

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° I-1798

présenté par

Mme Tanguy, M. Larsonneur, Mme Le Peih, M. Bothorel, Mme Bureau-Bonnard, M. Le Gac,  
Mme Kerbarh, M. Saint-Martin, Mme Kamowski et M. Rebeyrotte

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 10, insérer l'article suivant:**

I. – Le 2° de l'article L. 524-3 du code du patrimoine est complété par les mots : « ou l'entretien des chenaux, ouvrages et accès portuaires et fluviaux, en aval du premier obstacle à la navigation maritime ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à clarifier le champ d'application de l'exonération de la redevance d'archéologie préventive concernant les travaux de dragage d'entretien, ceux-ci n'affectant pas le sous-sol. Les ports sont, en effet, amenés à mettre en œuvre des travaux de dragage (extraction) puis de clapage (immersion) dans le domaine public maritime pour garantir la sécurité de navigation des navires en entrée et en sortie de leurs eaux intérieures. Mis en place au service de l'intérêt général et de l'utilité publique, ces travaux ont pour objet d'entretenir les chenaux de navigation à la profondeur à laquelle ils ont été initialement creusés, sans affouillement complémentaire. Le dragage d'entretien se distingue en cela du dragage dit « d'approfondissement » qui n'est pas l'objet du présent amendement. Cette activité est une prérogative régaliennne que l'État transfère aux ports par convention. Garantir une sécurité juridique au statut du dragage d'entretien au regard de la RAP est indispensable. Il s'agit effectivement d'une activité historique, exercée de manière répétée (dragage de maintenance) sur les mêmes espaces sous-marins.

A titre d'exemple, le tableau ci-dessous illustre les difficultés rencontrées par un Grand Port Maritime en particulier (Bordeaux).

Le port d'estuaire dépendant d'un chenal de 130 kilomètres de long dont environ 88.5 kms dragués en continu, l'impact financier de la mesure RAP à 0,50cts€/m<sup>2</sup> est considérable.

Les zones concernées par les travaux d'entretien soumis à étude d'impact représentent ainsi un enjeu financier de 15.990.200 euros au titre de l'autorisation de dragage 2019-2029 et dont le détail se présente comme suit :

<b>Zones d'immersion</b>	<b>Surface (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Redevance (0,50 €/m<sup>2</sup>)</b>	
ZI en "eaux intérieures"	15 247 800.00€	7 623 900.00 €	
<b>Total "Zones d'immersion"</b>			<b>7 623 900.00 €</b>
<b>Ouvrages portuaires</b>	<b>Surface (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Redevance (0,50 €/m<sup>2</sup>)</b>	
Bordeaux	50 000.00	25 000.00	
Bassens	102 000.00	51 000.00	
Ambès	50 000.00	25 000.00	
Blaye	16 000.00	8 000.00	
Pauillac	23 000.00	11 500.00	
Verdon	26 000.00	13 000.00	
BAF 1	98 000.00	49 000.00	
Port Bloc	44 600.00	22 300.00	
Evitage Verdon	173 000.00	86 500.00	
<b>Total « Ouvrages portuaires</b>			<b>291 300.00 euros</b>
Chenal	Surface (m <sup>2</sup> )	Redevance (0,50 €/m <sup>2</sup> )	
Chenal et talus	16 150 000.00	8 075 000.00	
<b>Total « Chenal</b>			<b>8 075 000.00 euros</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>			<b>15 990 200.00 euros</b>