

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports

NOR : DEVX0915592P

Monsieur le Président,

L'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures habilite le Gouvernement, dans les conditions prévues par l'article 38 de la Constitution, à procéder par ordonnance à l'adoption de la partie législative du code des transports.

Le fruit d'une ambition ancienne

Ce code nouveau résulte d'une ambition formulée de longue date. Inscrit dans le programme de codification du Gouvernement annexé à la circulaire du Premier ministre du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires, le projet prend sa source dans la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs qui fut le premier texte à définir une conception globale de la politique des transports embrassant ses composantes techniques, économiques, sociales, ainsi qu'environnementales et à viser une organisation cohérente d'une offre diversifiée de transport, dans une logique de complémentarité et de coopération entre les modes et d'interopérabilité des systèmes.

Ainsi ce code poursuit-il deux objectifs complémentaires : réunir, organiser et clarifier un corpus juridique éclaté et hétérogène et insérer cet ensemble réordonné dans un cadre qui donne toute leur portée aux principes fondateurs définis par la loi susmentionnée du 30 décembre 1982.

Le périmètre du code

De cette ambition résulte un code volumineux comptant plus de 2 200 articles de valeur législative. En effet, le droit des transports qui contribue de manière décisive à l'exercice d'au moins deux libertés fondamentales, la liberté du commerce et celle d'aller et venir, recouvre un vaste domaine intéressant tant l'aménagement du territoire et le développement économique durables, que la sécurité des personnes et des biens et le régime de travail des personnels. La confrontation des intérêts multiples que font naître l'organisation et le bon fonctionnement des transports en fait un droit complexe qui appelle une intervention affirmée de la puissance publique, à la convergence du droit de la régulation économique, du droit social et du droit répressif, nourri par un important dispositif de prescriptions techniques. Ce droit est aussi le produit d'une histoire propre à chaque mode de transport qui a conféré à chacun d'eux une organisation et une représentation juridique spécifiques. Celles-ci ont longtemps favorisé l'affirmation d'une autonomie du droit régissant leur matière et la conception de codes sectoriels étroitement spécialisés.

Constat paradoxal, en dépit de l'existence de huit codes dédiés aux transports, des pans entiers du droit applicable ont été tenus à l'écart de toute construction juridique permettant d'en faciliter l'accès. L'entreprise de codification dont résulte la présente ordonnance associe donc, dans des proportions comparables, toutes les opérations inhérentes à un exercice de recodification d'une matière stratifiée au fil du temps, parfois archaïque, et toutes celles qui président à la structuration d'un droit jeune en évolution rapide, sous la double emprise de la dynamique communautaire et de la mondialisation des échanges.

Le code des transports s'assigne ainsi pour première tâche de rationaliser la codification existante en opérant le regroupement de quatre codes spécialisés, le code du travail maritime, adopté par une loi du 13 décembre 1926 et qui ne comporte qu'une partie législative, le code des pensions de retraite des marins français, publié par le décret n° 68-292 du 21 mars 1968 et jamais validé par le législateur, le code de l'aviation civile, validé par la loi n° 72-1090 du 8 décembre 1972, et le code des ports maritimes, dont la validation législative est demeurée inachevée.

Il intègre également celles des dispositions du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, publié par le décret n° 56-1033 du 13 octobre 1956, qui n'ont pas été reprises par le code général de la

propriété des personnes publiques, et celles des dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, adopté par une loi du 17 décembre 1926, qui intéressent la police de la navigation et le droit social, dès lors qu'elles peuvent être recodifiées dans les limites du droit constant.

Cet exercice n'a pas pour effet de regrouper dans une architecture unique l'ensemble des textes codifiés relatifs aux transports. Le code de la route, réformé en 2000, conserve son autonomie en raison de son objet. Code ancré dans la vie quotidienne de quelque trente millions d'usagers, son objet diffère de celui du code des transports qui s'adresse au premier chef aux professionnels de l'activité économique. De même, à la demande de la Commission supérieure de codification, le code de la voirie routière, adopté par la loi n° 89-413 du 22 juin 1989 et fixant le régime applicable au domaine public routier, demeure-t-il en l'état.

La deuxième opération conduit à rassembler les dispositions éparpillées qui n'avaient jamais fait l'objet d'une codification, parfois à l'issue des tentatives sectorielles infructueuses qui se sont succédé entre 1955 et 1990. Outre les dispositions à caractère général, tel est le cas de l'ensemble des textes régissant le transport ferroviaire, de la plupart des dispositions déterminant les conditions contemporaines d'exploitation commerciale des transports routier, fluvial et maritime, et de l'imposant corps de droit qui commande la sécurité maritime. Même le droit du transport aérien, qui présente pourtant l'état d'intégration le plus avancé dans le cadre du code de l'aviation civile, n'échappe pas à cet effort de complétude, avec l'adjonction de quelques dispositions législatives récentes.

Le défaut de consistance juridique réservée à la notion de « transports » et l'abondance de la matière sur laquelle ce terme est susceptible de s'exercer imposait, d'abord, d'en circonscrire l'acception au transport caractérisé par la mobilité du vecteur de déplacement. Cette précision a pour effet d'exclure du champ d'application du code des transports les ascenseurs, trottoirs roulants et bandes transporteuses de matériaux, de même que les communications électroniques et les activités liées au transport de fluides pondéreux et énergétiques.

L'articulation avec les codes existants

Malgré le recentrage opéré, le droit régissant la matière a, par nature, vocation à figurer dans de nombreux codes génériques ou sectoriels. C'est ainsi que des dispositions constitutives du droit des transports ont été répertoriées dans pas moins de vingt-quatre codes. Le parti ayant été pris de ne pas remettre en cause l'économie des codes déjà constitués, les dispositions spécifiques relatives notamment à la fiscalité des opérations de transport, à la protection de l'environnement, au régime des assurances et aux contrats de transport et de commission sont maintenues dans leur cadre d'origine, respectivement le code général des impôts, le code de l'environnement, le code des assurances et le code de commerce. De même, les dispositions particulières à certains transports tels que les transports sanitaires, de produits chimiques, d'explosifs et d'animaux vivants, régis, respectivement, par les codes de la santé publique, de l'environnement, de la défense et par le code rural sont maintenues dans ces derniers du fait que l'identification de l'être ou de la chose transportés n'est pas accessoire à l'acte de transport mais en conditionne directement l'exercice.

Honorer une telle démarche a conduit à arbitrer aux dépens du code des transports de nombreux choix de frontière car, pour les mentions ponctuelles comme pour les blocs juridiques homogènes répertoriés dans d'autres codes, l'articulation entre le code des transports et ces derniers a systématiquement été recherchée par l'usage de simples renvois, le recours à la technique du code pilote et du code suiveur étant désormais strictement limité à la demande de la Commission supérieure de codification.

La ligne de conduite adoptée ne souffre que de rares exceptions visant le rapatriement en pilote dans le code des transports de dispositions déjà codifiées. C'est le cas pour quatre articles du code de l'éducation, dont les articles L. 213-11 et L. 213-12 relatifs aux transports scolaires. Cette reprise, justifiée par l'exigence de cohérence juridique et de fidélité à l'esprit du texte, a été formellement validée par la Commission supérieure de codification à l'occasion de l'examen du périmètre du code des transports. Une opération similaire a pour effet de rapatrier dans le code des transports deux articles du code de la route dont la vocation à regagner ultérieurement le code des transports avait été évoquée dès la procédure d'adoption de ce code.

Pour autant, l'articulation avec certains codes requiert des relations plus élaborées. Il en est ainsi du traitement des remontées mécaniques qu'il était initialement prévu d'identifier comme un mode de transport *sui generis* auquel une partie aurait été consacrée dans le code des transports, et dont les dispositions pertinentes ont été intégrées dans le code du tourisme au titre des espaces à vocation touristique de montagne. A charge, pour ce dernier code, de prévoir les renvois nécessaires aux règles de sécurité qui leur sont applicables et figurent désormais dans le code des transports. Les dispositions relatives aux voitures de location font également l'objet d'une partition concertée, les voitures dites « de grande remise » ayant trouvé place dans le code du tourisme, alors que les voitures dites de « petite remise », qui n'ont pas de vocation touristique exclusive, ont été écartées du champ de ce code lors de son examen par le Conseil d'Etat et renvoyées au code des transports dans lequel elles sont aujourd'hui accueillies. Le traitement des dispositions régissant les pêches maritimes présentait une autre difficulté, du fait que, si l'activité de pêche s'inscrit dans un cadre économique spécifique, elle n'en procède pas moins d'une activité de navigation assujettie à des prescriptions sécuritaires analogues à celles des autres navires et à des règles sociales et professionnelles communes à l'ensemble des marins. En accord avec le ministère chargé de l'agriculture et de la pêche, le code des transports reprend les dispositions régissant le régime de travail et de sécurité sociale applicable aux marins-pêcheurs et à leurs armateurs et celles qui intéressent le navire en tant que support de l'activité. En revanche, les dispositions

traitant du navire en sa qualité d'appareil de production, par exemple les appareils de pêche, ont vocation à figurer dans un livre du code rural dédié à la pêche et à l'aquaculture marines, au même titre que les autres textes réglementant l'exploitation halieutique.

Le positionnement du code des transports en regard de deux codes élaborés parallèlement mérite une attention particulière.

La mise en chantier du projet de code général de la propriété des personnes publiques a soulevé le point de savoir quel devait être le cadre d'accueil des dispositions régissant le domaine public attaché à des activités de transport. Convenait-il, au nom de l'unicité du droit domanial, de l'insérer dans ce code ou, au contraire, de le renvoyer au code des transports, eu égard à la part de spécificité qui identifie le domaine public « routier », « ferroviaire », « fluvial » « maritime » ou « aéroportuaire » ? L'option retenue privilégiant la portée générale du nouveau code de la propriété publique sans que soient remis en cause les acquis de codes techniques propres à certaines dépendances domaniales, les parties du domaine à vocation multiple – c'est le cas du domaine public maritime et d'une partie du domaine public fluvial – sont prises en compte dans le code général de la propriété des personnes publiques tandis que celles du domaine exclusivement dédiées aux infrastructures de transport – situation propre au domaine public ferroviaire, portuaire et aéroportuaire – trouvent leur place dans le code des transports.

La recodification du code du travail a fourni, quant à elle, une opportunité exceptionnelle de lever l'ambiguïté qui s'attachait, pour maints acteurs professionnels, à l'applicabilité du droit commun du travail aux travailleurs mobiles. La question récurrente de l'autonomie d'un droit social des transports, encore nourrie aujourd'hui par le développement de prescriptions exclusivement modales aux plans communautaire et international, a trouvé son expression la plus achevée dans le domaine maritime où la spécificité du travail à bord des navires a suscité, avant même l'adoption du code du travail, la production de normes originales régissant tous les aspects de l'exercice de la profession de marin et de la vie du bord. Les travaux entrepris conjointement avec le ministère chargé du travail ont abouti à redéfinir le périmètre respectif des deux codes. Ainsi les dispositions concernant diverses catégories de travailleurs des transports qui émaillaient le code du travail ont-elles été reprises dans le code des transports, dans le double objectif de contribuer au recentrage du code du travail sur ses dispositions génériques et de faciliter l'accès des professionnels des transports au droit du travail qui leur est spécifique. Ce faisant, cette clarification en consacre une autre, en rappelant l'universalité du code du travail. La précision peut sembler superfétatoire pour les modes de transport les plus proches du droit commun, pourtant, elle conduit à clarifier une évolution juridique dans le domaine du travail maritime. Après des décennies de confusion, elle s'efforce de tirer les conséquences dans le droit positif de la jurisprudence dégagée par la Cour de cassation dans l'arrêt Vendier du 7 mars 1997, établissant que le renvoi, par l'article L. 742-1 du code du travail, à des lois particulières pour le contrat d'engagement et les conditions de travail des marins à bord des navires ne fait pas obstacle à ce que le code du travail s'applique dès lors que ses dispositions ne viennent pas contredire celles des lois particulières. Le présent code consacre la règle d'articulation selon laquelle les dispositions du code du travail sont applicables au personnel navigant des entreprises d'armement maritime selon les modalités particulières reprises par le code des transports.

Enfin, le projet de code des transports inclut les dispositions applicables à la batellerie artisanale dans sa partie réservée au transport fluvial.

La structure du code

L'objectif assigné au code des transports de dégager les principes généraux régissant l'activité, sans devoir bouleverser l'économie de corps de droit spécifiques, imposait de privilégier une construction capable de promouvoir une perspective transversale, synthétique et plurimodale, sans nuire à une meilleure accessibilité de la norme sectorielle, la majorité des utilisateurs exerçant leur activité professionnelle dans le cadre d'un mode unique de transport.

Le code est ainsi ordonnancé en six parties qui conditionnent une numérotation à quatre chiffres. La première regroupe les dispositions de portée générale ou communes à au moins deux modes de transport. Tandis que les cinq autres organisent les dispositions régissant successivement le transport ferroviaire, le transport routier, la navigation et le transport fluviaux, la navigation et le transport maritimes, l'aviation civile. L'architecture en est arborescente : chacun des livres de la première partie énonce un principe et en développe les modalités concrètes, la déclinaison modale étant assurée, s'il y a lieu, dans les parties correspondantes.

La dimension plurimodale dont ce code porte l'ambition ne se réduit pas à ce choix de structure. En dépit de la différence de taille et de la diversité de contenu des parties modales, celles-ci sont construites par référence à un schéma analogue destiné à faciliter leur appréhension par l'utilisateur, fondé sur une approche fonctionnelle reprenant les éléments constitutifs de l'activité de transport et qui inspire déjà la composition du code de la route et celle du code de l'aviation civile. Elle déroule à cet effet une thématique simple :

- l'engin (véhicule routier ou ferroviaire, bateau fluvial, navire de mer ou aéronef) ;
- le milieu d'évolution (domaine public ferroviaire, navigations fluviale, maritime et aérienne) ;
- les infrastructures (réseaux ferroviaires, voies et ports fluviaux, ports maritimes et aéroports) ;
- les entreprises et l'exploitation commerciale ;
- enfin les personnels, en particulier les conducteurs.

Bien qu'imparfaitement applicable au transport ferroviaire, en raison de son organisation longtemps fondée sur un opérateur unique, et au transport routier, qui dispose déjà d'une partie de ces éléments dans le code de

la route et le code de la voirie routière, cette construction permet, désormais, une comparaison immédiate des modalités retenues par chaque mode de transport et contribue, par le fait, à renforcer l'accessibilité du droit. Y concourent également les nombreuses harmonisations rédactionnelles qu'autorise le respect du droit constant.

Les dispositions pénales et les sanctions administratives sont, d'une manière générale, regroupées en fin de chapitre, titre ou livre, à proximité immédiate des dispositions caractérisant les infractions qu'elles répriment.

Enfin, selon une configuration désormais classique, les dispositions relatives à l'outre-mer sont regroupées dans un livre particulier clôturant chaque partie et déclinées par collectivité.

Les difficultés rencontrées

La première difficulté a résidé dans la nécessité de doter d'un contenu juridique précis nombre de notions usuelles, y compris des déterminants constitutifs de l'activité, tels que les infrastructures (« l'aérodrome ») ou l'opérateur (« l'auxiliaire de transport »), ainsi que des concepts communs tels que la « navigation fluviale » ou les « eaux maritimes » qui disposaient de représentations fonctionnelles souvent imprécises et fluctuantes, conditionnant des champs d'application flous et sans cohérence. Cet effort de définition se vérifie pour l'ensemble du code et justifie, dans certains cas, la création de dispositions préliminaires en tête des parties modales. L'appellation de « transports terrestres » est illustrative du propos. Employée dans plusieurs codes et dans un nombre conséquent de lois reprises par le code des transports, l'expression recouvre tantôt les seuls transports routier et ferroviaire, tantôt, également, le transport fluvial et les transports guidés dont le régime juridique fait, aussi, l'objet d'une clarification. La première acception est elle-même sujette à caution, tant il est vrai que la volonté initiale du législateur se perd parfois dans le jeu des aménagements législatifs successifs de textes qui, *in fine*, peuvent ne trouver application qu'à un seul mode de transport. Après vérification de son périmètre d'applicabilité, la formule a été systématiquement remplacée par l'énumération des différentes catégories modales concernées.

A l'exception notable du code de l'aviation civile et du code de la route qui donnent l'une une définition de l'aéronef, l'autre du véhicule à moteur, il est patent que le droit des transports avait jusqu'à présent éludé la question de l'identification juridique de l'engin de transport. Le cas du navire est à cet égard remarquable puisqu'il jouit d'un statut juridique particulièrement riche identifiant ses éléments d'individualisation, lui conférant la nationalité et déterminant les droits réels et le régime de responsabilité exorbitant du droit commun qui lui sont attachés, sans bénéficier d'une définition générique, la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer qui détermine son statut ne tranchant d'ailleurs pas entre cette appellation et celle de bâtiment de mer. Inversant la situation actuelle qui, selon la démarche adoptée par les conventions internationales maritimes, propose une définition circonstancielle du navire étroitement conditionnée aux caractéristiques techniques ou aux conditions de navigation ciblées par chaque texte, une définition de portée générale est proposée en introduction à la partie relative à la navigation et au transport maritimes qu'il convient de restreindre au cas par cas. Il en va de même pour l'engin de transport fluvial auquel le nom de bateau est, dès lors, réservé.

Le traitement de l'archaïsme qui affecte certains textes, essentiellement dans les secteurs fluvial et maritime, impose des réécritures et des remises en conformité avec l'évolution du droit, mais aussi l'abrogation de nombreuses dispositions obsolètes. Cependant, une part des problèmes soulevés n'ont pu être résolus dans le cadre du droit constant. Si la question du champ d'application de la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer a pu être opportunément précisée par le biais d'un autre vecteur législatif, deux sujets principaux demeurent pendants. Le premier a trait aux dispositions relatives à la navigation fluviale applicables dans les départements de Moselle, du Haut et du Bas-Rhin. La persistance de la loi locale, en l'espèce la loi du 15 juin 1895 sur le flottage et la loi du 15 juin 1895 sur la navigation intérieure, en tant qu'elles demeurent applicables à la navigation sur le Rhin, appelant une actualisation qui n'a pu être assurée dans le cadre de la présente habilitation, ces textes ont été écartés du code des transports. Le second concerne le devenir du code disciplinaire et pénal de la marine marchande institué en 1926. Les dispositions de ce code relatives à la procédure pénale maritime et au tribunal maritime de commerce ont vocation à rejoindre le code de procédure pénale et le code de l'organisation judiciaire, à l'issue d'un travail de refonte en cours qui permettra de les mettre en conformité avec l'évolution des principes du droit pénal. L'exercice qui conduira à réformer profondément le concept de juridiction maritime spécialisée, à préciser la notion d'infraction maritime, à en circonscrire plus rigoureusement le champ et à requalifier certaines infractions aura une incidence directe sur les dispositions du même code qui sont reprises dans le code des transports et qui répriment les infractions aux règles de la navigation maritime, de la vie à bord des navires et du régime de travail des marins. Cette réécriture du code disciplinaire et pénal de la marine marchande permettra de procéder à une harmonisation des habilitations et procédures applicables aux agents de contrôle pour la recherche et la constatation des infractions, dont le défaut, mis en évidence dans le cadre de la présente codification, n'a pu être présentement corrigé. Dans cette attente, une architecture provisoire des dispositions pénales, différente de celle adoptée dans les autres parties, a été retenue au livre II de la cinquième partie du projet de code ci-annexé.

Le transport maritime puis le transport aérien se sont, d'emblée, inscrits dans un cadre international et le transport fluvial est partiellement régi par les conventions conclues entre Etats riverains, mais aujourd'hui, aucun mode de transport n'échappe à cette problématique. Le droit communautaire est ainsi devenu un acteur majeur pour toutes les composantes de l'activité de transport, parfois en relais des dispositions de même nature adoptées dans le cadre de conventions internationales. Cette évolution se traduit par une intrusion de la norme internationale qui ne se limite pas à l'effet direct des règlements communautaires dans le droit national mais impacte la chaîne de production de la norme interne en multipliant les simples renvois aux dispositions

pertinentes du droit conventionnel ou du droit dérivé. La Commission supérieure de codification a ainsi accepté qu'il soit fait largement référence à de tels instruments dans le corps du texte du code des transports. Suivant le précédent que constituent les dispositions de l'article 4 de l'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005, elle a notamment admis la mention de règlements et de directives concernant l'aviation civile dans des textes étendus dans des collectivités d'outre-mer situées hors de portée du droit communautaire, en qualité de simple renvoi, afin d'éviter une complète réécriture des dispositions en cause. Depuis lors, les recommandations d'un groupe de travail conduit par le Conseil d'Etat en août 2007 ont conforté une telle orientation.

Enfin, le poids des dispositions antérieures à la présente Constitution, comme la tentation récurrente de solidariser, dans les matières relevant du droit des transports, l'énoncé de la norme et les modalités prescriptives qui s'y attachent, imposent l'exercice d'une scrupuleuse recomposition des textes dans le respect strict des articles 34 et 37 de la Constitution, y compris pour les plus récents. L'opération s'est conclue par le déclassement de dispositions de forme législative mais de nature réglementaire dont l'abondance est illustrée par le nombre des mentions figurant à l'article 9 de la présente ordonnance. Mais il est également apparu nécessaire de procéder à l'opération inverse en reclassant dans le domaine de la loi des dispositions qui y étaient éligibles et qui, telles celles déterminant le régime des servitudes aéronautiques ou les conditions d'accès à la profession de marin, avaient trouvé place dans des dispositions réglementaires, codifiées ou non.

La présentation du code

La première partie, relative aux « dispositions communes », assure un équilibre entre deux démarches qui se conjuguent pour un même effet : transcender les logiques commandant la spécificité de chaque mode de transport pour les fédérer dans une représentation juridique mettant en évidence non seulement les principes qui encadrent l'ensemble de l'activité, mais aussi la communauté des approches opératoires. Cette partie restaure ainsi la portée générale et structurante des principes initiés dès 1982 par la loi d'orientation des transports intérieurs, tels qu'ils trouvent aujourd'hui application dans la philosophie du développement durable et dans l'affirmation de nouvelles exigences sociales :

- une politique globale des transports instituant une coordination des politiques des collectivités publiques, la promotion de l'intermodalité, la protection de l'environnement et la participation des citoyens ;
- l'affirmation d'un droit au transport qui se décline en considération du handicap physique, économique ou géographique ;
- la prévention des risques et l'amélioration de la sécurité qui justifie l'intervention déterminante de l'Etat dans le régime de travail des personnels et jusque dans l'activité des entreprises.

Elle rassemble en outre des dispositions dont la dispersion dans des supports législatifs, qui souvent se méconnaissent, occulte la similarité de leur économie générale, voire de leurs modalités pratiques. Ainsi en est-il de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, en regard des dispositions instituées par la loi d'orientation des transports intérieurs pour les autres collectivités organisatrices de transport. L'approche systémique retenue par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures de transport pour remplacer les pratiques administratives éparses visant la prévention des risques des équipements, ouvrages, systèmes et infrastructures de transport est rétablie par la refonte dans un même titre de dispositions qui étaient accueillies dans pas moins de quatre codes et une loi. Les dispositions de la même loi qui transposent aux secteurs des transports terrestres et au transport maritime les règles fixées par la loi n° 99-243 du 29 mars 1999 relatives aux enquêtes techniques consécutives à des incidents ou accidents d'aviation civile font à leur tour l'objet d'une présentation unique mettant en lumière leur objectif commun – l'analyse dans une optique de prévention et de recommandation de sécurité – de même que l'analogie de leurs modalités d'organisation, avec toutefois le maintien dans la partie modale correspondante des dispositions plus spécifiques à l'aviation civile.

La deuxième partie réunit pour la première fois les dispositions régissant « le transport ferroviaire ou guidé ». Elle s'attache à mettre en lumière l'évolution générale qu'enregistre ce secteur d'activité économique notamment par la prise en compte des dispositions de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports avec en particulier la création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Un livre est dédié au système de transport ferroviaire ou guidé en examinant successivement les infrastructures, l'exploitation, la régulation des activités ferroviaires, les entreprises et les droits et obligations des voyageurs. Un deuxième livre insère les dispositions relatives à l'interopérabilité ainsi que les mesures de sécurité et de sûreté et les dispositions répressives afférentes.

La troisième partie, portant sur « le transport routier », remplit une fonction particulière au sein du code des transports puisqu'elle vient en appui aux dispositions déjà codifiées dans le code de la route et le code de la voirie routière. Elle s'analyse donc comme un complément de codification qui permet de réunir les dispositions éparses régissant la profession de transporteur routier. Elle prend acte de la distinction entre transport de personnes et transport de marchandises qui structure fortement toute l'organisation de l'activité. Au titre des transports publics particuliers, elle inclut, outre des dispositions du code de l'éducation relatives au transport scolaire (cf. *supra*), les dispositions relatives à la profession de taxi et à l'exploitation des voitures dites de petite remise.

La quatrième partie, intéressant « la navigation intérieure et le transport fluvial », est la première à présenter la liste complète des identifiants retenus pour déterminer la structure commune aux parties modales du code

des transports. Les livres I^{er} à V traitent ainsi successivement du bateau, de la navigation fluviale, des voies et ports fluviaux, y compris les dispositions instituant le port autonome de Paris et l'établissement public Voies navigables de France, de l'exploitation commerciale et des personnels, navigants et sédentaires.

La cinquième partie, dédiée à « la navigation et au transport maritimes », se caractérise par l'importance de son volume – égal à celui de toutes les autres parties – et à la place exceptionnellement développée qu'y prennent les dispositions à caractère social. On y trouve, au livre III qui reprend le code des ports maritimes, les dispositions régissant la manutention portuaire et, surtout, un livre V entièrement consacré aux gens de mer. Celui-ci reprend notamment, dans son titre IV, les dispositions du code du travail maritime expurgé de son contenu obsolète et reconstruit conformément à la nouvelle architecture adoptée par le code du travail. Le titre V du même livre réunit pour la première fois l'ensemble des dispositions constitutives du régime de protection sociale particulière aux marins régi par l'Etablissement national des invalides de la marine, dans une organisation qui se réfère à la configuration du code de la sécurité sociale et qui intègre, entre autres, le code de pensions de retraite des marins français. Une mention particulière se justifie encore pour le livre VI qui tire les conséquences de l'évolution du régime juridique du pavillon national, en codifiant la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français, la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports qui a institué le registre des Terres australes et antarctiques françaises étant, quant à elle, codifiée dans le livre VII plus particulièrement dédié aux dispositions relatives à l'outre-mer.

Enfin, la sixième partie, relative à « l'aviation civile », se singularise par le fait qu'il s'agit d'une recodification du code de l'aviation civile, enrichie de quelques ajouts ponctuels. L'opération a conjugué trois types de traitement : une requalification du texte dans le respect du partage des articles 34 et 37 de la Constitution, une restructuration de son architecture interne conforme au plan général du code des transports et destinée à mieux appréhender le régime juridique applicable aux aérodromes, ainsi que l'introduction ou le reclassement de définitions permettant, en particulier, de préciser la portée de certaines dispositions.

La présentation de l'ordonnance

Les articles 1^{er} à 3 sont les articles traditionnels des ordonnances de codification.

Les articles 4 à 6 modifient certains codes existants :

- **l'article 4** modifie l'article L. 133-5 du code de commerce pour y introduire les dispositions de l'article L. 321-1 du code de l'aviation civile ;
- **l'article 5** modifie le code de l'éducation compte tenu de la reprise « en code pilote », dans le code des transports, des dispositions du code de l'éducation relatives aux transports scolaires ;
- **l'article 6** précise, dans le code du tourisme, les dispositions du code des transports applicables aux remontées mécaniques.

Les articles 7, 8 et 9 sont les articles d'abrogation traditionnels dans les ordonnances de codification.

L'article 10 est un article qui prend en compte les dispositions de l'article 251-I (2°), de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement qui modifient, à compter du 11 janvier 2011, l'article 17 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs qui est codifié.

Les articles 11 à 14 sont relatifs aux dispositions d'applicabilité de certaines dispositions aux collectivités et territoires d'outre-mer.

L'article 15 prend en compte les nouvelles références des règlements européens s'appliquant aux transports routiers à la date du 4 décembre 2011.

L'article 16 introduit des dispositions d'abrogation différée de certaines dispositions du code des transports à la publication des dispositions réglementaires du code général de la propriété des personnes publiques ou à celle des dispositions réglementaires prises en application du chapitre III du titre préliminaire du livre VIII de la première partie du code des transports, pour ce qui concerne l'article 60 de la loi de programme pour l'outre-mer n° 2003-660 du 21 juillet 2003.

L'article 17 fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

L'article 18 est un article d'exécution.

Tel est l'objet de la présente ordonnance que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation. Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.