

N° 938

N° 514

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 17 avril 2013

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 17 avril 2013

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE ⁽¹⁾ CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR
LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI *portant diverses*
dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports,

PAR Mme Catherine BEAUBATIE,
Rapporteuse
Députée.

PAR M. Roland RIES,
Rapporteur
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Chanteguët, *député, Président* ; M. Raymond Vall, *sénateur, Vice-Président*, Mme Catherine Beaubatie, *députée* ; M. Roland Ries, *sénateur, Rapporteurs*.

Membres titulaires : MM. Florent Boudié, Fabrice Verdier, Martial Saddier, Jean-Marie Sermier et Marc Le Fur, *députés* ; MM. Jean-Jacques Filleul, Michel Teston, Gérard Cornu, Mme Marie-Hélène Des Esgaulx et M. Vincent Capo-Canellas, *sénateurs*.

Membres suppléants : MM. Gilles Savary, Yann Capet, Richard Ferrand, François-Michel Lambert, Julien Aubert, Olivier Marleix et Bertrand Pancher, *députés* ; MM. Pierre Camani, Jean-Luc Fichet, Mme Évelyne Didier, MM. Ronan Dantec, Jean Bizet, Rémy Pointereau et Henri Tandonnet, *sénateurs*.

Voir les numéros :

Sénat : 1^{ère} lecture : **260, 334, 338, 339** et T.A. **96** (2012-2013).

Assemblée nationale : 1^{ère} lecture : **728, 844, 850** et T.A. **850**.

SOMMAIRE

	Pages
TRAVAUX DE LA COMMISSION	5
TABLEAU COMPARATIF	27

TRAVAUX DE LA COMMISSION

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, s'est réunie à l'Assemblée nationale, le mercredi 17 avril 2013.

Elle a procédé à la désignation de son bureau qui a été ainsi constitué :

- M. Jean-Paul Chanteguet, député, président,
- M. Raymond Vall, sénateur, vice-président,
- Mme Catherine Beaubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale,
- M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat.

*

* *

La commission mixte paritaire a ensuite procédé ensuite à l'examen des dispositions restant en discussion.

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Jean-Paul Chanteguet, député, président. J'ai le plaisir d'ouvrir cette commission mixte paritaire et d'accueillir les représentants du Sénat au sein de l'Assemblée nationale. Le projet de loi relatif aux infrastructures et aux services de transports a été déposé par le Gouvernement le 3 janvier, voté par les sénateurs le 6 février et adopté par les députés le 16 avril en des termes non conformes. Nous sommes donc convoqués par le Gouvernement pour tenter d'élaborer une rédaction commune qui, en cas de succès, serait soumise dès demain au Sénat et la semaine prochaine aux députés.

M. Raymond Vall, sénateur, vice-président. Je vous remercie de votre accueil et je vous confirme la volonté des représentants du Sénat de parvenir à un accord sur ce projet de loi qui a été voté dans un esprit de consensus par la Haute Assemblée.

Mme Catherine Beaubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. Je me joins au président Chanteguet pour souhaiter la bienvenue à nos collègues sénateurs. Hormis les modifications rédactionnelles, peu de dispositions demeurent en discussion sur le fond.

Je ne doute pas que nous parvenions à un équilibre satisfaisant. Chaque assemblée a enrichi le texte. Je note en particulier l'article 3 *bis* introduit au Sénat, qui répond à une demande légitime des régions pour obtenir la transparence comptable des lignes ferroviaires régionales.

La cohérence du mécanisme de répercussion de la taxe poids lourds a été préservée. L'Assemblée nationale a complété l'obligation pour le Gouvernement de présenter un premier bilan après un an. Nous allons certainement nous accorder pour limiter les exonérations sectorielles, chacune de nos assemblées n'ayant accepté qu'une seule exemption : le Sénat pour les véhicules publics d'entretien des routes, et l'Assemblée nationale pour le transport du lait.

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Je ne doute pas de notre capacité à parvenir à un accord en dépit de quelques divergences d'appréciation. Je voudrais saluer le travail de l'Assemblée nationale, qui s'est attachée à préciser nombre de formulations et à opérer des coordinations manquantes. Beaucoup d'articles ont désormais un contenu plus satisfaisant.

Tout ne fait cependant pas consensus. En ce qui concerne la taxe poids lourds, qui a concentré l'attention de tous, l'exonération introduite par le Sénat pour les véhicules affectés à l'entretien et à l'aménagement des routes a été supprimée. Nous jugeons paradoxal de taxer les véhicules d'entretien des routes dans le but de financer cet entretien. Les départements sont en effet souvent sollicités pour cette tâche, même sur les tronçons qui échappent à leur

compétence. Il me semble difficilement envisageable de renoncer à cette exemption voulue par plusieurs de nos groupes politiques.

En revanche, l'Assemblée nationale a introduit une autre exonération, pour les véhicules à citerne assurant la collecte de lait. Bien que compatible avec la directive européenne, je m'oppose à cette initiative : que répondra-t-on aux autres sollicitations si on cède à celle-ci ? On pourrait mentionner les véhicules utilisés par des entreprises d'agriculture pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon de 100 km autour de leur lieu d'établissement, également cités par la directive. Une fois que la boîte de Pandore sera ouverte, je crains une réduction à la portion congrue de l'enveloppe octroyée à l'AFITF.

Cette exonération est cependant moins coûteuse que l'augmentation de la minoration prévue pour les régions périphériques, introduite par l'Assemblée nationale à l'article 6 *quinquies*, pour 12,5 millions d'euros par an. Notre opposition est totale. Nous ne pouvons réduire encore l'enveloppe dévolue à l'AFITF pour financer les investissements.

J'en arrive aux articles introduits à l'initiative du Gouvernement et que le Sénat n'a pu examiner. Le transfert de propriété de parcelles à VNF et les mesures relatives à l'aérodrome de Hyères n'appellent pas de commentaire. De même, le conseil portuaire introduit à l'article 21 *ter*, sur le modèle de celui des grands ports maritimes, répond à une lacune de notre droit.

L'article relatif l'expropriation est un cavalier législatif, sur lequel seule l'Assemblée nationale a été consultée et dans des délais très courts. Je vous proposerai une nouvelle rédaction, élaborée en lien avec la commission des lois du Sénat, plus satisfaisante au regard de notre droit constitutionnel.

Enfin, j'ai été surpris par les articles relatifs au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). Ils donnent l'impression d'une hyperstructure tentaculaire, qui n'est synonyme ni d'économie ni de souplesse de gestion. Mais il semble s'agir du résultat d'un travail engagé il y a plus de deux ans, en lien avec les syndicats, pour améliorer le pilotage stratégique des services et associer les collectivités. Je n'y serai donc pas opposé.

M. Jean-Paul Chanteguet, député, président. Nous examinons maintenant les dispositions demeurant en discussion.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ

Article 2

Application aux transports ferroviaires régionaux du régime de droit commun des Groupements européens de coopération territoriale (GECT)

La commission mixte paritaire adopte l'article 2 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 3

Présentation de comptes séparés pour les activités « services » et les activités « gestion de l'infrastructure » des entreprises ferroviaires

La commission mixte paritaire adopte l'article 3 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 3 bis

Transmission par la SNCF aux régions des comptes d'exploitation des lignes de TER

La commission mixte paritaire adopte l'article 3 bis dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 3 ter

Création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos

La commission mixte paritaire adopte l'article 3 ter dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 4

Constatation des vols et dégradations commis sur le domaine public ferroviaire : compétence reconnue à de nouvelles catégories d'agents

La commission mixte paritaire adopte l'article 4 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 4 bis A

Limitation de la maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP aux opérations portant sur les infrastructures dont celle-ci est le gestionnaire

La commission mixte paritaire adopte l'article 4 bis A dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 4 bis B

Possibilité pour le STIF et les départements d'instituer des servitudes d'ancrage pour les lignes aériennes de contact nécessaires aux tramways

La commission mixte paritaire adopte l'article 4 bis B dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

TITRE II

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES
ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER**

Article 5

Extension de la possibilité de reclassement d'office, dans la voirie locale, de sections de route nationale déclassées

La commission mixte paritaire adopte l'article 5 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 6

Indexation des rémunérations des cocontractants de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements et des établissements publics, dans le domaine des transports

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 6 bis

Abrogation de la taxe poids lourds alsacienne

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 bis dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 6 ter

Exemption des véhicules d'entretien des routes appartenant à l'État ou aux collectivités territoriales

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Nous proposons de rétablir cet article, introduit au Sénat et que l'Assemblée nationale a supprimé. Il vise à exonérer les véhicules affectés à l'entretien des routes du paiement de l'écotaxe poids lourds.

Mme Catherine Beaubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. L'Assemblée nationale a voulu une exemplarité des collectivités. J'admets toutefois que la position défendue par le Sénat n'est pas dépourvue de légitimité.

M. Jean-Marie Sermier, député. Les députés UMP jugent préférable l'approche sénatoriale.

M. Gérard Cornu, sénateur. Les sénateurs UMP sont également favorables à une exemption. L'exemplarité des collectivités passe par le bon entretien des routes plutôt que par l'assujettissement à la taxe des véhicules dédiés à cette tâche.

M. Michel Teston, sénateur. Les sénateurs socialistes, qui avaient introduit cette disposition par amendement lors de l'examen du projet de loi au Sénat, n'ont pas changé d'opinion. Nous demandons le rétablissement de l'article 6 ter.

M. Vincent Capo-Canellas, sénateur. La position du groupe UDI est identique.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 ter dans la rédaction du Sénat.

M. Jean-Paul Chanteguet, député, président. Avant le vote, je vous propose de supprimer le gage, prévu par les paragraphes II à IV.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 ter dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 6 quater

Exemption des véhicules à citerne à produits alimentaires utilisés pour la collecte du lait

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Je propose de supprimer cet article. Si les véhicules citernes destinés à la collecte de lait dans les fermes bénéficient d'une exonération, nous risquons d'ouvrir la porte aux revendications d'autres secteurs professionnels.

Mme Catherine Beaubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. J'entends bien l'argumentation de notre rapporteur du Sénat. Je rappelle toutefois que les véhicules citernes forment une catégorie particulière, car ils ramassent quotidiennement le lait – les autres véhicules agricoles ne sont pas utilisés avec cette fréquence – et qu'ils entrent dans le cadre d'une directive européenne, n'étant pas munis de chronotachygraphe. Cette absence de chronotachygraphe permet qu'ils soient exonérés. Nous avons besoin de donner des signes forts sur l'écotaxe à certains secteurs de l'agriculture.

M. Richard Ferrand, député. Comme vient de le rappeler la rapporteure de l'Assemblée nationale, il s'agit d'une catégorie particulière de véhicules, mentionnée dans le cadre d'une directive européenne. Il n'y a pas de raison pour que cela serve de prétexte pour une autre catégorie.

M. Marc Le Fur, député. Je m'oppose à cette proposition, compte tenu des charges déjà supportées par ailleurs par les exploitants agricoles. Cette exonération n'est qu'une mesure minimale, même si elle bénéficiera aux producteurs de lait. Je rappelle que les agriculteurs paient directement ou indirectement pour tous les intrants nécessaires à leur activité, alors que leurs marges, comme celles de l'industrie agroalimentaire, ne cessent de s'éroder.

M. Michel Teston, sénateur. Je comprends la sollicitude à l'égard d'une filière en difficulté, mais est-ce à l'écotaxe sur les poids lourds d'y apporter une réponse ?

M. Florent Boudié, député. Le texte de l'Assemblée nationale ne vise qu'une catégorie particulière de véhicules et ne me semble pas ouvrir la voie aux revendications d'autres secteurs professionnels.

M. Gérard Cornu, sénateur. Je comprends la finalité du dispositif car le lait est une matière de base qui entre dans la composition de nombreux produits, mais une telle exonération suscite les réserves de mon groupe. Nous nous abstenons sur cette proposition de rédaction.

Mme Catherine Beaubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. La rédaction de l'Assemblée nationale est suffisamment précise pour que ce type de véhicule soit reconnu à l'œil nu. Je rappelle à M. Marc Le Fur que seul le véhicule est taxé, mais non son contenu ; je rappelle également que les autres véhicules agricoles, comme les tracteurs, sont exonérés de la taxe sur les

poids lourds, en application des articles R. 311-1 du code de la route et 271 du code des douanes.

M. Vincent Capo-Canellas, sénateur. Notre groupe s'abstiendra également.

M. Marc Le Fur, député. De nombreux camions arrivent quotidiennement dans les fermes, qui transportent des pondéreux. Il s'agit d'un important trafic, Mme la rapporteure. Il n'y a pas uniquement des tracteurs. Ces camions apportent des intrants, de l'alimentation et seront assujettis à l'écotaxe. Nous avons eu ce débat en séance publique, je ne vais pas y revenir.

Mme Catherine Beaubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. Étant élue de la Haute-Vienne, je connais l'ampleur du trafic routier vers les fermes...

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Même remarque de ma part, étant élu dans le Bas-Rhin, où il y a aussi des fermes... (*Sourires*)

Comme cette commission mixte paritaire se réunit pour aboutir à un texte commun, je retire ma proposition de rédaction.

La proposition de rédaction est retirée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 quater dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 6 quinquies

Majoration de la minoration accordée aux régions périphériques

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Je propose de supprimer l'article 6 *quinquies*. L'abattement en faveur de régions périphériques m'apparaît sujet à caution, porteur d'inégalités entre territoires. L'Assemblée nationale a accru les minorations, qui sont passées de 40 à 50 % pour la Bretagne et de 25 à 30 % pour l'Aquitaine et Midi-Pyrénées. Le coût de cette augmentation est évalué à 12,5 millions d'euros, qui manqueront au budget de l'AFITF.

Mme Catherine Beaubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. Je rappelle que j'avais initialement donné un avis défavorable à ce dispositif.

M. Richard Ferrand, député. Certes, mais je trouve heureux que l'Assemblée nationale ait pris en compte le caractère périphérique de certaines régions. Je ne pense pas que l'on crée une inégalité par ce dispositif. Bien au contraire, nous corrigeons une inégalité au profit des régions les plus éloignées du cœur économique de l'Europe, couramment appelé « *banane bleue* ». Dans la

mise en œuvre des répercussions de la taxe, il n'a échappé à personne qu'il existe un tarif intrarégional et un tarif interrégional. Si l'on va de Brest à Paris, on acquitte un tarif interrégional puisque le transport s'effectue au-delà des limites d'une seule région. Il en est de même de Paris à Strasbourg. La reconnaissance du caractère périphérique des régions se trouve diluée par ce tarif interrégional. Nous avions initialement imaginé de pouvoir facturer un tarif intrarégional, puis interrégional. Ce système aurait été le plus adéquat, mais est apparue la crainte d'un système de gestion bureaucratique, d'une complexité trop grande pour les acteurs économiques.

M. Marc Le Fur, député. Le dispositif initial aurait entraîné, pour les régions éloignées des grands centres comme le bassin parisien ou la Lotharingie un renchérissement considérable du coût du transport. La Bretagne, qui représente 4,5 % de la population et de l'activité économique nationales aurait contribué à hauteur de 12 % au produit de l'écotaxe poids lourds ! Pourquoi faut-il, par rapport au texte précédent, une nouvelle atténuation ? Richard Ferrand l'a bien dit : il s'agit d'une atténuation parallèle aux dispositions de l'article 7 tel qu'il a été adopté par l'Assemblée nationale. Elle s'avère nécessaire car, sans cela, les transporteurs en compte propre de ces régions devraient payer cette écotaxe également lorsqu'ils emprunteront les autoroutes concédées, en sus du péage. Par exemple, si un transporteur se rend avec un chargement de Châteaulin à Strasbourg, il sera taxé à hauteur de 50 euros avec la répercussion de l'écotaxe poids lourds, contre 12 euros environ précédemment. Il faut atténuer cela, pour un secteur dans lequel les marges sont faibles !

Pour y parvenir, nous ne pouvons agir que sur le taux intrarégional, qui s'applique donc dans les limites internes à chaque région : c'est, me semble-t-il, l'évolution voulue par nos collègues socialistes, à laquelle je souscris, car elle tire pleinement les conséquences de l'adoption de l'article 7. A défaut, nous nous heurterions à une difficulté sérieuse : cet article 7 risquer de faire l'objet d'une critique plus acerbe, et le système de répercussion sera perçu, dans les régions concernées, comme terriblement injuste.

M. Michel Teston, sénateur. Je voudrais en un mot revenir à la genèse de cette écotaxe poids lourds, au « Grenelle I » : il s'agissait de favoriser le transport modal et de trouver un meilleur équilibre entre les différents modes de transport de marchandises. Pour cela, cette éco-taxe devait accroître les moyens consacrés aux infrastructures idoines et donc les recettes de l'AFITF. Il nous faut donc, pour avancer dans notre réflexion, qui doit à mon sens dépasser l'analyse en termes d'égalité des territoires, connaître précisément l'incidence du mécanisme adopté par l'Assemblée nationale sur le financement de l'AFITF, dont je rappelle qu'il va être fortement mis à contribution compte tenu des investissements nécessaires sur nos infrastructures. Quelle est l'incidence financière, pour l'AFITF, du dispositif voté à l'Assemblée nationale à l'initiative des députés bretons ?

Marie-Hélène Des Esgaulx, sénatrice. La prise en compte de la périphéricité n'est pas du tout, je souhaite le rappeler, l'objet de ce texte.

L'équilibre actuel des taux de minoration pour sa prise en compte a été arbitré et il fait d'ailleurs l'objet d'un consensus auprès des organisations professionnelles. Revenir dessus me paraît extrêmement dangereux, et je le dis d'autant plus facilement que je suis une élue d'Aquitaine ! L'objet de ce texte est bien la répercussion forfaitaire du produit de l'écotaxe : la périphéricité au sein de l'espace européen a déjà fait l'objet de mesures compensatoires, puisque c'est précisément les taux de minoration fixés par le code des douanes qui en constituent la concrétisation.

Aussi je comprends mal l'article adopté par l'Assemblée nationale et je soutiens – aussi étonnant que cela puisse paraître – la proposition présentée par Roland Ries. En tant que rapporteure spéciale du budget des transports ferroviaires à la commission des finances du Sénat, je suis sensible aux résultats de la future écotaxe – et donc aux ressources de l'AFITF - et j'invite les membres de cette commission à ne pas privilégier les motivations locales ponctuelles dans une décision globale, déterminante pour l'avenir des transports dans notre pays compte tenu de la nécessité d'assurer son financement. Il s'agit de la mise en place de la première taxe écologique : il serait dangereux et dommageable de la torpiller.

M. Florent Boudié, député. Le dispositif qui est proposé par l'article en discussion vise simplement à reconnaître le caractère périphérique, au sens de l'analyse de l'espace européen par les instances communautaires, des régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Bretagne.

J'ai été très sensible aux arguments développés par notre collègue Marc Le Fur : il ne s'agit que de revenir sur les modalités d'application de l'écotaxe poids lourds, compte tenu du vote de l'article 7. Je l'ai été également à ceux insistant sur les répercussions sur le financement de l'AFITF, dont il était prévu, dans les dispositions budgétaires, qu'elle tire 760 millions d'euros de recettes de la perception de cette écotaxe. Le retard pris dans sa mise en œuvre occasionnera une diminution importante de ce montant. Or, le vote de la proposition de rédaction de Roland Ries aurait des conséquences bien moins importantes : nous ne parlons que de 12,9 – ou 12,2, selon les estimations – millions d'euros sur 1,2 milliard perçu en année pleine. S'il y a perte de ressources, elle sera donc minime, et l'équilibre du système de répercussion de l'écotaxe n'en sera pas modifié. Il ne me semble pas non plus qu'on demande par là à l'AFITF - et donc aux collectivités territoriales - un effort disproportionné, ni qu'on risque de <faire s'effondrer tout le dispositif. Techniquement, nous ne faisons que simplifier, améliorer et préciser le dispositif prévu par le décret du 4 mai 2012. Nous sommes en mesure, simplement, d'améliorer la reconnaissance du caractère périphérique de trois régions.

M. Fabrice Verdier, député. Je ne soutiens pas la proposition de Roland Ries : nous avons trouvé, avec l'augmentation de la minoration, un compromis dans la répartition du produit de l'écotaxe, dont je rappelle qu'elle vise à favoriser le report multimodal. Or dans certaines régions, comme la Bretagne, un tel report reste tout simplement impossible du fait de la faiblesse du tissu ferroviaire. En

outre, nous aurons la possibilité de mesurer, et éventuellement de corriger, le dispositif dans le cadre du rapport que le Gouvernement devra remettre au Parlement d'ici le 31 décembre 2014, conformément à l'amendement que j'ai fait adopter à l'Assemblée nationale, en tant que rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Raymond Vall, sénateur, vice-président. Je voudrais revenir un instant sur la situation de la plus grande région de France, la région Midi-Pyrénées, dont je suis élu : elle souffre d'une injustice née des contraintes de la géographie et d'infrastructures ferroviaires déficientes. C'est la région qui a dû elle-même financer la rénovation des voies ferrées destinées au transport de voyageurs, alors que celles destinées au trafic de marchandises sont inexistantes. Les infrastructures routières, quant à elles, restent dans un état catastrophique. Pour trouver un compromis, nous pourrions, peut-être, envisager un processus limité dans le temps, dans l'attente de la remise à niveau des infrastructures.

M. Richard Ferrand, député. Il s'agit en effet de stimuler le report modal : or celui-ci s'avère impossible au-delà de Saint-Brieuc, puisqu'il s'agit d'un cul-de-sac ferroviaire, et qu'il n'existe pas de voie express au-delà. Nous nous trouvons donc bien dans un cas de régions auxquelles on inflige une double peine : carence des infrastructures et non compensation de leur périphéricité.

M. Gérard Cornu, sénateur. On nous propose une hausse des abattements consentis aux régions périphériques comme l'Aquitaine, la Bretagne et Midi-Pyrénées. Or il ne faut pas que la loi se fasse à partir de considérations locales : je salue à cet égard la hauteur de vue dont a fait preuve notre collègue sénatrice Marie-Hélène Des Esgaulx. Les sénateurs, comme les députés élus de ces trois régions, ne devraient peut-être pas prendre part au vote de cet amendement... (*Murmures*)

Cette hausse des abattements déjà consentis, se trouve en contradiction avec nos responsabilités vis-à-vis de l'AFITF : il ne faudra pas ensuite regretter qu'elle se trouve dans l'incapacité de réaliser les investissements qu'on attend d'elle. Pour toutes ces raisons, je soutiens cette proposition de rédaction.

M. Florent Boudié, député. Notre position n'est pas dictée par un intérêt local : la périphéricité a fait l'objet d'une analyse officielle, en fonction de critères objectifs, au sein de l'espace européen. Il ne s'agit donc pas d'une invention née de l'imagination d'un député girondin ou finistérien. Il faut simplement que cette spécificité fasse l'objet d'une prise en compte au bon niveau.

M. Vincent Capo-Canellas, sénateur. Nous avons déjà eu un débat identique au moment de l'examen de l'article portant exonération sur les transports de lait, mais il s'agit là du cœur du dispositif. Notre collègue sénatrice Marie-Hélène Des Esgaulx a raison : nous devons trouver un compromis, au-delà des visions locales. J'ai évidemment entendu, aussi, les inquiétudes de certains de mes collègues élus des régions concernées.

Je m'interroge sur un potentiel « *effet domino* » qui pourrait voir d'autres régions réclamer le bénéfice de cette majoration d'abattements telle qu'elle a été votée par l'Assemblée nationale. N'existe-t-il pas un risque de contagion ?

M. Jean-Jacques Filleul, sénateur. Nous devons en effet trouver un compromis garantissant la prise en compte de ces régions éloignées de la « *banane bleue* », prise en compte qui a été jusqu'à présent insuffisante. Prenons le temps de la réflexion pour trouver un compromis qui évite toute injustice à l'égard de ces territoires très éloignés du centre de l'Europe.

M. Gilles Savary, député. Le concept de « périphéricité » date de la directive « Eurovignette III », qui avait été adoptée par l'Union européenne pour internaliser les externalités négatives du transport routier. L'idée était que « la route paie la route » - non pas seulement les infrastructures, mais aussi les coûts sociaux, l'accidentologie, etc. La notion a historiquement d'abord été portée par les Scandinaves, avant d'être relayée par les Italiens et les Espagnols.

La carte sur laquelle s'appuie notre collègue Ferrand est issue d'un calcul, celui du coût de l'éloignement à la « *banane bleue* », là où sont localisés les centres d'activité économique les plus intenses.

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. C'est un débat très intéressant et utile qui justifie que les deux assemblées confrontent leurs points de vue. D'autres régions périphériques, comme l'Alsace, ...

Marie-Hélène Des Esgaulx, sénatrice. L'Alsace, au hasard... (*Rires*)

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. ...oui, comme l'Alsace, pourraient faire les mêmes demandes.

Je propose une courte suspension de séance.

M. Jean-Paul Chanteguet, député, président. La séance est suspendue pour cinq minutes.

La séance est suspendue.

*

La séance est reprise.

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Je comprends l'argument de la minoration supplémentaire tenant à l'écart entre le taux de la taxe nationale et celui de la taxe intrarégionale. La question de l'impact sur les ressources de l'AFITF se trouve cependant immédiatement posée, dans un contexte où l'agence se voit d'ores et déjà confrontée à une diminution de ses recettes du fait de l'alignement de l'Alsace sur le régime de droit commun.

Néanmoins et toujours dans le but que cette commission mixte paritaire aboutisse à un texte commun, je retire ma proposition de rédaction.

La proposition de rédaction est retirée.

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 6 quinquies dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 7

Répercussion de la taxe poids lourds sur le prix du transport par une majoration forfaitaire obligatoire

La commission mixte paritaire examine la proposition de rédaction de M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat.

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Il s'agit d'une modification à caractère rédactionnel.

*La commission mixte paritaire **adopte** la proposition de rédaction puis l'article 7 dans la rédaction issue de ses travaux, les députés UMP votant contre et les sénateurs UMP s'abstenant.*

Article 7 bis

Location de véhicule avec chauffeur : limitation de la majoration obligatoire au cas où le loueur est effectivement redevable de la taxe poids lourds

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 7 bis dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 7 ter

Assiette de la taxe poids lourds : procédure de révision de la liste des routes locales taxables

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 7 ter dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 8

Droits des passagers en transport par autobus et autocar

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 8 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 9

Renforcement des moyens juridiques dont disposent les contrôleurs des transports terrestres

La commission mixte paritaire adopte l'article 9 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 11 bis

Circulation des poids lourds de 44 tonnes

La commission mixte paritaire adopte l'article 11 bis dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL

Article 12

Déplacement d'office des bateaux sur le domaine fluvial

La commission mixte paritaire adopte l'article 12 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 13

Habilitation des agents des ports fluviaux en matière de contravention de grande voirie

La commission mixte paritaire adopte l'article 13 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 14 bis

Transfert de parcelles en pleine propriété à Voies navigables de France

La commission mixte paritaire adopte l'article 14 bis dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

Article 15

Simplification des procédures d'expropriation des navires abandonnés

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 15 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 16

Limitation de responsabilité en cas de marée noire

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 16 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 17

Coordination avec l'article précédent

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 17 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 18

Habilitation des agents des affaires maritimes en conséquence de la fusion des corps des inspecteurs et des contrôleurs

La commission mixte paritaire examine une proposition de rédaction de M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat.

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Il s'agit de tirer les conséquences de l'article 17 ainsi que de l'abrogation du 4° de l'article L. 942-4 du 3° bis du VI.

*La commission mixte paritaire **adopte** la proposition de rédaction puis l'article 18 dans la rédaction issue de ses travaux.*

Article 19

Unification des marquages d'identification des bateaux et des navires dans la zone fluviomaritime

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 19 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 20

Visite des navires et enquête nautique

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 20 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 21

Autorité portuaire dans le port de Port-Cros

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 21 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 21 ter

Représentation au conseil portuaire

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 21 ter dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 22

Pouvoir de consignation à bord exercé par le capitaine du navire

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 22 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

Article 23

Conditions sociales du pays d'accueil

*La commission mixte paritaire **adopte** l'article 23 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Article 24

Circulation des aéronefs de secours

La commission mixte paritaire adopte l'article 24 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 24 bis A

La commission mixte paritaire adopte l'article 24 bis A dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

TITRE V BIS

DISPOSITIONS RELATIVES À LA LOGISTIQUE

Article 24 bis

Conférence nationale sur la logistique

La commission mixte paritaire adopte l'article 24 bis dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

TITRE V TER

DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXPROPRIATION

Article 24 ter

Réforme du code de l'expropriation

La commission mixte paritaire examine la proposition de rédaction de M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat.

M. Roland Ries, sénateur, rapporteur pour le Sénat. Je propose une nouvelle rédaction de cet article. Disposant de délais très courts pour l'examen de ces nouveaux articles, j'ai saisi la commission des lois du Sénat, qui a préconisé l'introduction d'un pouvoir de modulation, par le juge, du montant de la consignation. J'ai également eu un échange avec les services de la Chancellerie.

Mme Catherine Beubatie, députée, rapporteure pour l'Assemblée nationale. Avis favorable.

M. Gérard Cornu, sénateur. Le dépôt tardif par le Gouvernement d'un amendement à l'Assemblée nationale n'est pas acceptable mais je comprends l'embarras des deux rapporteurs. Le groupe UMP s'abstiendra donc.

M. Vincent Capo-Canellas, sénateur. Il s'agit d'une proposition du Gouvernement qui méritait d'être « peaufinée ». Je suis donc favorable à la proposition de notre rapporteur.

La commission mixte paritaire adopte la proposition de rédaction puis l'article 24 ter dans la rédaction issue de ses travaux, les sénateurs UMP s'abstenant.

TITRE VI

MODALITÉS D'APPLICATION AUX OUTRE-MER

Article 25

Modalités d'application de la loi dans les outre-mer

La commission mixte paritaire adopte l'article 25 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

TITRE VII

CENTRE D'ÉTUDES ET D'EXPERTISE SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA MOBILITÉ ET L'AMÉNAGEMENT

Article 26

Création du CÉREMA

M. Vincent Capo-Canellas, sénateur. Le Sénat n'a pas pu examiner les nouveaux articles 26 à 34 introduits à l'Assemblée nationale par amendement du Gouvernement. Je m'abstiendrai donc.

La commission mixte paritaire adopte l'article 26 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 27

Rôle du CÉREMA

La commission mixte paritaire adopte l'article 27 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 28

Conseil d'administration du CÉREMA

La commission mixte paritaire adopte l'article 28 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 29

Ressources du CÉREMA

La commission mixte paritaire adopte l'article 29 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 30

Personnel du CÉREMA

La commission mixte paritaire adopte l'article 30 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 31

Commissionnement du personnel du CÉREMA

La commission mixte paritaire adopte l'article 31 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 32

Représentation du personnel du CÉREMA

La commission mixte paritaire adopte l'article 32 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 33

Modalités d'application

La commission mixte paritaire adopte l'article 33 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 34

Date d'entrée en vigueur du Titre VII

La commission mixte paritaire adopte l'article 34 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

*

M. Gérard Cornu, sénateur. Je suis satisfait du rétablissement de l'article 6 *ter* mais reste déçu par le retrait de la proposition de rédaction de notre rapporteur à l'article 6 *quinquies*. D'autre part, la présence de plusieurs cavaliers fait que, bien que favorables à l'écotaxe, les sénateurs UMP s'abstiendront.

M. Vincent Capo-Canellas, sénateur. Le groupe UDI du Sénat maintient son vote favorable sur ce texte.

La commission mixte paritaire adopte, ainsi rédigées, les dispositions restant en discussion du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, les députés UMP votant contre et les sénateurs UMP s'abstenant.

*

* *

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale
TITRE I ^{ER}	TITRE I ^{ER}
DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ	DISPOSITIONS RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ

Article 1^{er}

.....*Conforme*.....

Article 2	Article 2
L'article L. 2121-7 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :	Alinéa sans modification
« La région peut adhérer à un groupement européen de coopération territoriale ayant notamment pour objet l'organisation de services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales et les traités en vigueur.	Alinéa sans modification
« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre le groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers organisés par ee groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. »	« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 2121-4, une convention passée entre <u>un</u> groupement européen de coopération territoriale et la Société nationale des chemins de fer français fixe les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux transfrontaliers de personnes organisés par <u>le</u> groupement pour leur part réalisée sur le territoire national. »
Article 3	Article 3
L'article L. 2122-4 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :	Alinéa sans modification
« Lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de	« Lorsqu'une entreprise exerce des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de

Texte adopté par le Sénat

gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés relatifs aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires, d'une part, et ceux relatifs à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, d'autre part. »

Article 3 bis (nouveau)

L'article L. 2141-11 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'activité de transport régional de personnes de la Société nationale des chemins de fer français hors Île-de-France est identifiée, pour chaque convention, dans les comptes d'exploitation. La Société nationale des chemins de fer français transmet à l'autorité organisatrice correspondante le compte d'exploitation ~~la concernant~~. »

Article 4

Le dernier alinéa de l'article L. 2232-1 du code des transports est complété par les mots : « ~~par les agents assermentés de la Société nationale des chemins de fer français~~ agissant pour le compte de Réseau ferré de France au titre de l'article L. 2111-9 et par les agents assermentés des personnes ayant conclu une convention en application du ~~dernier alinéa du même article L. 2111-9 dans le périmètre de cette convention~~ ».

Texte adopté par l'Assemblée nationale

gestion de l'infrastructure ferroviaire, elle est tenue, lors du dépôt des comptes annuels au registre du commerce et des sociétés, de déposer également les comptes de profits et pertes séparés et des bilans séparés, en distinguant dans chacun de ces documents les éléments relatifs, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport des entreprises ferroviaires et, d'autre part, à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. »

Article 3 bis

L'article L. 2141-11 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'activité de transport de personnes de la Société nationale des chemins de fer français, hors région d'Île-de-France, est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.

« Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, la Société nationale des chemins de fer français transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport, les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les comptes détaillés ligne par ligne, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs. »

Article 3 ter (nouveau)

Au 1° du II de l'article L. 1211-3 du code des transports, après le mot : « correspondances », sont insérés les mots : « , par la création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos dans les nouvelles gares et les réaménagements de gares existantes du réseau ferré ».

Article 4

Le dernier alinéa de l'article L. 2232-1 du code des transports est complété par les mots : « , par les agents assermentés des personnes agissant pour le compte de Réseau ferré de France ou ayant conclu une convention avec Réseau ferré de France en application de l'article L. 2111-9 ».

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 4 bis A (nouveau)

À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 1241-4 du code des transports, après le mot : « installations », sont insérés les mots : « constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 ».

Article 4 bis B (nouveau)

L'article L. 173-1 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans la région d'Île-de-France, la section 1 du chapitre Ier du présent titre est également applicable au Syndicat des transports d'Île-de-France, sur délibération de son conseil d'administration, et aux départements, sur délibération de leur assemblée, lorsqu'ils assurent la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement en matière de transport public de voyageurs. »

Article 4 bis

.....*Conforme*.....

TITRE II

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES
ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER**

Article 5

I. – L'article L. 123-3 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :

« *Art. L. 123-3.* – Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée dûment consultée n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.

« ~~En cas~~ d'avis défavorable dans ce délai, le reclassement d'une route nationale ou d'une section de route nationale ne répondant pas aux critères définis au quatrième alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'État.

TITRE II

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES
ET AUX SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER**

Article 5

I. – Alinéa sans modification

« *Art. L. 123-3.* – Le reclassement dans la voirie départementale ou communale d'une route ou section de route nationale déclassée est prononcé par l'autorité administrative lorsque la collectivité intéressée, dûment consultée, n'a pas, dans un délai de cinq mois, donné un avis défavorable.

« Si dans ce délai, la collectivité territoriale donne un avis défavorable, le reclassement d'une route ou section de route nationale ne répondant pas aux critères définis à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 121-1 peut être prononcé par décret en Conseil d'État.

Texte adopté par le Sénat

« Le reclassement donne droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à sa remise en état, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués à la date du reclassement contradictoirement entre l'État et la collectivité territoriale ou, à défaut d'accord, fixés par décret en Conseil d'État. »

II (*nouveau*). – Le présent article entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi.

Article 6

L'article L. 112-3 du code monétaire et financier est complété par un 11° ainsi rédigé :

« 11° Les rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, au titre des contrats de délégation de service public, des contrats de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport. »

Article 6 bis (*nouveau*)

I. – L'article 285 *septies* du code des douanes est abrogé.

II. – Le code de la route est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 325-1, ~~les mots~~ : « et 285 *septies* » sont supprimés ;

2° Le I de l'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Au 11°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 *quinquies* et 285 *septies* » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue ~~aux articles 269 à 283 *quinquies*~~ » et les mots : « ces taxes » sont remplacés par les mots : « cette taxe » ;

b) Au 12°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 *quinquies* et 285 *septies* » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue ~~aux articles 269 à 283 *quinquies*~~ » et les mots : « ces taxes » sont remplacés, deux fois, par les mots : « cette taxe ».

III. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« Le reclassement donne droit à une compensation financière correspondant aux coûts des travaux nécessaires à la remise en état de la route ou section de route nationale, hors accotements en agglomération. Ces coûts sont évalués contradictoirement à la date du reclassement entre l'État et la collectivité territoriale ou, à défaut d'accord, fixés par décret en Conseil d'État. »

II. – Sans modification

Article 6

Alinéa sans modification

« 11° Les rémunérations des cocontractants de l'État et de ses établissements publics ainsi que les rémunérations des cocontractants des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements, au titre des contrats de délégation de service public, des contrats de partenariat et des concessions de travaux publics conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport. »

Article 6 bis

I. – Sans modification

II. – Alinéa sans modification

1° Au premier alinéa de l'article L. 325-1, la référence : « et 285 *septies* » est supprimée ;

2° Alinéa sans modification

a) Au 11°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 *quinquies* et 285 *septies* » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue au chapitre II du titre X » et les mots : « ces taxes » sont remplacés par les mots : « cette taxe » ;

b) Au 12°, les mots : « des taxes sur les poids lourds prévues aux articles 269 à 283 *quinquies* et 285 *septies* » sont remplacés par les mots : « de la taxe sur les poids lourds prévue au chapitre II du titre X » et les mots : « ces taxes » sont remplacés, deux fois, par les mots : « cette taxe ».

III à V. – Sans modification

Texte adopté par le Sénat

additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

Article 6 ter (nouveau)

~~I. – Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « prioritaires », sont insérés les mots : « , les véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes ».~~

~~II. – La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.~~

~~III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.~~

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

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 6 ter

Supprimé

Texte adopté par le Sénat

—

Article 7

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le 5° de l'article L. 3221-2 est abrogé ;

2° L'article L. 3222-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3222-3. – Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes acquittée par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectué sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur ~~d'une~~ seule région.

« Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.

« Ces taux sont compris entre 0 et 7 %. Ils

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Article 6 *quater* (nouveau)

Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « réglementaire. », sont insérés les mots : « les véhicules à citerne à produits alimentaires exclusivement utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ».

Article 6 *quinquies* (nouveau)

Le 2 de l'article 275 du code des douanes est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, le taux : « 25 % » est remplacé par le taux : « 30 % » ;

2° Au dernier alinéa, le taux : « 40 % » est remplacé par le taux : « 50 % ».

Article 7

I. – Alinéa sans modification

1° Sans modification

2° Alinéa sans modification

« Art. L. 3222-3. – Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes acquittée par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectuée sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur de cette seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur de cette seule région.

Alinéa sans modification

« Les taux mentionnés aux deuxième et troisième

Texte adopté par le Sénat

correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe et supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

« La facture fait apparaître ~~cette~~ majoration de ~~prix~~. » ;

3° À l'article L. 3242-3, les mots : « du premier alinéa » ~~sont~~ supprimés.

II. – Le I du présent article est applicable :

1° (*Supprimé*)

2° À compter de la date fixée par l'arrêté prévu à la première phrase du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009, ~~en ce qui concerne la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes.~~

III (*nouveau*). – ~~Avant le 1^{er} septembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration instituée par le présent article sur les prix du transport. Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale

alinéas du présent article sont compris entre 0 et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics de poids lourds et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

« La facture établie par le transporteur fait apparaître la majoration instituée par le premier alinéa du présent article. » ;

3° À l'article L. 3242-3, la référence : « du premier alinéa » est supprimée.

II. – Alinéa sans modification

1° (*Supprimé*)

2° À compter de la date fixée par l'arrêté prévu à la première phrase du 1 du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009.

III. – Au plus tard le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport identifiant les difficultés éventuellement rencontrées par les transporteurs routiers de marchandises et les donneurs d'ordre dans la mise en œuvre de la majoration du prix du transport routier prévue au I du présent article.

Texte adopté par le Sénat

—

Article 7 bis (nouveau)

L'article L. 3223-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les références : « ~~L. 3222-1~~ à L. 3222-3 » sont remplacées par les références : « ~~L. 3222-1~~ et L. 3222-2 » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 3222-3 ~~leur~~ est applicable lorsque le loueur est le redevable destinataire des avis de paiement des

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Ce rapport présente également les effets de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes et les effets de la majoration prévue au I du présent article sur les prix du transport routier de marchandises, l'évolution des négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre et la répartition des parts de marchés des transporteurs sur les trajets internationaux.

Il évalue notamment :

1° La correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux mêmes articles 269 à 283 *quater*, en détaillant ces éléments à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteurs ;

2° Le montant des péages résultant des reports de trafics, engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe, sur les sections d'autoroutes et routes soumises à péages, en détaillant ces éléments à l'échelle nationale et à l'échelle régionale ;

3° Les reports de trafics constatés sur le réseau non soumis à la taxe prévue auxdits articles 269 à 283 *quater*, après consultation des conseils départementaux et des comités de massif concernés ;

4° L'impact de l'entrée en vigueur de la taxe prévue aux mêmes articles 269 à 283 *quater* et de la majoration prévue au I du présent article sur le report modal.

Il analyse les effets de la taxe prévue auxdits articles 269 à 283 *quater* et de la majoration prévue au I du présent article sur les prix des produits de grande consommation.

Il présente les modalités d'application des taxes nationales sur les véhicules de transport de marchandises dans les pays européens qui en ont instaurées.

Article 7 bis

Alinéa sans modification

1° La référence : « à L. 3222-3 » est remplacée par la référence : « et L. 3222-2 » ;

2° Alinéa sans modification

« L'article L. 3222-3 est applicable à ces contrats de location lorsque le loueur est le redevable destinataire des

Texte adopté par le Sénat

taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. »

Article 7 *ter* (nouveau)

Le IV de l'article 270 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxé. »

Article 8

Le titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« **Droits des passagers en transport par autobus et autocar**

« Section I

« **Services réguliers**

« Art. L. 3115-1. – Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers visés au chapitre I^{er} du présent titre lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« À l'exception du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28 du règlement précité, l'application des dispositions du règlement concernant les services nationaux peut faire l'objet d'un report, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions concernées.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

avis de paiement des taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. »

Article 7 *ter*

Alinéa sans modification

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxable. »

Article 8

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 3115-1. – Le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 s'applique aux services réguliers mentionnés au chapitre I^{er} du présent titre lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est égale ou supérieure à 250 kilomètres et lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« À l'exception du 2 de l'article 4, de l'article 9, du 1 de l'article 10, du b du 1 et du 2 de l'article 16, des 1 et 2 de l'article 17 et des articles 24 à 28 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité, l'application des dispositions du règlement concernant les services nationaux peut faire l'objet d'un report, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du deuxième alinéa du présent article.

Texte adopté par le Sénat

« *Art. L. 3115-2.* – Le 2 de l'article 4, l'article 9, le 1 de l'article 10, le *b* du 1 et le 2 de l'article 16, les 1 et 2 de l'article 17 et les articles 24 à 28 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux services réguliers dont la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres, lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« *Art. L. 3115-3.* – L'application du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l'objet d'un report dès lors qu'une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie précise la date d'application des différentes dispositions énoncées.

« Section 2

« Services occasionnels

« *Art. L. 3115-4.* – Les articles 1^{er} à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels visés au chapitre II du présent titre, lorsque la montée ou la descente s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« Section 3

« Formation des conducteurs au handicap

« *Art. L. 3115-5.* – L'application du *b* du 1 de l'article 16 du règlement mentionné à l'article L. 3115-1 peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services visés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2013.

« Un arrêté du ministre chargé des transports et du

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« *Art. L. 3115-2.* – Le 2 de l'article 4, l'article 9, le 1 de l'article 10, le *b* du 1 et le 2 de l'article 16, les 1 et 2 de l'article 17 et les articles 24 à 28 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité s'appliquent aux services réguliers dont la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est inférieure à 250 kilomètres, lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

« *Art. L. 3115-3.* – L'application du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité en ce qui concerne certains services réguliers peut faire l'objet d'un report pour une durée maximale de quatre ans à compter du 1^{er} mars 2013, renouvelable une fois, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, dès lors qu'une part importante desdits services, y compris au moins un arrêt prévu, est effectuée en dehors de l'Union européenne.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'économie précise la date d'application des dispositions qui font l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« *Art. L. 3115-4.* – Les articles 1^{er} à 8 et les 1 et 2 de l'article 17 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité s'appliquent aux passagers voyageant dans le cadre de services occasionnels mentionnés au chapitre II du présent titre lorsque la montée ou la descente du passager s'effectue sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« *Art. L. 3115-5.* – L'application du *b* du 1 de l'article 16 du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, précité peut, pour la formation des conducteurs, faire l'objet d'un report s'agissant des services mentionnés aux articles L. 3115-1, L. 3115-2 et L. 3115-3, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2013.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés des

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~ministre chargé de l'économie~~ précise la date d'application de ~~cette~~ disposition. »

transports et de l'économie précise la date d'application de la disposition qui fait l'objet d'un report en application du premier alinéa du présent article. »

Article 9

Article 9

I. – Le code de la route est ainsi modifié :

I. – Alinéa sans modification

1° L'article L. 130-6 est ainsi modifié :

1° Alinéa sans modification

a) Le premier alinéa est ainsi rédigé :

a) Alinéa sans modification

« Les infractions prévues aux articles L. 233-2, L. 317-1, ~~L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4~~, L. 317-4-1, L. 324-2, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises. » ;

« Les infractions prévues aux articles L. 233-2, L. 317-1 à L. 317-4-1, L. 324-2, L. 325-3-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports lorsqu'elles sont commises au moyen de véhicules affectés au transport routier de voyageurs ou de marchandises. » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

b) Sans modification

« Ils ont également accès au poste de conduite afin d'y effectuer les vérifications prescrites par le présent code. » ;

2° L'article L. 225-5 est complété par un 10° ainsi rédigé :

2° Sans modification

« 10° Aux fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports pour l'exercice des compétences en matière de contrôle du transport routier prévues par le présent code. » ;

3° (*nouveau*) Le I de l'article L. 330-2 est complété par un 15° ainsi rédigé :

3° Alinéa sans modification

« 15° Aux agents mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, ainsi qu'aux articles L. 2241-1, ~~L. 4221-3~~, L. 4272-1, L. 5243-1 et L. 5337-2 du code des transports habilités à dresser procès-verbal de contravention de grande voirie en application ~~des dispositions~~ de ces codes et aux personnels de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4272-2 du code des transports habilités à constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, aux seules fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation. »

« 15° Aux agents, mentionnés aux articles L. 2132-21 et L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, ainsi qu'aux articles L. 2241-1, ~~L. 4321-3~~, L. 4272-1, L. 5243-1 et L. 5337-2 du code des transports, habilités à dresser procès-verbal de contravention de grande voirie en application de ces mêmes codes et aux personnels de Voies navigables de France mentionnés à l'article L. 4272-2 du code des transports, habilités à constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, aux seules fins d'identifier le titulaire du certificat d'immatriculation. »

II. – La dernière phrase du second alinéa du II de l'article L. 1451-1 du code des transports est ainsi modifiée :

II. – Sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

1° Après les mots : « aux locaux », sont insérés les mots : « des entreprises de transport terrestre, des loueurs de véhicules de transport routier avec conducteur, des commissionnaires de transport et » ;

2° Sont ajoutés les mots : « , de location de véhicules de transport routier avec conducteur ou de commission de transport ».

Articles 10 et 11

.....*Conformes*.....

Article 11 bis (nouveau)

Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport analysant les conséquences de la réglementation relative à la circulation des poids lourds de 40 à 44 tonnes sur le report modal et l'état des infrastructures routières utilisées. Ce rapport établit un bilan environnemental et socio-économique, en évaluant notamment les trafics concernés, les coûts ou les gains pour la collectivité nationale, les effets sur les émissions de dioxyde de carbone et les impacts sur les chaussées.

TITRE III

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES
ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL**

Article 12

I. – Le titre IV du livre II de la quatrième partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« *CHAPITRE IV*

« *Déplacement d'office*

« *Art. L. 4244-1. – I. – Lorsque le stationnement d'un bateau ~~mécanait les dispositions du présent code~~ ou du règlement général de police de la navigation intérieure et compromet la sécurité des usagers des eaux intérieures, la*

TITRE III

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES
ET AUX SERVICES DE TRANSPORT FLUVIAL**

Article 12

I. – Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« *Art. L. 4244-1. – I. – L'autorité administrative met en demeure le propriétaire et, le cas échéant, l'occupant d'un bateau de quitter les lieux lorsque son stationnement, en violation de la loi ou du règlement général de police de la*

Texte adopté par le Sénat

conservation ou l'utilisation normale de celles-ci, l'autorité administrative compétente ~~peut, après avoir mis préalablement~~ en demeure le propriétaire et le cas échéant l'occupant, dans un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures, de quitter les lieux, procéder au déplacement d'office du bateau. Le gestionnaire de la voie d'eau peut être chargé par l'autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d'office.

« Si le bateau tient lieu d'habitation, les mises en demeure adressées au propriétaire et à l'occupant fixent un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à sept jours à compter de leur notification. Le déplacement du bateau est réalisé de façon à en permettre l'accès à ses occupants.

« Sauf en cas d'urgence, la mise en demeure ne peut intervenir qu'après que le propriétaire et le cas échéant l'occupant ont été mis à même de présenter leurs observations écrites ou orales et qu'il leur a été indiqué la possibilité de se faire assister d'un conseil.

« En cas de péril imminent, les bateaux peuvent être déplacés d'office, sans mise en demeure préalable.

« II. – Les frais liés au déplacement, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire. Les manœuvres liées au déplacement et à l'amarrage sont réalisées aux risques et périls du propriétaire. Le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

« Art. L. 4244-2. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent chapitre. »

II. – Au dernier alinéa de l'article L. 1127-3 du code général de la propriété des personnes publiques, après le mot : « manifesté », sont insérés les mots : « ou s'il n'a pas pris les mesures de manœuvre ou d'entretien nécessaires pour faire cesser l'état d'abandon ».

Article 13

I. – L'article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est remplacé par ~~enq~~ **ainsi rédigés :**

« ~~Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21,~~ ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie ~~fixées~~ par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 ~~et les~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale

navigation intérieure, compromet la conservation, l'utilisation normale ou la sécurité des usagers des eaux intérieures. À l'expiration d'un délai qu'elle fixe et qui ne peut être inférieur à vingt-quatre heures après la mise en demeure, elle procède au déplacement d'office du bateau. Le gestionnaire de la voie d'eau peut être chargé par l'autorité administrative compétente de réaliser les opérations de déplacement d'office.

« Si le bateau tient lieu d'habitation, les mises en demeure adressées au propriétaire et à l'occupant fixent un délai d'exécution qui ne peut être inférieur à sept jours à compter de leur notification. Le déplacement d'office du bateau est réalisé de façon à en permettre l'accès à ses occupants.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« II. – Les frais liés au déplacement d'office, à l'amarrage et à la garde du bateau déplacé sont à la charge du propriétaire. Les manœuvres liées au déplacement d'office et à l'amarrage sont réalisées aux risques et périls du propriétaire. Le propriétaire reste responsable de la garde du bateau.

Alinéa sans modification

II. Sans modification

Article 13

I. – Alinéa sans modification

1° Le premier alinéa est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :

« Ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie définies par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16 et L. 2132-17 :

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

textes pris pour leur application :

« 1° Les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

« 2° Les adjoints au maire, les gardes champêtres ;

« 3° Les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

« 4° Les agents des ports autonomes fluviaux sur le domaine appartenant à ces ports ou qui leur a été confié, assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance. » ;

2° À la première phrase du dernier alinéa, ~~les mots~~ : « au premier alinéa », ~~sont~~ remplacés par les mots : « ~~aux~~ premier à cinquième alinéas ».

II. – Le livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du second alinéa de l'article L. 4313-2, le mot : « Toutefois, » est supprimé ;

2° Au début du chapitre I^{er} du titre II, il est ajouté une section unique intitulée : « Voies ferrées des ports fluviaux » ;

3° Au début de l'article L. 4321-1, sont ajoutés les mots : « Sous réserve des dispositions de l'article L. 4321-3, » ;

4° L'article L. 4321-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 4321-3. – Outre les officiers et agents de police judiciaire, les agents des ports autonomes fluviaux ont compétence pour constater par procès-verbal dans la circonscription du port où ils exercent leurs fonctions :

« 1° Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les manquements aux règlements de police qui leur sont applicables, constitutifs de contraventions de grande voirie, dès lors qu'ils sont assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance ;

« 2° Les infractions aux règlements de police applicables aux voies ferrées portuaires passibles de peines contraventionnelles, dès lors qu'ils ont la qualité de fonctionnaires et qu'ils sont agréés dans les conditions prévues à l'article L. 5331-15. »

Alinéa sans modification

« 2° Les adjoints au maire et les gardes champêtres ;

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« 5° (*nouveau*) Les agents mentionnés à l'article L. 2132-21. ».

2° À la première phrase du dernier alinéa, la référence : « au premier alinéa » est remplacée par les références : « aux 1° à 5° ».

II. – Sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 14

.....*Conforme*.....

Article 14 bis (nouveau)

Les parcelles, parties de parcelles ou ensembles immobiliers listés ci-après, appartenant au domaine public fluvial de l'État confié à Voies navigables de France en vertu de l'article L. 4314-1 du code des transports, peuvent, après déclassement, être apportés en pleine propriété à Voies navigables de France par arrêté des ministres chargés des transports et du budget. Les ensembles immobiliers de bureaux, qui relèvent du domaine privé, sont apportés en pleine propriété dans les mêmes conditions, sans déclassement préalable :

1° Commune de Valenciennes, île Folien, entre l'écluse de Valenciennes sur l'Escaut et son bras de décharge : les ensembles immobiliers cadastrés section AP n° 34, n° 35, n° 73, n° 74, n° 76 et n° 77 et deux autres ensembles immobiliers non cadastrés situés, respectivement, entre les PK 22.094 et 22.264 et entre les PK 21.932 et 21.986 :

2° Commune de Lille, en rive droite de la Deûle canalisée, secteur nord du port, entre la cité Vauban et le pont de Dunkerque : l'ensemble immobilier cadastré section IZ n° 016 :

3° Commune de Rouen, quai d'Elbeuf en rive gauche de la Seine face à l'île Lacroix, entre le Viaduc d'Eauplet et le pont Corneille : les ensembles immobiliers cadastrés section MO n° 001 à n° 008 et deux autres ensembles immobiliers non cadastrés entre les PK 240.500 et 241.900 :

4° Commune de Huningue, en rive gauche du Rhin :

Texte adopté par le Sénat

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

a) Allée des Marronniers : l'ensemble immobilier cadastré section 1 n° 12 et les parcelles section 2, n° 68 et n° 69 ;

b) Rue de France : la parcelle cadastrée section 2 n° 41 ;

5° Commune de Saint-Dizier, en bordure du canal de la Marne à la Saône :

a) Rue Berthelot, en rive gauche du canal : l'ensemble immobilier cadastré section AO n° 237 à n° 239 et n° 241 à n° 245 ;

b) Avenue de Verdun, en rive gauche du canal : l'ensemble immobilier section AO n° 240, rue de la Tambourine, en rive droite du canal : les parcelles cadastrées section AO n° 005 et n° 006 ;

6° Commune de Toulouse, en rive gauche du canal du Midi :

a) Site des Amidonniers, allée de Brienne : l'ensemble immobilier cadastré section AB n° 009 et n° 0010 ;

b) Port de l'Embouchure : les ensembles immobiliers cadastrés section AB n° 002, n° 005, n° 006, n° 135 et n° 161 ;

c) Rue des Amidonniers : les ensembles immobiliers cadastrés section AB n° 007, n° 011, n° 012, n° 131 à n° 133 ;

7° Commune de Toulouse, en rive droite du canal du Midi, site du Château, rue port Saint-Étienne : l'ensemble immobilier cadastré section AB n° 087 à n° 090 ;

8° Commune d'Agde, en rive droite du canal du Midi, avenue Raymond Pitet : l'ensemble immobilier cadastré section HK n° 008.

Le transfert de propriété est gratuit et ne donne lieu à aucun versement de contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts ni à aucune indemnité ou perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Nonobstant les dispositions législatives particulières applicables à Voies navigables de France, l'article L. 3211-13-1 du code général de la propriété des personnes publiques est applicable aux terrains ainsi transférés, qu'ils fassent l'objet par Voies navigables de France de cessions ou d'apports en vue de la réalisation de programmes de constructions visés à l'article L. 3211-7 du même code.

Texte adopté par le Sénat

TITRE IV

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES
ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME**

Article 15

I. – Le chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° La section 1 est ainsi modifiée :

a) L'article L. 5141-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 5141-1.* – Le présent chapitre s'applique à tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par l'expression "le navire", abandonné dans les eaux territoriales, les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires. » ;

b) Il est ajouté un article L. 5141-2-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5141-2-1.* – En vue de mettre fin au danger ou à l'entrave mentionnés à l'article L. 5141-1, l'autorité administrative compétente de l'État peut procéder à la réquisition des personnes et des biens. Le contentieux du droit à indemnité en cas de réquisition est attribué à l'autorité judiciaire.

« Lorsque le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, ou leurs représentants, dûment mis en demeure de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger ou à l'entrave prolongée, refusent ou s'abstiennent de prendre les mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente de l'État ou, dans les limites administratives des ports maritimes, l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

« En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées d'office et sans délai. » ;

2° La section 2 est ainsi rédigée :

Texte adopté par l'Assemblée nationale

TITRE IV

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX
INFRASTRUCTURES
ET AUX SERVICES DE TRANSPORT MARITIME**

Article 15

I. – Alinéa sans modification

1° Sans modification

2° Alinéa sans modification

Texte adopté par le Sénat

« Section 2

« Déchéance du propriétaire

« Art. L. 5141-3. – Lorsqu'un navire se trouve dans un état d'abandon prolongé, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée, le cas échéant après mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5141-2-1, par décision de l'autorité administrative compétente de l'État, sur demande, chacune pour ce qui la concerne, de l'une des autorités mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 5141-2-1.

« La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'État de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois à compter de sa notification, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.

« La mise en demeure et la décision de déchéance sont notifiées par l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.

« Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente pour prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance.

« Art. L. 5141-3-1. – Les frais engagés par l'autorité portuaire pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sont pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.

« Art. L. 5141-4. – En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou le cas échéant faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

« Art. L. 5141-4-1. – Les créances correspondant aux droits de ports non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité administrative compétente de l'État au titre des

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 5141-3. – Lorsqu'un navire se trouve dans un état d'abandon prolongé, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée, le cas échéant après mise en œuvre des mesures prévues à l'article L. 5141-2-1, par décision de l'autorité administrative compétente de l'État, sur demande, chacune pour ce qui la concerne, de l'une des autorités mentionnées au deuxième alinéa du même article L. 5141-2-1.

« La décision de déchéance ne peut intervenir qu'après mise en demeure du propriétaire par l'autorité administrative compétente de l'État de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois à compter de sa publicité, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire. Cette autorité statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure.

« La mise en demeure et la décision de déchéance font l'objet d'une publicité à l'initiative de l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 5141-4. – En cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou, le cas échéant, faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la publicité de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

« Art. L. 5141-4-1. – Les créances correspondant aux droits de ports non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité administrative compétente de l'État au titre des

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement, sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession.

mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement, sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement.

« Lorsque le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement ne permet pas de couvrir les frais mentionnés au premier alinéa, le déficit est à la charge de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance. Toutefois, le déficit est pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire.

Alinéa sans modification

« Art. L. 5141-4-2. – Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

Alinéa sans modification

3° Le second alinéa de l'article L. 5141-6 est ainsi rédigé :

3° Sans modification

« Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance. »

II. – Sans modification

II. – Le même code est ainsi modifié :

1° L'article L. 5242-16 est abrogé ;

2° (*nouveau*) L'article L. 6132-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 6132-2. – Les règles relatives aux épaves maritimes mentionnées aux articles L. 5242-17 et L. 5242-18 s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime. »

Article 16

Article 16

I. – La section 2 du chapitre II du titre II du livre 1^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi rédigée :

I. – Alinéa sans modification

« Section 2

Alinéa sans modification

« Responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

Alinéa sans modification

« Art. L. 5122-25. – Pour l'application des dispositions de la présente section, les termes — ou

« Art. L. 5122-25. – Pour l'application de la présente section, les nots : "propriétaire", "navire", "événement",

Texte adopté par le Sénat

expressions : "propriétaire", "navire", "événement", "dommages par pollution" et "hydrocarbures" s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée.

« Art. L. 5122-26. – Le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire dans les conditions et limites fixées par la convention mentionnée à l'article L. 5122-25.

« Art. L. 5122-27. – Sous réserve de l'application du paragraphe 2 de l'article V de la convention mentionnée à l'article L. 5122-25, le propriétaire du navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds d'indemnisation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité déterminée dans les conditions fixées par la même convention.

« Art. L. 5122-28. – Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire à condition que le demandeur ait accès au tribunal qui contrôle le fonds et que le fonds soit effectivement disponible au profit du demandeur.

« Art. L. 5122-29. – Le fonds est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant des créances admises.

« Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire du navire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière, a indemnisé en tout ou partie certains créanciers, il est autorisé à prendre, à due concurrence, la place de ces créanciers dans la distribution du fonds.

« Art. L. 5122-30. – Les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – L'article L. 5123-2 du même code est complété par un III ainsi rédigé :

« III. – Le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, souscrit une assurance ou une autre garantie financière satisfaisant aux exigences de cette convention lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une

Texte adopté par l'Assemblée nationale

«dommages par pollution» et «hydrocarbures» s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée.

Alinéa sans modification

« Art. L. 5122-27. – Sous réserve de l'application du paragraphe 2 de l'article V de la convention mentionnée à l'article L. 5122-25, le propriétaire du navire est en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité s'il constitue auprès d'un tribunal un fonds de limitation pour un montant s'élevant à la limite de sa responsabilité déterminée dans les conditions fixées par la même convention.

« Art. L. 5122-28. – Après la constitution du fonds de limitation, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire à condition que le demandeur ait accès au tribunal qui contrôle le fonds de limitation et que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

« Art. L. 5122-29. – Le fonds de limitation est réparti entre les créanciers proportionnellement au montant des créances admises.

« Si, avant la répartition du fonds de limitation, le propriétaire du navire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou une autre garantie financière, a indemnisé en tout ou partie certains créanciers, il est autorisé à prendre, à due concurrence, la place de ces créanciers dans la distribution du fonds de limitation.

Alinéa sans modification

II. Sans modification

Texte adopté par le Sénat

installation située dans la mer territoriale française. Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire. »

III. – L'article L. 5123-4 du même code est abrogé.

IV. – ~~Au II de l'article L. 5123-3 du même code, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « de l'article L. 5123-3 », et ce II devient un article L. 5123-4 ainsi rétabli.~~

V. – Le II de l'article L. 5123-6 du même code est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° Le fait pour le propriétaire d'un navire, au sens du paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 27 novembre 1992, telle que modifiée, de ne pas respecter les obligations prévues au III de l'article L. 5123-2. »

Article 17

~~Les articles L. 218-1 à L. 218-9 du code de l'environnement sont abrogés.~~

Article 18

I. – Le 9° du I de l'article L. 215-1 du code de la consommation est ainsi rédigé :

« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer :

Texte adopté par l'Assemblée nationale

III. – Le II de l'article L. 5123-3 du même code est abrogé.

IV. – L'article L. 5123-4 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 5123-4. – Une amende administrative d'un montant maximal de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative compétente à l'encontre d'un organisme habilité à délivrer les certificats d'assurance en application de l'article L. 5123-3, si celui-ci n'exécute pas la mission de contrôle qui lui est déléguée dans les conditions normales requises pour la bonne exécution de ce service.

« En cas de manquement grave ou répété dans l'exécution du service qui lui est délégué, ou en cas de non-paiement de l'amende administrative prononcée en application du premier alinéa, la délégation peut être suspendue ou abrogée par l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État. »

V. Sans modification

Article 17

La sous-section 1 de la section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du livre II du code de l'environnement est abrogée.

Article 18

I. – Sans modification

Texte adopté par le Sénat

« a) Dans le domaine des affaires maritimes ;

« b) Au titre de la surveillance du marché, dans les domaines de la conformité et de la sécurité des bateaux de plaisance et de leurs pièces et éléments d'équipement ; ».

II. – Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° L'article L. 218-26 est ainsi modifié :

a) Le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Les 4° et 5° sont abrogés ;

c) *(Supprimé)*

2° À la fin du premier alinéa de l'article L. 218-27, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

3° L'article L. 218-36 est ainsi modifié :

a) Le 5° du I est ainsi rédigé :

« 5° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du

Texte adopté par l'Assemblée nationale

II. – Alinéa sans modification

1° A (nouveau) L'article L. 218-5 est ainsi modifié :

a) Le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Les 4° et 6° sont abrogés ;

1° Sans modification

2° À la fin du premier alinéa de l'article L. 218-27, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

3° Alinéa sans modification

a) Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

ministre chargé de la mer » ;

4° L'article L. 218-53 est ainsi modifié :

a) Le 1° du I est ainsi rédigé :

« 1° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

5° L'article L. 218-66 est ainsi modifié :

a) Le 2° du I est ainsi rédigé :

« 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Les 4° et 8° du I sont abrogés ;

c) *(Supprimé)*

d) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

6° *(Supprimé)*

7° Le dernier alinéa de l'article L. 713-7 est ainsi rédigé :

« – les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, commandants en second et officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer. »

ministre chargé de la mer » ;

4° Alinéa sans modification

a) Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

b) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

5° Alinéa sans modification

a) Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

b) Alinéa sans modification

c) *(Supprimé)*

d) Au premier alinéa du II, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

6° *(Supprimé)*

7° Sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

III. – Le 2° du I de l'article L. 513-2 du code minier est ainsi rédigé :

« 2° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ; ».

IV. – L'article L. 544-8 du code du patrimoine est ainsi modifié :

1° Les mots : « les inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

2° Les mots : « les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, », « les contrôleurs des affaires maritimes, », « les techniciens du contrôle des établissements de pêche, » et « , les syndics des gens de mer » sont supprimés.

V. – Le 8° du II de l'article L. 50 du code des pensions civiles et militaires de retraite est ainsi rédigé :

« 8° Lorsqu'un fonctionnaire affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer est tué en service au cours d'une mission de contrôle ou de surveillance. »

VI. – Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Le dernier alinéa du I de l'article L. 205-1 est ainsi modifié :

a) Les mots : « inspecteurs, contrôleurs, » sont supprimés ;

c) Les mots : « syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

2° Le 8° du I de l'article L. 231-2 est ainsi rédigé :

« 8° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services

III à V. – Sans modification

VI. – Alinéa sans modification

1° Sans modification

2° Sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, pour les contrôles officiels liés à la production de coquillages vivants ; »

3° Le I de l'article L. 942-1 est ainsi modifié :

a) Au 1°, les mots : « et inspecteurs » sont remplacés par les mots : « du corps technique et administratif » ;

b) Le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

c) Le 4° est abrogé ;

d) *(Supprimé)*

4° Au 1° de l'article L. 942-7, les mots : « inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A ou B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

VII. – Le 9° de l'article L. 1515-6 du code de la santé publique est ainsi rédigé :

« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer. »

VIII. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5123-7 est ainsi modifié :

a) Le 2° est ainsi rédigé :

« 2° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;

3° Sans modification

3° bis (nouveau) Au dernier alinéa de l'article L. 942-4, la référence : « 4° » est supprimée ;

4° Au 1° de l'article L. 942-7, les mots : « inspecteur ou contrôleur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A ou B affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

VII. – Sans modification

VIII. – Alinéa sans modification

1° Alinéa sans modification

a) Sans modification

b) Les 5° à 7° sont abrogés ;

Texte adopté par le Sénat

c) *(Supprimé)*

2° À la première phrase des premier, deuxième et dernier alinéas de l'article L. 5142-7, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « le fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

3° L'article L. 5222-1 est ainsi modifié :

a) Le 4° est ainsi rédigé :

« 4° Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

b) Les 5°, 6° et 7° sont abrogés ;

c) *(Supprimé)*

4° L'article L. 5243-1 est ainsi modifié :

a) Le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

b) Le 4° est abrogé ;

5° À l'article L. 5243-2, les mots : « ~~Les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer~~ » sont remplacés par les mots : « Les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

6° À l'article L. 5243-2-2, les mots : « les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

7° Le 3° de l'article L. 5243-7 est ainsi rédigé :

Texte adopté par l'Assemblée nationale

c) *(Supprimé)*

2° À la première phrase des premier, deuxième et dernier alinéas de l'article L. 5142-7, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « le fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

3° Alinéa sans modification

a) Sans modification

b) Les 5° à 7° sont abrogés ;

c) *(Supprimé)*

3° bis (nouveau) Au deuxième alinéa de l'article L. 5222-2, la référence : « 7° » est remplacée par la référence : « 4° » ;

4° Sans modification

5° Le début de l'article L. 5243-2 est ainsi rédigé : « Les fonctionnaires de catégorie B et C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont habilités... (le reste sans changement). » ;

6° Sans modification

7° Sans modification

Texte adopté par le Sénat

« 3° Les fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; »

8° (*Supprimé*)

9° Au second alinéa de l'article L. 5335-5, les mots : « syndic des gens de mer » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie C affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

10° Au 3° de l'article L. 5336-5, les mots : « ~~les fonctionnaires~~ et agents assermentés du ministre chargé de la mer » sont remplacés par les mots : « ~~les fonctionnaires~~ affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

11° À l'article L. 5548-3, les mots : « inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

IX. – Le 5° de l'article L. 8271-1-2 du code du travail est ainsi rédigé :

« 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; ».

X. – Au premier alinéa de l'article L. 312-5 du code du travail applicable à Mayotte, les mots : « les officiers et les agents assermentés des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

XI. – L'article 33 de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles est ainsi modifié :

Texte adopté par l'Assemblée nationale

8° (*Supprimé*)

9° Sans modification

10° Au 3° de l'article L. 5336-5, les mots : « et agents assermentés du ministre chargé de la mer » sont remplacés par les mots : « affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

11° Sans modification

12° (*nouveau*) À l'article L. 5548-4, le mot : « agents » est remplacé par le mot : « fonctionnaires ».

IX et X. – Sans modification

XI. – Alinéa sans modification

Texte adopté par le Sénat

1° Au sixième alinéa, les mots : « inspecteurs des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer » ;

2° Au onzième alinéa, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

XII. – Le 5° du I de l'article 7 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales est ainsi rédigé :

« 5° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires de catégories A et B affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer. »

XIII (*nouveau*). – Le onzième alinéa du 3° du A de l'article 14 de l'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« 9° Les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'État ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer ; ».

Article 19

Le livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° ~~Après le deuxième alinéa de l'article L. 5111-2, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale

1° Sans modification

2° Au onzième alinéa, les mots : « inspecteur des affaires maritimes » sont remplacés par les mots : « fonctionnaire de catégorie A affecté dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ».

XII et XIII. – Sans modification

Article 19

Alinéa sans modification

1° L'article L. 5111-2 est ainsi modifié :

a) (*nouveau*) Au début de la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « Ces dispositions sont également applicables » sont remplacés par les mots : « Le premier

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« Est puni de la même peine d'amende le fait pour le conducteur du bateau, tel que défini à l'article L. 4212-1, de ne pas se conformer aux prescriptions de l'article L. 4113-1 sur les marques extérieures d'identification du bateau, ou d'effacer, d'altérer, de couvrir ou masquer ces marques, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer.

« ~~Ces dispositions sont~~ également applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;

2° À l'article L. 5111-3, après les mots : « du navire », sont insérés, trois fois, les mots : « ou du bateau ».

Article 20

Le livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 5241-7, il est inséré un article L. 5241-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5241-7-1.* – Pour l'exercice de leurs missions, les ~~agents~~ chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires. » ;

2° Au I de l'article L. 5242-1, le montant : « 7 500 € » est remplacé par le montant : « 30 000 € » ;

3° Au I de l'article L. 5242-2, le montant : « 3 500 € » est remplacé par le montant : « 15 000 € » ;

4° Il est ajouté un titre VIII ainsi rédigé :

« TITRE VIII

« L'ENQUÊTE NAUTIQUE

« *Art. L. 5281-1.* – Après tout événement de mer, le

alinéa est également applicable » :

b) Après le deuxième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

Alinéa sans modification

« Le premier alinéa est également applicable aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure, lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;

2° Sans modification

Article 20

Alinéa sans modification

1° Alinéa sans modification

« *Art. L. 5241-7-1.* – Pour l'exercice de leurs missions, les ~~fonctionnaires et personnes~~ chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires. » ;

2° Au premier alinéa du I de l'article L. 5242-1, le montant : « 7 500 € » est remplacé par le montant : « 30 000 € » ;

3° Au premier alinéa du I de l'article L. 5242-2, le montant : « 3 500 € » est remplacé par le montant : « 15 000 € » ;

4° Alinéa sans modification :

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

capitaine transmet sans délai un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel il se trouve.

« Art. L. 5281-2. – Le directeur interrégional de la mer peut procéder, dès qu'il a connaissance d'un événement de mer, à une enquête administrative, dite "enquête nautique", qui comporte l'établissement d'un rapport circonstancié sur les faits en vue notamment de prendre toute mesure administrative, y compris d'urgence.

« Pour les besoins de l'enquête nautique, le directeur interrégional de la mer et les agents qu'il désigne à cet effet ont droit d'accéder à bord du navire, de procéder à sa visite, de recueillir tous renseignements et justifications nécessaires, d'exiger la communication de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles, quel qu'en soit le support, et d'en prendre copie.

« Les modalités d'exécution de l'enquête nautique sont fixées par décret en Conseil d'État.

« Lorsque l'enquête nautique révèle la commission d'une ou plusieurs infractions pénales, y compris les infractions maritimes, le directeur interrégional de la mer en informe immédiatement le procureur de la République et lui adresse le rapport d'enquête nautique dès sa clôture. »

Article 21

La section 2 du chapitre I^{er} du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'article L. 5331-5 est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° Dans le port de Port-Cros, ~~l'autorité portuaire est~~ le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » ;

2° L'article L. 5331-6 est complété par un 5° ainsi rédigé :

« 5° Dans le port de Port-Cros, ~~l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est~~ le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. »

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Lorsque l'enquête nautique révèle la commission d'une ou plusieurs infractions pénales, y compris les infractions maritimes, le directeur interrégional de la mer en informe immédiatement le procureur de la République territorialement compétent et lui adresse le rapport d'enquête nautique dès sa clôture. »

Article 21

La sous-section 2 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Alinéa sans modification

« 4° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. » ;

2° Alinéa sans modification

« 5° Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'organisme mentionné à l'article L. 5314-11. »

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

.....Conforme.....

Article 22

I. – Le chapitre I^{er} du titre III du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« ~~La consignation~~

« Art. L. 5531-19. – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République territorialement compétent au titre de l'un des critères mentionnés au ~~II de l'article 3~~ de la loi du 17 décembre 1926 ~~relative à la répression en matière maritime~~, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. ~~Le mineur est séparé de toute autre personne consignée. Le mineur peut cependant être consigné concomitamment~~ avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.

Article 21 *ter* (nouveau)

I. – Le chapitre IV du titre Ier du livre III de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5314-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 5314-12. – Dans chaque port maritime relevant du présent chapitre, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements où sont situées les principales installations portuaires sont représentés dans un conseil portuaire qui est consulté sur le positionnement stratégique et la politique de développement du port, et notamment sa politique tarifaire et foncière. »

II. – L'article L. 5723-2 du même code est abrogé.

Article 22

I. – Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Consignation

« Art. L. 5531-19. – Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République près la juridiction territorialement compétente au titre de l'un des critères mentionnés au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Un mineur est séparé de toute autre personne consignée ; il peut cependant être consigné avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.

Texte adopté par le Sénat

« Avant l'expiration du délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République ~~territorialement compétent~~, statue sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. ~~Le juge des libertés et de la détention statue~~ par ordonnance motivée insusceptible d'appel. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

« La consignation peut être renouvelée selon les mêmes modalités jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

« Sauf impossibilité technique, le procureur de la République et le juge des libertés et de la détention communiquent, s'ils l'estiment utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation. »

II (*nouveau*). – ~~Pour l'application de l'article L. 5531-19 du code des transports, jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 2 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, la référence : « au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime » est remplacée par la référence : « au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire de la marine marchande ».~~

Article 23

I. – Le livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un titre VI ainsi rédigé :

« TITRE VI

« **CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL**

« *CHAPITRE PREMIER*

« *Champ d'application*

« Art. L. 5561-1. – Le présent titre ~~et les règlements~~

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« Avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

II. – ~~À compter de l'entrée en vigueur de l'article 2 de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, au premier alinéa de l'article L. 5531-19 du code des transports, la référence : « au second alinéa de l'article 37 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande » est remplacée par la référence : « au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime ».~~

Article 23

I. – Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« **LES CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL**

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Art. L. 5561-1. – Le présent titre est applicable aux

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

~~pris pour sa mise en œuvre~~ sont applicables aux navires :

« 1° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

« 2° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;

« 3° Utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de service.

« *Art. L. 5561-2.* – Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux effectifs à bord, ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre, sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.

« CHAPITRE II

« Droits des salariés

« *Art. L. 5562-1.* – Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières ~~mentionnées à l'article L. 1262-4 du code du travail.~~

navires :

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« *Art. L. 5562-1.* – Les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 du présent code sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières suivantes :

« 1° Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail ;

« 2° Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;

« 3° Protection de la maternité, congés de maternité, de paternité et d'accueil de l'enfant, congés pour événements familiaux ;

« 4° Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

« 5° Exercice du droit de grève ;

« 6° Durée du travail, repos compensateurs, jours

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« Art. L. 5562-2. – Un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Il mentionne :

« 1° Ses nom et prénom, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ou toute autre référence équivalente ;

« 2° Le lieu et la date de conclusion du contrat ;

« 3° Les nom et prénom ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;

« 4° Le service pour lequel il est engagé ;

« 5° Les fonctions qu'il exerce ;

« 6° Le montant des salaires et accessoires, ainsi que le nombre d'heures de travail auquel se rapporte la rémunération prévue ;

« 7° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;

« 8° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent lui être assurées par l'armateur ;

« 9° Le droit à un rapatriement ;

« 10° L'intitulé de la convention collective nationale française étendue dont relèvent les navires battant pavillon français effectuant les mêmes navigations et la référence aux accords collectifs applicables au sein de l'entreprise ;

« 11° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

« Art. L. 5562-3. – La prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme. L'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun

fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;

« 7° Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

« 8° Règles relatives à la santé et sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants ;

« 9° Travail illégal.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« 4° Le service pour lequel le salarié est engagé ;

« 5° Les fonctions qu'exerce le salarié ;

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié.

« CHAPITRE III

Alinéa sans modification

« Protection sociale

Alinéa sans modification

« Art. L. 5563-1. – Les gens de mer employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 bénéficient du régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen.

« Art. L. 5563-1. – Les gens de mer employés à bord d'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 bénéficient du régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

« Le régime de protection sociale comprend nécessairement :

Alinéa sans modification

« 1° Le risque santé, qui prend en charge la maladie, l'invalidité, l'accident du travail et la maladie professionnelle ;

Alinéa sans modification

« 2° Le risque maternité-famille ;

Alinéa sans modification

« 3° Le risque emploi, qui prend en charge le chômage ;

Alinéa sans modification

« 4° Le risque vieillesse.

Alinéa sans modification

« Art. L. 5563-2. – L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après la survenue des accidents.

« Art. L. 5563-2. – L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord et dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après sa survenue.

« La déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année qui suit l'accident.

Alinéa sans modification.

« CHAPITRE IV

Alinéa sans modification

« Dispositions particulières à certains salariés

Alinéa sans modification

« Art. L. 5564-1. – À bord des navires pratiquant un service de cabotage à passagers avec les îles ou de croisière, et d'une jauge brute de moins de 650, le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission en satisfaisant aux critères fixés par le c de l'article 18 de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 novembre 2008, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

Alinéa sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—
« CHAPITRE V

Alinéa sans modification

« Documents obligatoires

Alinéa sans modification

« Art. L. 5565-1. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage est fixée par décret.

Alinéa sans modification.

« Ce décret fixe notamment ceux des documents obligatoires qui sont disponibles en français et dans la langue de travail du navire.

Alinéa sans modification

« Art. L. 5565-2. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des agents mentionnés aux articles L. 5548-1 et L. 5548-3 et dont ils peuvent prendre copie, quel que soit le support, est fixée par décret.

Alinéa sans modification

« CHAPITRE VI

Alinéa sans modification

« Sanctions pénales

Alinéa sans modification

« Art. L. 5566-1. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur :

Alinéa sans modification

« 1° De recruter des gens de mer sans avoir établi un contrat de travail écrit ;

Alinéa sans modification

« 2° De recruter des gens de mer en ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues à l'article L. 5561-2 ou comportant ces mentions de manière volontairement inexacte.

Alinéa sans modification

« La récidive est punie d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 7 500 €.

Alinéa sans modification

« Art. L. 5566-2. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de méconnaître les dispositions de l'article L. 5563-1 relatives à l'obligation de faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, couvrant obligatoirement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.

Alinéa sans modification

« Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de gens de mer indûment employés. »

Alinéa sans modification

II. – L'article L. 5342-3 du code des transports est abrogé.

II à IV. – Sans modification

Texte adopté par le Sénat

III (*nouveau*). – L'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime est ratifiée.

IV (*nouveau*). – L'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme en matière pénale maritime est ainsi modifiée :

1° Au troisième alinéa de l'article 2 et aux dixième, dix-huitième, vingtième, vingt-deuxième, vingt-cinquième, trente et unième, trente-septième et quarante-sixième alinéas de l'article 15, après la référence : « L. 5542-55, », sont insérées les références : « L. 5566-1, L. 5566-2, » ;

2° Après la première occurrence de la référence : « L. 5642-2 », la fin des trente et unième et trente-septième alinéas de l'article 15 est supprimée.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Article 24

Le troisième alinéa de l'article L. 571-7 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« ~~Ces dispositions~~ ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Article 24

Alinéa sans modification

« Les deux premiers alinéas ne sont pas applicables aux aéronefs effectuant une mission de caractère sanitaire ou humanitaire, aux aéronefs effectuant une mission de protection des personnes ou des biens, aux aéronefs effectuant une mission d'État ou aux aéronefs militaires. »

Article 24 bis A (*nouveau*)

À l'échéance de l'autorisation d'occupation temporaire détenue par la chambre de commerce et d'industrie du Var sur une partie du domaine public de l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre, les agents publics affectés à cette exploitation sont mis, pour une durée de dix ans, à la disposition du délégataire désigné par l'État à cette date pour la concession relative à l'aérodrome de Hyères-Le Palyvestre.

Pendant la durée de cette période de mise à disposition, chaque agent est pris en charge par le nouveau délégataire aux mêmes conditions que celles dont il bénéficiait avant l'échéance de l'autorisation d'occupation temporaire mentionnée au premier alinéa et peut, à tout moment, demander que lui soit proposé par le nouveau

Texte adopté par le Sénat

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

déléataire un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte radiation des cadres.

Au terme de la durée de dix ans prévue au premier alinéa, le déléataire propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent ce contrat sont réintégrés de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie dont ils relèvent.

TITRE V BIS

DISPOSITIONS RELATIVES À LA LOGISTIQUE

(Division et intitulé nouveaux)

Article 24 bis (nouveau)

Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement prend l'initiative d'organiser une conférence nationale sur la logistique rassemblant tous les acteurs et tous les gestionnaires d'équipements permettant de gérer les flux du secteur ainsi que des experts, afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française, de déterminer les besoins pour les années à venir et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique qui pourrait constituer une annexe au schéma national des infrastructures de transport, et ainsi identifier les priorités d'investissement et de service dans un plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France.

Les régions et les métropoles seraient invitées à définir et mettre en œuvre sur leur territoire des plans d'action logistiques intégrés au plan d'action national.

TITRE V TER

DISPOSITIONS RELATIVES À L'EXPROPRIATION

(Division et intitulé nouveaux)

Article 24 ter (nouveau)

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est ainsi modifié :

Texte adopté par le Sénat

—

TITRE VI

MODALITÉS D'APPLICATION AUX OUTRE-MER

Article 25

I. – (*Supprimé*)

II. – L'article 8 entre en vigueur à Mayotte au 1^{er} janvier 2014.

II *bis* (*nouveau*). – L'article 10 n'est pas applicable à Mayotte.

II *ter* (*nouveau*). – Le 1^o du II de l'article 13 n'est pas applicable en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

III. – L'article 15 est applicable :

1^o En Nouvelle-Calédonie, dans les conditions prévues par l'article L. 5761-1 du code des transports ;

2^o En Polynésie française, dans les conditions prévues par l'article L. 5771-1 du code des transports ;

3^o À Wallis-et-Futuna ;

4^o Dans les Terres australes et antarctiques françaises.

IV. – Les articles 16 et 17 sont applicables à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises. Les I et II de l'article 16 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

TITRE VI

MODALITÉS D'APPLICATION AUX OUTRE-MER

Article 25

I. – (*Supprimé*)

II, II *bis*, II *ter* et III à VI. – Sans modification

1^o À la première phrase de l'article L. 15-1, les mots : « ou de la consignation de l'indemnité » sont remplacés par les mots : « de l'indemnité ou, en cas d'obstacle au paiement ou de refus de recevoir, de sa consignation » :

2^o L'article L. 15-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 15-2. – En cas d'appel du jugement fixant les indemnités, lorsqu'il existe des indices sérieux laissant présumer qu'en cas d'infirmité, l'expropriant ne peut recouvrer tout ou partie des sommes qui lui sont dues en restitution, celui-ci peut être autorisé par le juge à consigner ces indemnités. Cette consignation vaut paiement. La prise de possession intervient selon les modalités définies à l'article L. 15-1. »

Texte adopté par le Sénat

V. – Aux articles L. 632-1 et L. 640-1 du code de l'environnement, la référence : « L. 218-1 » est remplacée par la référence : « L. 218-10 ».

VI. – Le III de l'article 18 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon.

VII. – Les ~~1° à 5° et 7° du II, le III, le IV~~, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

VIII. – Les ~~1° à 5° et 7° du II, le III, le IV~~, les 3° et 4° du VI, les 2° à 7° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables en Polynésie française.

IX. – Les ~~1° à 5° et 7° du II, le III, le IV~~, les 3° et 4° du VI, les 1° à 7° et 11° du VIII, le XI et le XII de l'article 18 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

X. – Les articles 19, 20 et 22 sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

XI. – À l'article L. 5725-1 du code des transports, les mots : « du titre V » sont remplacés par les mots : « des titres V et VI ».

XI *bis* (nouveau). – L'article L. 3551-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 3551-1. – Le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la présente partie et le deuxième alinéa de l'article L. 3122-1 ne s'appliquent pas à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

XII. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre II du titre I^{er} est complété par un article L. 5712-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5712-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2, en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer". À La Réunion, ils sont remplacés par les mots : "directeur de la mer Sud océan Indien". » ;

2° Le chapitre II du titre II est complété par un article L. 5722-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5722-2. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Mayotte, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les

Texte adopté par l'Assemblée nationale

VII. – Les II à IV, les 3° à 4° du VI, les 1° à 7° du VIII et les XI et XII de l'article 18 sont applicables en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

VIII. – Les II à IV, les 3° à 4° du VI, les 2° à 7° du VIII et les XI et XII de l'article 18 sont applicables en Polynésie française.

IX. – Les II à IV, les 3° à 4° du VI, les 1° à 7° et 11° du VIII et les XI et XII de l'article 18 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.

X à XI *bis*. – Sans modification

XII. – Alinéa sans modification

1° Sans modification

2° Sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

mots : "directeur de la mer Sud océan Indien". » ;

3° Le chapitre II du titre III est complété par un article L. 5732-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5732-2.* – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Barthélemy, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer en Guadeloupe". » ;

4° Le chapitre II du titre IV est complété par un article L. 5742-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5742-2.* – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Martin, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer en Guadeloupe". » ;

5° Le chapitre II du titre V est complété par un article L. 5752-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5752-2.* – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer". » ;

6° Le titre VI est ainsi modifié :

a) L'article L. 5761-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 5761-1.* – Le livre I^{er} est applicable en Nouvelle-Calédonie, à l'exception du chapitre II du titre I^{er} et du chapitre III du titre II.

« Le titre IV est applicable sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer par la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie. » ;

b) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5761-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5761-2.* – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 en Nouvelle-Calédonie, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire compétente". » ;

c) Le chapitre II est complété par un article L. 5762-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 5762-3.* – Pour l'application des articles

3° Sans modification

4° Sans modification

5° Sans modification

6° Alinéa sans modification

a) Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

« Le titre IV est applicable en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à la collectivité en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer. » ;

b) Sans modification

c) Sans modification

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

L. 5281-1 et L. 5281-2 en Nouvelle-Calédonie, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » ;

7° Le titre VII est ainsi modifié :

7° Sans modification

a) Le second alinéa de l'article L. 5771-1 est complété par les mots : « sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires de moins de cent soixante tonneaux de jauge brute qui ne sont pas destinés au transport de passagers » ;

b) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5771-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5771-2. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 en Polynésie française, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire compétente". » ;

c) Le chapitre II est complété par un article L. 5772-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5772-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 en Polynésie française, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » ;

8° Le titre VIII est ainsi modifié :

8° Sans modification

a) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5781-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5781-3. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 à Wallis-et-Futuna, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire compétente". » ;

b) Le chapitre II est complété par un article L. 5782-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5782-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 à Wallis-et-Futuna, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "chef du service des affaires maritimes". » ;

9° Le titre IX est ainsi modifié :

9° Sans modification

a) Le chapitre I^{er} est complété par un article L. 5791-3 ainsi rédigé :

Texte adopté par le Sénat

« Art. L. 5791-3. – Pour l'application des articles L. 5141-2-1 et L. 5141-4-1 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : "l'autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5" sont remplacés par les mots : "l'autorité portuaire compétente". » ;

b) Le chapitre II est complété par un article L. 5792-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5792-4. – Pour l'application des articles L. 5281-1 et L. 5281-2 aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : "directeur interrégional de la mer" sont remplacés par les mots : "directeur de la mer Sud océan Indien". ».

XIII. – Le livre VII de la sixième partie du même code est ainsi modifié :

1° L'article L. 6761-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les sections 1 et 2 du chapitre II du titre III du livre I^{er} sont applicables en Nouvelle-Calédonie dans les conditions fixées à l'article L. 5761-1. » ;

2° L'article L. 6771-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le chapitre II du titre III du livre I^{er} est également applicable en Polynésie française sous réserve, pour les sections 1 et 2, des conditions fixées à l'article L. 5771-1. »

Texte adopté par l'Assemblée nationale

XIII. – Sans modification

TITRE VII

CENTRE D'ÉTUDES ET D'EXPERTISE SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA MOBILITÉ ET L'AMÉNAGEMENT

(Division et intitulé nouveaux)

Article 26 (nouveau)

Il est créé un établissement public de l'État à caractère administratif dénommé « Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement » (Cérema). Il comprend un siège, des directions techniques et des implantations territoriales ayant une vocation nationale. L'établissement constitue un centre de ressources et d'expertises scientifiques et techniques interdisciplinaires apportant son concours à l'élaboration, la mise en œuvre et

Texte adopté par le Sénat

Texte adopté par l'Assemblée nationale

l'évaluation des politiques publiques en matière d'aménagement, d'égalité des territoires et de développement durable, notamment dans les domaines de l'environnement, des transports et de leurs infrastructures, de la prévention des risques, de la sécurité routière et maritime, de la mer, de l'urbanisme, de la construction, de l'habitat et du logement, de l'énergie et du climat.

L'établissement a pour missions de :

1° Promouvoir et faciliter des modes de gestion des territoires qui intègrent l'ensemble des facteurs environnementaux, économiques et sociaux ;

2° Accompagner les acteurs publics et privés dans la transition vers une économie sobre en ressources et décarbonée, respectueuse de l'environnement et équitable ;

3° Apporter à l'État et aux acteurs territoriaux un appui, en termes d'ingénierie et d'expertise technique sur les projets d'aménagement nécessitant notamment une approche pluridisciplinaire ou impliquant un effort de solidarité ;

4° Assister les acteurs publics dans la gestion de leur patrimoine d'infrastructures de transport et de leur patrimoine immobilier ;

5° Renforcer la capacité des acteurs territoriaux à faire face aux risques auxquels sont soumis leurs territoires et leurs populations ;

6° Promouvoir aux échelons territorial, national, européen et international les règles de l'art et le savoir-faire développés dans le cadre de ses missions et en assurer la capitalisation.

Article 27 (nouveau)

Pour l'accomplissement de ses missions, l'établissement assure, essentiellement à la demande de l'État, des activités de conseil, d'assistance, d'études, de contrôle, d'innovation, d'expertise, d'essais et de recherche. Il peut prêter concours, dans ses domaines de compétences, aux services déconcentrés de l'État dans leurs missions d'assistance aux collectivités territoriales notamment pour des raisons de solidarité nationale ou pour la mise en œuvre des politiques publiques.

À ces fins, l'État peut faire appel au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement dans le cadre du 1° de l'article 3 du code des marchés publics.

À titre accessoire, l'établissement peut réaliser les

Texte adopté par le Sénat

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

prestations définies au premier alinéa du présent article directement pour le compte de tiers autres que l'État.

Article 28 (*nouveau*)

Le conseil d'administration de l'établissement est composé :

1° De représentants de l'État ;

2° D'élus représentant les collectivités territoriales ;

3° De personnalités qualifiées extérieures à l'établissement choisies en raison de leur compétence, parmi lesquelles des personnes issues du monde des associations d'usagers et de protection de l'environnement ;

4° De représentants élus du personnel de l'établissement.

Le président du conseil d'administration est élu par les membres du conseil d'administration.

Le directeur général est nommé par décret sur proposition des ministres chargés du développement durable, des transports et de l'urbanisme.

L'établissement est doté d'un conseil stratégique qui prépare les travaux du conseil d'administration en matière de stratégie de l'établissement. Le conseil stratégique comprend, à parts égales, des représentants de l'État et des élus représentant les collectivités territoriales.

Des comités d'orientation thématiques nationaux et territoriaux sont créés. Ces comités proposent des orientations relatives aux grands enjeux de société et des programmes d'actions territoriaux. Ces instances prennent en compte les besoins des services déconcentrés de l'État en région ou dans les départements, des collectivités territoriales et des autres bénéficiaires des productions de l'établissement. La synthèse des propositions est soumise à la validation du conseil d'administration.

Article 29 (*nouveau*)

Les ressources de l'établissement comprennent :

1° Les subventions de l'État, des collectivités territoriales et de toutes autres personnes publiques et privées ;

2° Le produit des opérations commerciales ;

3° Les dons et legs ;

Texte adopté par le Sénat

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

4° Le revenu des biens meubles et immeubles ;

5° Le produit des placements ;

6° Le produit des aliénations ;

7° D'une manière générale, toute autre recette provenant de l'exercice de ses activités.

L'établissement est autorisé à placer ses fonds disponibles dans les conditions fixées par le ministre chargé des finances.

Article 30 (*nouveau*)

Sans préjudice des dispositions applicables aux personnels des établissements publics administratifs de l'État :

1° Les agents non titulaires de droit public, employés à durée indéterminée, exerçant leurs fonctions dans les services ou parties de services dont les missions sont transférées au Cérema à la date d'entrée en vigueur du présent titre demeurent agents de l'État et sont affectés, à cette date, au centre :

2° Les agents non titulaires de droit public, employés à durée déterminée, exerçant leurs fonctions dans les services ou parties de services dont les missions sont transférées au Cérema à la date d'entrée en vigueur du présent titre sont recrutés, à cette date, par le centre par des contrats de droit public reprenant les stipulations de leur contrat. Ils conservent le bénéfice de l'ancienneté acquise au titre de leurs précédents contrats :

3° Les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État exerçant leurs fonctions dans les services ou parties de services dont les missions sont transférées au Cérema à la date d'entrée en vigueur du présent titre sont affectés, à cette date, au centre. Ils restent soumis aux dispositions réglementaires les régissant et conservent le bénéfice du régime de pension des ouvriers d'État.

Article 31 (*nouveau*)

Les fonctionnaires et agents en fonction dans l'établissement peuvent être commissionnés par le ministre chargé de la construction et de l'habitation et assermentés conformément à l'article L. 152-1 du code de la construction et de l'habitation.

Texte adopté par le Sénat

—

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Article 32 (*nouveau*)

La représentation des personnels au sein du conseil d'administration, du conseil scientifique et technique, du comité technique d'établissement public et du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de l'établissement se fait de façon transitoire, jusqu'aux élections qui seront organisées fin 2014, au prorata des voix obtenues par chaque organisation syndicale lors des élections des comités techniques de proximité organisées en octobre 2011, dans les services constituant le Cérema et dont au moins 80 % des agents rejoignent le Cérema. Les comités techniques de proximité existant dans ces services sont maintenus en fonction pendant cette période.

Article 33 (*nouveau*)

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent titre.

Article 34 (*nouveau*)

Le présent titre entre en vigueur au 1^{er} janvier 2014.