

Économie maritime : les principaux acquis de la loi Leroy



La version définitive de la proposition de loi Leroy sur l'économie maritime est désormais connue. Députés et sénateurs se sont mis d'accord en commission mixte paritaire le mercredi 6 avril sur un texte commun. Celui-ci sera définitivement adopté après une nouvelle lecture à l'Assemblée nationale et au Sénat. Cette dernière étape ne doit être qu'une formalité. Voici les principaux points à retenir du texte.

Jaugeage, francisation, titres de navigation : des textes simplifiés et modernisés. La loi Leroy modifie des textes existants, en particulier le code des transports et le codes des douanes, dans le sens d'une simplification et d'une modernisation des procédures administratives. Elle clarifie et précise les procédures de jauge et de francisation des navires. Elle crée un permis d'armement qui fusionne le rôle d'équipage et le permis de circulation.

Ports

Gouvernance portuaire : plus de poids pour les bailleurs de fonds. La loi Leroy crée une commission des investissements au sein du conseil de développement de ces grands ports maritimes. Cette commission comprend deux collèges égaux en voix : un collège des investisseurs publics et un collège des investisseurs privés. Son rôle est notamment d'examiner les projets d'investissements publics d'infrastructures d'intérêt général. Elle

rendra des avis simples, avec obligation de motivation en cas de refus, et non des avis conformes. Mais ces avis seront publics et publiés.

L'autoliquidation de la TVA à l'importation généralisée. La loi Leroy généralise la possibilité pour les entreprises de procéder à l'autoliquidation de la TVA à l'importation. Cette mesure est jugée indispensable pour rétablir la compétitivité des ports français face à leurs concurrents européens, notamment belges et néerlandais, qui l'appliquent déjà. La procédure d'autoliquidation permet d'imputer la TVA due sur les marchandises importées des pays tiers sur le compte mensuel de TVA à recevoir. Elle évite donc d'avoir à faire l'avance de trésorerie. Début 2015, le gouvernement avait institué la possibilité pour les entreprises de pratiquer l'autoliquidation de la TVA mais en la soumettant à l'obtention, longue et difficile, d'une procédure de domiciliation unique (PDU). Cette mesure de portée limitée n'a bénéficié qu'aux importateurs très structurés passant déjà par les ports français. Aucun report de trafic n'en a découlé.

Sûreté portuaire : sanctions durcies. La loi Leroy durcit les règles de sûreté portuaire en prévoyant des peines d'emprisonnement pour les intrusions dans les zones d'accès réservé. Une réponse à la situation créée dans le port de Calais par la présence de migrants. La peine d'emprisonnement peut aller jusqu'à six mois. Jusqu'à présent, le fait de s'introduire ou tenter de s'introduire sans autorisation dans une zone d'accès restreint était puni par une peine d'amende pouvant atteindre 3 750 euros.

Marine marchande

Des exonérations de charges supplémentaires pour les armateurs. La loi Leroy prévoit l'exonération des charges patronales non-Enim (allocations familiales et assurance chômage) pour l'ensemble des navires de transport et de services maritimes français soumis à la concurrence internationale, qu'ils soient immatriculés au premier registre, au registre international français (Rif) ou au registre Wallis-et-Futuna. Les armateurs de ces navires bénéficiant déjà de l'exonération des charges patronales maladie et retraite, dites charges Enim, on aboutit ainsi au net wage (salaire net). Députés et sénateurs sont allés plus loin que le gouvernement qui souhaitait restreindre la mesure aux seuls navires immatriculés au registre international français (Rif), ainsi qu'aux seuls navires de transport et non de service.

Transport pétrolier : une part de petits navires sous pavillon français. La loi sur la transition énergétique de 2015 a étendu aux produits raffinés l'obligation de pavillon en matière de transport des hydrocarbures. Mais les assujettis, c'est-à-dire les distributeurs de produits pétroliers, peuvent se libérer de leur obligation de pavillon par l'affrètement de quelques navires VLCC de transport de pétrole brut. Les parlementaires ont considéré que l'objectif recherché, la sécurisation des approvisionnements énergétiques de la France, n'est pas atteint. En conséquence, la loi Leroy aménage le dispositif existant. Elle prévoit notamment que la capacité de transport sous pavillon français doit comprendre une part de navires de moins de 20 000 tonnes de port en lourd permettant de desservir les ports secondaires, par exemple en Corse et outre-mer. L'objectif est de préserver, et même de développer, une flotte pétrolière sous pavillon français, avec les emplois de marins qualifiés qui vont avec.

Des machines à sous sur les ferries. Avec la loi Leroy, les jeux de hasard sont autorisés à bord de l'ensemble des navires à passagers français. Le texte est taillé sur mesure pour les ferries. A condition qu'ils ne proposent que des machines à sous et que leur nombre soit limité

à quinze, les modalités de surveillance et de contrôle sont moins lourdes que celles qui s'appliquent aux casinos installés à bord des navires de croisière. Pour les armateurs français de ferries, la possibilité d'installer des machines à sous constitue une mesure de compétitivité par rapport à leurs concurrents européens qui, eux, sont déjà autorisés à exploiter ce type d'attraction.

Cabotage : davantage de contrôles des navires étrangers. Les dispositions sur l'État d'accueil sont censées limiter les effets du dumping social au cabotage. Mais les inspecteurs et les contrôleurs du travail chargés d'en contrôler l'application sont trop peu nombreux : une quarantaine répartis au sein d'une vingtaine de sections maritimes. Pour muscler les moyens de contrôle, la loi Leroy prévoit que les services des Affaires maritimes seront aussi habilités à contrôler l'application du décret État d'accueil d'août 2014, ainsi que de la Convention du travail maritime (MLC 2006), à bord des navires étrangers faisant escale en France. Par ailleurs, la loi Leroy étend à tous les navires relevant du dispositif « Etat d'accueil » l'obligation de disposer d'un personnel capable de communiquer avec les passagers, notamment en cas de situation d'urgence.

Création d'une flotte stratégique. La loi Leroy donne satisfaction aux armateurs français qui revendiquaient la création d'une flotte stratégique. Elle prévoit que les navires battant pavillon français pourront être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communication, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que compléter les moyens des forces armées. Pour les armateurs, la création d'une flotte stratégique peut contribuer à préserver des activités à forte valeur ajoutée, navires sismiques ou câbliers, des aléas de la conjoncture économique. La loi Leroy précise que la composition de cette flotte à caractère stratégique, et les conditions de sa mise en place, seront déterminées par voie réglementaire.

Protection contre la menace terroriste. La loi Leroy autorise le recours aux sociétés de protection privée pour faire face à la menace terroriste, notamment à bord des navires à passagers. Contrairement aux dispositions en vigueur en matière de piraterie, elle ne prévoit pas de zonage du fait du caractère imprévisible des attaques terroristes. Un décret définira les navires concernés, les types d'armes autorisés et les règles d'ouverture du feu, qui seront différents de ceux qui prévalent en matière de lutte contre la piraterie. Toujours pour faire face à cette menace terroriste, la loi Leroy étend au transport maritime le recueil de données sur les passagers, le PNR (Passenger Name Record), bientôt en œuvre dans l'aérien.

Pêche et aquaculture

Un statut spécifique pour les marins à la pêche. La reconnaissance d'un statut spécifique du marin à la pêche figure dans la loi Leroy. Le code des transports distinguera ainsi les marins à la pêche et les marins au commerce. Les marins pêcheurs seront définis comme les gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la convention internationale n° 188 de 2007 sur le travail dans la pêche de l'Organisation internationale du travail. Cette reconnaissance d'un statut du marin à la pêche est associée à la signature, en décembre, de la première convention collective du secteur.

Un casier judiciaire n'empêchera plus de devenir patron pêcheur à la petite pêche. Depuis 2013, le code des transports stipule que les capitaines de navire de pêche, qui

disposent de prérogatives de puissance publique, doivent présenter un bulletin n° 2 de casier judiciaire vierge. La loi Leroy prévoit que les capitaines et leurs suppléants embarqués à la petite pêche ou aux cultures marines ne sont pas concernés. Cela devrait éviter de voir se reproduire le cas de ce matelot concarnois interdit de devenir patron en raison de son casier judiciaire. Par ailleurs, la loi Leroy supprime les conditions de moralité requises pour devenir chef mécanicien à la pêche. Elles aboutissaient à rendre difficile le recrutement de chefs mécaniciens, notamment pour les petits armements.

Ouverture du Rif aux navires de grande pêche. La loi Leroy prévoit d'ouvrir le registre international français (Rif) à la grande pêche. Cette mesure va permettre de régulariser juridiquement la situation des marins étrangers embarqués au thon tropical en vertu des accords de pêche passés avec les États dont ils sont ressortissants.

Une ambition pour l'aquaculture. La proposition de loi sur l'économie vise au développement d'une aquaculture durable en France. L'objectif est de faire passer la production piscicole marine française de 7 000 à 12 000 tonnes par an. La future loi cherche à limiter au maximum les conflits d'usage sur l'espace maritime.

Nautisme

Eco-contribution : les industriels du nautisme entendus. La loi sur la transition énergétique de 2015 a créé une éco-contribution, prélevée lors de l'achat d'un bateau neuf, afin de financer la création d'une filière de déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage ou abandonnés. Les industries nautiques jugent cette éco-contribution contre-productive alors que le marché français de la plaisance reste atone. La loi Leroy leur accorde un délai avec le report à 2018, au lieu de 2017, de la date d'entrée en vigueur de la mesure. En revanche, elle ne retient pas le principe du plafonnement de l'éco-contribution à 0,5 % du prix de vente des bateaux neufs.

Le Rif ouvert aux navires de plaisance de plus de 15 mètres. La future loi prévoit d'ouvrir la possibilité d'immatriculer au Rif les navires de plaisance à utilisation commerciale de plus de 15 mètres, et non plus seulement ceux de plus de 24 mètres. Il s'agit de renforcer d'attractivité du pavillon français vis-à-vis des armateurs de yachts offerts au charter.

Lutte contre le « dumping de sécurité » du pavillon belge. Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance appartenant à des résidents français, ou à des sociétés domiciliées en France, devront à l'avenir, dans les eaux territoriales françaises, observer les mêmes règles de sécurité que les navires de plaisance battant pavillon français. Il s'agit de lutter contre le dumping de sécurité qu'exerce le pavillon belge au détriment du pavillon français. La réglementation belge est beaucoup moins contraignante que la réglementation française, ce qui incite de nombreux propriétaires français de navires de plaisance à les faire immatriculer en Belgique.

Environnement

Le rejet en mer des boues de dragage polluées interdit à partir de 2025. La loi Leroy interdit à partir du 1^{er} janvier 2025, le rejet en mer de boues de dragage polluées. Elle prévoit qu'une filière de traitement de boue et de récupération des macro-déchets associés sera mise en place. Les seuils au-delà desquels les sédiments ne peuvent être immergés seront définis

par voie réglementaire. Les volumes de sédiments dragués chaque année sont évalués entre 35 millions et 50 millions de mètres cubes. Actuellement, 90% seraient immergés.

Une échéance fixée pour l'électricité bord à quai et l'avitaillement en GNL. La fourniture d'électricité bord à quai et, surtout, le recours au gaz naturel liquéfié (GNL) sont deux moyens de limiter les émissions polluantes des navires. La loi Leroy complète la loi sur la transition énergétique en fixant une échéance. Elle prévoit l'implantation de bornes d'alimentation électrique à quai, si cette implantation est économiquement soutenable, notamment au regard du gain environnemental attendu, et d'autre part, de points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié, « **au plus tard le 31 décembre 2025** ».

Et aussi...

Un cadre législatif pour les drones maritimes. La loi Leroy aborde la question du statut juridique des drones maritimes. Elle précise que les drones de surface ou sous-marins, commandés à partir d'un navire battant pavillon français, doivent porter des marques extérieures d'identification. Les dommages éventuellement causés par ces drones sont « **réputés être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire si l'engin a été embarqué sur le navire ou remorqué par celui-ci** ».

Un régime d'assurance spécifique pour les énergies marines renouvelables. L'absence d'un régime d'assurances spécifique est vue comme un frein au développement des énergies marines renouvelables. La loi Leroy y remédie. Elle complète le code des assurances en prévoyant que les installations d'énergies marines renouvelables relèvent de la catégorie des grands risques. Elle exonère les projets d'EMR des contributions dues au titre des catastrophes naturelles et du terrorisme. L'objectif est de garantir que les projets d'éoliennes offshore pourront effectivement être assurés. Les capacités de couverture des assureurs français se révèlent insuffisantes. Il faut donc s'assurer la participation des assureurs étrangers. Jusqu'à présent, en l'absence de règles spécifiques, le régime d'assurance des éoliennes *offshore* est calqué sur celui des éoliennes terrestres.