

Avis du Comité stratégique et environnemental de la plaisance (CSEP)

Projet de décret relatif aux comportements dangereux en mer

Le CSEP partage pleinement l'objectif poursuivi par le projet de décret visant à renforcer la sécurité en mer et à mieux prévenir les comportements dangereux. Les acteurs de la filière sont engagés de longue date dans la sensibilisation des usagers et la promotion d'une navigation responsable et sécurisée.

Toutefois, le texte soumis à consultation appelle de notre part plusieurs observations importantes relatives à sa sécurité juridique et à ses modalités d'application.

En premier lieu, le projet soulève une question de hiérarchie des normes. Les dispositions législatives du code des transports, notamment les articles L.5242-1 et suivants, répriment déjà les comportements de conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants en leur conférant un caractère délictuel applicable à l'ensemble des navires, qu'ils soient professionnels ou de plaisance.

Or, le projet de décret crée, pour les seuls navires de plaisance à moteur, des contraventions de quatrième classe reposant notamment sur la notion « d'ivresse manifeste ». Une telle évolution, bien qu'animée d'une intention positive de simplification et d'efficacité des contrôles, apparaît juridiquement fragile dès lors qu'elle modifie substantiellement l'économie du régime répressif actuellement fixé par la loi.

Par ailleurs, comme dans le domaine de la circulation terrestre, la constatation d'infractions liées à l'alcool ou aux stupéfiants doit reposer sur des éléments objectifs, vérifiables et incontestables, tels qu'un contrôle d'alcoolémie ou des examens prévus par les textes en vigueur.

En second lieu, les nouvelles infractions liées au « défaut de maîtrise », au « comportement prudent et respectueux » ou encore à la « vitesse réduite » apparaissent insuffisamment définies.

La navigation maritime ne peut être assimilée à la circulation routière. Les conditions de navigation dépendent de nombreux facteurs propres au milieu marin : état de la mer, courants, vent, visibilité, densité du trafic, caractéristiques techniques du navire ou encore contraintes de manœuvrabilité. Dans certaines situations, le maintien d'une vitesse minimale constitue même une condition de sécurité.

Dès lors, la qualification des infractions doit reposer sur des critères objectifs et directement rattachés aux règles existantes de navigation maritime, notamment celles issues du RIPAM, des règlements de police maritime et des règlements portuaires.

À défaut de précisions suffisantes sur les modalités de constatation des infractions et sur les critères d'appréciation retenus, le dispositif envisagé risque de conduire à des interprétations divergentes selon les services de contrôle et les territoires, ouvrant la voie à une insécurité juridique importante et à un contentieux accru.

Le CSEP estime ainsi nécessaire :

- de sécuriser juridiquement l'articulation du projet avec les dispositions législatives existantes du code des transports ;
- de fonder les infractions sur des critères objectifs, vérifiables et harmonisés ;
- de mieux préciser les comportements susceptibles d'être sanctionnés ;
- et de garantir une application homogène sur l'ensemble du littoral.

Cette réforme poursuit une intention légitime et partagée : permettre une répression plus rapide et plus efficace des comportements réellement dangereux en mer. Toutefois, en l'état actuel de sa rédaction, elle risque de créer une insécurité juridique générale préjudiciable tant aux usagers qu'aux autorités chargées de son application.