

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Examen, ouvert à la presse, de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies (n° 60) (*M. Patrice Carvalho, rapporteur*) 2
- Informations relatives à la Commission 10

Mardi

13 mai 2014

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 54

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence de
M. Christophe Bouillon**
Vice-président



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné la **proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies (n° 60) (M. Patrice Carvalho, rapporteur)**.

M. Christophe Bouillon, président. Notre commission est saisie au fond de la proposition de loi visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies. Ce texte, adopté par le Sénat au cours de la précédente législature, a été redéposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 2 juillet 2012 et inscrit à l'ordre du jour du jeudi 22 mai, réservé au groupe GDR. Mardi dernier, nous avons désigné comme rapporteur notre collègue Patrice Carvalho.

À l'issue du délai de dépôt des amendements, hier lundi 12 mai à 9 heures, seize amendements du rapporteur avaient été déposés. Aucun n'a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40.

M. Patrice Carvalho, rapporteur. La proposition de loi dont nous débattons aujourd'hui a été déposée au Sénat par notre collègue Évelyne Didier, sénatrice de Meurthe-et-Moselle, et adoptée en première lecture avec l'assentiment des sénateurs de tous bords politiques. Répondant à une forte attente des maires et des élus, souvent confrontés à des situations difficiles et qui attendent d'urgence cette clarification, elle vise à mieux répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies.

Il était en effet grand temps que les parlementaires se saisissent du sujet, car il y a péril en la demeure : les risques financiers et pénaux pour l'ensemble de nos collectivités, particulièrement pour nos communes, sont réels, sans même parler des enjeux en termes de sécurité pour nos concitoyens.

Chacun sait que, lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport – par exemple une voie ferrée, une voie navigable ou une autoroute –, des ouvrages d'art sont parfois construits par le gestionnaire – il peut s'agir de Réseau ferré de France (RFF) ou de Voies navigables de France (VNF) – afin de rétablir la continuité des voies communales ou, le cas échéant, départementales lorsque celle-ci a été rompue.

Se posent ensuite la question de la répartition des coûts d'entretien, de réfection, voire de renouvellement et, partant, celle de la responsabilité juridique de ces ouvrages. À l'heure actuelle, en l'absence de dispositions législatives et réglementaires particulières, c'est une jurisprudence ancienne du Conseil d'État – elle remonte à 1906 ! – qui trouve à s'appliquer : le juge estime que ces ouvrages sont des éléments constitutifs des voies, puisqu'ils en assurent la continuité ; par conséquent, la collectivité propriétaire de la voie portée est également entièrement responsable de l'ouvrage, c'est-à-dire qu'elle doit en assurer l'entretien, la réfection et le renouvellement et garantir la sécurité à l'égard des tiers. En d'autres termes, ceux qui décident de la création d'une ligne venant à couper des voies existantes laissent ensuite les ouvrages de rétablissement de ces voies à la charge des collectivités, qui, elles, n'ont rien demandé.

Dès lors, le problème est double. D'une part, si l'ouvrage est correctement dimensionné en fonction de la voie nouvelle, rien n'assure qu'il le soit en fonction du trafic sur la voie interrompue. On a ainsi des exemples de ponts, construits lors de la canalisation de

cours d'eau, qui correspondent certes au gabarit des bateaux qu'ils doivent laisser passer mais qui sont largement surdimensionnés pour le trafic qu'ils auront à supporter. Ce sont donc bien les besoins du gestionnaire de l'infrastructure nouvelle qui sont pris en compte, plutôt que ceux des collectivités : pourquoi serait-ce alors à celles-ci de payer ?

D'autre part, les petites communes ignorent parfois totalement que la responsabilité de l'ouvrage d'art leur revient. Lorsqu'elles l'apprennent, c'est que des travaux parfois lourds sont devenus urgents, pour lesquels elles ne disposent ni de l'expertise technique ni des moyens financiers nécessaires. Au cours du débat au Sénat a été cité l'exemple d'une commune du Calvados de 312 habitants, sollicitée par Réseau ferré de France pour effectuer les travaux de renouvellement d'un pont situé sur son territoire. Les coûts, pour elle, étaient estimés à 61 000 euros, soit 60 % de ses dépenses d'équipement annuelles, une charge financière qu'elle était bien évidemment dans l'impossibilité de supporter.

De tels faits sont d'autant plus choquants que l'État a opportunément su s'affranchir du même principe lorsqu'il était lui-même concerné. C'est ainsi que les sociétés d'autoroute ont signé des contrats de concession leur imposant de prendre en charge les ouvrages de rétablissement des voies comme si elles en étaient les maîtres d'ouvrage, ce qu'elles ne sont pas juridiquement. Ces contrats ont été établis au nom de la sécurité des usagers des autoroutes : la sécurité des usagers des autres voies de communication serait-elle d'une moindre importance ?

La complexité du sujet, la méconnaissance des risques, la dérive constatée en matière de prise en charge des ouvrages nous font donc obligation de traiter ce problème et d'en revenir à un principe simple, juste et de bon sens, selon lequel celui qui décide de construire une nouvelle voie doit en assumer les conséquences.

Les auteurs de la proposition de loi avancent une solution pragmatique, qui ne remet pas en cause la domanialité et le droit de propriété des collectivités sur ces ouvrages, mais cherche à établir une répartition des charges plus juste et plus équitable. La règle proposée serait la suivante : au gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transport doit revenir la responsabilité de la structure de l'ouvrage d'art, y compris l'étanchéité ; au propriétaire de la voie rétablie, celle de la chaussée et des trottoirs.

En outre, le texte instaure l'obligation pour les parties de signer une convention, dont les principes généraux auront été rendus publics dès le stade du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Ce mécanisme permet de régler, d'une part, les questions spécifiques posées par chaque cas particulier et, d'autre part, le problème de l'information des collectivités sur leurs propres obligations.

S'agissant des ouvrages de rétablissement existants, le texte donne la possibilité à l'une ou l'autre partie de dénoncer les conventions existantes et d'en conclure de nouvelles sur les bases que je viens de présenter. En l'absence de convention et seulement en cas de litige, les parties auront trois ans pour signer un tel document.

Cette proposition de loi, qui rejoint des initiatives analogues de sénateurs de l'opposition et qui est soutenue par l'Association des maires de France, a bénéficié d'un excellent accueil au Sénat. Elle y a en effet été adoptée dans des conditions proches de l'unanimité. Le caractère pragmatique et aisément compréhensible du dispositif ainsi que les délais laissés à chacun des acteurs pour s'adapter à ce nouveau cadre juridique n'y sont sans

doute pas étrangers. J'espère donc qu'elle bénéficiera du même soutien de notre commission, avant le débat en séance publique prévu la semaine prochaine.

M. Florent Boudié. Cette proposition de loi déposée au Sénat en 2011 est issue d'un groupe de travail créé en 2009 par Dominique Bussereau, à l'époque secrétaire d'État aux transports, et qui visait à répartir la responsabilité et les charges afférentes aux infrastructures entre les gestionnaires et les propriétaires de ces dernières.

Notre rapporteur a cité le cas d'une commune du Calvados ; j'évoquerai pour ma part celui de Libourne, où un pont ferroviaire datant de la fin du XIX^e siècle et dont l'entretien revenait à la SNCF dans le cadre d'une convention avec RFF a été fermé à la circulation il y a cinq ans sur ordre du préfet, pour des raisons de sécurité publique, ce pont surplombant la voie TGV Bordeaux-Paris. Cette fermeture a entraîné des déports de trafic, notamment de poids lourds, vers des quartiers qui n'y étaient pas préparés. Elle est par ailleurs à l'origine d'un contentieux devant le juge administratif, la facture s'élevant pour la ville de Libourne – dont le budget d'investissement n'excède pas 6 millions d'euros par an – à 3,5 millions d'euros.

Cette proposition de loi, adoptée par le Sénat à l'unanimité, vise à clarifier ce type de situation, en posant un principe simple pour les nouvelles infrastructures : leur gestionnaire devra assumer l'entretien, la rénovation et, le cas échéant, la reconstruction des ouvrages d'art concernés, tandis que leur propriétaire, c'est-à-dire les collectivités territoriales dans la plupart des cas, aura à sa charge la chaussée ou la voirie. Ce partage apparaît à la fois équitable et réaliste. Pour prendre l'exemple de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, ce sont cent quatre-vingt-cinq ponts qui traverseront les voies, et donc autant de fois que se posera la question de la responsabilité de leur entretien.

Pour ce qui est des anciennes infrastructures, le texte dispose que les conventions existantes continueront de s'appliquer à moins qu'une des deux parties ne souhaite les dénoncer : dans ce cas, une médiation sera engagée avec le préfet en vue de parvenir à une nouvelle répartition des charges. Cette disposition devrait permettre de réduire notablement le stock des contentieux qui découlent de situations dans lesquelles l'état des ouvrages d'art entraîne un risque pour la sécurité publique mais où personne n'intervient, les collectivités locales n'ayant pas les moyens de financer les rénovations.

J'ajoute que nous sommes en discussion avec le secrétaire d'État aux transports pour apporter quelques améliorations supplémentaires à cette proposition de loi – déjà fort satisfaisante en l'état – avant son examen en séance.

M. Guillaume Chevrollier. L'inscription de cette proposition de loi à notre ordre du jour a été pour moi une heureuse surprise, tant ce texte répond à une attente forte de la part des élus locaux, notamment des élus ruraux. La question de la domanialité des ponts et des routes est un véritable serpent de mer. Dominique Bussereau, alors secrétaire d'État aux transports, avait déjà réuni, en 2009, une commission de travail sur le sujet. À l'issue des travaux de cette commission, deux propositions de loi avaient été déposées au Sénat, l'une émanant du groupe UMP, l'autre du groupe communiste, républicain et citoyen ; le changement de majorité au Sénat a fait que c'est cette dernière qui a été discutée, puis adoptée à l'unanimité le 17 janvier 2012. Elle répond à l'inquiétude des élus dont les communes sont traversées par des routes, des autoroutes, des voies navigables ou des lignes de chemin de fer nécessitant la construction de ponts ou d'ouvrages d'art de rétablissement des voies.

Ce sujet concerne tout particulièrement la Mayenne, la Sarthe et l'Ille-et-Vilaine, dont cinquante-sept communes sont traversées par la nouvelle ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire. C'est ainsi que j'ai été alerté par de nombreux maires au sujet de la domanialité des ouvrages d'art et de ses conséquences. J'ai donc déposé en juillet 2013 une proposition de loi similaire à celle que nous examinons aujourd'hui et qui avait été cosignée par plusieurs de mes collègues.

La jurisprudence du Conseil d'État considère, depuis un arrêt du 26 septembre 2001, que les collectivités territoriales sont nécessairement propriétaires des ouvrages de rétablissement, ce qui n'est pas contesté. Ce qui l'est en revanche, c'est que le Conseil d'État estime en conséquence que la maîtrise d'ouvrage et les obligations de sécurité, d'entretien et de renouvellement de la structure de l'ouvrage d'art incombent aux collectivités, comme pour la chaussée. Or les coûts d'entretien, de réfection, voire de reconstruction, excèdent largement les ressources de la plupart des communes. Pourtant, celle de La Cropte en Mayenne, qui compte 224 habitants, va devoir entretenir le pont qui franchira la ligne à grande vitesse...

L'enjeu financier global s'élève à plusieurs dizaines de millions d'euros par an pour les charges liées à la surveillance et à l'entretien, et à plusieurs centaines de millions d'euros pour les travaux de renouvellement d'un ouvrage d'art. Il faut d'ailleurs noter que beaucoup d'élus ignorent que ces charges leur incombent, d'où leur surprise quand on leur demande d'effectuer et de financer les travaux nécessaires.

C'est donc une réelle épée de Damoclès qui pèse sur eux, car ces ouvrages sont très nombreux : 4 750 rien que pour les routes départementales ! Beaucoup sont heureusement récents et en bon état, mais la question de leur renouvellement va forcément se poser un jour, notamment pour ceux qui ont été construits après-guerre.

L'objet de cette proposition de loi est donc d'établir une répartition claire des charges entre les communes et les maîtres d'ouvrage. Elle pose un principe simple : celui qui décide de construire une nouvelle voie en assume les conséquences. Les collectivités sont donc dispensées de la prise en charge de la gestion, de l'entretien et de l'éventuel renouvellement de la structure de l'ouvrage de rétablissement, mais gardent la responsabilité de la chaussée et des trottoirs.

Le texte pose aussi l'obligation pour les parties de signer une convention, ce qui permettra une clarification des responsabilités et une information de chacune sur celles-ci.

Une autre disposition autorise, en cas de litige, une dénonciation des conventions existantes, permettant qu'une nouvelle convention soit conclue sur la base des principes de répartition établis dans cette proposition pour les ouvrages d'art futurs. Il en serait de même dans les cas où aucune convention n'aurait été passée. Cette disposition est lourde de conséquences et avait justifié, lors du débat au Sénat, les réserves du Gouvernement d'alors. En effet, la renégociation prévue aux alinéas 14, 15 et 16 de l'article 1^{er} peut être source d'instabilité juridique et financière. Elle n'en sera pas moins indispensable pour nombre de communes en cas de travaux importants qu'elles ne pourront assumer.

Je me dois également de signaler une demande des élus de communes traversées par une ligne à grande vitesse. Ces communes subissent de nombreux effets indésirables – bruit, coupure de routes entraînant un allongement des parcours, etc. – qui font fuir certains habitants. En sus de ces nuisances, ces projets d'infrastructures signifient pour les collectivités une perte de base d'imposition sur le bâti et le non-bâti et la création de zones inconstructibles

en bordure du tracé. Ces communes réclament donc une redevance annuelle pérenne, comme il en existe pour les autoroutes, les lignes à très haute tension ou les éoliennes. Un fonds de solidarité territoriale a certes été créé mais, là où il faudrait une redevance forfaitaire annuelle pérenne, il ne s'agit que d'ouvrir par ce moyen un droit à subvention, plafonné à 80 %. Le candidat François Hollande avait, en son temps, laissé espérer une compensation qui semble avoir été oubliée par le Président élu.

Cela étant, nous soutiendrons cette proposition de loi, dont nous espérons qu'elle sera adoptée à l'unanimité, comme au Sénat. Nous libérerons ainsi les communes d'une responsabilité trop lourde pour elles tout en garantissant la sécurité de nos concitoyens.

M. Olivier Falorni. Cette proposition de loi répond, comme on l'a dit, à une attente très forte de la part des collectivités territoriales, puisqu'elle vise à clarifier la répartition des charges de gestion des ouvrages de rétablissement des voies interrompues en raison de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport.

En l'absence de règles législatives, l'entretien, la surveillance et les éventuels travaux de rénovation de ces ouvrages sont imputés à la collectivité gestionnaire des voies concernées. Or les collectivités territoriales ignorent le plus souvent les obligations qui leur incombent à ce titre et qui peuvent entraîner une charge très importante. À La Rochelle par exemple, le pont-route qui enjambe les voies au-dessus de la gare et relie le quartier de Tasdon au centre-ville tombe en ruine, menaçant la sécurité de ceux qui l'empruntent. La SNCF y a réalisé des travaux de conservation pour le compte de RFF, qui reporte cette responsabilité sur la ville. La remise en état de l'ouvrage paraît impossible et le coût de son remplacement est évalué à plusieurs millions d'euros, excédant les possibilités de la municipalité.

Les dispositions de cette proposition de loi doivent s'appliquer aux futurs ouvrages d'art. Elle répartit les charges et les responsabilités entre, d'une part, les collectivités territoriales, qui auront la charge et la gestion des trottoirs, du revêtement routier et des joints en assurant la continuité, et, d'autre part, les gestionnaires de la nouvelle infrastructure, qui devront, eux, assurer l'étanchéité, la surveillance, l'entretien et la reconstruction de la structure de l'ouvrage.

Je regrette toutefois que la question des ouvrages d'art existants n'ait pas été abordée dans ce texte. Nous aurions pu imaginer qu'en cas de litige sur ces ouvrages, les deux parties signent une convention dans un délai de trois ans à compter de la saisine du juge, en respectant les formes qui vont prévaloir pour les ouvrages d'art futurs.

Cette proposition de loi reste néanmoins indispensable. C'est un texte important qui permet de clarifier les responsabilités de chacun, notamment la responsabilité pénale des élus locaux. Les députés du groupe RRDP le voteront donc sans hésitation.

Mme Valérie Lacroute. Comme l'a souligné notre collègue Guillaume Chevrollier, cette proposition de loi apporte une réponse équilibrée au problème de l'entretien d'ouvrages d'art particuliers, auquel sont confrontées de manière récurrente de nombreuses collectivités. Nous connaissons tous dans nos départements – la Seine-et-Marne ne fait pas exception – des situations dans lesquelles l'entretien de tels ouvrages, situés sur des voies routières, ferroviaires ou fluviales, incombe à des communes si petites et au budget si modeste qu'elles ne peuvent y faire face.

Ces situations créent, notamment en Seine-et-Marne, département très vaste, des difficultés de liaison qui peuvent être préjudiciables aux échanges entre territoires. La fermeture, par mesure de précaution, d'un ouvrage d'art oblige dans certains cas les usagers à des détours importants, ce qui complique l'organisation de services de proximité – ramassage scolaire, enlèvement des ordures ménagères... – ainsi que l'activité professionnelle, suscitant craintes et mécontentements.

Quant aux maires, ils ressentent un véritable sentiment d'impuissance lorsque leur commune n'a pas les moyens de remédier à ces difficultés.

Aussi est-il bienvenu de mieux répartir les responsabilités et les charges entre collectivités et gestionnaires d'infrastructures de transport. Comme les collègues de mon groupe, je voterai bien sûr ce texte grâce auquel l'initiative prise dès 2009 par Dominique Bussereau va enfin aboutir !

M. Jean-Pierre Vigier. Cette proposition de loi technique est nécessaire. Il faut en effet clarifier la répartition des charges pour les collectivités, notamment pour les plus petites d'entre elles qui ne peuvent assumer la charge financière à la fois de la surveillance, de l'entretien et de la rénovation des ouvrages d'art incorporés à leur domaine public routier. Les montants en jeu dépassent souvent, et de très loin, leurs moyens financiers. Les conventions proposées de répartition des charges entre gestionnaire et propriétaire constituent une avancée importante. Elles permettront aussi de disposer d'utiles prévisions chiffrées.

On aurait toutefois pu aller plus loin et réduire encore plus nettement, pour les petites collectivités, la part des charges leur incombant.

M. Laurent Furst. Ce texte distingue opportunément sur le plan technique entre l'ouvrage d'art et le passage. Pour avoir réalisé dans ma ville, avec l'aide des services du conseil général, un contournement d'une longueur de 5,7 kilomètres, je sais qu'il n'est plus possible aujourd'hui de construire un ouvrage d'art sans compensation environnementale. C'est ainsi que nous avons dû, pour notre part, aménager des « *batrachoducs* » sous les ouvrages. De qui sont-ils la propriété et à qui incombe leur entretien ? Sans doute faudra-t-il pour le savoir prendre une nouvelle loi dans quelques années...

M. Martial Saddier. En tant que député d'une zone rurale et vice-président de l'Association des maires de France, je m'associe aux éloges dont ce texte a fait l'objet. Notre Parlement s'honore à montrer, une fois de plus, qu'il n'oublie aucun territoire ni aucun des élus de ce pays. Cette proposition de loi constitue une réelle avancée.

A-t-on une idée du montant financier que représente à court et moyen termes le stock de contentieux ?

M. le rapporteur. Le coût d'un ouvrage d'art de rétablissement des voies serait compris, en moyenne, six cent mille et un million d'euros, tandis que le coût moyen de sa surveillance et de son entretien se situerait entre deux mille et quatre euros par an. Sur ces points, nous avons interrogé le ministre pour avoir des éléments plus précis.

Dans notre pays, bien des ouvrages d'art ont dû être refaits après les destructions intervenues durant la guerre, si bien que beaucoup arrivent aujourd'hui en fin de course, comme c'est le cas dans mon département. Dans ma commune, on dénombre trois ponts enjambant de petites rivières – à la charge de la commune –, deux ponts sous voies ferrées –

ce qui est une chance pour nous, puisque ainsi leur entretien incombe à la SNCF – et quatre ponts sur des canaux – effectivement à bout de souffle, si bien que le tonnage autorisé a dû être réduit, dans certains cas jusqu'à 3,5 tonnes. Il arrive que des communes ne soient plus en mesure d'assurer totalement la sécurité de leurs administrés, par exemple lorsque les services de secours, appelés pour une urgence cardiaque à quelques centaines de mètres de la caserne, doivent faire un détour de dix kilomètres pour s'y rendre parce que leur véhicule ne peut pas emprunter un pont enjambant une rivière ou un canal ! Se pose aussi le problème du ramassage des ordures ménagères. Je pense également au cas d'une toute petite commune, traversée par une voie rapide et qui se trouve dans l'incapacité d'assumer l'entretien d'un pont dont la responsabilité lui incombe pourtant.

Il nous faudra également aborder en séance publique la question des passages à niveau, pour les exclure du champ d'application du texte. Je déposerai un amendement à cet effet, car il ne faudrait pas que la SNCF vienne à imputer aux collectivités la charge de la réfection de ces infrastructures, dont elle décide à intervalles réguliers.

Au vu du débat, cette proposition de loi devrait pouvoir être adoptée à l'unanimité à l'Assemblée comme elle l'a été au Sénat, il faut s'en réjouir. Reste que le stock de contentieux est lourd.

Les situations de conflit non réglées sont encore nombreuses, en effet. Dans certains cas, les collectivités demandent des actes de rétrocession qui n'ont jamais été pris ; la SNCF et VNF s'appuient sur la jurisprudence et on tourne ainsi en rond, chacun se renvoyant la balle. Mais notre pays peut-il s'accommoder encore longtemps de telles situations qui amènent à limiter le tonnage sur certains ponts, ou même carrément à y interdire la circulation ? N'est-il pas dramatique de ne pas pouvoir transporter le vin comme il le faudrait dans la région de Libourne ? (*Sourires.*) Alors que les constructions s'étendent, que le trafic augmente, le maillage du territoire devrait être partout assuré de façon efficace, sans restrictions.

Nous avons interrogé le Gouvernement sur la prise en charge du « stock ». Les sommes en jeu sont importantes. Cela représente assurément une charge supplémentaire pour VNF et la SNCF, alors même qu'on demande à cette dernière un effort de redressement. Mais il faut régler ce problème et les investissements indispensables doivent être réalisés. J'ai cru comprendre que le Gouvernement n'était pas fermé à la discussion. Il devrait donc faire des propositions. Il est certes utile de prendre des dispositions pour l'avenir, mais il faut surtout régler les situations héritées du passé car on ne construira jamais autant de nouveaux ponts qu'il en existe aujourd'hui !

*

La Commission en vient à l'examen des articles.

Article 1^{er}

La Commission est saisie de l'amendement CD1 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement – comme trois autres à venir, à savoir les CD2, CD5 et CD8 – vise à remplacer les mots « *d'un ouvrage d'infrastructures* » par les mots

« *d'une infrastructure* », afin d'éviter toute confusion entre l'infrastructure de transport et l'ouvrage d'art.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels ou de précision CD2, CD9, CD3 à CD7, CD10 à CD13, CD8 et CD14 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD15 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement supprime une mention inutile. En effet, si la négociation d'une nouvelle convention en application du II de l'article L. 2123-9 échouait, l'article L. 2123-10, qui permet à la partie la plus diligente de saisir le juge, trouverait automatiquement à s'appliquer.

M. Laurent Furst. Qu'entend-on par « *partie la plus diligente* » ?

M. Florent Boudié. C'est celle qui a le plus intérêt à agir. (*Sourires*)

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD16 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 1^{er} ainsi modifié.

Article 2

La Commission adopte l'article 2 sans modification.

Article 3

La Commission maintient la suppression de l'article.

Puis elle adopte à l'unanimité l'ensemble de la proposition de loi ainsi modifiée.

Informations relatives à la Commission

M. Christophe Bouillon, vice-président. La commission s'est saisie pour avis du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées. J'ai reçu la candidature de M. Jean-Louis Bricout.

La commission des affaires sociales, saisie au fond, examinera ce texte mercredi 28 mai. Aussi notre commission devra-t-elle l'examiner mercredi 21 mai prochain.

*

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a nommé M. Jean-Louis Bricout, rapporteur pour avis sur le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées (n° 1896).



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 13 mai 2014 à 17 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Alexis Bachelay, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, Mme Sabine Buis, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Laurent Furst, M. Claude de Ganay, M. Charles-Ange Ginesy, M. Michel Heinrich, M. Jacques Kossowski, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Julien Aubert, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Jean-Paul Chanteguet, Mme Françoise Dubois, Mme Geneviève Gaillard, M. Christian Jacob, M. Jacques Krabal, Mme Viviane Le Dissez, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Bertrand Pancher, M. Napole Polutélé, Mme Sophie Rohfritsch, M. Gilles Savary, M. Gabriel Serville