

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)

NOR : EQUX0500157P

Monsieur le Président,

L'article 31 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales est ainsi rédigé :

« Dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre, par ordonnance, les mesures nécessaires :

« 1° A l'actualisation et à l'adaptation du livre III du code des ports maritimes relatif à la police des ports maritimes. Ces mesures définiront les missions relevant de l'Etat en matière de sécurité et de sûreté du transport maritime et des opérations de police portuaire exercées par l'Etat dans l'ensemble des ports dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des matières dangereuses, la police du plan d'eau portuaire, les conditions d'accueil des navires en difficulté, ainsi que les statuts des agents de l'Etat exerçant ces missions. Elles définiront également les missions relevant des autres autorités portuaires, ainsi que les statuts des agents chargés de les exercer ;

« 2° [...] ;

« 3° A l'actualisation des dispositions relatives aux voies ferrées portuaires.

« Ces ordonnances seront prises dans un délai d'un an suivant la publication de la présente loi. Un projet de loi de ratification sera déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de ces ordonnances. »

La présente ordonnance met en œuvre le 1° et le 3° de l'article 31 précité. Elle comporte sept articles, regroupés en deux titres : le premier est consacré à la police des ports maritimes, le second aux voies ferrées portuaires. Ces deux titres sont présentés successivement ci-après.

1. Titre I^{er} de l'ordonnance, relatif à la police des ports maritimes

En matière de police des ports maritimes, et conformément à l'habilitation donnée par le législateur, l'ordonnance poursuit un double objectif :

- réorganiser l'exercice de la police portuaire dans le contexte de la décentralisation des ports maritimes autres que les ports autonomes, en distinguant les missions demeurant de la responsabilité de l'Etat et les autres missions confiées aux nouvelles autorités portuaires ;
- récrire certaines dispositions du livre III du code des ports maritimes, devenues périmées ou se révélant inadaptées aux besoins de la police portuaire.

1.1. Réorganiser l'exercice de la police portuaire dans un contexte nouveau

L'organisation actuelle de la police portuaire fait intervenir plusieurs autorités :

- **l'Etat** fixe les règles relatives à la sécurité et à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires. A ce titre, il prend le règlement général de police des ports de commerce et des ports de pêche, les textes relatifs au transport et à la manutention des matières dangereuses, ainsi que les règlements particuliers applicables dans les ports autonomes et les ports non autonomes relevant de l'Etat. Par ailleurs, l'Etat détermine les conditions d'accueil des navires en difficulté. Il a la responsabilité, pour tous les ports maritimes, de la police des eaux et du balisage. Enfin, il est responsable de la définition et du contrôle de l'application des mesures de sûreté portuaire ;

- **les autorités décentralisées**, présidents de conseil général ou maires, sont chargées de la police dans les ports départementaux ou communaux. Ces autorités prennent des règlements particuliers de police ;
- enfin, ce sont **les agents de l'Etat**, officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port, qui actuellement, sous l'autorité du directeur du port autonome, du préfet ou de l'autorité décentralisée selon le cas, sont chargés de la mise en œuvre de l'ensemble des règles de police portuaire et de la constatation des infractions.

Dans le cadre du transfert aux collectivités territoriales de l'ensemble des ports d'intérêt national métropolitains et de certains ports d'intérêt national d'outre-mer, le législateur a souhaité mettre en place une nouvelle répartition des compétences. A cette fin, il a invité le Gouvernement à confirmer la compétence de l'Etat pour ce qui concerne la sécurité et la sûreté portuaires, et à opérer un partage entre l'Etat et l'autorité décentralisée pour les « opérations de police portuaire » effectuées dans tous les ports décentralisés présentant des risques notables : ports de commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses. Dans ce schéma, l'Etat conserve ses missions d'encadrement normatif et ses attributions liées à la sécurité et à la sûreté ; les collectivités territoriales exercent en pleine responsabilité les autres opérations de police, tandis que l'Etat demeure garant de la bonne exécution des opérations de police les plus sensibles.

1.1.1. *Autorité investie du pouvoir de police portuaire et autorité portuaire*

La distinction voulue par le législateur conduit à introduire la notion « d'autorité investie du pouvoir de police portuaire » (AIPPP), désignant le représentant de l'Etat responsable des opérations de police sensibles, à côté de la notion traditionnelle « d'autorité portuaire » (AP), désignant le représentant de la personne morale chargée de l'administration du port, qui reste responsable des opérations de police courantes. Il convient de noter que la notion d'autorité investie du pouvoir de police portuaire figure déjà dans des textes récents, comme l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

Pour ce qui concerne les ports autonomes, le législateur n'a pas procédé à la modification du livre I^{er} du code des ports maritimes. Le principe figurant à l'article L. 111-2 du code des ports maritimes, selon lequel « Le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription, [...] de la police, au sens du livre III du présent code, du port et de ses dépendances » demeure donc inchangé. Dans ces conditions, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire reste le directeur du port autonome, qui cumule cette qualité avec celle d'autorité portuaire.

Ainsi que le montre le tableau ci-après, le partage des compétences n'est donc appelé à jouer que pour certains ports décentralisés, seulement dans la mesure où il s'agit de ports de commerce ou accueillant des marchandises dangereuses.

TYPES DE PORTS MARITIMES	AUTORITÉ INVESTIE du pouvoir de police portuaire	AUTORITÉ PORTUAIRE
Ports autonomes.	Directeur du port autonome.	Directeur du port autonome.
Ports de Saint-Pierre-et-Miquelon et, le cas échéant, ports d'outre-mer exclus du champ de la décentralisation.	Représentant de l'Etat.	Représentant de l'Etat.
Ports décentralisés dont l'activité dominante est le commerce ou accueillant des marchandises dangereuses.	Représentant de l'Etat.	Exécutif de la collectivité territoriale.
Autres ports décentralisés.	Exécutif de la collectivité territoriale.	Exécutif de la collectivité territoriale.

1.1.2. *Opérations de police portuaire partagées entre les deux autorités*

Les « opérations de police portuaire » appelées à être partagées entre les deux autorités, selon le port où elles sont effectuées, recouvrent à la fois des opérations matérielles et des opérations juridiques.

Conformément à l'habilitation donnée par le Parlement, l'ordonnance confie à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les missions de police du plan d'eau ainsi que les missions de police du transport et de la manutention des marchandises dangereuses.

Dans le cas des ports autonomes, le choix a été fait de maintenir au profit du représentant de l'Etat le pouvoir d'édicter la réglementation locale. Les autres missions sont de la compétence de l'autorité portuaire. Le tableau suivant présente les compétences respectives des deux autorités, s'agissant des différentes opérations de police portuaire :

OPÉRATIONS CONFIÉES à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire	OPÉRATIONS CONFIÉES à l'autorité portuaire
Police du plan d'eau : organisation des entrées, sorties et mouvements ; édiction de la réglementation locale y afférente en coordination avec l'autorité portuaire (<i>Nota.</i> – Sous réserve de la compétence du préfet pour le règlement particulier des ports autonomes).	Police de l'exploitation : attribution des postes à quai et gestion de l'occupation des terre-pleins ; édiction de la réglementation locale y afférente (en coordination avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire).
Police des matières dangereuses (s'il y a lieu) : application des règlements relatifs au transport et à la manutention des matières dangereuses ; édiction de la réglementation locale y afférente (<i>Nota.</i> – Sous réserve de la compétence du préfet pour le règlement particulier des ports autonomes).	Police domaniale : police de la conservation du port et de ses dépendances ; édiction de la réglementation locale y afférente, en coordination avec l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Il convient de noter que cette nouvelle répartition des compétences n'affecte ni les missions normatives de l'Etat, ni les responsabilités traditionnellement confiées à celui-ci : définition des règles relatives à la sécurité et à la sûreté du transport maritime, détermination des conditions d'accueil des navires en difficulté, police des eaux et de la signalisation maritime, définition et contrôle de l'application des mesures de sûreté portuaire.

1.1.3. Agents chargés des opérations de police portuaire

Les opérations de police « sensibles » et « courantes » sont aujourd'hui confiées pour leur exécution aux agents de l'Etat, qui exercent leur activité sous l'autorité de l'Etat, du directeur du port autonome ou de l'exécutif de la collectivité territoriale compétente.

Le dispositif envisagé dans le cadre de la présente ordonnance cherche à concilier la nécessaire efficacité opérationnelle avec le respect des nouveaux pouvoirs et des libertés des collectivités locales. En outre, conformément à la volonté du législateur, le Gouvernement a prévu de clarifier et de moderniser le statut des agents intervenant aux côtés des officiers de port et des officiers de port adjoints. Désormais, les opérations de police portuaire seront exercées dans les conditions suivantes :

- ports autonomes : la mise en œuvre des opérations de police portuaire dans les ports autonomes reste identique à la situation actuelle : sous réserve des compétences réglementaires du préfet, la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions du livre III du code des ports maritimes reste confiée aux officiers de port et officiers de port adjoints, sous l'autorité du directeur du port autonome.

Traditionnellement, des agents du port autonome secondent les officiers de port dans l'exercice des tâches les plus courantes. Afin de clarifier le statut de ces agents, le Gouvernement souhaite leur donner la qualité d'auxiliaires de surveillance. Cette qualité, attribuée sous condition d'aptitude et d'honorabilité, et sous réserve d'un agrément du procureur de la République, est destinée à leur permettre d'exercer, sous l'autorité des officiers de port et des officiers de port adjoints, les opérations de police de l'exploitation et de la conservation du port. Ceux qui ont la qualité de fonctionnaire peuvent constater par procès-verbal les contraventions ;

- ports non autonomes relevant de l'Etat : les officiers de port et officiers de port adjoints continuent à mettre en œuvre l'ensemble des opérations de police. Le cas échéant, ils peuvent être secondés par des agents de l'Etat bénéficiant de la qualité d'auxiliaires de surveillance, dans les mêmes conditions que pour les ports autonomes ;
- ports décentralisés de commerce ou accueillant des marchandises dangereuses : dans le respect des dispositions du titre V de la loi du 13 août 2004, les parties des services de l'Etat exerçant les missions de police portuaire « courantes » seront, dans un premier temps, mises à disposition des collectivités territoriales.

Pour les opérations liées aux compétences propres de l'autorité portuaire, l'ordonnance donne aux collectivités qui le souhaitent la faculté de recruter leurs propres agents, bénéficiant de la qualité d'auxiliaires de surveillance dans les mêmes conditions que pour les ports autonomes ou les ports non autonomes relevant de l'Etat ;

- autres ports décentralisés : les opérations de police portuaire dans les ports décentralisés n'accueillant pas de trafic de commerce ni de marchandises dangereuses, qui ne soulèvent donc pas d'enjeux importants en termes de sécurité, seront effectuées par des agents de la collectivité gestionnaire placés sous l'autorité de l'exécutif de celle-ci. A cette fin, le Gouvernement souhaite rénover la notion de surveillants de port, qui sont actuellement des agents de l'Etat à temps incomplet : l'ordonnance donne aux collectivités les moyens d'exercer leurs compétences, en leur permettant de donner à certains de leurs agents la qualité de surveillant de port. Ceux qui ont la qualité de fonctionnaires peuvent constater par procès-verbal les contraventions.

La qualité de surveillant de port et d'auxiliaire de surveillance est attribuée sous réserve de l'aptitude et de l'honorabilité de l'agent, et après agrément du procureur de la République.

1.2. Adapter et moderniser les dispositions du livre III du code des ports maritimes

Conformément à l'habilitation législative, le Gouvernement a engagé l'adaptation et la modernisation du livre III du code des ports maritimes, selon les dispositions suivantes :

- réorganisation du plan du livre III : un titre préliminaire a été introduit, qui traite des principes généraux régissant l'exercice de la police dans les ports maritimes, et précise la répartition des compétences de police entre les différentes autorités suivant le type de port concerné.

Le titre I^{er} du livre III concerne la police du plan d'eau.

Le titre II concerne la sûreté portuaire, dont l'importance est croissante. Elle fait désormais l'objet d'un titre spécifique.

Afin de clarifier la distinction entre les contraventions soumises au régime de la grande voirie et les infractions réprimées par le juge judiciaire, l'ordonnance traite ces questions en deux titres différents. Le titre III est relatif aux infractions réprimées par la voie de la police de la grande voirie : police de la conservation du domaine public portuaire, police de l'exploitation et police du plan d'eau. Il dresse la liste des agents compétents pour constater ces contraventions. Le titre IV est relatif aux infractions réprimées par la voie pénale : police de la signalisation maritime, matières dangereuses, déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires, chargement et déchargement des navires vraquiers. Il dresse la liste des agents compétents pour constater ces infractions et détermine les procédures de constatation des infractions, ainsi que les modalités de consignation et de paiement immédiat par amende forfaitaire ;

- les montants des amendes sont réactualisés, tant pour les contraventions de grande voirie que pour les infractions pénales réprimées par le juge judiciaire, pour ces dernières en fonction des barèmes habituels du code pénal ;
- d'autres dispositions actualisent et adaptent les dispositions en vigueur aux besoins de la police portuaire : introduction de la notion de zone maritime et fluviale de régulation, permettant à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de régler les mouvements des navires dans les zones nécessaires aux manœuvres d'approche ou de départ du port, ainsi que dans les zones d'attente et de mouillage ; modernisation et clarification des dispositions les plus anciennes, s'agissant tout particulièrement des contraventions de grande voirie ;
- enfin, les dispositions relatives à la sûreté portuaire sont précisées en ce qui concerne les responsabilités respectives de l'Etat et des autres intervenants : autorité portuaire, autorité investie du pouvoir de police portuaire, opérateurs privés.

1.3. Présentation des principaux articles du titre I^{er} de l'ordonnance, relatif à la police des ports maritimes

Pour mettre en œuvre les principes et les orientations exposés ci-dessus, le titre I^{er} de l'ordonnance comporte les dispositions suivantes :

L'article 1^{er} de l'ordonnance comporte l'ensemble des dispositions constituant le nouveau livre III du code des ports maritimes (partie législative). Ces dispositions sont les suivantes :

- article L. 301-1 : cet article définit le champ d'application du livre III consacré à la police des ports maritimes. Il introduit la notion de zone maritime et fluviale de régulation, afin de permettre aux autorités chargées de la police du plan d'eau de régler également les mouvements de navires approchant ou quittant le port ;
- articles L. 302-1 à L. 302-3 : ces articles définissent les compétences de l'Etat. Pour l'essentiel, ils s'inspirent de dispositions existantes, issues de l'article 7 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, et de diverses dispositions de l'actuel livre III du code des ports maritimes (articles L. 324-2, L. 332-1 et L. 361-1). Les compétences de l'Etat sont les suivantes : fixation des règles de sécurité et établissement des règlements généraux de police, définition des mesures de sûreté et contrôle de leur application, accueil des navires en difficulté, police des eaux et de la signalisation maritime ;
- article L. 302-4 : cet article définit les notions d'autorité portuaire et d'autorité investie du pouvoir de police portuaire dans les différents types de ports (ports autonomes, autres ports relevant de l'Etat, ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des matières dangereuses, autres ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements) ;
- article L. 302-5 : cet article détermine les compétences de l'autorité portuaire en matière de police portuaire : police de l'exploitation et police de la conservation du port. Il s'agit des missions de police « courantes » ;
- article L. 302-6 : cet article détermine les compétences de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire : police du plan d'eau et police des marchandises dangereuses. Il s'agit des missions de police « sensibles », exercées par les agents de l'Etat ou du port autonome ;
- article L. 302-7 : cet article confère aux autorités le pouvoir d'ordonner la réquisition de certaines personnes ou entreprises travaillant sur le port, lorsque les circonstances l'exigent. Le texte adapte et complète les dispositions succinctes de l'article L. 311-3 actuellement en vigueur, en précisant les garanties données aux requis ;

- article L. 302-8 : cet article prévoit que, sauf dans les ports autonomes où il est arrêté par le représentant de l'Etat, le règlement particulier de police est arrêté conjointement par l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. En cas de désaccord, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire arrête le règlement. Les règles applicables dans la zone de régulation relèvent de la compétence du préfet maritime, pour sa partie maritime, et du préfet terrestre, pour sa partie fluviale ;
- article L. 303-1 : cet article rappelle que les officiers de port et les officiers de port adjoints sont des fonctionnaires de l'Etat ;
- article L. 303-2 : cet article leur donne la possibilité de monter à bord des navires en cas de péril grave ou imminent et lorsque leurs ordres n'ont pas été exécutés ;
- article L. 303-3 : cet article, qui a vocation à s'appliquer aux ports de pêche et de plaisance, donne la possibilité à la collectivité territoriale, qui y est investie du pouvoir de police portuaire, de recruter parmi ses agents des surveillants de port pour exercer l'ensemble des missions de police portuaire ;
- article L. 303-4 : cet article, qui a vocation à s'appliquer aux ports autonomes, aux ports non autonomes relevant de l'Etat et aux ports décentralisés comportant un trafic de commerce dominant ou un trafic de matières dangereuses, donne la possibilité à l'autorité portuaire de recruter parmi ses agents des auxiliaires de surveillance pour l'exercice de ses missions : police de la conservation et de l'exploitation ;
- articles L. 303-5 et L. 303-6 : ces articles, qui instituent des conditions de qualification et un système d'agrément des surveillants de port et des auxiliaires de surveillance par le procureur de la République, ont pour objet de garantir la compétence et la moralité des intéressés ;
- article L. 311-1 : cet article prévoit les modalités de coordination entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire lorsqu'elles sont distinctes : l'entrée dans le port est subordonnée à l'accord de l'autorité portuaire et une convention prévoit les modalités de concertation entre les deux autorités. En pratique, la convention passée entre ces autorités pourra prévoir une conférence de placement des navires à quai ;
- article L. 311-2 : cet article précise certaines relations entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, lorsque ces autorités sont distinctes : l'autorité portuaire doit fournir à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire les informations nécessaires à l'exercice de ses missions, tandis que les agents de l'autorité portuaire chargés de la manœuvre des ouvrages mobiles doivent respecter les instructions données par les représentants de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire pour le mouvement des navires ;
- article L. 311-3 : cet article donne la possibilité de subordonner l'accès au port à une visite préalable du navire (reprise des dispositions existantes) ;
- article L. 311-4 : cet article prévoit l'interdiction d'accès au port aux navires présentant un danger pour l'environnement, ainsi que la possibilité pour l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de déroger à cette interdiction en cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité impératives (reprise des dispositions existantes) ;
- article L. 321-1 : cet article reprend la définition actuelle de la zone portuaire de sûreté ;
- article L. 321-2 : cet article précise que le pouvoir dont dispose l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, portant sur le contrôle de l'accès des navires à la zone portuaire de sûreté, lui permet également d'expulser les navires de cette zone ;
- article L. 321-3 : cet article précise, conformément aux dispositions de la loi d'habilitation, les responsabilités respectives de l'Etat et des autres intervenants (autorités portuaires et opérateurs) en matière de sûreté. Il pose le principe d'une responsabilité générale des opérateurs, sous l'autorité de l'Etat ;
- article L. 321-4 : cet article est relatif aux plans de sûreté (plan de sûreté portuaire, plans de sûreté des installations portuaires), qui s'imposent aux personnes énumérées à l'article L. 321-3 ;
- article L. 321-5 : cet article corrige une incohérence de l'actuel article L. 324-5, en précisant que les agents autorisés à procéder au contrôle des personnes, des bagages, etc., interviennent sous le contrôle (et non sous la responsabilité) des agents des douanes, comme ils le font sous le contrôle des officiers de police judiciaire ;
- article L. 321-6 : cet article, identique à l'actuel article L. 324-6, organise la délégation par l'Etat des missions d'évaluation et de contrôle en matière de sûreté à des organismes privés ;
- article L. 321-7 : cet article désigne les personnes constatant les infractions et manquements aux dispositions et mesures prises en matière de sûreté ;
- article L. 321-8 : cet article crée une infraction pour le fait de pénétrer ou de tenter de pénétrer dans une zone d'accès restreint, définie à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté ;
- article L. 331-1 : cet article dispose que les atteintes au domaine public portuaire sont réprimées selon le régime de la contravention de grande voirie ;
- article L. 331-2 : cet article dresse la liste des personnels compétents pour constater les contraventions de grande voirie ;
- article L. 331-3 : cet article prévoit la possibilité pour les personnels de police portuaire spécialisés de relever l'identité des contrevenants. En cas d'opposition, ils doivent faire appel à un officier de police judiciaire ;

- articles L. 332-1 à L. 334-1 : ces articles reprennent et actualisent la rédaction et le montant des sanctions prévues pour les contraventions de grande voirie, précédemment définies aux articles L. 322-1, L. 322-2, L. 323-3 et L. 323-4 du code des ports maritimes ;
- article L. 334-1 : cet article étend la compétence de la police de l'usage du plan d'eau aux chenaux d'accès et zones d'attente et de mouillage en dehors de la limite administrative du port (cf. article L. 301-1, 2^e alinéa) et actualise le montant des amendes, graduées non plus selon la jauge, mais selon la longueur des navires ;
- articles L. 341-1 et L. 341-2 : ces articles reprennent et actualisent les dispositions relatives à la signalisation maritime, précédemment définies aux articles L. 331-1 à L. 331-6 du code des ports maritimes. Les dispositions relatives à la récidive ont été supprimées, mais le niveau des sanctions encourues a été très sensiblement réévalué ;
- article L. 342-1 : cet article reprend et adapte les actuels articles L. 332-2 à L. 332-4 relatifs aux matières dangereuses, en couvrant désormais toutes les phases de l'opération de transport quelle que soit la provenance des marchandises concernées ;
- articles L. 343-1 à L. 343-3 : ces articles reprennent les dispositions figurant précédemment aux articles L. 325-1 à L. 325-3, relatives aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires ;
- articles L. 344-1 à L. 344-4 : ces articles reprennent des dispositions récentes, figurant précédemment aux articles L. 326-1 à L. 326-5, relatives au chargement et au déchargement des navires vraciers ;
- article L. 345-1 : cet article définit les catégories d'agents pouvant dresser un procès-verbal en matière contraventionnelle : officiers de port et officiers de port adjoints, ainsi que les surveillants de port et auxiliaires de surveillance ayant la qualité de fonctionnaire ;
- article L. 345-2 : cet article définit les catégories d'agents pouvant dresser un procès-verbal en matière délictuelle. Compte tenu de la nature des infractions concernées, le choix a été fait de n'ouvrir cette compétence qu'aux officiers de port et aux officiers de port adjoints ;
- article L. 345-3 : cet article prévoit que les personnels compétents pour dresser procès-verbal en matière contraventionnelle et délictuelle informent sans délai le procureur de la République des contraventions et des délits dont ils ont connaissance ;
- article L. 345-4 : cet article prévoit que les agents qui ne sont pas habilités à dresser des procès-verbaux en matière délictuelle rendent compte à un officier de police judiciaire des faits dont ils ont pu avoir connaissance en cette matière dans l'exercice de leurs fonctions ;
- article L. 345-5 : cet article définit la procédure de transmission des procès-verbaux ;
- article L. 345-6 : cet article permet aux principaux agents verbalisateurs de relever l'identité des personnes mises en cause. En cas de refus, un officier de police judiciaire est appelé à intervenir ;
- article L. 346-1 : cet article améliore la rédaction des dispositions existantes concernant, en cas d'absence de garantie, le versement d'une consignation et la rétention au port du navire concerné jusqu'au paiement de celle-ci ;
- article L. 346-2 : cet article crée la possibilité de payer par voie d'amende forfaitaire les contraventions des quatre premières classes ;
- article L. 351-1 : cet article renvoie à un décret en Conseil d'Etat les dispositions réglementaires d'application de la partie législative du livre III du code des ports maritimes.

L'article 2 de l'ordonnance abroge les dispositions législatives devenues incompatibles avec le livre III du code des ports maritimes dans sa rédaction issue de l'article 1^{er}.

2. Titre II de l'ordonnance, relatif aux voies ferrées portuaires

L'article 31 (3^e) de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales dispose que le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance les mesures nécessaires à l'actualisation des dispositions relatives aux voies ferrées portuaires.

Le développement des dessertes ferroviaires des ports maritimes est un enjeu essentiel, tant pour les ports maritimes eux-mêmes que pour la politique multimodale du transport de fret : du fait du caractère massifié du transport ferroviaire, bien adapté au transport maritime, la qualité de ces dessertes est une composante essentielle de la compétitivité des ports, en permettant d'approfondir leur hinterland. Elle permet aussi d'atténuer les nuisances liées au « tout routier » pour les dessertes terrestres de ces ports.

Un facteur important pour la qualité des dessertes ferroviaires réside dans l'organisation des dessertes terminales, c'est-à-dire des voies ferrées portuaires. Celles-ci sont actuellement régies par le livre IV du code des ports maritimes, intitulé « Voies ferrées des quais », dont les dispositions, très anciennes, n'ont pas été actualisées lors des réformes successives du système ferroviaire. Il en résulte une situation juridique incertaine, qui doit être clarifiée.

La prochaine décentralisation des ports maritimes non autonomes relevant de l'Etat (ports d'intérêt national) rend d'autant plus nécessaire pour les futures autorités portuaires cette clarification. Celle-ci bénéficiera aussi aux ports autonomes, qui relèvent de l'Etat.

Sur le fondement de l'habilitation législative de l'article 31 (3^o) de la loi du 13 août 2004, le titre II de la présente ordonnance réécrit les dispositions du livre IV du code des ports maritimes, afin de réorganiser progressivement l'interface entre les voies ferrées des ports et le réseau ferré national.

Le titre II de l'ordonnance comporte deux chapitres :

- le chapitre I^{er} est relatif au livre IV du code des ports maritimes (voies ferrées portuaires), qui est réécrit pour définir les responsabilités et les modes de gestion de ces voies ;
- le chapitre II comporte les mesures transitoires définies pour permettre l'évolution opérationnelle de l'organisation des voies ferrées portuaires et pour régler la question foncière.

2.1. Chapitre I^{er} du titre II de l'ordonnance. Dispositions modifiant le livre IV du code des ports maritimes

Le chapitre I^{er} de l'ordonnance comporte un seul article (**article 3**), reprenant intégralement le nouveau livre IV du code des ports maritimes, qui comporte les dispositions suivantes :

- article L. 411-1 : cet article donne compétence à l'autorité portuaire pour construire et gérer des voies ferrées, dénommées « voies ferrées portuaires », à l'intérieur de la circonscription du port pour les ports autonomes ou à l'intérieur de leurs limites administratives pour les autres ports. Les voies ferrées portuaires peuvent donner accès à des installations terminales embranchées appartenant à des entreprises ayant conclu avec l'autorité portuaire une convention de raccordement ;
- article L. 411-2 : cet article permet à l'autorité portuaire de construire et d'exploiter des installations terminales embranchées n'ayant pas le caractère public des voies ferrées portuaires. De telles voies présentent un intérêt, par exemple, pour des opérations de maintenance propres au port ;
- article L. 411-3 : cet article dispose que Réseau ferré de France (RFF) est tenu d'assurer le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national, compte tenu de l'importance des dessertes ferroviaires des ports maritimes. Les conditions techniques et financières générales de ce raccordement sont fixées par un décret en Conseil d'Etat. Les conditions particulières pour chaque port sont fixées par une convention entre l'autorité portuaire et RFF ;
- article L. 411-4 : cet article dispose qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les exigences particulières de sécurité applicables à la conception, la réalisation, la maintenance et l'utilisation des voies ferrées portuaires ;
- article L. 411-5 : cet article dispose que l'autorité portuaire ou ses délégataires peuvent percevoir pour l'utilisation des voies ferrées portuaires des redevances selon des tarifs d'abonnement ou des tarifs contractuels ;
- article L. 411-6 : cet article dispose que la validité d'un certificat de sécurité permettant l'accès jusqu'au port peut être étendue à l'utilisation des voies ferrées portuaires. Il prévoit également que les entreprises qui desservent les seules voies ferrées portuaires doivent disposer d'un agrément délivré par le ministre chargé des transports. Cet agrément peut, sous conditions qui seront précisées par un décret en Conseil d'Etat, valoir certificat de sécurité pour emprunter le réseau ferré national entre les voies ferrées portuaires d'un même port ou dans les points d'échange entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires ;
- article L. 411-7 : cet article dispose que la police des voies ferrées portuaires est exercée par l'autorité portuaire. Le règlement général de police des voies ferrées portuaires est fixé par l'autorité administrative. Des règlements locaux d'application sont, en tant que de besoin, arrêtés pour chaque port par le préfet sur proposition de l'autorité portuaire. Les agents habilités à constater les infractions aux dispositions du livre III du code des ports maritimes sont habilités dans les mêmes conditions à constater les infractions aux règlements de police des voies ferrées portuaires ;
- article L. 411-8 : cet article renvoie à un décret en Conseil d'Etat les dispositions réglementaires d'application de la partie législative du livre IV du code des ports maritimes.

2.2. Chapitre II du titre II de l'ordonnance. Dispositions transitoires pour les voies ferrées portuaires

L'**article 4** de l'ordonnance définit les voies ferrées portuaires comme celles qui, à l'intérieur des limites administratives du port ou de la circonscription du port pour les ports autonomes, ne relèvent pas du réseau ferré national et participent à la desserte de la zone portuaire.

Il prévoit pour chaque port une convention de répartition entre l'autorité portuaire, RFF et la SNCF conclue avant le 31 mars 2006 pour les ports autonomes et avant le 1^{er} juillet 2007 pour les autres ports, ayant pour objet de préciser :

- les limites domaniales et les limites de gestion et d'entretien entre les voies ferrées portuaires et le réseau ferré national, ainsi que la description des voies et des points d'échange ;
- les conditions de compensation par RFF et la SNCF des charges d'entretien et de gestion imputées à l'autorité portuaire, les conditions de partage entre la SNCF, RFF et l'autorité portuaire du coût de l'éventuelle remise en état, ainsi que, le cas échéant, les modalités de transfert progressif sur une période d'un an des responsabilités de maintenance ou de gestion de ces voies de la SNCF à l'autorité portuaire.

En cas d'incapacité des parties concernées à signer la convention de répartition dans le respect des dates fixées, l'autorité ministérielle arrête la répartition, la date de son entrée en vigueur et le montant des compensations.

L'article 5 pose le principe de la gratuité des éventuels transferts de propriété foncière des terrains d'assiette des voies ferrées portuaires, en application de la répartition réalisée par voie de convention ou, le cas échéant, par arrêté. Cette disposition est de nature à alléger et accélérer le travail nécessaire pour clarifier la situation juridique des terrains d'assiette concernés, tout particulièrement lorsque les voies ferrées n'ont pas de propriétaire bien identifié.

L'incorporation des voies ferrées dans le réseau ferré national ou leur retranchement de ce réseau est prononcé par décret pris en application de la loi portant création de RFF.

Les modalités de prise en compte de ces transferts dans les comptes des entités intéressées sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les conventions de raccordement des installations terminales embranchées sont résiliées sans indemnité un an après l'entrée en vigueur de la convention ou de l'arrêté de répartition. Pendant cette période d'un an, l'autorité portuaire se substitue à RFF et à la SNCF dans leurs droits et obligations.

L'article 6 dispose que, jusqu'à ce que l'autorité portuaire soit en mesure d'assurer elle-même l'entretien et la gestion de ses voies ferrées portuaires ou confie ces tâches à un tiers dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2008, la SNCF continue à exercer cette mission selon des modalités définies par la convention ou l'arrêté de répartition.

Enfin, **l'article 7** de l'ordonnance est l'article d'exécution.

Tel est l'objet de la présente ordonnance que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.