

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

UN INSTRUMENT POUR RÉFORMER LE CADRE DES POLITIQUES DE MOBILITÉS

Le **projet de loi d'orientation des mobilités** (dit « LOM ») a été adopté le 19 novembre dernier, en lecture définitive, à l'Assemblée nationale. Le texte devrait être promulgué d'ici le début de l'année 2020, une fois rendue la décision du Conseil constitutionnel.

Il s'inscrit dans le contexte d'une **préoccupation croissante pour les enjeux environnementaux**, du **développement de nouvelles technologies** pour le secteur des transports et de la mutation des mobilités à l'échelle locale, comme à l'échelle nationale et internationale.

Pour répondre à ces enjeux multiples l'adoption d'un instrument commun aux différents modes de transports est opportune. Les dispositions de la LOM sont ainsi axées suivant quatre objectifs :

- **Réduire les inégalités territoriales** et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins ;
- **Renforcer et fluidifier les offres de déplacements du quotidien**, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux ;
- **Accélérer la transition énergétique**, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution ;
- **Améliorer l'efficacité des transports de marchandises** pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports et développer l'intermodalité.

Ce texte, qui s'intéresse principalement aux « déplacements du quotidien », ne prévoyait initialement pas, ou peu, de mesures pour le shipping ; il s'est finalement révélé être une opportunité de compléter, simplifier ou améliorer le corpus législatif régissant le secteur.

En pratique, la majorité des dispositions maritime du texte ont été regroupées au chapitre II relatif à la compétitivité du transport maritime et fluvial (Articles 131 et suivants). **S'agissant de mesures très techniques, ce chapitre contient majoritairement des habilitations autorisant le Gouvernement à légiférer, par voie d'ordonnances.**

UN OUTIL QUI INTÈGRE LES ENJEUX ACTUELS DU SHIPPING

Armateurs de France, dans son combat pour une économie bleue toujours plus dynamique, s'est impliqué dans les travaux préparatoires de la loi et a contribué, à l'occasion des nombreuses auditions et consultations conduites, à ce que les mesures proposées correspondent au mieux aux besoins des compagnies maritimes.

Parmi les nombreuses mesures dédiées à l'industrie maritime prévues par la LOM, notamment en matière de pêche ou de plaisance, **le shipping est directement impacté par un ensemble de dispositions se rapportant à des thématiques variées.**

En matière sociale

La LOM avait pour ambition d'adopter un ensemble de dispositions d'ordre social pour assurer la conformité de la réglementation nationale aux instruments internationaux ratifiés par la France (Transposition des amendements de la convention du travail maritime en matière de **garanties décès incapacité de longue durée et d'abandon**, Encadrement de **l'activité de services privés de recrutement et de placement** des gens de mer).

Le texte entend également développer un ensemble de dispositions relatives au **régime social des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre accessoire**. Il s'agit ici d'harmoniser au sein d'un cadre unique les règles qui leur sont applicables et d'unifier leur régime de protection sociale. Le texte prescrit également une **définition du travail de nuit pour les jeunes travailleurs** et un meilleur encadrement de leur durée hebdomadaire maximale de travail.

Introduites à l'Assemblée nationale, les dispositions suivantes complète le volet social de la réforme :

- ✓ **Protection des délégués de bord** en cas de licenciement
- ✓ Extension des compétences de la **Commission nationale de la négociation collective**
- ✓ Extension au capitaine du **dispositif de conciliation**
- ✓ **Abrogation de la réserve de nationalité pour les équipages à Mayotte**

Simplification

Le texte vient simplifier certains régimes administratifs notamment en matière d'immatriculation et de francisation des navires.

Il instaure également un **dispositif transitoire permettant de donner le temps aux armateurs opérant des navires sous pavillon français de procéder aux formations existantes nécessaires pour que leurs capitaines et suppléants communautaires puissent répondre aux conditions de connaissance linguistique et juridique**. En effet, ces conditions ont parfois créé des difficultés pour les armateurs souhaitant mettre des navires sous pavillon français, en raison du manque de personnels répondant aux conditions requises.

Par ailleurs, pour mieux distinguer l'usage d'un navire à titre professionnel de son usage à titre personnel, la LOM prévoit que l'octroi d'un **permis d'armement soit réservé aux navires**, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et que la délivrance d'une carte de circulation soit réservée aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sauf exception.

Pour accompagner les progrès technologiques, et le développement des **navires autonomes**, la LOM initie une modification du code des transports, notamment pour définir leurs conditions d'utilisation, le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés, et réglementer les questions de responsabilité, ou d'assurances qui leur sont propres.

A l'occasion de l'examen du texte au Sénat, a également été introduite une disposition relative aux **expérimentations et permettant au représentant de l'État territorialement compétent d'autoriser, pour une durée limitée, la navigation des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance**, à l'amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau.

Sécurité et sûreté

En matière de sécurité, les dispositions de la LOM, majoritairement introduites au cours du débat parlementaire.

La LOM prévoit ainsi de nouvelles dispositions relatives aux **déclarations liées au transport de marchandises dangereuses** par la mer et la consolidation du cadre juridique de la **signalisation maritime**.

La loi instaure par ailleurs un **système d'inspection ciblée de normes de sécurité des navires de moins de 24 mètres** à partir de déclarations annuelles d'auto-évaluation des armateurs.

En matière de sûreté, le texte permet la modification des dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'**amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires**, ce, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence. Il étend, en outre, **les prérogatives des agents des entreprises privées de protection des navires** dans le but de mieux protéger les navires contre la piraterie et le terrorisme.

Les **règles applicables aux établissements flottants** sont également clarifiées, modifiées et complétées, particulièrement sur les questions liées à la sécurité, à la sûreté, mais aussi à l'environnement.

Environnement

La LOM décrit les **ambitions françaises en matière environnementale dans le cadre de son action au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI)**. La France y défend une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat

Le texte requiert également l'adoption de mesures permettant l'application de la **Convention internationale de Nairobi de 2007** par la France, ainsi que l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant **la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et de la résolution MEPC.265 du 15 mai 2015 visant à rendre obligatoire les dispositions du Recueil sur la navigation polaire** relatives à l'environnement.

Dans la perspective des travaux relatifs aux ordonnances permettant la mise en œuvre effective des mesures adoptées, Armateurs de France reste, aux côtés du Gouvernement, un partenaire actif et vigilant, pour développer le pavillon et l'emploi maritime français et continue de jouer son rôle clé pour un shipping toujours plus vert et respectueux de l'environnement.