des moteurs de **motocyclettes** et de **quadricycles à moteur** (voiturettes, « quads »), alors qu'ils ne concernent dans le droit actuel que les moteurs des cyclomoteurs. Rappelons que l'article R. 311-1 du code de la route limite également les caractéristiques techniques de ces deux types de véhicules en terme de puissance, de cylindrée et de vitesse.

● **Le II du présent article 9**, qui complète l'article L.317-7 du code de la route, tend à prévoir une **nouvelle peine complémentaire destinée aux personnes physiques** coupables d'une infraction de « débridage ».

Dans le droit actuel, les peines complémentaires encourues sont d'une part la **suspension du permis de conduire** pour une durée maximale de trois ans, d'autre part la **confiscation du véhicule** lorsque le dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.

Le II vise à ajouter une **peine d'interdiction d'exercice de l'activité professionnelle ou sociale** « *dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise* », pour une durée maximale de cinq ans.

Il est précisé que cette interdiction s'applique suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, qui prévoit qu'elle est soit définitive, soit temporaire, pour une durée maximale de cinq ans, et qu'elle n'est pas applicable à l'exercice d'un mandat électif ou syndical ni en matière de délit de presse.

● **Le III du présent article 9** tend à insérer au chapitre 1^{er} du titre 3 du livre 3 du code de la route quatre nouveaux articles destinés à **sanctionner la commercialisation de véhicules « débridés »** grâce à la **création d'un délit de commercialisation de deux-roues ou quatre-roues motorisés non conformes à une réception**.

Il convient de bien distinguer ce délit de ceux visant la commercialisation des dispositifs de « débridage » ou l'adaptation de ceux-ci sur les moteurs, qui sont visés à l'article L. 317-5 du code de la route.

Article L. 321-1 (*nouveau*) du code de la route

Cet article vise à **punir de deux ans d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci.**

* La réception d'un véhicule est la vérification par l'Etat de sa bonne conformité à des règles de sécurité définies au niveau européen. Il s'agit d'une formalité obligatoire, préalable à toute immatriculation.

Dans le droit actuel, la vente de véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une réception constitue une contravention de la cinquième classe, punie d'une amende en vertu de l'article R. 321-4 du code de la route.

Les auteurs du projet de loi ont choisi de créer un délit visant la commercialisation des véhicules motorisés deux-roues ou quatre-roues **non conformes à une réception** plutôt qu'un délit visant la commercialisation de véhicules débridés.

En effet, si la réception permet de vérifier la puissance du moteur d'un véhicule, le « débridage » de celui-ci n'est que l'un des cas susceptibles d'interdire la réception ou d'invalider une réception effectuée.

Ainsi, ce délit pourra aussi concerner la vente de véhicules deux-roues ou quatre-roues à moteur affectés par d'autres dénaturations telles que la non-conformité du dispositif de freinage ou des suspensions.

Par ailleurs, le nouvel article L. 321-1 du code de la route prévoit une possibilité de dérogation à cette interdiction de commercialisation en faveur des véhicules destinés à une course ou une épreuve sportive, dans des conditions déterminées par un décret en Conseil d'Etat.

Article L. 321-2 (*nouveau*) du code de la route

Cet article tend à prévoir que la tentative des délits visés à l'article L.321-1 (*nouveau*) est également punie de deux ans d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende.

Article L. 321-3 (*nouveau*) du code de la route

Cet article vise à prévoir les **peines complémentaires encourues par les personnes physiques coupables** des délits mentionnés à l'article L. 321-1 (*nouveau*). Il s'agit :

- de la suspension pour une durée maximale de trois ans du permis de conduire ;
- de la confiscation de plein droit du ou des véhicules objet de l'infraction ;
- de l'interdiction, selon les modalités prévues à l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus.

Article L. 321-4 (*nouveau*) du code de la route

Cet article tend à prévoir que les **personnes morales peuvent être reconnues pénalement responsables** des délits visés à l'article L. 321-1(*nouveau*) du code de la route. Les peines qu'elles encourent sont :

- une amende maximale de 150.000 euros (soit le quintuple de l'amende prévue pour les personnes physiques), conformément à l'article L. 131-38 du code pénal ;
- les peines mentionnées aux 4° (fermeture définitive ou pour cinq ans au plus de l'établissement de l'entreprise), 5°(exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour cinq ans au plus), 6°(interdiction définitive ou pour cinq ans au plus de faire appel à l'épargne publique), 8°(confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit) et 9° (l'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci par presse écrite ou par tout autre moyen de communication au public) de l'article 131-9 du code pénal.

● **Le IV du présent article 9** tend à compléter l'article L. 325-6 du code de la route, qui définit les **conditions de retrait des véhicules mis en fourrière, afin de prendre en compte le cas des véhicules « nécessitant une mise en conformité à leur réception »**, parmi lesquels figurent les véhicules dont le moteur a été « débridé ».

A l'instar des véhicules « dont l'état ne permet pas la circulation dans des conditions normales de sécurité » visés par l'actuel article L.325-6, les véhicules à moteur « débridé » ne pourront à l'avenir être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les

travaux reconnus indispensables à leur remise en conformité et ne seront restitués à ces derniers qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.

De même, en cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert pourra être désigné afin de déterminer, après constat que ce dernier nécessite une « mise en conformité à sa réception », les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.

● **Le V** tend à prévoir que l'ensemble des dispositions du présent article 9 sont applicables à Mayotte.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans le modifier.

Article 10 -

(Articles L. 325-1-1, L. 325-2, L.325-3, L. 224-5, L. 325-3-1 (*nouveau*), L. 130-6 et L. 344-1 du code de la route) -

**Dispositions relatives à l'immobilisation
et à la mise en fourrière des véhicules**

Cet article comporte plusieurs dispositions visant à faciliter la mise en oeuvre des mesures d'immobilisation et de mise en fourrière des véhicules prévues par le code de la route.

● **Son I**, qui complète le premier alinéa de l'article L.325-1-1 du code de la route, tend à **permettre l'immobilisation et la mise en fourrière d'un véhicule à titre conservatoire en cas de constatation d'une contravention de la cinquième classe pour laquelle la peine de confiscation du véhicule est encourue.**

Dans le droit actuel, une telle mesure conservatoire n'est possible, aux termes de l'article L. 325-1-1, que pour les délits pouvant entraîner la confiscation du véhicule.

Elle ne peut donc être appliquée en cas d'excès de vitesse de plus de 50 km/heure (aussi appelé « grand excès de vitesse »). Or, cette situation prive souvent d'efficacité la peine de confiscation encourue, qui est prononcée bien après le constat de l'infraction. C'est particulièrement vrai s'agissant de

véhicules étrangers, impliqués dans des courses à très grande vitesse sur notre territoire (phénomène dit de « canon ball »). D'autant que lorsqu'ils sont retrouvés, les coupables se sont bien souvent séparés de la voiture avec laquelle ils ont commis l'infraction. La confiscation ne pouvant être mise en œuvre, un sentiment d'impunité se développe qui encourage la récurrence de tels excès.

La possibilité d'immobiliser le véhicule au moment du constat de l'infraction permettra de mieux sanctionner l'excès de vitesse de plus de 50 km/h, qui est actuellement la seule contravention de la cinquième classe assortie de la peine de confiscation du véhicule.

Cette mesure ne pourra être décidée par l'officier ou l'agent de police judiciaire qu'après autorisation du procureur de la République.

● **Le II** de cet article tend à compléter l'article L. 325-2 du code de la route afin **d'autoriser, pour l'application de la mesure conservatoire de mise en fourrière prévue à l'article L. 325-1-1 précité, les policiers et les gendarmes, ainsi que le cas échéant les agents de la police municipale, à ouvrir ou faire ouvrir et à conduire ou faire conduire un véhicule vers une fourrière**, y compris en utilisant « *les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni* », c'est-à-dire en le faisant démarrer.

Il s'agit de **l'extension d'une possibilité déjà applicable**, dans le droit en vigueur, pour l'application de l'article L. 325-1 du même code, concernant les immobilisations et mises en fourrière de véhicules dont le stationnement ou la circulation en infraction « *compromettent la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique ou de leurs dépendances* », ainsi que ceux qui « *se trouvant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou sur leurs dépendances, sont privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate à la suite de dégradation ou de vols* ».

Une telle mesure ne pourra être prise, aux termes de l'article L.325-2 précité, que sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent pour les policiers et les gendarmes, et par le chef de la police municipale, qui est l'officier de la police judiciaire adjoint, pour les agents de police municipale.

● **Le III** tend à compléter l'article L.325-3 du code de la route afin de prévoir que les conditions d'application de l'article L.325-1-1 précité sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

● **Le IV** vise à introduire dans le code de la route un article L. 325-3-1 sanctionnant à la fois le délit d'opposition à l'immobilisation d'un véhicule et un **nouveau délit d'opposition à la mise en fourrière de celui-ci**.

Le délit d'opposition à l'immobilisation d'un véhicule est déjà sanctionné, dans le droit en vigueur, par l'article L. 224-5 du code de la route.

Il est proposé de créer, au nouvel article L. 325-3-1 un délit, d'opposition à une mesure de mise en fourrière et d'y transférer les dispositions de l'article L.224-5 précité, lequel serait abrogé.

Les peines encourues pour le délit d'opposition à une mise en fourrière seraient les mêmes que celles encourues pour le délit d'opposition à l'immobilisation du véhicule aux termes de l'actuel article :

- trois mois d'emprisonnement et 3.750 euros d'amende ;
- pour la personne physique coupable, les peines complémentaires de suspension pour une durée de trois ans au plus du permis de conduire (pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle) de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et la peine de jours-amende dans les conditions fixées aux article 131-5 et 131-25 du code pénal ;
- la réduction de plein droit de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire (soit six points).

● **Le V est une disposition de coordination** visant à remplacer à l'article L.130-6 du code de la route la référence à l'article L. 224-5 du code de la route, qui est abrogé, par la référence au nouvel article L.325-3-1 qui le remplace.

● **Le VI**, qui complète l'article L. 344-1 du code de la route, tend à permettre l'application de la mesure conservatoire d'immobilisation et de mise en fourrière en cas de contravention de la cinquième classe, introduite par le I du présent article 10 à l'article L.325-1-1 du code de la route, **en Nouvelle-Calédonie**.

● **Le VII** vise à prévoir que l'ensemble des dispositions du présent article 10 est applicable à **Mayotte**.

Sur cet article, votre commission vous présentera un amendement rédactionnel.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.

*Article additionnel après l'article 10 -
(Article L. 330-2 du code de la route) -*

Consultation par les autorités étrangères du fichier national des immatriculations

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à étendre aux autorités étrangères la possibilité de se faire communiquer les informations contenues dans le fichier national des immatriculations.

● Aux termes de l'article L. 330-1 du code de la route, le fichier national des immatriculations rassemble toutes les informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ou affectant la disponibilité de ceux-ci, à l'enregistrement desquelles les services de l'État sont tenus de procéder.

L'article L. 330-2 du même code autorise la communication de ces informations à un certain nombre de personnes et d'autorités qu'il énumère :

- la personne physique ou morale titulaire des pièces administratives, à son avocat ou à son mandataire ;
- les autorités judiciaires ;
- les officiers ou agents de police judiciaire, dans l'exercice des missions définies à l'article 14 du code de procédure pénale ;
- les militaires de la gendarmerie ou les fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application des dispositions du présent code ;
- les agents de police judiciaire adjoints et les gardes champêtres, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater ;
- les fonctionnaires habilités à constater des infractions au présent code, aux seules fins d'identifier les auteurs de ces infractions ;
- les préfets, pour l'exercice de leurs compétences en matière de circulation des véhicules ;
- les services du ministre de l'intérieur, du ministre de la défense, du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé des transports pour l'exercice de leurs compétences ;
- les entreprises d'assurances garantissant les dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule à moteur, ainsi que ses remorques, est impliqué et aux

organismes assimilés à ces entreprises dès lors que ces informations ont pour seul but d'identifier les biens et les personnes impliqués dans un accident de la circulation à condition qu'au moins un des véhicules soit assuré par le demandeur ou que ce dernier ait en charge l'indemnisation d'une des victimes.

• Cet article additionnel propose d'étendre aux autorités étrangères cette possibilité de consulter des informations contenues dans le fichier national des immatriculations.

Il s'agit, dans le cadre de la lutte contre la délinquance routière, et notamment pour permettre le bon fonctionnement du contrôle automatique, de favoriser la signature d'accords de réciprocité avec les autorités étrangères afin de poursuivre les auteurs d'infractions routières résidant à l'étranger.

Cet article complète à cet effet par un 9° et un 10° l'article L. 330-2 du code de la route.

Le 9° tend à autoriser la consultation « *aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation* ». Cette disposition vise à faciliter l'identification des auteurs d'infractions.

Le 10° tend à autoriser la communication « *aux services compétents en matière d'immatriculation des Etats membres de l'Union européenne et de l'espace économique européen, dans le cadre des dispositions prévoyant un échange d'informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat ou au titre de la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontalières.* »

Il s'agit ici de favoriser les échanges d'informations entre services d'immatriculation à l'échelle européenne et la coopération en matière de lutte contre la criminalité routière.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

CHAPITRE V -

Dispositions relatives à la sécurité maritime

Article 11 -

Gestion du système « EQUASIS » par un groupement d'intérêt public

Cet article vise à rendre possible la création **d'un groupement d'intérêt public** pour gérer le système d'information EQUASIS (European Quality Shipping Information System).

Le système « EQUASIS » a été créé par le « **Mémorandum d'entente** » signé le **17 mai 2000 par sept administrations maritimes : Japon, Singapour, Espagne, Gardes-côtes américaines, Royaume-Uni, France et Commission européenne**. Ce Mémorandum s'inscrivait dans le cadre de la campagne lancée par la Commission européenne afin d'améliorer la sécurité maritime, l'objectif d'EQUASIS étant de rassembler des données existantes mais dispersées, et de les rendre consultables en permanence sur un site internet unique.

Le système est organisé sur **trois niveaux** : un Comité de suivi, composé des sept signataires, supervise la gestion, un Comité éditorial donne des avis sur les données diffusées sur le site, la gestion quotidienne étant assurée par une Unité de gestion, dirigée par un fonctionnaire français désigné par le Comité de suivi. C'est la direction des affaires maritimes du ministère chargé des transports qui assure donc la gestion quotidienne du système.

Le site diffuse en continu des données sur l'état des navires, l'historique des inspections, les déficiences et les noms des navires retenus au port au cours des trois années antérieures, chaque navire enregistré étant identifié par son numéro d'immatriculation OMI (organisation maritime internationale), son nom et son indicatif d'appel. Il concerne tous les navires de commerce **d'une jauge supérieure à 100**. La base de données précise également le pavillon, le drapeau et des éléments sur son management.

La plupart des informations fournies par la base sont issues de sources gratuites, à l'exception de celles fournies par le Lloyd's Register Fairplay, organisme avec lequel la direction des affaires maritimes a passé à un marché public.

LES CONTRIBUTIONS DES PARTENAIRES DE LA FRANCE EN 2004

Contributeurs	Montant	Pourcentage
France	134 666 €	25,56 %
Commission Européenne	54 438 €	10,33 %
Espagne	98 733 €	18,74 %
Etats-Unis	41 487 €	7,88 %
Japon	98 733 €	18,74 %
Royaume-Uni	98 733 €	18,74 %
Total	526 790 €	

EQUASIS reçoit des informations émanant d'une quarantaine de sources, dont les principales sont les suivantes :

- les memoranda de contrôle des navires par l'Etat du port de Paris et Tokyo, ainsi que les Gardes Côtes des Etats-Unis ;
- le Lloyds Register Fairplay, qui fournit les données de base ;
- les sociétés de classification membres de l'IACS (International Association of Classification Societies) ;
- les sociétés d'assurance mutuelles maritimes regroupées en « P&I Clubs » ;
- la Fédération Internationale des Transports et l'Organisation Internationale du Travail, pour les données relatives aux conditions de travail ;
- les organisations professionnelles d'armateurs de pétroliers et vraquiers Intertanko et Intercargo ;
- le système d'information Q88, qui fournit des données sur les pétroliers simple coque ;
- les régimes de « vetting » (procédure de certification propre aux compagnies pétrolières) SIRE, OCIMF et CDI.

L'audience du système a fortement augmenté puisque, entre avril 2003 et avril 2005, le nombre d'utilisateurs a **doublé**, passant de 6.949 à 13.974. Ceux-ci sont notamment originaires du Royaume-Uni (10 %) et des Etats-Unis (6 %). Pour le reste, les utilisateurs proviennent de 160 pays, dont la moitié est située en dehors de l'Union européenne, confirmant la vocation internationale du système.

Plusieurs raisons militent pour la transformation du système EQUASIS en groupement d'intérêt public (GIP).

Tout d'abord, la **complexité des circuits de financement** : les fonds versés par les pays contributeurs et la Commission européenne abondent le budget de la direction des affaires maritimes par voie de fonds de concours (chapitre 34-98). Or, ce circuit entraîne un délai de plusieurs mois pour que le fonds de concours soit effectivement crédité, après l'arrivée à la Banque de France des contributions des partenaires de la France. En outre, ce système ne permet pas **d'individualisation comptable satisfaisante** du système EQUASIS. La mise en place d'un GIP devrait ainsi permettre de **mieux retracer les flux financiers et comptables**. Enfin, la création d'une personne morale distincte de l'Etat français permet d'éviter que ne soit engagée la responsabilité de ce dernier pour diffusion d'informations erronées.

L'article 11 prévoit donc l'application des articles L. 341-2 à L. 341-4 du code de la recherche, qui fixent les règles applicables aux groupements d'intérêt public : pas de réalisation ni de partage des bénéfices, obligation pour les personnes morales de droit public, les entreprises nationales et les personnes morales de droit privé chargées de la gestion d'un service public de disposer ensemble de la majorité des voix dans l'assemblée du GIP, nomination du directeur par le conseil d'administration, nomination d'un commissaire du Gouvernement auprès du groupement, approbation par l'autorité administrative de la convention par laquelle est constitué le groupement. L'article ajoute, par rapport à ces dispositions de droit commun, que le directeur doit être nommé après avis du ministre chargé des transports.

Votre commission approuve cette modification, qui confèrera une sécurité juridique plus grande au système EQUASIS, essentielle dans l'objectif d'amélioration de la sécurité maritime, et vous propose d'adopter l'article sans modification.

<p>Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.</p>
--

*Article additionnel après l'article 11 -
(Article L. 302-1 du code des ports maritimes) -*

**Autorité responsable en cas de sinistre survenant
dans un port maritime autonome**

Très préoccupé par la question de la détermination de l'autorité responsable **en cas de sinistre survenant dans un port**, votre rapporteur avait entendu, à l'occasion de son rapport sur les crédits affectés à la mer dans le projet de loi de finances pour 2004, les principaux acteurs intéressés par ce

sujet, et adressé un questionnaire aux ports autonomes et aux ports d'intérêt national ainsi qu'aux huit des principaux ports européens¹.

De cette étude est ressorti le constat d'une très grande complexité des textes applicables en la matière et d'une confusion non moins grande, sur le terrain, concernant tant le **titulaire des pouvoirs de police générale que le responsable de la direction des opérations de secours**.

En principe, le maire est le titulaire des pouvoirs de police générale pour la partie du port qui relève de la commune, en application de l'article L. 2212-2-5 du code général des collectivités territoriales. La police du préfet se substitue à celle du maire dans certains cas, notamment celui du déclenchement d'un plan particulier d'intervention. En réalité, l'étude menée par votre rapporteur montrait que beaucoup de responsables de ports, dont celui d'un grand port autonome, considèrent que le **directeur de port, c'est-à-dire le directeur départemental de l'équipement, est le seul véritable responsable dans la lutte contre les sinistres**. En outre, alors qu'en principe, c'est le maire qui doit assurer la direction des secours une fois ceux-ci déclenchés, dans les faits, cette direction est exercée par le directeur du port, certains ports ayant même répondu que le directeur des opérations de secours était le préfet.

Cette situation est extrêmement préjudiciable, la responsabilité des maires pouvant être engagée alors même que, de fait, sur le terrain, ceux-ci n'ont pas les moyens d'exercer réellement les pouvoirs qui leur sont impartis par la loi.

C'est pourquoi votre commission vous propose de clarifier ce dispositif, en prévoyant que, dans les ports maritimes autonomes, le préfet est substitué au maire pour l'exercice de la police générale. **Ce dispositif se « calque » sur le modèle des aéroports, dans lesquels, à la satisfaction des intéressés, c'est ce système de substitution qui prévaut** (article L. 231-2 du code de l'aviation civile).

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

¹ *Rapport pour avis sur les crédits de la mer n° 75, Tome XX, 2003-2004, fait par M. Charles Revet au nom de la commission des affaires économiques.*

TITRE II -

Dispositions à caractère économique

CHAPITRE I^{ER} -

Dispositions relatives à l'organisation du transport ferroviaire

Article 12 -

Transposition de la directive 2004/51/CE modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires

L'article 12 du projet de loi transpose dans la LOTI les dispositions de la directive 2004/51/CE qui modifie la fameuse directive 91/440 relative au développement des chemins de fer communautaires.

Cette dernière, qui fut, tout d'abord, modifiée par la directive 2001/12/CE, a fait l'objet d'une première transposition réglementaire avec le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.

La directive 2004/51 a avancé au 1^{er} janvier 2006 –cette date sera fixée par voie réglementaire– la date d'ouverture à la concurrence des réseaux des Etats membres pour les entreprises ferroviaires assurant des services de transport **internationaux** de fret sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire.

Il est à noter que cette ouverture avait été initialement fixée au 15 mars 2008 aux termes du décret précité du 7 mars 2003.

La directive 2004/51 a par ailleurs arrêté au 1^{er} janvier 2007 la date d'ouverture des réseaux des Etats membres pour les entreprises ferroviaires effectuant des services de transport **intérieur** de fret.

Mais cette date a été avancée au 31 mars 2006 en application d'un engagement pris par le Gouvernement français dans le cadre de la procédure de validation par les autorités communautaires du plan de restructuration de l'activité fret de la SNCF élaboré en 2004.

L'article 12 du projet de loi procède aux adaptations **législatives** exigées par la transposition.

L'article 18 de la LOTI, tel que modifié par l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004, a créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un

établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société nationale des chemins de fer français » (SNCF).

Cet établissement a pour objet :

– d’exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national ;

– d’assurer, selon les mêmes principes, les missions de gestion de l’infrastructure prévues à l’article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 portant création de l’établissement public « Réseau ferré de France ».

Le **paragraphe I** de l’article 12 du projet de loi supprime le monopole de la SNCF sur le transport intérieur de **fret** à compter du 31 mars 2006. Il réaffirme dans le même temps la mission confiée par la loi à la SNCF d’exploiter, **selon les principes du service public**, les services de transport ferroviaire de **voyageurs** sur le réseau ferré national.

En second lieu, ce paragraphe confie à la SNCF une troisième mission : celle d’exploiter, le cas échéant, d’autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux.

Il s’agit, comme le souligne l’exposé des motifs du projet de loi, de permettre à l’établissement public d’exercer ses activités à l’international dans la limite des possibilités offertes par la réglementation européenne et le degré d’ouverture de chaque Etat. Il importe, enfin, de donner une base légale aux interventions actuelles de la SNCF sur certains réseaux autres que le réseau ferré national tel que le réseau ferré de Corse.

Le **deuxième paragraphe** de l’article 12 du projet de loi tire, en second lieu, les conséquences de la directive 2004/51/CE sur l’ouverture à la concurrence du marché national du fret en abrogeant l’article 21-2 de la LOTI qui donne à la SNCF la mission d’assurer la cohérence d’ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national.

Votre commission vous propose d’adopter cet article sans modification.

CHAPITRE II -

Dispositions applicables aux investissements sur le réseau ferré national

Article 13 -

Opérations d'investissements dans le domaine ferroviaire

L'article 13 du projet de loi modifie l'article premier de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » (RFF) afin de faciliter un certain nombre d'opérations d'investissement notamment dans le cadre du partenariat public-privé.

L'article premier, premier alinéa, de la loi créant RFF confie à cet établissement public la mission d'assurer l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national et ce conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable.

Il est précisé que la consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par l'Etat dans les conditions prévues par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Le deuxième alinéa énonce que RFF met en œuvre, sous le contrôle de l'Etat, le schéma du réseau ferroviaire prévu par la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire¹.

Le projet de loi abroge tout d'abord cette disposition obsolète.

Le cinquième alinéa de l'article premier de la loi n° 97-135 portant création de RFF pose, quant à lui, le principe de la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national par RFF.

Les auteurs du projet de loi ont jugé que ce dispositif devait être complété car étant susceptible d'être interprété comme faisant obstacle au recours par l'établissement public au contrat de partenariat.

Aussi, le projet de loi propose-t-il une nouvelle rédaction du cinquième alinéa rappelant que RFF exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national mais soulignant qu'il peut le confier à un tiers (dans le cadre du contrat de partenariat évoqué à l'article 1-1 de la loi). Il confirme aussi que RFF peut confier à la SNCF en

¹ Comme on le sait, ce schéma sectoriel n'a jamais vu le jour.

qualité de gestionnaire d'infrastructures délégué des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations.

Le projet de loi propose ensuite de créer, après l'article premier de la loi, un article 1-1 permettant à RFF de conclure un contrat de partenariat ou une convention de délégation de service public pour la construction, l'entretien et l'exploitation de toute ou partie de l'infrastructure ferroviaire.

L'objectif est de favoriser la création de nouvelles formes de partenariats susceptibles de mobiliser des ressources nouvelles pour le développement du réseau ferré national.

Aux termes du texte proposé, RFF, sauf lorsqu'il sera fait application de l'article 1-2 ci-après, pourra, pour des projets d'infrastructure d'intérêt national ou international destinée à être incorporée au réseau ferré national, recourir soit à un contrat de partenariat conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat soit à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

Le contrat ou la convention portera sur des missions de construction, d'entretien et d'exploitation de toute ou partie de l'infrastructure, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national¹.

Rappelons qu'aux termes de l'article premier de l'ordonnance précitée n° 2004-559, les contrats de partenariat sont des contrats administratifs par lesquels l'Etat ou un établissement public de l'Etat confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, **une mission globale** relative au financement d'investissements immatériels d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, à la construction ou transformation des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion et, le cas échéant, à d'autres prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée.

Le cocontractant de la personne publique assure la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser. Il peut se voir confier tout ou partie de la conception des ouvrages.

Le texte précise, in fine, que la rémunération du cocontractant fera l'objet d'un paiement par la personne publique pendant toute la durée du

¹ La gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national est régie par le troisième alinéa de l'article premier de la loi n° 97-135. Selon ce texte, compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau, sont assurés par la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par RFF qui la rémunère à cet effet.

contrat, cette rémunération peut être liée par des objectifs de performance assignés au cocontractant.

L'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et la transparence de la vie économique et des procédures publiques traite, quant à lui, des délégations de service public. Il énonce qu'une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

L'article 40 de la loi précitée n° 93-122 prévoit que lorsque les installations sont à la charge du délégataire, la convention de délégation tient compte, pour la détermination de sa durée, de la nature et du montant de l'investissement à réaliser et ne peut dans ce cas dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre.

Les auteurs du projet de loi soulignent leur volonté de ne remettre en cause ni les impératifs de sécurité et de continuité du service public, ni les principes et objectifs actuels de gestion du réseau ferré national, ni la cohérence et l'intégrité de ce réseau. Est ainsi mise en avant la règle selon laquelle les opérations ou les lignes concernées par les contrats de partenariat ou les conventions de délégation seront incorporées au réseau ferré national, quel que soit leur gestionnaire.

Le texte proposé souligne que le contrat de partenariat comportera des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité de service public.

C'est un décret en Conseil d'Etat qui précisera les modalités d'application des nouvelles dispositions et notamment la manière dont sera garantie la cohérence des nouvelles missions avec celle de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.

Quels types d'opérations d'investissements pourraient être visés par les nouvelles dispositions ? A titre d'exemple, le Gouvernement a indiqué à votre Rapporteur que la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, la ligne à grande vitesse contournant Nîmes et Montpellier, ainsi que les installations de sécurité de la ligne Rhin-Rhône pourraient être concernées.

Le texte proposé par le projet de loi pour le nouvel article 1-2 de la loi de 1997 prévoit aussi la possibilité pour l'Etat de recourir, de la même manière, au contrat de partenariat ou à la convention de délégation de service public dans les conditions et dans le cadre de l'objectif indiqué précédemment.

Dans un certain nombre de cas, en effet, il apparaît souhaitable que l'Etat assure directement et globalement un certain nombre d'opérations

d'investissement telles que, par exemple, celles qui concerneront la future ligne ferroviaire CDG (Charles de Gaulle) EXPRESS entre la gare de l'Est et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Dans ce cadre, l'Etat pourra demander à RFF de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'Etat et RFF seront alors régis par un cahier des charges.

A cet article, la commission a adopté un amendement visant à faire en sorte que Réseau ferré de France puisse disposer, dans un délai raisonnable (soit un délai de 5 ans) des moyens financiers et humains nécessaires à l'accomplissement des missions que lui reconnaît la loi, en l'occurrence la réforme du 13 février 1997. Il convient en effet que l'établissement public soit, à cette date, en mesure de jouer son rôle de gestionnaire du réseau et donc du trafic et des circulations conformément aux directives européennes.

Tel est l'objet de l'amendement adopté à cet article qui propose de reformuler la rédaction de l'actuel troisième alinéa (deuxième alinéa aux termes du projet de loi) de l'article premier de la loi n° 97-135 du 13 février 1997.

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à confirmer le rôle de Réseau ferré de France dans la gestion du réseau ferré national.

CHAPITRE III -

Dispositions relatives à l'information routière

Article 14 -

(Article 26 de la loi modifiée n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication) -

Radios chargées d'une mission de service public d'information routière

Cet article, qui complète l'article 26 de la loi modifiée n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, tend à définir un cadre juridique en vue de favoriser le développement des radios d'information routière.

● Les premiers services de radios d'information routière ont été lancés au début des années 1990 dans le cadre du « plan d'information routière ». Très appréciés par les usagers, ils diffusent en temps réel des informations sur les conditions de circulation et les éventuelles perturbations rencontrées sur le réseau. Il en existe actuellement une dizaine, qui émanent toutes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (telle Autoroute-Info, radio de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, qui couvre les 1500 kilomètres de ce réseau concédé).

Pour permettre leur fonctionnement, une fréquence unique de la bande FM (107.7) leur a été réservée de fait par le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA).

● Le présent article 14 vise à donner **une base juridique aux radios d'information routière** en leur reconnaissant une **mission de service public**, qui sera définie par un décret d'application.

Le I de l'article 14 tire les conséquences de ce nouveau statut en prévoyant que le « *CSA accorde en priorité aux personnes morales chargées dans le secteur radiophonique, d'une mission de service public d'information routière définie par décret, le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l'accomplissement de leur mission* ».

L'inscription de cette disposition à l'article 26 de la loi précitée du 30 septembre 1986 permet de faire relever les radios d'information routière du régime dérogatoire d'attribution des fréquences, réservé aux services de radios de service public.

Votre rapporteur rappelle, à cet égard, qu'il existe deux régimes d'attribution de la ressource radioélectrique :

+ Le régime de l'article 26 de la loi du 30 septembre 1986, pour la diffusion par voie hertzienne terrestre, analogique et numérique des radios assurant une mission de service public

Dans ce cadre, le CSA a la faculté de « geler » une ressource au profit des sociétés concernées qui bénéficient d'une priorité par rapport aux opérateurs privés.

Dans le droit en vigueur, ces sociétés sont France Inter, France Culture, France Musique, ainsi que les radios locales de France Bleue.

+ le régime de droit commun de l'article 29 (pour le mode analogique) et de l'article 29-1 (pour le mode numérique) de la loi précitée de 1986, qui concerne les opérateurs privés.

Dans ce cadre, le CSA répartit la ressource demeurant disponible en fonction des demandes formulées par les sociétés intéressées en réponse à un appel à candidatures, en tenant compte de critères définis par la loi.

Selon les informations recueillies auprès des services compétents, les radios d'information routière devraient se voir attribuer une **fréquence unique à l'échelle du territoire national**. Dans un premier temps, il s'agira essentiellement de la fréquence 107.7 de la bande FM. Cependant, à moyen terme, il pourra s'agir d'une ressource issue d'une des bandes de fréquences utilisées pour la diffusion des services de radios en mode numérique.

Les personnes morales chargées d'une mission d'information routière pourront être aussi bien publiques (radios publiques, collectivités territoriales...) que privées, les auteurs du projet de loi ne souhaitant exclure aucun opérateur a priori. L'objectif est, en effet, de favoriser la couverture de l'ensemble du réseau routier par ce type de radios.

Le décret d'application devra donner une **définition de la notion d'information routière** et fixer les obligations qui en découlent pour les radios ayant la charge d'une telle mission.

Le I de l'article 14 du projet de loi tend également à prévoir que lorsque l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP) assigne, réaménage ou retire la ressource radioélectrique, elle prend en compte les exigences liées aux missions des personnes morales chargées d'une mission de service public d'information routière.

Enfin, le II du présent article 14 indique qu'il est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans le modifier.

CHAPITRE IV -

Dispositions relatives au transport routier

Article 15 -

(Article 24 de la loi n°95-96 du 1^{er} février 1955 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial) -

Dispositif de répercussion des variations du coût du gazole sur le prix du transport routier de marchandises

Cet article vise à instaurer un dispositif visant à faciliter la répercussion des variations du prix du gazole supportées par les transporteurs routiers de marchandises dans le prix du transport facturé aux chargeurs.

Comme l'ont rappelé les représentants de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) lors de leur audition par votre rapporteur, le carburant constitue un poste de dépenses essentiel (en général le deuxième après le coût du travail) pour les entreprises de transport routier puisqu'il représente de **20 à 25 % de leurs charges d'exploitation**.

Avec la flambée des cours du pétrole depuis le début de l'année 2004, **les prix du gazole se sont envolés**, augmentant de près de 80% en un an et demi.

Sur l'année 2004, la facture de gazole supportée par le secteur du transport routier a augmenté en conséquence de 500 millions d'euros. Sur l'année 2005, l'augmentation devrait être d'un milliard d'euros selon la FNTR.

Or, comme le démontrent plusieurs enquêtes réalisées dans ce domaine, seule une partie de cette hausse parvient à être répercutée dans le prix du transport facturé aux chargeurs, **le rapport de force sur le marché étant, en raison de la pression concurrentielle, très défavorable aux transporteurs**.

En témoigne les **marges très réduites** (inférieures à 1 %) dégagées par le transport routier de marchandises. Dans un contexte de surcapacité structurelle de l'offre et de ralentissement de la demande lié à une conjoncture économique morose, ce secteur, qui rassemble 40.000 entreprises et représente plus de 300.000 emplois, connaît une **véritable crise économique**. Pour cette profession, la question de la répercussion de la hausse du prix du carburant est devenue essentielle.

● Avant de présenter le dispositif introduit par le présent projet de loi, il convient de **rappeler l'encadrement législatif et réglementaire déjà applicable en matière de détermination du prix du transport.**

Conformément à l'article L. 410-2 du code de commerce, qui prévoit que les prix des biens, produits et services sont déterminés librement par le jeu de la concurrence, les prix des transports sont fixés librement par les parties, l'article 6 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) indiquant toutefois qu'ils doivent « *assurer la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité* ».

La loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 sur la sous-traitance établit une liste des coûts directs occasionnés par une opération de transport, parmi lesquels figure le coût du carburant.

La loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats pose le principe selon lequel la rémunération du transport est fonction de la durée et du contenu de la prestation.

Enfin, la loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 établit des sanctions applicables lorsque le prix demandé par les transporteurs est inférieur au coût de revient de la prestation proposée, celui-ci comprenant notamment le coût du carburant.

En ce qui concerne la répercussion des variations du prix du carburant dans les prix du transport, ses modalités peuvent être, dans le droit actuel, **décidées librement par les parties** dans le cadre d'un contrat écrit. Celui-ci comporte parfois une véritable **clause de répercussion** permettant d'appliquer un mécanisme d'indexation. A défaut, le contrat comporte le plus souvent une **simple clause dite de « revoyure »**, prévoyant une concertation des parties en cas de variation du prix du carburant au-delà d'un seuil défini dans le contrat.

En l'absence de contrat écrit, ce sont les contrats-types qui s'appliquent de plein droit. Depuis le décret n° 2000-1052 du 20 octobre 2000, ceux-ci comportent obligatoirement une clause aux termes de laquelle « *le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens* ».

● Le **présent article 15 tend à prévoir un dispositif de répercussion du prix du carburant** à l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial.

Dans sa rédaction actuelle, cet article 24 prévoit que la rémunération de toute opération de transport routier de marchandises pour compte d'autrui est fonction :

- des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;
- des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;
- de la durée nécessaire à la réalisation du transport dans les conditions compatibles avec le respect des réglementations de sécurité.

Le I de l'article 15 est une **disposition formelle** qui vise à rassembler dans un 1° l'ensemble des dispositions en vigueur de l'article 24 précité.

Le II tend à compléter la liste des éléments énumérés au 1° de l'article 24, dont il est tenu compte pour déterminer le prix de toute opération de transport routier, afin d'y faire **figurer les charges de carburant** nécessaires à la réalisation de cette prestation.

Le III est une **disposition de coordination**.

Le IV tend à compléter l'article 24 par un 2°, un 3° et un 4° qui **définissent les règles applicables** selon que le contrat comporte ou non des dispositions relatives aux **charges de carburant** :

– le 2° concerne la **situation dans laquelle le contrat mentionne les charges de carburant retenues** pour l'établissement du prix de l'opération de transport.

Dans cette hypothèse, il est prévu une révision de plein droit du prix du transport initialement convenu pour prendre en compte la variation des charges liée à la variation du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. Il est également prévu que la facture fasse apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

Il s'agit d'un **dispositif respectant la liberté contractuelle** puisque dans ce cas, les **parties déterminent librement les modalités de la révision et donc le niveau de la répercussion**.

– le 3° concerne la **situation dans laquelle il n'existe pas de dispositions contractuelles identifiant les charges de carburant** retenues pour l'établissement du prix du transport. **Dans ce cas, un dispositif légal d'indexation s'applique automatiquement**.

Il est prévu que ces charges sont déterminées au jour de la commande de transport, par référence au **prix du gazole publié par le comité national routier** et à la **part des charges de carburant dans le prix du transport**, telle qu'établie dans les indices synthétiques du comité national routier.

Le comité national routier

Le comité national routier est un organisme créé en 1949 dont la principale mission est l'observation des modes de fonctionnement des marchés du transport routier de marchandises, en particulier de l'évolution des conditions d'exploitation et des coûts. A partir des données qu'il collecte, le CNR recompose le prix de revient du transport. Il réalise des études socio-économiques et des travaux de recherche utiles à l'ensemble de la profession. Son conseil d'administration se compose de 18 membres, dont 12 issus des trois principales organisations professionnelles du transport routier de marchandises et de la logistique : Fédération nationale des Transports routiers (FNTR), Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) et Union nationale des Organisations syndicales des Transporteurs automobiles (UNOSTRA).

Il calcule et diffuse notamment un indice gazole décrivant l'évolution du coût du gazole payé par les transporteurs routiers. Cet indice est exprimé en moyenne mensuelle. La base retenue est : indice 100 = décembre 2000.

Le prix du transport initialement convenu est **révisé de plein droit** en appliquant aux charges de carburant la **variation de l'indice gazole publié par le comité national routier** sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

La facture doit également faire apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

– le 4° tend à prévoir que les dispositions du 2° et du 3° sont également **applicables aux contrats de commission de transport** pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises.

Selon la FNTR, ce dispositif de répercussion ne devrait pas induire d'effet inflationniste sur l'économie dès lors que le prix du transport ne représente qu'environ 2,5 % du prix de revient d'un produit.

En outre, il convient de souligner que ce mécanisme est en principe réversible, c'est-à-dire qu'il fonctionnera aussi bien en cas de hausse qu'en cas de baisse du prix du gazole.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans le modifier.

Article additionnel après l'article 15 -
(Article 36 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs) -

Régime juridique applicable aux deux-roues motorisés effectuant du transport léger de marchandises pour compte d'autrui

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à étendre aux entreprises de transport routier utilisant des véhicules à deux roues l'application du cadre juridique prévu par la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI) pour les autres véhicules de transport routier.

Dans l'état actuel du droit, les entreprises effectuant du transport léger de marchandises pour compte d'autrui avec des deux-roues motorisés ne sont pas tenues de s'inscrire au registre des transporteurs et échappent aux obligations qui en découlent (exigences de capacité professionnelle, de capacité financière et d'honorabilité) et surtout au contrôle de l'inspection du travail des transports. Environ 300 entreprises seraient concernées par cette lacune de l'encadrement juridique.

Cette situation compromet la sécurité des coursiers qui, en l'absence de contrôles, sont souvent soumis à une forte pression de leurs employeurs, avec toutes les conséquences que cela implique en termes d'accidents, notamment en zone urbaine. Elle induit, en outre, une concurrence déloyale pour les autres acteurs du secteur qui, parce qu'ils utilisent des véhicules quatre-roues, sont soumis aux règles de la LOTI.

Il est donc proposé de remédier à cette situation en prévoyant que les entreprises de transport léger recourant à des véhicules deux-roues sont désormais tenues de s'inscrire au registre des transporteurs.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

Article additionnel après l'article 15 -
(Article L. 441-6 du code de commerce) -

Délais de paiement dans le secteur des transports

Votre commission vous propose d'adopter un article additionnel destiné à mieux encadrer les délais de paiement pratiqués dans le secteur des transports.

● Dans le droit en vigueur, les règles applicables aux délais de paiement entre chargeurs et transporteurs sont celles établies par le huitième alinéa de l'article L. 441-6 du code de commerce, qui s'appliquent à toute relation commerciale.

Cette disposition prévoit, en effet, que *« sauf dispositions contraires figurant aux conditions de vente ou convenues entre les parties, le délai de règlement des sommes dues est fixé au trentième jour suivant la date de réception des marchandises ou d'exécution de la prestation demandée »*.

Or, dans le secteur des transports, et en particulier dans le transport routier de marchandises, des dispositions contraires sont couramment invoquées par **les chargeurs qui imposent ainsi à leurs prestataires des délais de paiement anormalement longs**, dépassant le plus souvent soixante voire quatre-vingt-dix jours.

Cette pratique, à laquelle les professionnels du transport ne sont pas en mesure de s'opposer dans un contexte de concurrence exacerbée, **fragilise les trésoreries des entreprises** déjà très affectées par la hausse récente du coût du gazole.

● Pour remédier à cette situation, il est nécessaire d'introduire dans le code de commerce une **disposition spécifique destinée à encadrer les délais de paiement dans le secteur des transports**.

Le présent article additionnel vise, en conséquence, à compléter l'article L. 441-6 du code de commerce par un nouvel alinéa précisant que, pour le transport routier de marchandises, pour la location de véhicules avec ou sans conducteur, pour la commission de transport ainsi que pour les activités de transitaire, d'agent maritime et de fret aérien, de courtier et de commissionnaire en douane, **les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours** à compter de la date d'émission de la facture.

<p>Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.</p>
--

Division additionnelle avant le titre III

CHAPITRE V (nouveau) -

**Dispositions relatives au transport fluvial
et au domaine public fluvial**

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à insérer une division additionnelle intitulée : « Chapitre V – Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial », destinée à accueillir les deux articles additionnels qu'elle vous propose.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer une division additionnelle.

Article additionnel avant le titre III -
(Article 189-6 du code du domaine public fluvial
et de la navigation intérieure) -

**Dispositif de répercussion des variations du coût du carburant
sur le prix du transport fluvial**

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à **instaurer au profit des entreprises de transport fluvial un mécanisme de répercussion des variations du prix du carburant**, sur le modèle du dispositif créé par l'article 15 du projet de loi au profit des transporteurs routiers.

* Comme dans le transport routier, le carburant constitue, dans le transport fluvial, **l'une des principales composantes du coût d'exploitation**. Depuis deux ans, la situation économique des entreprises du secteur se trouve donc sensiblement fragilisée par les fortes variations à la hausse du prix du carburant, que les transporteurs ne sont pas en mesure de répercuter de manière satisfaisante sur le prix des prestations qu'ils assurent.

Dans l'état actuel du droit, la seule disposition juridique applicable en termes de répercussion du coût du carburant concerne les contrats types pour les transports de marchandises par voie navigable. Depuis le décret

n° 2000-1295 du 26 décembre 2000, ceux-ci comportent obligatoirement, à l'image des contrats types du transport routier, une clause indiquant que « *le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens* ».

Cependant, cette disposition n'a qu'un caractère supplétif car elle ne s'applique qu'en l'absence de contrat écrit. En outre, son efficacité reste limitée même lorsque les contrats types s'appliquent en raison de la difficulté des parties à s'entendre sur les modalités de révision du prix du transport.

Il est donc proposé de remédier à cette insuffisance en **dotant le transport fluvial d'un outil juridique de répercussion des variations du prix du fioul domestique** susceptible de s'appliquer en présence ou en l'absence de contrat.

* Le présent amendement tend à compléter l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure qui définit les clauses obligatoires de tout contrat de transport de marchandises par voies navigables.

Dans le droit en vigueur, ces clauses obligatoires visent à préciser :

- la nature et l'objet du transport ;
- les modalités d'exécution du service ;
- les obligations de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire ;
- le prix du transport et celui des prestations accessoires prévues.

Le I du présent article additionnel vise à faire précéder les dispositions en vigueur de l'article 189-6 précité par un 1°.

Le II tend à compléter ce 1° par une disposition précisant que le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport.

Le III, qui complète l'article 189-6 par quatre alinéas, vise à introduire un **mécanisme de répercussion des variations du prix du carburant, articulé entre deux volets**.

– le premier volet (2° et 3°) s'applique **en cas de contrat écrit mentionnant les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport**.

En cas de variation, à la hausse ou à la baisse, du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport, le prix de la prestation de transport est modifié pour tenir compte de

l'évolution des charges de carburant, les parties étant libres de choisir le dispositif de répercussion qui leur convient. La facture fait apparaître ces charges révisées.

A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant figurant dans le contrat initial la variation, sur la période concernée, de l'indice des prix du fioul domestique publié par l'INSEE.

– le deuxième volet (4°) s'applique **en l'absence de dispositions contractuelles identifiant les charges de carburant.**

Dans cette situation, la révision du prix du transport est effectuée de plein droit par application de la variation de l'indice des prix du fioul domestique de l'INSEE.

Le montant des charges de carburant est déterminé par référence à la part moyenne qu'elles représentent dans le prix d'une prestation de transport, cette part moyenne étant déterminée par décret.

Le montant révisé des charges est obtenu en appliquant à leur montant initial la variation de l'indice des prix du fioul domestique. Le prix de la prestation de transport est alors révisé en tenant compte du montant révisé des charges de carburant.

Enfin, il est précisé que l'ensemble de ces dispositions sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises.

<p>Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.</p>
--

Article additionnel avant le titre III -

(Article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure) -

Habilitation des collectivités territoriales gestionnaires d'un domaine public fluvial à percevoir la redevance sur les prises d'eau

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à permettre aux collectivités territoriales gérant un domaine public fluvial dans le cadre d'une expérimentation de percevoir la redevance sur les prises d'eau.

L'article 35 du code du domaine public fluvial prévoit que les titulaires d'autorisation de prises d'eau sur les ports intérieurs, cours d'eau et canaux du domaine public de l'Etat sont assujettis au paiement à l'Etat d'une redevance. Il permet également aux collectivités territoriales d'en percevoir une sur les cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau, ports intérieurs leur appartenant, sur le fondement d'une décision de leur assemblée délibérante.

Telle qu'elle est rédigée, **cette disposition n'autorise pas les collectivités territoriales qui ne sont pas propriétaires, mais seulement gestionnaires d'un domaine public, à percevoir cette redevance** sur les prises d'eau.

Rappelons, à cet égard, que la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels, qui reconnaît un domaine public fluvial aux collectivités territoriales et leur permet de se voir transférer la propriété de certaines parties du domaine fluvial de l'Etat (décentralisation), a également créé en la matière un **régime d'expérimentation**. Celui-ci permet aux collectivités territoriales qui le souhaitent de se voir transférer pendant six ans l'aménagement et la gestion du domaine fluvial de l'Etat sans en avoir la propriété, celle-ci leur étant, sauf renoncement de leur part, automatiquement transférée au terme de l'expérimentation.

Or, la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales, qui a introduit dans le code du domaine public fluvial une disposition permettant aux collectivités propriétaires de percevoir la redevance sur les prises d'eau, n'a pas pris en compte la situation de ces collectivités gérant, à titre expérimental, le domaine fluvial de l'Etat et devant en conséquence assumer la charge de son entretien.

Il convient donc de combler ce vide juridique en donnant explicitement à celles-ci la capacité de percevoir la redevance sur les prises d'eau. Tel est l'objet du présent amendement.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

TITRE III -

Dispositions à caractère social

CHAPITRE I^{ER} -

Dispositions applicables au transport routier

Article 16 -

(Article L. 213-11 du code du travail) -

**Dérogation à la durée maximale du travail de nuit du personnel roulant
des entreprises de transport sanitaire**

Cet article vise à prévoir, pour le personnel roulant des entreprises de transport sanitaire, la **possibilité de déroger par accord ou convention collective à la durée maximale quotidienne de dix heures en cas de travail de nuit.**

* Cette limitation absolue à dix heures par jour de la durée du travail en cas de travail de nuit est applicable au personnel roulant de toutes les entreprises de transport routier en vertu du III de l'article L. 213-11 du code du travail.

Cette disposition, rappelons-le, a été introduite dans le code du travail par une **ordonnance¹ du 12 novembre 2004 transposant en droit français une directive du 4 novembre 2003 et une directive du 11 mars 2002²** qui imposent une intégration des salariés des transports dans le droit commun en matière de temps de travail.

Avant l'introduction de cette disposition spécifique, ceux-ci n'étaient, en effet, pas soumis aux dispositions légales du code du travail en matière d'encadrement du travail de nuit, mais à de simples dispositions réglementaires et conventionnelles.

Or, **cette nouvelle limitation de la durée du travail de nuit pose problème dans le secteur du transport sanitaire** puisque les ambulanciers sont tenus d'**effectuer régulièrement des gardes de nuit de douze heures**. Ils

¹ Ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

² Directive 2003/88 du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail et directive 2002/15 du 11 mars 2002 relative au temps de travail des conducteurs routiers.

sont donc, **de par l'organisation même de leur service, dans l'impossibilité de respecter la loi.**

Il convient de tenir compte des contraintes spécifiques de cette profession en prévoyant à l'article 213-11 du code du travail une dérogation au profit des salariés des entreprises de transport sanitaire. Une telle dérogation est d'autant plus justifiée qu'elle est explicitement autorisée pour les services d'ambulance par l'article 17 de la directive 2003/88 du 4 novembre 2003.

Il convient, à cet égard, de rappeler que **notre collègue Yannick Texier, rapporteur pour avis de la loi de ratification¹ de l'ordonnance du 12 novembre 2004 au nom de la commission des affaires économiques, est à l'initiative de cette disposition** qu'il avait proposée lors du débat en juillet dernier à travers un amendement. Il avait finalement retiré celui-ci dans le souci de permettre l'aboutissement rapide de la loi de ratification, en contrepartie de l'engagement du Gouvernement de régler cette question sensible dans le cadre du présent projet de loi.

Le I de l'article 16 tend à modifier le II de l'article L. 213-11 du code du travail.

Ce dernier concerne les salariés des entreprises des transports à l'exception de ceux des entreprises de transport routier. Il limite la durée du travail de nuit à huit heures quotidiennes en moyenne par période de vingt-quatre heures sur une période de référence définie par convention ou accord collectif étendu. Il prévoit toutefois, conformément à la directive, une possibilité de dérogations à cette limitation par conventions ou accords des partenaires sociaux à condition que ceux-ci prévoient en contrepartie des périodes de repos compensateur dont ils déterminent la durée.

Pour les salariés des entreprises de transport ferroviaire, de restauration ferroviaire et de wagons-lits, les périodes de repos compensateur doivent être de durée équivalente au dépassement de la durée maximale du travail de nuit.

Le I tend à supprimer cette distinction et à prévoir que, dès lors qu'il y a dérogation, la période de repos compensateur doit être équivalente au dépassement de la durée maximale du travail de nuit. **Il s'agit ici de rectifier une erreur de transposition** et de se conformer à l'article 17 de la directive précitée du 4 novembre 2003.

Le II de l'article 16 vise à rattacher les salariés des entreprises de transport sanitaire au régime dérogatoire autorisé par le II de l'article L. 213-11 du code du travail. En conséquence, la dérogation à la limitation de la durée maximale du travail de nuit devra être prévue par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement. En contrepartie, les salariés bénéficieront de périodes de repos compensateur de durée équivalente aux dépassements.

¹ Loi n° 2005-810 du 20 juillet 2005 ratifiant l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004.

Le III vise à faire figurer au III de l'article L. 213-11 du code du travail, qui limite à dix heures la durée quotidienne du travail de nuit du personnel roulant du transport routier, une exception au profit des salariés roulants des entreprises de transport sanitaire.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans le modifier.

Article 17 -
(Article L. 220-3 du code du travail) -

Dérogation à l'obligation de pauses pour les salariés roulants des entreprises de transport sanitaire et de transport routier interurbain de voyageurs

Cet article tend à autoriser **des dérogations à l'obligation de prendre des pauses durant la journée de travail pour les salariés roulants des entreprises de transport sanitaire et de transport routier interurbain de voyageurs.**

● L'ordonnance 2004/1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports a rendu applicable aux personnels roulants de ce secteur l'article L. 220-2 du code du travail qui prévoit que tous les salariés bénéficient de pauses durant la journée de travail (pause minimale de vingt minutes au minimum toutes les six heures de travail).

Cette ordonnance a également introduit dans le code du travail un article L. 220-3 prévoyant un régime spécifique de pauses pour les salariés roulants du transport routier : ceux-ci bénéficient d'une pause d'au moins trente minutes lorsque leur temps de travail quotidien est supérieur à six heures et d'au moins quarante cinq minutes lorsqu'il dépasse neuf heures. **En l'état actuel du droit, aucune dérogation à cette obligation n'est prévue pour les salariés roulants du transport routier.**

Cette nouvelle réglementation s'avère difficilement applicable dans le secteur ambulancier où il est nécessaire d'exécuter le service sans interruption dès lors qu'il s'agit du transport de personnes malades.

Il en est de même s'agissant du transport routier de voyageurs en zone interurbaine (le transport urbain proprement dit n'étant pas couvert par l'ordonnance du 12 novembre 2004 et donc pas concerné par cette obligation de pause) soumis à un fort cadencement. Il apparaît difficilement concevable que les conducteurs arrêtent leurs véhicules et fassent attendre les voyageurs afin de respecter leur obligation de pause.

Ces deux problèmes avaient été soulevés lors de l'examen en juillet dernier de la loi de ratification de l'ordonnance du 12 novembre 2004 à travers **deux amendements présentés respectivement par nos collègues Yannick Texier et Jean-Jacques Hiest** qui avaient été finalement retirés en raison de contraintes liées au calendrier parlementaire.

• Il est donc proposé de prévoir à l'article L. 220-3 du code du travail des dérogations en faveur de ces deux catégories de transport routier.

Ces dérogations, notons-le, sont permises par l'article 17 de la directive 2003/88 du 4 novembre 2003.

Le **I** de l'article 17 tend à étendre aux **salariés du transport sanitaire et du transport routier de voyageurs** (affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres) la possibilité de déroger par conventions ou accords des partenaires sociaux prévue par le troisième alinéa de l'article L. 220-3 du code du travail.

En conséquence, l'attribution d'une telle dérogation sera conditionnée au remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée au plus tard avant la fin de la journée.

Le **II** tend à **exclure ces deux catégories de salariés du régime spécifique de pauses** prévu au dernier alinéa de l'article L. 220-3 du code du travail pour les salariés roulants du transport routier.

Votre commission vous présentera un amendement visant à étendre la dérogation prévue à cet article au personnel roulant du transport de fonds, compte tenu des risques particuliers auxquels cette activité est exposée. Une telle obligation d'interrompre le service compromet, en effet, à la fois la sécurité des conducteurs et des biens transportés.

La directive 2003/88, soulignons-le, autorise dans son article 17 des dérogations à l'obligation de pause pour les activités caractérisées par la nécessité d'assurer la continuité du service.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.

CHAPITRE II -

Dispositions relatives au transport maritime

Article 18 -

(Article 5-1 (nouveau) du code du travail maritime) -

Dispositions applicables aux personnes employées à bord des navires utilisés pour des services de remorquage portuaire

Cet article prévoit que les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir des services de remorquage¹ bénéficient, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des dispositions relatives **au droit du travail du lieu de prestation**.

Aux termes de l'article 10 du règlement général de police des ports maritimes, de commerce et de pêche, annexé à l'article R. 351-1 du code des ports maritimes, « *l'exercice du remorquage et du lamanage des bâtiments est subordonné à l'agrément du directeur du port, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel.* ». Les conditions requises pour cet agrément sont fixées, par arrêté, pour chaque port. A l'heure actuelle, la société « Les Abeilles » du groupe Bourbon constitue, dans les principaux ports, notamment Le Havre et Marseille, le seul opérateur autorisé à effectuer ces services.

L'évolution de la jurisprudence nécessite une modification de la législation applicable en matière de remorquage. A la suite de plusieurs jugements du tribunal administratif le condamnant pour refus de délivrer un agrément à la Société nouvelle de remorquage du Havre (SNRH)², le port autonome du Havre a en effet récemment accordé un agrément à cette entreprise. Sur ce port coexisteront donc désormais des navires appartenant à l'entreprise « Les Abeilles » et d'autres relevant de la SNRH. , qui exploitera ses navires sous pavillon français.

L'exploitation sous pavillon français est d'ailleurs aujourd'hui, aux termes de l'article 260 du code des douanes, une obligation. Toutefois, la perspective, ouverte par la décision du tribunal administratif ainsi que par l'évolution générale du droit communautaire, d'une autorisation, à terme, des activités de remorquage aux navires battant pavillon communautaire, **doit conduire à encadrer, d'ores et déjà, de manière très stricte, les conditions**

¹ Il existe deux types de remorquage maritime : le remorquage hauturier (lorsqu'un déplacement en haute mer est effectué), et le remorquage portuaire lorsqu'un bâtiment flottant fait appel à un autre bâtiment flottant pour lui permettre d'accoster, d'appareiller ou de faire des mouvements dans le port.

² TA de Rouen, 31 juillet 2001, n° 00303 et TA de Rouen, 29 juin 2004, n° 0300261.

d'emploi des équipages, la qualité de ces dernières étant un élément essentiel à la sécurité dans nos ports.

Dans cet esprit, l'article 18 du projet de loi prévoit donc que les personnels employés à bord des navires de remorquage qui opèrent dans les eaux intérieures et territoriales françaises bénéficient des dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles françaises, applicables aux entreprises établies en France, selon des modalités déterminées par décret. Le second alinéa précise que ces dispositions sont applicables aux employés qui effectuent habituellement leur travail en France et à ceux qui sont temporairement détachés, quelle que soit la loi régissant leur relation de travail.

Aux termes de telles dispositions, ont notamment vocation à s'appliquer les dispositions du décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la **durée du travail** et le décret n° 99-195 du 16 mars 1999, qui permet aux services de contrôle de **constater les conséquences d'un effectif insuffisant portant préjudice au respect des dispositions nationales en matière de durée du travail**. S'appliqueront également d'éventuels textes conventionnels étendus relatifs aux **salaires**.

Votre rapporteur approuve les dispositions de l'article 18, de nature à permettre l'exercice d'une concurrence loyale dans les ports français. Il propose simplement un amendement visant **à en clarifier la rédaction et à encadrer le contenu du futur décret, afin de garantir que celui-ci couvrira l'ensemble des champs nécessaires**.

D'une part, le deuxième alinéa, redondant avec le premier, est supprimé. D'autre part, par cohérence avec l'article L. 342-3 du code du travail relatif au détachement transnational de travailleurs, issu de l'article 89 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises, il énumère l'ensemble des matières relatives à la législation du travail que le décret devra réglementer.

Selon la même logique que celle qui a présidé à la rédaction du nouvel article L. 342-3 du code du travail, la liste proposée reprend les matières énumérées par la directive n° 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, et le complète, conformément à la possibilité ouverte aux Etats d'y ajouter des dispositions d'ordre public, par les libertés individuelles et collectives dans la relation de travail et le droit de grève. L'énumération explicite de ces matières présente **le double avantage d'une lisibilité accrue pour les entreprises concernées et d'une garantie supplémentaire pour les salariés concernant le futur décret**. Enfin, toujours par cohérence avec l'article L. 342-3 du code du travail, l'amendement précise que ce décret devra prévoir *« les formalités déclaratives exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ils sont dispensés »*, disposition destinée à renforcer l'effectivité des contrôles qui seront effectués par l'inspection du travail maritime française.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi modifié.

CHAPITRE III -

Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions communautaires concernant les gens de mer

Article 19 -

(Articles L. 421-21, L. 757-1 du code de l'éducation, article 5-2 (nouveau) du code du travail maritime) -

Protection des femmes exerçant la profession de marin

Le **paragraphe I** de cet article étend à l'assurance maternité la couverture sociale des élèves des lycées professionnels maritimes en complétant l'article L. 421-21 du code de l'éducation. On rappellera que ces élèves sont affiliés obligatoirement, pendant leur scolarité, au régime de sécurité sociale des marins, qui relève de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM).

Le **paragraphe II** étend à l'assurance maternité la protection sociale des élèves des écoles de la marine marchande (ENMM). Il réintroduit à cette occasion la couverture sociale de ces élèves à l'ENIM, qui se trouvait privée de base légale. Cette couverture avait disparu à la suite d'un « accident » législatif. L'ordonnance n° 2000-549 du 15 juin 2000 relative à la partie législative du code de l'éducation avait en effet abrogé par erreur la loi du 7 avril 1942 relative à l'assurance des élèves des écoles nationales de la marine marchande, sans prendre de dispositions de remplacement.

Cette couverture avait été rétablie par la loi n°2003-339 du 14 avril 2003 portant ratification de l'ordonnance précitée puis à nouveau supprimée malencontreusement par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. L'ENIM a évidemment continué d'assurer à la caisse générale de prévoyance les élèves de ces écoles, mais il est nécessaire de réintroduire dans la partie législative du code de l'éducation l'assurance des élèves des ENMM tout en en l'étendant à la maternité.

Enfin, le **paragraphe III** prévoit que les dispositions du code du travail relatives à la maternité (articles L. 122-5 à L. 122-25-1-2 du code du

travail) sont applicables aux femmes marins selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat. Cette adaptation doit notamment permettre la création d'une prestation spécifique, liée au fait que **les femmes sont inaptes à la navigation dès la constatation de l'état de grossesse**, cette prestation devant couvrir les femmes jusqu'à leur prise en charge au titre du congé maternité.

Votre commission se félicite de ces dispositions, qui renforcent les garanties apportées aux femmes exerçant la profession de marin, et vous propose de les adopter sans modification.

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

*Article additionnel après l'article 19 -
(article L. 742-12 (nouveau) du code du travail) -*

Service de santé des gens de mer

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à insérer un article additionnel afin de **conforter le service de santé des gens de mer dans ses missions**. La santé au travail des gens de mer constitue en effet une dimension essentielle de la sécurité de la navigation.

Le service de santé des gens de mer est actuellement assuré par des médecins sur la base **d'un arrêté ancien, datant du 24 mars 1977**. Afin de se mettre en conformité avec les exigences posées par les conventions de l'organisation internationale du travail (OIT) et les textes européens¹, l'amendement vise à lui donner une **base légale**. En conséquence, il insère un article L. 741-12 dans le code du travail, précisant qu'il assure les missions définies au titre IV du livre II du code du travail concernant les services de santé au travail.

Le service de santé des gens de mer, qui compte actuellement 22 médecins, est chargé des fonctions suivantes : détermination de l'aptitude médicale du marin à la navigation, aptitude du marin à un poste de travail, contrôle des conditions de navigation dans sa dimension hygiène et

¹ Convention n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux de l'organisation internationale du travail de 1987, convention n° 178 sur l'inspection du travail de 1996, directive du Conseil du 12 juin 1989 (89/391/CEE) concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail.

habitabilité, contrôle des conditions de travail dans sa dimension santé au travail.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

Article additionnel après l'article 19 -
(Articles 87 à 90 et 90-1 (nouveau) du code du travail maritime) -

Rapatriement des gens de mer

Votre commission vous propose d'adopter un amendement tendant à renforcer les garanties des marins en cas de rapatriement. A cette fin, il réécrit l'ensemble des dispositions du chapitre IV du titre IV du code du travail maritime, relatif au rapatriement, afin de traduire en droit français le contenu de la convention révisée n° 166 sur le rapatriement des marins de 1987, ratifiée par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004.

• **L'article 87**, dans sa rédaction actuelle, est très succinct, puisqu'il prévoit que *« sauf les exceptions prévues à l'article 89 ci-après, le marin débarqué, ou délaissé en fin de contrat, hors du port métropolitain, doit être rapatrié aux frais du navire. A l'égard des marins qui ont été embarqués dans un territoire d'outre-mer, le rapatriement doit être effectué dans ce territoire, à moins qu'il ait été stipulé que le marin serait ramené en France. »*

Le nouvel article 87 tend quant à lui à :

- énumérer les cas dans lesquels l'armateur doit organiser le rapatriement du marin ;
- poser le principe du « droit à la conduite » jusqu'au port d'embarquement pour le marin qui se trouve débarqué ;
- préciser que ces dispositions s'appliquent également aux personnels n'exerçant pas la profession de marin.

• S'agissant de **l'article 88**, il prévoit actuellement que *« Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié. Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables. »*

Son contenu est considérablement enrichi puisqu'il prévoit désormais que le marin **choisit sa destination**, qui peut être :

- le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;
- le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;
- le pays de résidence du marin ;
- tout autre lieu convenu entre les parties.

Il est également précisé que le mode normal de rapatriement doit s'effectuer par la voie aérienne.

• **L'article 89**, dans sa rédaction actuelle, prévoit que « *Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties. Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué soit pour raison disciplinaire, soit à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions de l'article 80 ci-dessus. Sont à la charge de l'Etat les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement et pour subir une peine.* » Ces dispositions sont, à quelques modifications rédactionnelles près, reprises dans le nouvel **article 90**. **L'article 89** nouveau précise quant à lui que l'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement, et que le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage **ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis**.

• Enfin, l'amendement propose de créer un **article 90-1** qui renforce la sanction pénale applicable en cas de non rapatriement du marin, fixée à 7.500 euros d'amende.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

*Article additionnel après l'article 19 -
(Articles 28 et 104 du code du travail maritime) -*

Repos hebdomadaire des gens de mer

Votre commission vous propose d'adopter un amendement relatif au **repos hebdomadaire des gens de mer**.

L'article 28 du code du travail maritime pose aujourd'hui deux principes : un repos complet d'une journée par semaine doit être accordée au marin lorsque l'engagement maritime est supérieur à six jours, et le dimanche est le jour consacré au repos hebdomadaire. Il prévoit ensuite **qu'un décret en**

Conseil d'Etat peut adapter ces modalités, afin de permettre à l'armateur d'accorder le repos par roulement, de manière différée au retour au port d'embarquement, ou au cours du voyage dans un port d'escale. Ces adaptations sont en effet rendues nécessaires par les spécificités du métier de marin.

Or ce décret n'a jamais pu être pris, du fait de la très grande complexité des critères énumérés par la loi, qu'il devait revenir au pouvoir réglementaire de « mixer » : celui-ci doit en effet tenir compte « *des contraintes propres aux diverses activités maritimes, ainsi que du genre de navigation ou de la catégorie de personnel* ». A l'heure actuelle, la seule disposition réglementaire qui s'applique est donc l'article 10 du décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 qui prévoit que « *Lorsque le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date normale, il doit être remplacé par un repos de vingt-quatre heures accordé soit au cours du voyage dans un port d'escale avec l'accord du marin intéressé, soit à l'issue de l'embarquement. Lorsque le repos hebdomadaire est pris de façon différée à terre, les heures supplémentaires et les heures de travail soumises à un maximum réglementaire sont décomptées par période de six jours consécutifs* ».

C'est pourquoi l'amendement proposé tend à réécrire l'article 28 afin de simplifier son dispositif. Il renvoie ainsi à la **négociation collective les modalités du report**, et prévoit **un décret pour en fixer les limites maximales**. Enfin, il précise que ces dispositions s'appliquent au capitaine, selon des modalités fixées par décret, des adaptations étant rendues nécessaires du fait de ses responsabilités particulières.

Votre commission vous propose d'adopter cet amendement tendant à insérer un article additionnel.

*

*

*

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements présentés, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi.

ANNEXE -

PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR

– Mme Elisabeth **Borne**, directeur de la stratégie à la **SNCF**, accompagnée de M. Stéphane **Volant**, conseiller auprès du président de la **SNCF** ;

– M. Jean-Paul **Deneuille**, délégué général de la **Fédération nationale des transports routiers (FNTR)**, accompagné de Mme Florence **Berthelot**, déléguée aux affaires juridiques et réglementaires ;

– Mme Chantal **Perrichon**, responsable de la communication de la **Ligue contre la violence routière** ;

– M. Jean-Pierre **Morlin**, président de l'**Union des professionnels de la Route (UPR)** et de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), M. Hervé **Cornède**, délégué général de la **Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)** et M. Jacques-Henri **Garban**, délégué général de l'**Association française du transport routier international (AFTRI)** ;

– M. Pierre **Gustin**, délégué général de la Prévention routière ;

– M. Didier **Leandri**, délégué général de l'**Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)** ;

– M. Jean-Luc **Bourdil**, président du syndicat national du transport léger (SNTL), M. Amaury de **Turckheim**, membre du bureau du SNTL et président-directeur général de SVP, ainsi que Mme Laure **Dubois**, délégué aux activités messagerie/express et responsable du pôle social de TLF.

– M. Gilles **Robin**, directeur de cabinet adjoint de M. Dominique Perben ;

– M. Patrick **Vieu**, directeur des transports ferroviaires et collectifs à la **direction générale de la mer et des transports (DGMT)** au ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

– M. Loïc **Charbonnier**, conseiller technique auprès de M. Dominique Perben ;

– M. Denis **Huneau**, sous-directeur à la Direction des transports ferroviaires et collectifs à la **direction générale de la mer et des transports (DGMT)** au ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

– M. Marc **Papinutti**, sous-directeur à la Direction des transports ferroviaires et collectifs à la **direction générale de la mer et des transports (DGMT)** au ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;

– M. Gérard **Clérissi**, conseiller « sécurité routière et gestion de crise » au cabinet du ministre en charge des transports, M. Michel **Barthélémy**, conseiller technique « police » du délégué interministériel à la sécurité routière, Mme Marie-Thérèse **Goux**, adjointe au sous-directeur de la sécurité de la route et de la gestion du trafic à la **direction de la sécurité et de la circulation routière** (DSCR) et M. André **Chazeau**, chef du bureau de la législation et du contentieux de la même direction ;

– M. Philippe **Maler**, directeur adjoint en charge des transports maritimes, routiers et fluviaux à la **direction générale de la mer et des transports** (DGMT) au ministère en charge des transports ;

– M. François **Duval**, conseiller juridique du directeur général des routes au ministère en charge des transports.

– M. Philippe **Boucheteil**, président du **Conseil de métiers ferroviaires** (Fédération des entreprises de transports et logistique de France – TLF) ;

– M. Pierre **Godfroy**, Adjoint au directeur, Chargé de la Logistique à Le Havre – développement ;

– M. François **Peter**, conseiller de la direction générale de **CONNEX**.

– M. Yves **Rastoin**, vice-président de l'**Association professionnelle des entreprises de remorquage maritime** (APERMA) ;

– M. Claude **Huaut**, président de la **Fédération des Pilotes maritimes**, accompagné de M. Jacques **SAUBAN**, **secrétaire général** ;

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	<p data-bbox="598 571 997 638">Projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports</p> <p data-bbox="742 683 853 728">TITRE I^{ER}</p> <p data-bbox="614 750 981 817">DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE</p> <p data-bbox="726 873 869 907">CHAPITRE I^{ER}</p> <p data-bbox="598 929 997 996"><i>L'AGENCE FRANÇAISE DE SECURITE FERROVIAIRE</i></p> <p data-bbox="742 1052 853 1086">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="574 1108 1021 1243"><i>Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 2006, un établissement public de l'État dénommé « Agence française de sécurité ferroviaire ».</i></p> <p data-bbox="574 1265 1021 1646">Cet établissement public veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par décret. <i>Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle.</i></p> <p data-bbox="742 1668 853 1702">Article 2</p> <p data-bbox="574 1724 1021 2038"><i>I. - L'agence est administrée par un conseil d'administration composé pour une moitié de représentants de l'État et pour l'autre moitié de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'agence ainsi que de deux représentants du personnel. Le conseil d'administration élit son président parmi ses membres.</i></p>	<p data-bbox="1045 571 1444 638">Projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports</p> <p data-bbox="1189 683 1300 728">TITRE I^{ER}</p> <p data-bbox="1077 750 1444 817">DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE</p> <p data-bbox="1181 873 1324 907">CHAPITRE I^{ER}</p> <p data-bbox="1077 929 1428 974">DE LA SECURITE FERROVIAIRE</p> <p data-bbox="1189 1052 1300 1086">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="1141 1108 1348 1153">Alinéa supprimé</p> <p data-bbox="1141 1265 1316 1310"><i>L'Etat veille ...</i></p> <p data-bbox="1141 1478 1252 1523">... décret.</p> <p data-bbox="1189 1668 1300 1702">Article 2</p> <p data-bbox="1189 1724 1316 1769">Supprimé</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

L'agence est dirigée par un directeur général, nommé par décret.

Les autorisations mentionnées au deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi sont délivrées par le directeur général.

II. - L'agence peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.

III. - Le directeur général de l'agence habilite les agents chargés de contrôler l'application de la réglementation technique et de sécurité des transports ferroviaires, de recueillir des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'agence et de se faire communiquer tout élément justificatif. Ces agents sont astreints au secret professionnel.

En dehors des cas visés à l'article 26-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, ces agents ont accès entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours, aux locaux, lieux, installations, matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs à l'agence désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'État ou de ses établissements publics. Lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent pénétrer que sur autorisation du président du tribunal de grande instance ou du magistrat délégué par lui.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Article 3

Article 3

Supprimé

Les ressources de l'agence sont constituées par :

1° Un droit de sécurité dû, à compter du 1^{er} janvier 2006, par les entreprises ferroviaires qui utilisent les réseaux mentionnés au deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition du conseil d'administration de l'agence. Ce droit comprend, selon le cas :

- un pourcentage du montant des redevances d'utilisation de ce réseau versées à Réseau ferré de France dans la limite du centième de ce montant et de 20 centimes d'euro par kilomètre parcouru ;

- une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur ces réseaux dans la limite de 10 centimes d'euro par kilomètre.

Les entreprises déclarent chaque trimestre le montant des redevances versées à Réseau ferré de France et le nombre de kilomètres parcourus par leurs matériels sur les différents réseaux. Cette déclaration, accompagnée du paiement du droit, est adressée au comptable de l'agence.

Ce droit est constaté et recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

2° Les subventions de l'État ou de toute autre personne publique ou privée ;

3° Les redevances que l'agence perçoit lors de la délivrance, aux personnes autres que les entreprises ferroviaires, d'autorisations mentionnées au deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la présente loi ;

4° Les dons, legs, produits de cession et concours divers.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p align="center">—</p> <p>Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs</p>	<p align="center">Article 4</p> <p><i>Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application des articles 1^{er} à 3. Il fixe notamment la composition et les règles de fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier ainsi que les modalités d'exercice du contrôle de l'État. Ce décret détermine également les conditions d'emploi par l'agence d'agents de la RATP et de la SNCF qui comprennent notamment le droit de demeurer affiliés au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine ainsi que leur droit à l'avancement.</i></p>	<p align="center">Article 4</p> <p align="center">Supprimé</p>
<p>Art. 13-1. - Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.</p>	<p align="center">Article 5</p> <p>La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :</p> <p><i>I. - Au premier alinéa de l'article 13-1, après les mots : « avant que l'État » sont insérés les mots : « ou l'Agence française de sécurité ferroviaire » et après les mots : « au représentant de l'État, » sont insérés les mots : « ou au directeur général de l'Agence française de sécurité ferroviaire ».</i></p>	<p align="center">Article 5</p> <p align="center"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>I.- Supprimé</p>
<p>Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.</p>	<p><i>II. - Au deuxième alinéa de l'article 13-1, après les mots : « l'État », sont insérés les mots : « ou l'Agence française de sécurité ferroviaire ».</i></p>	<p>II.- Supprimé</p>
<p>.....</p>	<p>III. - L'intitulé de la section II du chapitre I^{er} du titre II est remplacé par l'intitulé suivant : « De l'interopérabilité du système ferroviaire ».</p>	<p>III. - (Sans modification)</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 26. - Les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont munis d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi. Ils sont alors présumés satisfaire aux exigences essentielles permettant de garantir cette interopérabilité.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat définit les exigences essentielles d'interopérabilité et fixe les règles relatives à la mise sur le marché de ces constituants.</p>	<p>IV. - Au premier alinéa de l'article 26, le mot : « transeuropéen » est supprimé.</p>	<p>IV. - <i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. 26-1. - Si un constituant muni d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi ne satisfait pas aux exigences essentielles permettant de garantir son interopérabilité, le ministre chargé des transports peut, par arrêté, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, restreindre le domaine d'application de ce constituant ou ordonner sa mise en conformité.</p> <p>Il peut également, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, suspendre pendant une durée n'excédant pas un an ou interdire la mise sur le marché, même à titre gratuit, du constituant ou ordonner son retrait en tous lieux.</p>	<p>V. - <i>Au premier alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre chargé des transports peut, par arrêté, » sont remplacés par les mots : « le directeur général de l'Agence française de sécurité ferroviaire peut ».</i></p>	<p>V.- Supprimé</p>
<p>En cas de danger imminent, le ministre peut prononcer sans formalité la suspension prévue à l'alinéa précédent.</p>	<p>VI. - <i>Au troisième alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre peut » sont remplacés par les mots : « le ministre chargé des transports ou le directeur général de l'Agence française de sécurité ferroviaire peut ».</i></p>	<p>VI.- Supprimé</p>
<p>Art. 26-2. - Sans préjudice de la compétence des officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, ont compétence pour procéder aux contrôles nécessaires en vue de vérifier le respect des dispositions de l'article 26 et pour rechercher et constater les infractions prévues à l'article 26-5 les agents de l'Etat et les préposés d'exploitants ferroviaires agréés et commissionnés par le ministre des transports.</p> <p>Ces agents et préposés sont astreints au secret professionnel dans les conditions et sous les sanctions prévues par le code pénal.</p>	<p>VII. - <i>Au premier alinéa de l'article 26-2, après les mots : « les agents de l'État », sont insérés les mots : « , ceux de l'Agence Française de sécurité ferroviaire ».</i></p>	<p>VII.- Supprimé</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 26-4. - Les agents mentionnés à l'article 26-2 peuvent prélever des pièces ou des échantillons pour procéder à des analyses ou à des essais et exiger la communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.</p> <p>.....</p> <p>Art. 18-1. - Sans préjudice des dispositions de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, les départements sont compétents pour créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local.</p> <p>A l'intérieur du périmètre de transports urbains, les dessertes locales des transports ferrés ou guidés établis par le département sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.</p> <p>Les dispositions du présent article ne s'appliquent ni aux départements d'outre-mer ni aux départements de la région d'Ile-de-France.</p>	<p>VIII. - Au premier alinéa de l'article 26-4, les mots : « tout document » sont remplacés par les mots : « tout élément justificatif ».</p> <p>CHAPITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE AERIENNE</p> <p>Article 6</p> <p>I. - Il est ajouté au titre III du livre I^{er} du code de l'aviation civile un chapitre III ainsi rédigé :</p> <p>« CHAPITRE III « POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS</p>	<p>VIII. - <i>(Sans modification)</i></p> <p><i>Article additionnel après l'article 5</i></p> <p><i>L'article 18-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs est ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Art. 18-1. - Sans préjudice des dispositions de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée, les collectivités territoriales ainsi que les établissements publics de coopération intercommunale sont compétents pour créer ou exploiter des infrastructures de transport non urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local.</i></p> <p><i>« A l'intérieur du périmètre de transports urbains, les dessertes locales des transports ferrés ou guidés établis dans les conditions prévues au premier alinéa sont créées ou modifiées en accord avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains.</i></p> <p><i>« Les dispositions du présent article ne s'appliquent ni aux départements d'Outre-mer ni à la région Ile-de-France. »</i></p> <p>CHAPITRE II</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE AERIENNE</p> <p>Article 6</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« *Art. L. 133-1.* - Sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées, soit par le présent livre, soit par le règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du 10 mars 2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

« *Art. L. 133-2.* - Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aéroport français pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient françaises, communautaires ou prises en application de la convention de Chicago du 7 décembre 1944.

« *Art. L. 133-3.* - Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut :

« *a)* prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« *b*) en cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;

« *c*) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;

« *d*) subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en France d'un ou plusieurs exploitants d'un pays tiers au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004.

« Les autorisations mentionnées à l'article L. 133-1 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

« *Art. L. 133-4.* - Les agents de l'État, ainsi que les organismes ou personnes que le ministre chargé de l'aviation civile habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

« *Art. L. 133-5.* - Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent chapitre. »

Code de l'aviation civile

Art. L. 330-6. - Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le ministre chargé de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises.

II. - Au premier alinéa de l'article L. 330-6 du code de l'aviation civile, après les mots : « sécurité aérienne » sont ajoutés les mots : « dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4. »

Textes en vigueur

—

Art. L. 410-5. - L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Texte du projet de loi

—

III. - L'article L. 410-5 du code de l'aviation civile est complété par l'alinéa suivant :

« Ces organismes, ces centres d'expertise et ces personnes sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4. »

IV. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Article 7

I. - L'intitulé du livre VII du code de l'aviation civile est remplacé par l'intitulé suivant :

« Livre VII - Enquête technique relative aux accidents et incidents - Protection de l'information ».

II. - L'article L. 722-2 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

Propositions de la Commission

—

Article 7

(Sans modification)

Textes en vigueur

—
Art. L. 722-2. - Toute personne impliquée, de par sa fonction, dans un incident qu'elle a spontanément et sans délai signalé à l'organisme permanent et, le cas échéant, à son employeur ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Texte du projet de loi

—
« Art. L. 722-2. - Toute personne qui, dans l'exercice d'une activité régie par le présent code, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte sans retard à l'organisme permanent, au ministre chargé de l'aviation civile ou à son employeur selon les modalités fixées par décret en Conseil d'État.

« La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un événement au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003. »

III. - Le chapitre II du titre II du livre VII du code de l'aviation civile est complété par un article L. 722-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 722-3. - Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003, dans les conditions prévues à l'article L. 722-2, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou cet événement, sauf si elle s'est elle-même rendu coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité. »

Propositions de la Commission

—

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. L. 741-1. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives.

IV - Il est inséré dans le chapitre premier du titre III du livre VII du code de l'aviation civile un article L. 731-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 731-4. - Le titre I^{er} de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public ne s'applique ni aux documents recueillis pour l'établissement des rapports mentionnés à l'article L. 731-3, ni aux comptes-rendus d'accidents, d'incidents ou d'événements au sens de l'article 2 de la directive (CE) n° 2003/42 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 et aux documents s'y rapportant, ni aux rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs de pays tiers mentionnés à l'article L. 133-2, ni aux rapports d'inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tous documents s'y rapportant, établis par le ministre chargé de l'aviation civile ou reçus d'autres États membres de la Communauté européenne ou parties à l'espace économique européen. Sans préjudice du respect des secrets protégés par la loi, leur diffusion et leur utilisation sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité. »

V. - À l'article L. 741-1, les mots : « de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives » sont remplacés par les mots : « de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées au premier alinéa de l'article L. 722-2 ».

VI. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

CHAPITRE III

CHAPITRE III

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA SECURITE DES TUNNELS ROUTIERS**

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA SECURITE DES TUNNELS ROUTIERS**

Article 8

Article 8

Il est créé, après l'article L. 118-4 du code de la voirie routière, un article L. 118-5 ainsi rédigé :

(Alinéa sans modification)

« Art. L. 118-5. - Pour chaque tunnel de plus de 500 mètres situé sur le réseau routier transeuropéen, le maître de l'ouvrage désigne, après accord du représentant de l'État, un agent de sécurité qui coordonne les mesures de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation.

« Art. L. 118-5. - Pour chaque ...

... les mesures de prévention et de sauvegarde ...

... d'exploitation.
L'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité est garantie pour l'exercice de ses attributions.

« Le maître de l'ouvrage transmet au représentant de l'État, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention les comptes rendus d'incident ou d'accident et éventuellement les rapports d'enquête.

« Le maître ...

... d'accident et les rapports d'enquête.

(Alinéa sans modification)

« Les dérogations aux prescriptions de sécurité applicables à ces ouvrages font l'objet d'une consultation de la Commission européenne. Cette consultation suspend le délai prévu au deuxième alinéa de l'article L. 118-1.

(Alinéa sans modification)

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article, notamment la liste des itinéraires auxquels il s'applique. »

Textes en vigueur

Code de la route

Art. L. 317-5. - I. - Le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur d'un cyclomoteur au-delà de la puissance maximale autorisée est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

II. - Le fait, pour un professionnel, de transformer un moteur de cyclomoteur en vue d'en augmenter la puissance, au-delà de la puissance maximale autorisée, est puni des mêmes peines.

III. - Le dispositif prévu au I est saisi. Lorsque le dispositif est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule, ce véhicule peut également être saisi.

Texte du projet de loi

CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA SECURITE ROUTIERE**

Article 9

I. - Les I et II de l'article L. 317-5 du code de la route sont remplacés par les dispositions suivantes :

« I. - Le fait de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

« II. - Le fait pour un professionnel de réaliser, sur un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur, des transformations ayant pour effet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur, est puni des mêmes peines. »

Propositions de la Commission

CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA SECURITE ROUTIERE**

Article 9

(Sans modification)

Textes en vigueur

Art. L. 317-7. - Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 317-5 encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;

2° La confiscation du véhicule, lorsque le dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule.

Toute condamnation pour le délit prévu à l'article L. 317-5 donne lieu de plein droit à la confiscation du dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction.

Texte du projet de loi

II. - L'article L. 317-7 du code de la route est complété par un 3° rédigé comme suit :

« 3° L'interdiction suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus. »

III. - Au chapitre I^{er} du titre II du livre III du code de la route sont insérés les articles L. 321-1 à L. 321-4 rédigés comme suit :

« *CHAPITRE I^{er}*
« **RECEPTION ET HOMOLOGATION**

« *Art. L. 321-1.* - Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Le véhicule peut être saisi.

« Un décret détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive.

« *Art. L. 321-2.* - La tentative des délits prévus par l'article L. 321-1 est punie des mêmes peines.

Propositions de la Commission

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« *Art. L. 321-3.* - Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 321-1 encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;

« 2° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction, ou de la chose qui en est le produit ;

« 3° L'interdiction suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus.

« *Art. L. 321-4.* - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 321-1. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. ».

IV. - L'article L. 325-6 du code de la route est ainsi modifié :

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 325-6. - Les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans les conditions normales de sécurité ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les travaux reconnus indispensables.</p> <p>Ils ne peuvent ensuite être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.</p> <p>En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. S'il constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.</p>	<p>Au premier alinéa, après le mot : « sécurité » sont ajoutés les mots : « ou qui ne sont plus conformes à leur réception » et après le mot : « indispensables » les mots : « à leur remise en état ou en conformité » ;</p> <p>Au troisième alinéa, après le mot : « sécurité » sont ajoutés les mots : « ou qu'il nécessite une mise en conformité ».</p> <p>V. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.</p>	
<p>Art. L. 325-1-1. - En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue, l'officier ou l'agent de police judiciaire peut, avec l'autorisation préalable du procureur de la République donnée par tout moyen, faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule.</p> <p>.....</p>	<p>Article 10</p> <p>I. - Au premier alinéa de l'article L. 325-1-1 du code de la route, les mots : « d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévus par le présent code ou le code pénal pour lesquels ».</p>	<p>Article 10</p> <p>I. – <i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 325-2. - Pour l'application de l'article L. 325-1 et sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, les fonctionnaires de police en tenue et les militaires de la gendarmerie habilités à constater par procès-verbaux les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.</p> <p>.....</p>	<p>II. - Au premier alinéa de l'article L. 325-2 du code de la route, les mots : « de l'article L. 325-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 ».</p>	<p>II. – <i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. L. 325-3. - Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des articles L. 325-1 et L. 325-2.</p> <p>Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat type susceptible d'être passé entre les collectivités publiques intéressées et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules à moteur.</p>	<p>III. - Au premier alinéa de l'article L. 325-3 du code de la route, les mots : « L. 325-1 et L. 325-2 » sont remplacés par les mots : « L. 325-1 à L. 325-2 ».</p>	<p>III. – <i>(Sans modification)</i></p>
<p>Art. L. 224-5. - I. - Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.</p>	<p>IV. - L'article L. 224-5 du code de la route est abrogé et il est créé un article L. 325-3-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 325-3-1. - I. - Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci ou à un ordre d'envoi en fourrière est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.</p>	<p>IV. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>II. - Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :</p>	<p>« II. - Toute personne coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :</p>	<p>« Art. L. 325-3-1. – I <i>(Sans modification)</i></p>
<p>1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;</p>	<p>« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;</p>	<p>« II. - Toute personne <i>physique</i> coupable suivantes :</p>
<p>2° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;</p>	<p>« 2° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;</p>	<p>« 1° <i>(Sans modification)</i></p>
<p>3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.</p>	<p>« 3° La peine de jours-amendes dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.</p>	<p>« 2° <i>(Sans modification)</i></p>
<p>III. - Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.</p>	<p>« III. - Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire. »</p>	<p>« 3° <i>(Sans modification)</i></p>
		<p>« III. - <i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Art. L. 130-6. - Les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 233-2, L. 317-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises.

Ces fonctionnaires ont accès à l'appareil de contrôle, dit "chronotachygraphe", et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés.

Art. L. 344-1. - Les articles L. 325-1, L. 325-1-1, L. 325-2 et L. 325-6 à L. 325-11 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, dans la rédaction suivante :

.....
"Art. L. 325-1-1 - En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue, l'officier ou l'agent de police judiciaire peut, avec l'autorisation préalable du procureur de la République donnée par tout moyen, faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule.
.....

Code de la route

Art. L. 330-2 I. - Ces informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées sur leur demande :
.....

Texte du projet de loi

V. - À l'article L. 130-6 du code de la route, les mots : « les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 233-2, L. 317-1 et L. 413-1 » sont remplacés par les mots : « les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 325-3-1 et L. 413-1 ».

VI. - L'article L. 344-1 du code de la route est modifié comme suit :

Les mots : « Art. L. 325-1-1. - En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « Art. L. 325-1-1 - En cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévus par le présent code ou le code pénal pour lesquels ».

VII. - Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.

Propositions de la Commission

V. - *(Sans modification)*

VI. - *(Sans modification)*

VII. - *(Sans modification)*

Article additionnel après l'article 10

Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« 9° Aux autorités étrangères avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation ;

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

«10° Aux services compétents en matière d'immatriculation des Etats membres de l'Union européenne et de l'espace économique européen, dans le cadre des dispositions prévoyant un échange d'informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État, ou au titre de la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontalières. »

CHAPITRE V

CHAPITRE V

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA SECURITE MARITIME**

**DISPOSITIONS RELATIVES
A LA SECURITE MARITIME**

Article 11

Article 11

Des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, comportant au moins une personne morale française de droit public peuvent être constitués entre des personnes morales, françaises ou non, pour exercer ensemble pendant une durée déterminée des activités dans le domaine de la sécurité maritime ou du transport maritime, ainsi que pour créer ou gérer l'ensemble des équipements, des personnels ou des services communs nécessaires à ces activités.

(Sans modification)

Les dispositions prévues aux articles L. 341-2 à L. 341-4 du code de la recherche sont applicables à ces groupements d'intérêt public. Toutefois, le directeur est nommé après avis du ministre chargé des transports.

Code des ports maritimes

Article additionnel après l'article 11

Art. L. 302-1. - L'Etat fixe les règles relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires. Les règlements généraux de police applicables aux ports de commerce, aux ports de pêche et aux ports de plaisance sont établis par décret.

L'article L. 302-1 du code des ports maritimes est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>L'Etat fixe les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses. Le règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses est établi par arrêté de l'autorité administrative.</p> <p>L'Etat est responsable de la définition des mesures de sûreté portuaire prises en application du titre II et du contrôle de leur application.</p>	<p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS À CARACTERE ECONOMIQUE</p> <p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE</p> <p>Article 12</p> <p>I. - L'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié, à compter du 31 mars 2006 :</p>	<p>—</p> <p><i>« La police des ports maritimes autonomes définis au titre Ier est assurée par le préfet qui exerce à cet effet, dans leur emprise, les pouvoirs impartis au maire par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales.</i></p> <p><i>« Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application des dispositions de l'alinéa précédent. »</i></p> <p>TITRE II</p> <p>DISPOSITIONS À CARACTERE ECONOMIQUE</p> <p>CHAPITRE I^{ER}</p> <p>DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE</p> <p>Article 12</p> <p><i>(Sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Art. 18. - Il est créé, à compter du 1er janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de "Société nationale des chemins de fer français".</p>	<p>Au troisième alinéa, après les mots : « les services de transport ferroviaire » sont ajoutés les mots : « de voyageurs ».</p>	
<p>Cet établissement a pour objet :</p>	<p>Après le troisième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :</p>	
<p>- d'exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national ;</p> <p>.....</p>	<p>« - d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ; »</p>	
<p>Art. 21-2. - Dans le cadre des règles de sécurité fixées par l'Etat et pour garantir le développement équilibré des transports ferroviaires et l'égalité d'accès au service public, la Société nationale des chemins de fer français assure la cohérence d'ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national.</p>	<p>II. - L'article 21-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est abrogé.</p>	
<p>Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire</p>	<p>CHAPITRE II</p> <p>DISPOSITIONS APPLICABLES AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL</p> <p>Article 13</p> <p>I. - L'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire est modifié ainsi qu'il suit :</p>	<p>CHAPITRE II</p> <p>DISPOSITIONS APPLICABLES AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL</p> <p>Article 13</p> <p>I. - <i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Art. 1^{er}. - Il est créé à la date du 1er janvier 1997 un établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé : "Réseau ferré de France". Cet établissement a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. La consistance et les caractéristiques principales de ce réseau sont fixées par l'Etat, dans les conditions prévues à l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Réseau ferré de France met en oeuvre, sous le contrôle de l'Etat, le schéma du réseau ferroviaire prévu au II de l'article 17 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France. Il la rémunère à cet effet.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'exercice des missions de Réseau ferré de France. Sur la base de ce décret, une convention entre Réseau ferré de France et la Société nationale des chemins de fer français fixe, notamment, les conditions d'exécution et de rémunération des missions mentionnées au précédent alinéa.

Texte du projet de loi

- le deuxième alinéa est abrogé ;

- le cinquième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

Propositions de la Commission

(Alinéa sans modification)

Le troisième alinéa est ainsi rédigé :

« Jusqu'au 31 décembre 2010, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau peuvent être assurés par la Société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et les principes de gestion définis par Réseau ferré de France qui la rémunère à cet effet ».

Textes en vigueur

Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou confie, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée, à la Société nationale des chemins de fer français, après définition des programmes et enveloppes financières prévisionnelles, des mandats de maîtrise d'ouvrage pouvant porter sur des ensembles d'opérations.

Texte du projet de loi

« Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers. Ce même décret détermine les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée, les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations sont confiés à la Société nationale des chemins de fer français. »

II. - Après l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 sont ajoutés les articles 1-1 et 1-2 ainsi rédigés :

« *Art. 1-1.* - Sauf s'il est fait application de l'article 1-2, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1^{er}. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français.

Propositions de la Commission

II. - *(Sans modification)*

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Art. 1-2. - L'État peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article 1-1 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Réseau ferré de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'État et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

Loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication

CHAPITRE III

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFORMATION ROUTIERE

DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFORMATION ROUTIERE

Art. 26. -

Article 14

Article 14

(Sans modification)

II. - Le Conseil supérieur de l'audiovisuel et l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, respectivement pour les ressources radioélectriques de radiodiffusion et de transmission, accordent en priorité aux sociétés mentionnées à l'article 44 le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l'accomplissement de leurs missions de service public.

Dans les mêmes conditions, le Conseil supérieur de l'audiovisuel accorde en priorité à la chaîne culturelle européenne issue du traité signé le 2 octobre 1990 le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l'accomplissement des missions qui lui sont confiées par ce traité.

Dans les mêmes conditions, le Conseil supérieur de l'audiovisuel accorde en priorité à la chaîne visée à l'article 45-2 le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à la diffusion de ses programmes en mode numérique.

I. - Le II de l'article 26 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication est ainsi modifié :

Après le troisième alinéa, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Le Conseil supérieur de l'audiovisuel veille à regrouper sur une ou plusieurs fréquences les services des sociétés diffusés en mode numérique qui bénéficient des dispositions des trois alinéas précédents.</p> <p>L'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes assigne la ressource radioélectrique nécessaire à la transmission des programmes de radio et de télévision dans les conditions prévues à l'article L. 36-7 du code des postes et télécommunications. Lorsqu'elle assigne, réaménage ou retire cette ressource, elle prend en compte les exigences liées aux missions de service public des sociétés prévues à l'article 44 et aux missions confiées à la chaîne culturelle européenne par le traité du 2 octobre 1990.</p> <p>Le Gouvernement présente au Parlement un rapport triennal sur l'exécution des ses missions par la chaîne culturelle européenne.</p>	<p>« Dans les mêmes conditions, le Conseil supérieur de l'audiovisuel accorde en priorité aux personnes morales chargées, dans le secteur radiophonique, d'une mission de service public d'information routière définie par décret, le droit d'usage de la ressource radioélectrique nécessaire à l'accomplissement de leur mission. »</p> <p>À la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa, après les mots : « l'article 44 » sont insérés les mots suivants : «, aux missions des personnes morales chargées d'une mission de service public d'information routière ».</p> <p>II. - Le présent article est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.</p>	

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE IV</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE IV</p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER</p>
<p>Art. 24. - Toute opération de transport routier de marchandises pour compte d'autrui est rémunérée sur la base :</p> <ul style="list-style-type: none">- des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés ;- des durées pendant lesquelles le véhicule et son équipage sont à disposition en vue du chargement et du déchargement ;- de la durée nécessaire pour la réalisation du transport dans les conditions compatibles avec le respect des réglementations de sécurité, telles qu'elles résultent notamment du deuxième alinéa de l'article 9 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>I. - Au début de l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1^{er} février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial, est insérée la mention : « 1° ».</p> <p>II. - Après le quatrième alinéa de cet article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« - des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport. »</p> <p>III. - Au cinquième alinéa de cet article, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « du présent 1° ».</p> <p>IV. - L'article est complété par les dispositions suivantes :</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p style="text-align: center;"><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités particulières d'application du présent article lorsqu'une opération de transport implique plusieurs opérations successives de chargement ou de déchargement.</p>		

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« 2° Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport ;

« 3° À défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au 2° du présent article, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, par référence au prix du gazole publié par le comité national routier et à la part des charges de carburant dans le prix du transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du comité national routier. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« 4° Les dispositions des 2° et 3° du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises. »

Textes en vigueur

Loi d'orientation sur les transports intérieurs

Art. 36. -

La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre mentionné aux articles 7 et 8 de la présente loi et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire. Cette licence est exigée de toute entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux. Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient.

.....

Code de commerce

Art. L 441-6. -

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal.

.....

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Article additionnel après l'article 15

Dans la deuxième phrase du troisième alinéa de l'article 36 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, les mots : « véhicules automobiles d'au moins deux essieux » sont remplacés par les mots : « véhicules motorisés ».

Article additionnel après l'article 15

Après le huitième alinéa de l'article L. 441-6 du code de commerce est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Contrairement aux dispositions de l'alinéa précédent, pour le transport routier de marchandises, pour la location de véhicules avec ou sans conducteur, pour la commission de transport ainsi que pour les activités de transitaire, d'agent maritime et de fret aérien, de courtier de fret et de commissionnaire en douane, les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture. »

*Division additionnelle avant le titre III
(avant l'article 16)*

CHAPITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT FLUVIAL ET AU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

Textes en vigueur

Code du domaine fluvial et de la navigation intérieure

Art. 189-6. - Tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable 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 transporteur et du destinataire et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

*Article additionnel avant le titre III
(avant l'article 16)*

I.- Au début de l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est insérée la mention : "1°"

II. - Le premier alinéa de cet article est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport. »

III. - Cet article est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« 2° Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport;

« 3° A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément au 2° du présent article, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la Statistique et des Etudes économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 35.....

Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. Elle est établie par délibération de l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale ou du groupement, dans les limites fixés par décret en Conseil d'Etat.

« 4° A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au 2° du présent article, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la variation de l'indice mentionné à l'alinéa précédent sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport est déterminée par voie réglementaire.

« Les dispositions du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises. »

*Article additionnel avant le titre III
(avant l'article 16)*

La première phrase du deuxième alinéa de l'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigée : « Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant ou confiés en gestion à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. »

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
Code du travail	TITRE III DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL	TITRE III DISPOSITIONS A CARACTERE SOCIAL
	CHAPITRE I ^{ER}	CHAPITRE I ^{ER}
	DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER	DISPOSITIONS APPLICABLES AU TRANSPORT ROUTIER
	Article 16	Article 16
Art. L. 213-11. -	L'article L. 213-11 du code du travail est ainsi modifié :	<i>(Sans modification)</i>
II. - La durée quotidienne de travail effectuée par un travailleur de nuit ne peut excéder huit heures en moyenne par période de vingt-quatre heures sur une période de référence définie par convention ou accord collectif étendu ou, à défaut, par décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés des secteurs d'activité intéressés.	I. - Les deux premières phrases du deuxième alinéa du II sont remplacées par les dispositions suivantes :	
	« Il peut être dérogé à la durée quotidienne du travail fixée à l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes équivalentes de repos compensateur. »	

Textes en vigueur

Il peut être dérogé à la durée quotidienne de travail fixée à l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes de repos compensateur dont ils déterminent la durée. Pour les personnels roulants des entreprises de transport ferroviaire et les personnels des entreprises assurant la restauration ainsi que l'exploitation des places couchées dans les trains, ces conventions ou accords doivent prévoir des périodes équivalentes de repos compensateur. Pour les personnels navigants des entreprises de navigation intérieure, une convention ou un accord de branche peuvent déroger à la durée quotidienne du travail fixée à l'alinéa précédent, sous réserve de prévoir une durée quotidienne du travail des travailleurs de nuit qui n'excède pas douze heures par période de vingt-quatre heures et que ceux-ci bénéficient, outre des jours de repos et de congés légaux, de jours de repos supplémentaires en nombre suffisant.

Les dispositions des deux alinéas précédents ne sont pas applicables au personnel roulant des entreprises de transport routier.

III. - La durée quotidienne du travail d'un salarié appartenant au personnel roulant d'une entreprise de transport routier ne peut excéder dix heures, conformément au second alinéa de l'article L. 212-1, lorsque ce salarié est un travailleur de nuit ou lorsqu'il accomplit, sur une période de vingt-quatre heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures. Il ne peut être dérogé à ces dispositions qu'en cas de circonstances exceptionnelles dans des conditions et selon des modalités fixées par décret, après consultation des organisations syndicales représentatives au plan national des employeurs et des salariés du secteur.

Texte du projet de loi

II. - Le dernier alinéa du II est complété par les mots : « à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire. »

III. - À la première phrase du III, après les mots : « transport routier » sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire, ».

Propositions de la Commission

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Article 17

L'article L. 220-3 du code du travail est ainsi modifié :

Article 17

(Alinéa sans modification)

Art. L. 220-3. - Les dispositions du présent article s'appliquent aux salariés des entreprises de transport routier, de navigation intérieure, de transport ferroviaire ainsi que des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains. Toutefois elles ne s'appliquent pas aux salariés, soumis à des règles spéciales, de la Société nationale des chemins de fer français, des entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local, de la Régie autonome des transports parisiens et des entreprises de transport public urbain régulier de voyageurs.

A défaut d'accord prévu à l'article L. 220-1 et lorsque les caractéristiques particulières de l'activité le justifient, un décret peut prévoir les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à la durée minimale de repos quotidien fixée à onze heures consécutives.

En outre, par dérogation à l'article L. 220-2, pour les personnels roulants ou navigants des entreprises relevant du premier alinéa ci-dessus à l'exception des entreprises de transport routier, une convention ou un accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement peut prévoir le remplacement de la période de pause par une période équivalente de repos compensateur attribuée au plus tard avant la fin de la journée suivante.

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>Les salariés appartenant au personnel roulant des entreprises de transport routier bénéficient d'une pause d'au moins trente minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à six heures, le temps de pause étant porté à au moins quarante-cinq minutes lorsque le temps total de leur travail quotidien est supérieur à neuf heures. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune. L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite en application du règlement (CEE) n° 3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.</p>	<p>I. - Dans le troisième alinéa, les mots : « relevant du premier alinéa ci-dessus à l'exception des entreprises de transport routier » sont remplacés par les mots : « de navigation intérieure, de transport ferroviaire, de transport sanitaire, des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains et le personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres, ».</p>	<p>I. - Dans le troisième ...</p> <p>... de transport sanitaire, <i>de transport de fonds et valeurs</i>, des entreprises ...</p>
	<p>II. - Dans la première phrase du dernier alinéa, après les mots : « entreprises de transport routier », sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire et du personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affectés à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas cinquante kilomètres, ».</p>	<p>... cinquante kilomètres, ».</p> <p>II. - Dans la première ...</p> <p>... de transport sanitaire, <i>de transport de fonds et valeurs</i> et du personnel roulant...</p> <p>... cinquante kilomètres, ».</p>
	<p>CHAPITRE II</p>	<p>CHAPITRE II</p>
	<p>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME</p>	<p>DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME</p>
	<p>Article 18</p>	<p>Article 18</p>
	<p>Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-1 ainsi rédigé :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Art. 5-1. - Les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire, sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles du lieu de prestation, applicables en matière de législation du travail aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, selon des modalités déterminées par décret.

« Ces dispositions sont applicables quelle que soit la loi régissant la relation de travail de ces personnels, même s'ils se trouvent détachés temporairement en France. »

« Art. 5-1. - Les personnels ...

... établies en France, pour ce qui concerne les matières suivantes :

« – libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;

« – durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, congés pour événements familiaux, congés de maternité, congés de paternité, conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries ;

« – salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

« – conditions de mise à disposition et garanties dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

« – règles relatives à la sécurité, la santé, l'hygiène au travail et la surveillance médicale ;

« – discrimination et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, protection de la maternité, âge d'admission au travail, emploi des enfants, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;

« – travail illégal.

« Un décret détermine les conditions et modalités d'application des dispositions relevant des matières énumérées aux alinéas précédents, les conditions dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés. »

Textes en vigueur

Code de l'éducation

Art. L. 421-21. - Les élèves des lycées professionnels maritimes sont assurés, en cas d'accident, de maladie et d'invalidité, par la caisse générale de prévoyance des marins, dans des conditions et selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

Les périodes de présence des élèves dans les lycées professionnels maritimes entrent en compte pour la détermination des droits des marins et de leurs familles à l'assurance de la caisse générale de prévoyance, par application des articles 29, 37, 39 et 45 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

Art. L. 757-1. - Les écoles de la marine marchande ont pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande. Elles constituent des établissements publics régionaux et relèvent, sous réserve des adaptations fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au dernier alinéa, des dispositions des articles L. 715-1 à L. 715-3.

Les régions intéressées participent au service public de la formation des officiers de la marine marchande et des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire, en prenant en charge le financement du fonctionnement et de l'investissement des écoles de la marine marchande, à l'exception des dépenses pédagogiques prises en charge par l'Etat. Par convention avec l'Etat, elles assurent les formations des personnes appelées à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire.

Texte du projet de loi

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DE DISPOSITIONS COMMUNAUTAIRES CONCERNANT LES GENS DE MER

Article 19

I. - À l'article L. 421-21 du code de l'éducation, après les mots : « de maladie », sont insérés les mots : «, de maternité ».

II. - Il est ajouté à l'article L. 757-1 du code de l'éducation un dernier alinéa ainsi rédigé :

Propositions de la Commission

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DE DISPOSITIONS INTERNATIONALES ET COMMUNAUTAIRES CONCERNANT LES GENS DE MER

Article 19

(Sans modification)

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
<p>L'Etat fixe les conditions d'accès aux formations des officiers de la marine marchande, ainsi que des personnels appelés à des fonctions techniques, de sécurité et de sûreté en matière maritime et portuaire. Il détermine les programmes de formation, l'organisation des études, les modalités d'évaluation des étudiants. Il délivre les diplômes ou les attestations suivant la nature de la formation.</p> <p>Les règles d'administration des écoles de la marine marchande sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>	<p>« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves des écoles de la marine marchande. »</p> <p>III. - Il est inséré dans le code du travail maritime un article 5-2 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 5-2. - Les articles L. 122-25 à L. 122-25-1-2 du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p><i>Article additionnel après l'article 19</i></p> <p><i>I - Après l'article L. 742-11 du code du travail, il est inséré un article L. 742-12 ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Art. L. 742-12 – L'aptitude physique à l'exercice de la profession de marin et à la navigation est contrôlée par le service de santé des gens de mer, qui assure les missions de service de santé au travail définies au titre IV du livre II du présent code.</i></p> <p><i>Les conditions d'organisation et de fonctionnement du service de santé des gens de mer sont déterminées par décret en conseil d'Etat. »</i></p>

Textes en vigueur

Code du travail maritime

Art. 28 - Sauf les exceptions et dérogations prévues à l'article 30 ci-après, un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours.

Le dimanche est le jour consacré au repos hebdomadaire.

Sans préjudice d'accords collectifs plus favorables, les modalités d'application du présent article sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat pour tenir compte des contraintes propres aux diverses activités maritimes, ainsi que du genre de navigation ou de la catégorie de personnel. Ce décret prévoit notamment les cas où l'armateur ou son représentant est admis à donner à tout ou partie de l'équipage le repos hebdomadaire selon l'une des modalités ci-après :

- a) Par roulement ;
- b) De manière différée au retour au port de débarquement ;
- c) De manière différée au cours du voyage dans un port d'escale.

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Article additionnel après l'article 19

I. L'article 28 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 28. - Sous réserve des dispositions prévues aux articles 29 et 30, le repos hebdomadaire est donné le dimanche.

« Toutefois, pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement, peuvent prévoir la prise du repos hebdomadaire :

- « a) Par roulement ;*
- « b) De manière différée, au retour au port ;*
- « c) En cours de voyage, dans un port d'escale.*

« Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord doit prévoir des mesures compensatoires et préciser le délai maximum dans lequel il doit être pris.

« A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'armateur fixe les modalités retenues, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail maritime.

« Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par décret. »

Textes en vigueur

Art. 104 – Les dispositions des articles 24 à 30 ci-dessus relatifs à la réglementation du travail ne sont pas applicables au capitaine.

Art. 87 - Sauf les exceptions prévues à l'article 89 ci-après, le marin débarqué, ou délaissé en fin de contrat, hors du port métropolitain, doit être rapatrié aux frais du navire.

A l'égard des marins qui ont été embarqués dans un territoire d'outre-mer, le rapatriement doit être effectué dans ce territoire, à moins qu'il ait été stipulé que le marin serait ramené en France.

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

II. L'article 104 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 104. – Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 du présent code sont déterminées par décret. »

Article additionnel après l'article 19

Le chapitre 4 du titre 4 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

I- Les articles 87 à 90 sont ainsi rédigés :

« Art. 87. - L'armateur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

« 1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;

« 2° A la fin de la période de préavis ;

« 3° Dans les cas de congédiement prévus à l'article 98 ou de débarquement pour motif disciplinaire ;

« 4° En cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;

« 5° En cas de naufrage;

« 6° Quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause de faillite, changement d'immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;

« 7° En cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 88 - Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

« 8° A l'issue d'une période d'embarquement maximale de six mois, qui peut être portée à neuf mois par accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation commerciale du navire ;

« 9° Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.

« L'armateur est déchargé de son obligation si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

« Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.

« L'armateur assure dans les mêmes conditions et selon les mêmes modalités le rapatriement des personnels n'exerçant pas la profession de marins employés à bord.

« Art. 88. – Le rapatriement comprend :

« 1° Le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :

a) Le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;

b) Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;

c) Le pays de résidence du marin ;

d) Tout autre lieu convenu entre les parties.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art. 89 - Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties.

Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué soit pour raison disciplinaire, soit à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions de l'article 80 ci-dessus.

Sont à la charge de l'Etat les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement et pour subir une peine.

Art. 90 - Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port français d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.

« 2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie.

« Le rapatriement ne comprend pas la fourniture de vêtements. Toutefois en cas de nécessité le capitaine doit faire l'avance des frais de vêtements indispensables. Le rapatriement doit être effectué par des moyens appropriés et rapides, le mode normal étant la voie aérienne.

« Le passeport ou toute autre pièce d'identité confiée au capitaine par le marin sont immédiatement restitués en vue du rapatriement.

« Art. 89. - L'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement.

« Sous réserve des dispositions de l'article 90, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

« Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

« Art. 90. - La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après résiliation du contrat par volonté commune des parties est réglée par convention de celles-ci.

« Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions prévues à l'article 86 sont à sa charge, l'armateur devant toutefois en faire l'avance.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

« Les frais de rapatriement du marin débarqué à la demande de l'autorité judiciaire ou de l'autorité administrative sont à la charge de l'État. »

II. Après l'article 90, il est inséré un article 90-1 ainsi rédigé :

« Art. 90-1. – Est puni de 7 500 euros d'amende le fait, pour un armateur, de ne pas procéder au rapatriement d'un marin. La peine est portée à six mois d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende en cas de récidive.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie au précédent alinéa. Les peines encourues sont :

« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »