

# LOIS

## LOI n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (1)

NOR : EQUX0500211L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

### TITRE I<sup>er</sup>

#### DISPOSITIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ

##### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### L'Etablissement public de sécurité ferroviaire

##### Article 1<sup>er</sup>

Il est créé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, un établissement public de l'Etat dénommé « Etablissement public de sécurité ferroviaire ».

Cet établissement public veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par décret. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle.

##### Article 2

I. – L'Etablissement public de sécurité ferroviaire est administré par un conseil d'administration composé pour une moitié de représentants de l'Etat et pour l'autre moitié d'un député, d'un sénateur, désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat, de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'établissement public ainsi que de représentants du personnel. Le conseil d'administration élit son président parmi ses membres.

L'établissement public est dirigé par un directeur général, nommé par décret.

Les autorisations mentionnées au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> sont délivrées par le directeur général.

II. – L'établissement public peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.

III. – Le directeur général de l'établissement public habilite les agents chargés de contrôler l'application de la réglementation technique et de sécurité des transports ferroviaires, de recueillir des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public définies au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> et de se faire communiquer tout élément justificatif. Ces agents sont astreints au secret professionnel.

En dehors des cas visés à l'article 26-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, ces agents ont accès entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs à l'établissement public désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'Etat ou de ses établissements publics. Lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent pénétrer que sur autorisation du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel les locaux, lieux, installations ou matériels sont établis, ou du magistrat délégué par lui.

##### Article 3

Les ressources de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sont constituées par :

1° Un droit de sécurité dû, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, par les entreprises ferroviaires qui utilisent les réseaux mentionnés au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition du conseil d'administration de l'établissement public. Ce droit comprend, selon le cas :

- un pourcentage du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France dans la limite du centième de ce montant et de 20 centimes d'euro par kilomètre parcouru ;

- une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national, dans la limite de 10 centimes d'euro par kilomètre parcouru.

Les entreprises déclarent chaque trimestre le montant des redevances versées à Réseau ferré de France et le nombre de kilomètres parcourus par leurs matériels sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables. Cette déclaration, accompagnée du paiement du droit, est adressée au comptable de l'établissement public.

Ce droit est constaté et recouvré dans les délais et sous les garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires ;

2° Les subventions de l'Etat ou de toute autre personne publique ou privée ;

3° Les redevances que l'établissement public perçoit à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations mentionnées au second alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, autres que celles visant à obtenir la qualité d'entreprise ferroviaire ;

4° Les dons, legs, produits de cession et concours divers.

#### Article 4

Les modalités d'application des articles 1<sup>er</sup> à 3 sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Il fixe notamment la composition et les règles de fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier ainsi que les modalités d'exercice du contrôle de l'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'emploi par l'établissement public d'agents de la Régie autonome des transports parisiens et de la Société nationale des chemins de fer français, qui comprennent notamment le droit de demeurer affiliés au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine ainsi que leur droit à l'avancement.

#### Article 5

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifiée :

1° Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 13-1, après les mots : « avant que l'Etat », sont insérés les mots : « ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » et, après les mots : « au représentant de l'Etat », sont insérés les mots : « ou au directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » ;

2° Dans la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 13-1, après les mots : « l'Etat », sont insérés les mots : « ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » ;

3° Dans le troisième alinéa de l'article 13-1, après les mots : « l'autorité de l'Etat compétente », sont insérés les mots : « ou le directeur de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » ;

4° L'intitulé de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II est ainsi rédigé : « De l'interopérabilité du système ferroviaire » ;

5° Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 26, le mot : « transeuropéen » est supprimé ;

6° Dans le premier alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre chargé des transports peut, par arrêté » sont remplacés par les mots : « le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut » ;

7° Dans le troisième alinéa de l'article 26-1, les mots : « le ministre peut » sont remplacés par les mots : « le ministre chargé des transports ou le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut » ;

8° Dans le premier alinéa de l'article 26-2, après les mots : « les agents de l'Etat », sont insérés les mots : « , ceux de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire » ;

9° Dans le premier alinéa de l'article 26-4, les mots : « tout document » sont remplacés par les mots : « tout élément justificatif ».

### CHAPITRE II

#### Dispositions relatives à la sécurité aérienne

#### Article 6

I. – Le titre III du livre I<sup>er</sup> du code de l'aviation civile est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

##### « CHAPITRE III

##### « Police de la circulation des aéronefs

« Art. L. 133-1. – Sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile les aéronefs et les autres produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées soit par le présent livre, soit par le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, ou le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.

« Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

« *Art. L. 133-2.* – Le ministre chargé de l'aviation civile peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aérodrome français pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient françaises, communautaires ou prises en application de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

« *Art. L. 133-3.* – Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés aux articles L. 133-1 et L. 133-2 présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le ministre chargé de l'aviation civile peut :

« *a)* Prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;

« *b)* En cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;

« *c)* Procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;

« *d)* Subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en France d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d'un pays tiers au sens de l'article 2 de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant des aéroports communautaires.

« Les autorisations mentionnées à l'article L. 133-1 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

« *Art. L. 133-4.* – Les agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes que le ministre chargé de l'aviation civile habilite à l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

« *Art. L. 133-5.* – Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent chapitre. »

II. – Le premier alinéa de l'article L. 330-6 du même code est complété par les mots : « dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4 ».

III. – L'article L. 410-5 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ces organismes, ces centres d'expertise et ces personnes sont soumis au contrôle du ministre chargé de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles L. 133-1, L. 133-3 et L. 133-4. »

IV. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

## Article 7

I. – L'intitulé du livre VII du code de l'aviation civile est ainsi rédigé : « Enquête technique relative aux accidents et incidents. – Protection de l'information ».

II. – L'article L. 722-2 du même code est ainsi rédigé :

« *Art. L. 722-2.* – Toute personne physique ou morale qui, dans l'exercice d'une activité régie par le présent code, a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile est tenue d'en rendre compte sans délai à l'organisme permanent, au ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, à son employeur selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.

« La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un événement au sens de l'article 2 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. »

III. – Le chapitre II du titre II du livre VII du même code est complété par deux articles L. 722-3 et L. 722-4 ainsi rédigés :

« *Art. L. 722-3.* – Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement au sens de l'article 2 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 précitée, dans les conditions prévues à l'article L. 722-2, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

« *Art. L. 722-4.* – Le ministre chargé de l'aviation civile publie au moins une fois par an un rapport en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents et d'événements recensés. »

IV. – Le chapitre unique du titre III du livre VII du même code est complété par deux articles L. 731-4 et L. 731-5 ainsi rédigés :

« *Art. L. 731-4.* – Le titre I<sup>er</sup> de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public, et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal ne s'applique ni aux documents recueillis pour l'établissement du rapport mentionné à l'article L. 731-3, ni aux comptes rendus d'accidents, d'incidents ou d'événements au sens de l'article 2 de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 précitée, et aux documents s'y rapportant, ni aux rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs de pays tiers mentionnés à l'article L. 133-2, ni aux rapports d'inspections effectuées sur ces mêmes aéronefs et tous documents s'y rapportant, établis par le ministre chargé de l'aviation civile ou reçus d'autres Etats membres de la Communauté européenne ou parties à l'Espace économique européen. Sans préjudice du respect des secrets protégés par la loi, leur diffusion et leur utilisation sont limitées à ce qui est nécessaire à l'amélioration de la sécurité.

« *Art. L. 731-5.* – Le ministre chargé de l'aviation civile publie chaque année les mesures correctrices qu'il met en œuvre à la suite des recommandations de sécurité émises par l'organisme permanent. Il justifie tout écart avec ces recommandations. »

V. – Dans l'article L. 741-1 du même code, les mots : « de ne pas le porter à la connaissance des autorités administratives » sont remplacés par les mots : « de ne pas en rendre compte dans les conditions fixées au premier alinéa de l'article L. 722-2 ».

VI. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

### Article 8

I. – Après l'article L. 147-7 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 147-7-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 147-7-1.* – A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A, B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur.

« Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture. »

II. – Les dispositions du présent article s'appliquent aux procédures de révision d'un plan d'exposition au bruit engagées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

### Article 9

I. – Est ratifiée l'ordonnance n° 2005-863 du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aérodromes.

II. – Le I de l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par les mots : « , ou sortant de celles-ci » ;

2° L'avant-dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Les agréments prévus au précédent alinéa sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice des missions susmentionnées. »

## CHAPITRE III

### Dispositions relatives à la sécurité des tunnels routiers

#### Article 10

Après l'article L. 118-4 du code de la voirie routière, il est inséré un article L. 118-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 118-5.* – Pour chaque tunnel de plus de 500 mètres situé sur le réseau routier transeuropéen, le maître de l'ouvrage désigne, après accord du représentant de l'Etat, un agent de sécurité qui coordonne les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. L'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité est garantie pour l'exercice de ses attributions.

« Le maître de l'ouvrage transmet au représentant de l'Etat, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention les comptes rendus d'incident ou d'accident et les rapports d'enquête.

« Les dérogations aux prescriptions de sécurité applicables à ces ouvrages font l'objet d'une consultation de la Commission européenne. Cette consultation suspend le délai prévu au deuxième alinéa de l'article L. 118-1.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, notamment la liste des tunnels auxquels il s'applique. »

## CHAPITRE IV

**Dispositions relatives à la sécurité routière****Article 11**

I. – Les I et II de l'article L. 317-5 du code de la route sont ainsi rédigés :

« I. – Le fait pour un professionnel de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende.

« II. – Le fait pour un professionnel de réaliser, sur un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur, des transformations ayant pour effet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur est puni des mêmes peines. »

II. – Après le 2° de l'article L. 317-7 du même code, il est inséré un 3° ainsi rédigé :

« 3° L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus. »

III. – Dans le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre III du même code, sont insérés quatre articles L. 321-1 à L. 321-4 ainsi rédigés :

« *Art. L. 321-1.* – Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Le véhicule peut être saisi.

« Un décret détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive.

« *Art. L. 321-2.* – La tentative des délits prévus par l'article L. 321-1 est punie des mêmes peines.

« *Art. L. 321-3.* – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par l'article L. 321-1 encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire ;

« 2° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction, ou de la chose qui en est le produit ;

« 3° L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal, d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, pour une durée de cinq ans au plus.

« *Art. L. 321-4.* – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies à l'article L. 321-1 du présent code. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article 131-39 du même code. »

IV. – L'article L. 325-6 du même code est ainsi modifié :

1° Dans le premier alinéa, après le mot : « sécurité », sont insérés les mots : « ou qui ne sont plus conformes à leur réception », et sont ajoutés les mots : « à leur remise en état ou en conformité » ;

2° Dans le troisième alinéa, après le mot : « sécurité », sont insérés les mots : « ou qu'il nécessite une mise en conformité à la réception ».

V. – Les dispositions du présent article sont applicables à Mayotte.

**Article 12**

I. – 1. Dans le premier alinéa de l'article L. 325-1-1 du code de la route, après les mots : « d'un délit », sont insérés les mots : « ou d'une contravention de la cinquième classe ».

2. Le dernier alinéa du même article L. 325-1-1 est supprimé.

II. – Au premier alinéa de l'article L. 325-2 du même code, les mots : « de l'article L. 325-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 ».

III. – Au premier alinéa de l'article L. 325-3 du même code, les références : « L. 325-1 et L. 325-2 » sont remplacées par les références : « L. 325-1 à L. 325-2 ».

IV. – L'article L. 224-5 du même code est abrogé, et il est inséré dans le même code un article L. 325-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 325-3-1. – I. – Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci ou à un ordre d'envoi en fourrière est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.

« II. – Toute personne physique coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

« 2° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

« 3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

« III. – Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire. »

V. – Au début de l'article L. 130-6 du même code, les mots : « Les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 233-2, L. 317-1 et L. 413-1 » sont remplacés par les mots : « Les infractions prévues par les articles L. 233-2, L. 317-1, L. 325-3-1 et L. 413-1 ».

VI. – 1. Au début du quatrième alinéa de l'article L. 344-1 du même code, les mots : « En cas de constatation d'un délit prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel » sont remplacés par les mots : « En cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel ».

2. Dans le septième alinéa du même article L. 344-1, les mots : « de l'article L. 325-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 ».

VII. – Les dispositions des I à V sont applicables à Mayotte.

### **Article 13**

Le I de l'article L. 330-2 du code de la route est complété par un 9° et un 10° ainsi rédigés :

« 9° Aux autorités étrangères extérieures à l'Union européenne et à l'Espace économique européen avec lesquelles existe un accord d'échange d'informations relatives à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation ;

« 10° Aux services compétents en matière d'immatriculation des Etats membres de l'Union européenne et aux autres Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen, dans le cadre des dispositions prévoyant un échange d'informations relatives à l'immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre de ces Etats, ou au titre de la répression de la criminalité visant les véhicules et ayant des incidences transfrontalières. »

### **Article 14**

Les articles L. 311-5, L. 311-6 et L. 311-7 du code de la consommation sont complétés par un même alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions ne sont pas applicables aux prêts aidés par l'Etat destinés au financement d'une formation à la conduite et à la sécurité routière. »

### **Article 15**

Sous réserve des dispositions générales régissant les agents non titulaires de l'Etat, les conditions de rémunération, d'avancement et de promotion des agents du service d'études techniques des routes et autoroutes sont déterminées par le ministre chargé de l'équipement. Ces agents ne bénéficient pas de l'indemnité de résidence ni d'une majoration de leur rémunération correspondant à l'intégration d'une part de cette indemnité dans le traitement de certaines catégories de personnels civils ou militaires de l'Etat.

## CHAPITRE V

### **Dispositions relatives à la sécurité maritime et fluviale**

#### **Article 16**

Des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, comportant au moins une personne morale française de droit public, peuvent être constitués entre des personnes morales, françaises ou non, pour exercer ensemble pendant une durée déterminée des activités dans le domaine de la sécurité maritime ou du transport maritime, ainsi que pour créer ou gérer l'ensemble des équipements, des personnels ou des services communs nécessaires à ces activités.

Les dispositions prévues aux articles L. 341-2 à L. 341-4 du code de la recherche sont applicables à ces groupements d'intérêt public. Toutefois, les directeurs de ces groupements sont nommés après avis du ministre chargé des transports.

## Article 17

I. – 1. La formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures ne peut être dispensée que dans le cadre d'un établissement de formation agréé à cet effet par l'autorité administrative. La formation s'exerce sous la responsabilité du représentant légal de l'établissement.

Cette formation doit être conforme aux programmes définis par l'autorité administrative qui en contrôle l'application.

Les conditions et les modalités de cette formation font l'objet d'un contrat écrit entre le candidat et l'établissement.

2. Nul ne peut exploiter à titre individuel un des établissements mentionnés au 1, ou en être dirigeant ou gérant de droit ou de fait, s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

1° Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation :

- soit à une peine criminelle ;
- soit à une peine correctionnelle prononcée pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat ;
- soit à une peine prévue par l'article L. 625-8 du code de commerce pendant la durée de la peine infligée ;

2° Justifier de la capacité à la gestion d'un établissement de formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures ;

3° Remplir des conditions d'âge et de qualification professionnelle fixées par voie réglementaire.

II. – 1. Toute personne formant à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures est déclarée, par l'établissement agréé au sein duquel elle exerce cette formation, à l'autorité administrative qui a délivré l'agrément. Le représentant légal d'un établissement mentionné au 1 du I peut également exercer les fonctions de formateur, sous réserve d'en faire la déclaration et de satisfaire aux conditions exigées pour être formateur.

L'autorisation d'enseigner est délivrée par l'autorité administrative auprès de laquelle a été déclaré le formateur.

Le formateur évalue tout ou partie de la formation reçue par l'élève. Cette évaluation est faite sous la responsabilité du représentant légal de l'établissement.

2. Nul ne peut former à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

1° Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation :

- soit à une peine criminelle ;
- soit à une peine correctionnelle prononcée pour une infraction figurant sur une liste fixée par décret en Conseil d'Etat ;

2° Etre titulaire d'un ou des permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ;

3° Remplir les conditions d'âge, d'ancienneté du permis de conduire les bateaux de plaisance à moteur, de qualification et d'expérience professionnelles, fixées par décret en Conseil d'Etat.

III. – 1. Le fait de délivrer une formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans avoir obtenu l'agrément prévu au I ou en violation d'une mesure de suspension provisoire de celui-ci est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende. En application du II, est puni des mêmes peines le fait d'employer un formateur non titulaire d'une autorisation d'enseigner en cours de validité.

2. Les personnes physiques coupables de l'une des infractions prévues au 1 encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus de l'un, de plusieurs ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;

4° La confiscation de la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

3. Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions prévues au 1.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° L'amende, dans les conditions prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

2° La fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus de l'un, de plusieurs ou de l'ensemble des établissements appartenant à la personne morale condamnée ;

3° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-39 du code pénal ;

4° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;

5° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

4. En application du II, le fait de former à la conduite des bateaux de plaisance à moteur en mer et en eaux intérieures sans autorisation d'enseigner en cours de validité est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

5. Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au 4 encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, dans les conditions prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

2° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du même code ;

3° La confiscation de la chose qui a servi ou qui était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit.

IV. – Les I, II et III sont applicables aux établissements de formation existants à l'issue d'un délai et selon des modalités fixés par décret en Conseil d'Etat. Ce délai ne peut excéder deux ans après la promulgation de la présente loi.

Les formateurs exerçant dans des établissements ayant obtenu un agrément dans les conditions mentionnées à l'alinéa précédent devront remplir l'ensemble des conditions du 2 du II pour pouvoir continuer leur activité à l'issue de la période transitoire.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## CHAPITRE VI

### **Dispositions communes relatives à la sécurité des différents modes de transports**

#### **Article 18**

Dans la première phrase du I de l'article 14 de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, les mots : « le ministre chargé des transports peut décider » sont remplacés par les mots : « il peut être décidé ».

## TITRE II

### **DISPOSITIONS À CARACTÈRE ÉCONOMIQUE**

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

### **Dispositions relatives à l'organisation du transport ferroviaire**

#### **Article 19**

I. – L'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié, à compter du 31 mars 2006 :

1° Dans le troisième alinéa, après les mots : « les services de transport ferroviaire », sont insérés les mots : « de voyageurs » ;

2° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – d'exploiter d'autres services de transport ferroviaire, y compris internationaux ; »

3° Dans le quatrième alinéa, les mots : « mêmes principes » sont remplacés par les mots : « principes du service public ».

II. – L'article 21-2 de la même loi est abrogé.

#### **Article 20**

Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours, les délibérations prises depuis le 16 mai 2001 par le conseil d'administration de l'établissement public « Réseau ferré de France » sont validées en tant que leur légalité serait contestée aux motifs que le conseil



d'administration qui les a adoptées ne comprenait pas de représentant des consommateurs ou des usagers désigné en application des dispositions de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et était, par la suite, irrégulièrement composé.

## CHAPITRE II

### Dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France

#### Article 21

Avant le dernier alinéa du IV de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« – la délibération qui aurait pour effet une augmentation des contributions des membres autres que la région d'Ile-de-France supérieure au taux d'évolution moyen des tarifs inscrit au budget initial du syndicat de l'année majoré d'un taux de deux points.

« Toutefois, la majorité qualifiée n'est pas requise lorsque l'augmentation des contributions est rendue nécessaire pour équilibrer le budget du syndicat à la suite d'une baisse imprévue du produit du versement transport, du produit des amendes de police ou des redevances perçues. »

## CHAPITRE III

### Dispositions applicables aux investissements sur le réseau ferré national

#### Article 22

I. – L'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est supprimé ;

2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Le décret prévu à l'alinéa précédent détermine les modalités selon lesquelles Réseau ferré de France exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou la confie à un tiers. Ce même décret détermine les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, les mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur des ensembles d'opérations sont confiés à la Société nationale des chemins de fer français. Il détermine également les conditions dans lesquelles, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée, Réseau ferré de France confie à la Société nationale des chemins de fer français des mandats de maîtrise d'ouvrage concernant des ouvrages en cours d'exploitation, et pour lesquels cette dernière se verrait confier des missions relevant de la maîtrise d'œuvre ou de la réalisation de travaux. » ;

3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Au plus tard le 31 décembre 2008 et tous les deux ans, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur l'évolution des relations entre Réseau ferré de France et le gestionnaire d'infrastructures délégué. »

II. – Après l'article 1<sup>er</sup> de la même loi, sont insérés deux articles 1<sup>er</sup>-1 et 1<sup>er</sup>-2 ainsi rédigés :

« *Art. 1<sup>er</sup>-1.* – Sauf s'il est fait application de l'article 1<sup>er</sup>-2, Réseau ferré de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures d'intérêt national ou international destinées à être incorporées au réseau ferré national, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1<sup>er</sup>. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées ci-dessus avec celles qui incombent à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, y compris les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure nouvelle.

« *Art. 1<sup>er</sup>-2.* – L'Etat peut recourir directement au contrat ou à la convention mentionnés à l'article 1<sup>er</sup>-1 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à Réseau ferré de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'Etat et Réseau ferré de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

III. – Dans la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 11 de la même loi, le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « troisième ».

IV. – Dans le premier alinéa de l'article 16 de la même loi, le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « troisième ».

V. – Par dérogation aux dispositions du II de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée, un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'établissement par l'Etat d'une liaison ferroviaire express directe dédiée au transport des voyageurs entre l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle et Paris.

Ce décret fixe notamment les modalités de désignation des exploitants, les conditions générales de financement, de réalisation et d'exploitation de la liaison ainsi que les règles tarifaires propres à celle-ci, l'exploitation du service de transport lui-même étant assurée dans les conditions prévues à l'article 18 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée. Il prévoit que la mission confiée au cocontractant dans le cadre prévu à l'article 1<sup>er</sup>-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée pourra être étendue à la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de l'ensemble du service rendu aux voyageurs sur la liaison.

## CHAPITRE IV

### Dispositions relatives au transport routier

#### Article 23

I. – Au début de l'article 24 de la loi n° 95-96 du 1<sup>er</sup> février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial, est insérée la mention : « I ».

II. – Après le quatrième alinéa du même article 24, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – des charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport. »

III. – Au cinquième alinéa du même article 24, les mots : « du présent article » sont remplacés par les mots : « du présent I ».

IV. – Le même article 24 est complété par les II à IV ainsi rédigés :

« II. – Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« III. – A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au II, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, par référence au prix du gazole publié par le Comité national routier et à la part des charges de carburant dans le prix du transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du Comité national routier. Le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« IV. – Les dispositions des II et III sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation des transports routiers de marchandises. »

#### Article 24

I. – Dans la deuxième phrase du troisième alinéa de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, les mots : « véhicules automobiles d'au moins deux essieux » sont remplacés par les mots : « véhicules motorisés ».

II. – Les dispositions du I sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

#### Article 25

Dans le premier alinéa de l'article L. 611-4 du code du travail, les mots : « par automobiles » sont remplacés par les mots : « par véhicules routiers motorisés ».

#### Article 26

Après le huitième alinéa de l'article L. 441-6 du code de commerce, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Contrairement aux dispositions de l'alinéa précédent, pour le transport routier de marchandises, pour la location de véhicules avec ou sans conducteur, pour la commission de transport ainsi que pour les activités de transitaire, d'agent maritime et de fret aérien, de courtier de fret et de commissionnaire en douane, les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture. »

### Article 27

Après l'article 285 *sexies* du code des douanes, il est inséré un article 285 *septies* ainsi rédigé :

« Art. 285 septies. – A titre expérimental, dans la région Alsace et pour une durée de cinq ans, les véhicules utilitaires dont le poids total en charge est égal ou supérieur à 12 tonnes peuvent être soumis, lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire français, à une taxe non déductible dont le montant est compris entre 0,001 et 0,015 € par tonne et par kilomètre.

« Cette taxe est perçue au profit de la collectivité propriétaire de la voie routière. Elle est décidée par décret en Conseil d'Etat lorsque la voie appartient au domaine public de l'Etat et par l'organe délibérant de la collectivité territoriale lorsque la voie appartient au domaine public d'un département ou d'une commune.

« Elle est acquittée par le propriétaire du véhicule ou, si le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location, par son locataire.

« La taxe est prélevée lors de chaque passage sur les voies concernées ou mensuellement par les services de la direction générale des douanes et droits indirects sur la base des relevés kilométriques fournis par les transporteurs. Elle est recouvrée selon les mêmes règles et sous les mêmes garanties, sanctions et privilèges qu'en matière de droits de douane. Les infractions sont constatées et réprimées, et les instances instruites et jugées, conformément aux dispositions du présent code.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article et détermine les conditions dans lesquelles il sera procédé à une évaluation au terme de la période d'expérimentation. »

## CHAPITRE V

### Dispositions relatives aux transports scolaires

#### Article 28

L'avant-dernier alinéa de l'article L. 213-11 du code de l'éducation est complété par les mots : « , de sorte que soit assurée la compensation intégrale des moyens nécessaires à l'exercice de la compétence transférée ».

## CHAPITRE VI

### Dispositions relatives au transport fluvial et au domaine public fluvial

#### Article 29

La première phrase du deuxième alinéa de l'article 35 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigée :

« Sur les cours d'eau, sections de cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau et ports intérieurs appartenant ou confiés en gestion à une collectivité territoriale ou un groupement, la redevance est perçue à son profit. »

#### Article 30

Dans le dernier alinéa du III de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990), après les mots : « de leur domaine public fluvial », sont insérés les mots : « ou du domaine public fluvial dont elles ont la gestion ».

#### Article 31

I. – Au début de l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, est insérée la mention : « I. – ».

II. – Le premier alinéa du même article 189-6 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport. »

III. – Le même article 189-6 est complété par les II à IV ainsi rédigés :

« II. – Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

« III. – A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément au II, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

« IV. – A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au II, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la variation de l'indice mentionné au III sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. Un décret précise les modalités de détermination de la part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport.

« Les dispositions du présent article sont applicables aux contrats de commission de transport pour la part relative à l'organisation du transport fluvial de marchandises. »

### Article 32

Le II de l'article 210 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi modifié :

- 1° Après le mot : « entreprise », sont insérés les mots : « non résidente » ;
- 2° Sont ajoutés les mots : « ou plus de cent trente-cinq jours sur une période de douze mois ».

### Article 33

Après l'article 224 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, sont insérés deux articles 224-1 et 224-2 ainsi rédigés :

« Art. 224-1. – Voies navigables de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures destinées à être incorporées au réseau fluvial, et pour la rénovation ou la construction de tous ouvrages permettant la navigation, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure et des équipements associés, en particulier les plates-formes portuaires et multimodales et les installations de production d'énergie électrique, et sur la gestion du trafic à l'exclusion de la police de la navigation. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

« Art. 224-2. – L'Etat, lorsqu'il recourt à un contrat ou à une convention mentionnés à l'article L. 224-1, peut demander à Voies navigables de France de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention. Les rapports entre l'Etat et Voies navigables de France ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

### Article 34

Est approuvé le cinquième avenant à la convention en date du 20 mai 1923 passée entre le ministre des travaux publics et la ville de Strasbourg relative à la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome et à l'exécution des travaux d'extension de ce port.

## CHAPITRE VII

### Dispositions relatives aux ports maritimes

#### Article 35

I. – Par dérogation aux articles L. 2253-1, L. 3231-6, L. 4211-1 et L. 5111-4 du code général des collectivités territoriales, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports visés au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans leur ressort géographique.

II. – Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, la collectivité territoriale propriétaire d'un port visé au I de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée peut, à la demande du concessionnaire du port, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce et d'industrie dans le ressort géographique de laquelle est situé ce port. Un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité territoriale et la société portuaire pour une durée ne pouvant excéder quarante ans. Ce contrat précise notamment les engagements que prend la société portuaire en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service.

III. – Les deuxième à cinquième alinéas de l'article 38 et les deuxième à quatrième alinéas de l'article 40 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques ne sont pas applicables aux opérations réalisées en application du présent article.

IV. – Les agents publics affectés à la concession transférée sont mis à la disposition de la société pour une durée de dix ans. Une convention conclue entre l'ancien et le nouvel exploitant détermine les conditions de cette mise à disposition et notamment celles de la prise en charge, par ce dernier, des coûts salariaux correspondants.

Pendant la durée de cette mise à disposition, chaque agent peut à tout moment demander que lui soit proposé, par le nouvel exploitant, un contrat de travail. La conclusion de ce contrat emporte alors radiation des cadres. Au terme de la durée prévue au premier alinéa, le nouvel exploitant propose à chacun des agents publics un contrat de travail, dont la conclusion emporte radiation des cadres. Les agents publics qui refusent de signer ce contrat sont réintégré de plein droit au sein de la chambre de commerce et d'industrie concernée.

Les dispositions de l'article L. 122-12 du code du travail sont applicables aux contrats de travail des salariés de droit privé affectés à la concession transférée, en cours à la date du transfert de la concession, qui subsistent avec le nouvel employeur.

### **Article 36**

Le quatrième alinéa de l'article L. 101-1 du code des ports maritimes est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

- « – dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;
- « – le port de Port-Cros, relevant, pour son aménagement, son entretien et sa gestion, du parc national de Port-Cros. »

## CHAPITRE VIII

### **Dispositions relatives aux aéroports**

#### **Article 37**

Dans le IV de l'article L. 720-5 du code de commerce, après les mots : « conseil municipal, », sont insérés les mots : « les magasins accessibles aux seuls voyageurs munis de billets et situés dans l'enceinte des aéroports, ».

## TITRE III

### **DISPOSITIONS À CARACTÈRE SOCIAL**

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

### **Dispositions applicables au transport routier**

#### **Article 38**

L'article L. 213-11 du code du travail est ainsi modifié :

1° Les deux premières phrases du deuxième alinéa du II sont remplacées par une phrase ainsi rédigée :

« Il peut être dérogé à la durée quotidienne du travail fixée à l'alinéa précédent par convention ou accord collectif étendu ou par convention ou accord d'entreprise ou d'établissement, sous réserve que ces conventions ou accords prévoient en contrepartie des périodes équivalentes de repos compensateur. » ;

2° Le dernier alinéa du II est complété par les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire » ;

3° Dans la première phrase du III, après les mots : « transport routier », sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire, ».

#### **Article 39**

L'article L. 220-3 du code du travail est ainsi modifié :

1° Dans le troisième alinéa, les mots : « relevant du premier alinéa ci-dessus à l'exception des entreprises de transport routier » sont remplacés par les mots : « de navigation intérieure, de transport ferroviaire, de transport sanitaire, de transport de fonds et valeurs, des entreprises assurant la restauration et exploitant les places couchées dans les trains, ainsi que pour le personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres » ;

2° Dans la première phrase du dernier alinéa, après les mots : « entreprises de transport routier », sont insérés les mots : « , à l'exception de celui des entreprises de transport sanitaire, de transport de fonds et valeurs et du personnel roulant des entreprises de transport routier de voyageurs affecté à des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres, ».

### Article 40

Au début de l'article L. 212-19 du code du travail, les mots : « Le second alinéa du II de l'article L. 212-15-3 relatif aux salariés itinérants non cadres n'est pas applicable » sont remplacés par les mots : « Le second alinéa du II et le troisième alinéa du III de l'article L. 212-15-3 relatifs aux salariés itinérants non cadres ne sont pas applicables ».

### Article 41

I. – L'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière est ainsi modifié :

1° Les cinquième, sixième et septième alinéas sont remplacés par un 4° ainsi rédigé :

« 4° A la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs ; ces obligations s'appliquent aux conducteurs des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et des véhicules de transport de voyageurs comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, à l'exception des conducteurs :

« a) Des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 kilomètres-heure ;

« b) Des véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de police ou de gendarmerie, ou placés sous le contrôle de ceux-ci ;

« c) Des véhicules subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;

« d) Des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage ;

« e) Des véhicules utilisés lors des cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre de la formation professionnelle prévue au présent article ;

« f) Des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés ;

« g) Des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

« Ces formations doivent permettre aux conducteurs de maîtriser les règles de sécurité routière et de sécurité à l'arrêt, ainsi que les réglementations relatives à la durée du travail et aux temps de conduite et de repos, de développer une conduite préventive en termes d'anticipation des dangers et de prise en compte des autres usagers de la route et de rationaliser la consommation de carburant de leur véhicule. »

2° L'avant-dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Les modalités d'application de ces obligations sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

II. – La date d'entrée en vigueur des dispositions du I est fixée au 10 septembre 2008 pour les transports de voyageurs et au 10 septembre 2009 pour les transports de marchandises.

### Article 42

La deuxième phrase du deuxième alinéa du I de l'article 1635 *bis* M du code général des impôts est supprimée.

## CHAPITRE II

### Dispositions relatives au transport maritime

### Article 43

Il est inséré, dans le code du travail maritime, un article 5-1 ainsi rédigé :

« Art. 5-1. – Les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire et de lamanage sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles du lieu de prestation, applicables en matière de législation du travail aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, pour ce qui concerne les matières suivantes :

« – libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;

« – durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, congés pour événements familiaux, congés de maternité, congés de paternité, conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries ;

« – salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;

« – conditions de mise à disposition et garanties dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

« – règles relatives à la sécurité, la santé, l'hygiène au travail et la surveillance médicale ;  
« – discrimination et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, protection de la maternité, âge d'admission au travail, emploi des enfants, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;  
« – travail illégal.  
« Un décret détermine les conditions d'application du présent article, notamment celles dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés. »

#### Article 44

Le cinquième alinéa (1<sup>o</sup>) du I de l'article 2 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est complété par les mots : « ou, selon une liste fixée par décret, des lignes régulières internationales ».

### CHAPITRE III

#### Dispositions relatives à la mise en œuvre de dispositions internationales et communautaires concernant les gens de mer

#### Article 45

I. – Dans l'article L. 421-21 du code de l'éducation, après les mots : « de maladie », sont insérés les mots : « , de maternité ».

II. – L'article L. 757-1 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves des écoles de la marine marchande. »

III. – Il est inséré, dans le code du travail maritime, un article 5-2 ainsi rédigé :

« Art. 5-2. – Les articles L. 122-25 à L. 122-25-1-2 du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

#### Article 46

I. – Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail sont supprimés.

II. – Après l'article L. 742-1 du même code, il est inséré un article L. 742-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 742-1-1. – I. – L'inspection du travail maritime est confiée aux inspecteurs et contrôleurs du travail maritime relevant du ministère chargé de la mer. Un décret en Conseil d'Etat fixe la répartition des compétences attribuées au contrôleur du travail, à l'inspecteur du travail, au directeur départemental du travail et de l'emploi et au directeur régional du travail et de l'emploi par le présent code au sein des services déconcentrés du ministère chargé de la mer.

« II. – Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont chargés de veiller à l'application des dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

« Ils sont également chargés du contrôle des conditions de vie et de travail de toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marin ainsi que du contrôle de l'application des conditions sociales de l'Etat d'accueil dans les cas où celles-ci ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.

« Pour l'exercice de ces missions, les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont habilités à demander à l'employeur ou à son représentant, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin.

« III. – Les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime participent, en outre, au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au régime de travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

« IV. – Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime et des officiers et agents de police judiciaire, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins.

« Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et agents mentionnés à l'alinéa précédent sont habilités à constater les infractions aux dispositions des régimes du travail applicables aux personnels embarqués à bord des navires immatriculés à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises qui font escale dans un port d'un département français ou de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour les navires touchant les rades et ports étrangers, la constatation des infractions mentionnées à l'alinéa précédent est confiée à l'autorité consulaire, à l'exclusion des agents consulaires. »

III. – L'article 123 du code du travail maritime est abrogé.

IV. – Dans le deuxième alinéa de l'article L. 742-5 du code du travail, après la référence : « L. 231-3-2, », est insérée la référence : « L. 231-4, ».

V. – Dans le premier alinéa de l'article L. 324-12 du même code, après la référence : « L. 611-10, », sont insérés les mots : « les inspecteurs et les contrôleurs du travail maritime, ».

VI. – L'article 122 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 122. – L'inspection du travail maritime est régie par les dispositions de l'article L. 742-1-1 du code du travail. »

VII. – Dans les premier et dernier alinéas de l'article 27 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 précitée, la référence : « deuxième alinéa de l'article L. 742-1 » est remplacée, par deux fois, par la référence : « I de l'article L. 742-1-1 ».

#### Article 47

Après l'article L. 742-11 du code du travail, il est inséré un article L. 742-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 742-12. – L'aptitude physique à l'exercice de la profession de marin et à la navigation est contrôlée par le service de santé des gens de mer, qui assure les missions de service de santé au travail définies au titre IV du livre II.

« Les conditions d'organisation et de fonctionnement du service de santé des gens de mer sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

#### Article 48

I. – L'article 6 du code du travail maritime est ainsi rédigé :

« Art. 6. – Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application au placement des marins du titre I<sup>er</sup> du livre III du code du travail. Ce décret fixe notamment les modalités d'agrément, pour le placement des marins, des organismes privés de placement, les contrôles à exercer préalablement au placement, ainsi que les conditions de tenue du registre des marins placés par leur intermédiaire. »

II. – L'article 9 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 9. – Le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement. L'armateur en adresse simultanément une copie à l'inspecteur du travail maritime, pour enregistrement.

« Le contrat d'engagement mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspection du travail maritime.

« Les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement. »

III. – Les articles 12 et 13 du même code sont abrogés.

#### Article 49

I. – Après l'article 25-1 du code du travail maritime, il est inséré un article 25-2 ainsi rédigé :

« Art. 25-2. – Dans les activités maritimes dont la nature ne permet pas de fixer avec précision les périodes de travail et la répartition des heures de travail au sein de celles-ci, une convention ou un accord collectif déterminent les adaptations nécessaires. Ces accords précisent notamment les conditions dans lesquelles le marin peut refuser les dates et les horaires de travail qui lui sont proposés.

« La liste de ces activités est fixée par décret. »

II. – L'article 28 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 28. – Sous réserve des dispositions prévues aux articles 29 et 30, le repos hebdomadaire est donné le dimanche.

« Toutefois, pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir la prise du repos hebdomadaire :

« a) Par roulement ;

« b) De manière différée, au retour au port ;

« c) En cours de voyage, dans un port d'escale.

« Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord doit prévoir des mesures compensatoires et préciser le délai maximum dans lequel il doit être pris.

« A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'armateur fixe les modalités retenues, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail maritime.

« Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par décret. »

III. – L'article 104 du même code est ainsi rédigé :

« Art. 104. – Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 sont déterminées par décret. »



## Article 50

Le chapitre IV du titre IV du code du travail maritime est ainsi modifié :

1° Les articles 87 à 90 sont ainsi rédigés :

« *Art. 87.* – L’armateur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

« 1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;

« 2° A la fin de la période de préavis ;

« 3° Dans les cas de congédiement prévus à l’article 98 ou de débarquement pour motif disciplinaire ;

« 4° En cas de maladie, d’accident ou pour toute autre raison d’ordre médical nécessitant son débarquement ;

« 5° En cas de naufrage ;

« 6° Quand l’armateur n’est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d’employeur pour cause de faillite, changement d’immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;

« 7° En cas de suspension ou de cessation de l’emploi ;

« 8° A l’issue d’une période d’embarquement maximale de six mois, qui peut être portée à neuf mois par accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d’un mois au plus pour des motifs liés à l’exploitation commerciale du navire ;

« 9° Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n’accepte pas de se rendre.

« L’armateur est déchargé de son obligation si le marin n’a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

« Sauf convention contraire, le marin qui n’est pas débarqué à son port d’embarquement a droit à la conduite jusqu’à ce port.

« L’armateur assure dans les mêmes conditions et selon les mêmes modalités le rapatriement des personnels n’exerçant pas la profession de marin employé à bord.

« *Art. 88.* – Le rapatriement comprend :

« 1° Le transport jusqu’à la destination qui peut être, au choix du marin :

« a) Le lieu d’engagement du marin ou son port d’embarquement ;

« b) Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;

« c) Le pays de résidence du marin ;

« d) Tout autre lieu convenu entre les parties ;

« 2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu’à son arrivée à la destination choisie.

« Le rapatriement ne comprend pas la fourniture de vêtements. Toutefois, en cas de nécessité, le capitaine doit faire l’avance des frais de vêtements indispensables. Le rapatriement doit être effectué par des moyens appropriés et rapides, le mode normal étant la voie aérienne.

« Le passeport ou toute autre pièce d’identité confiée au capitaine par le marin est immédiatement restitué en vue du rapatriement.

« *Art. 89.* – L’armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement.

« Sous réserve des dispositions de l’article 90, les frais de rapatriement sont à la charge de l’armateur.

« Le temps passé dans l’attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

« *Art. 90.* – La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après résiliation du contrat par volonté commune des parties est réglée par convention de celles-ci.

« Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d’une blessure ou d’une maladie contractée dans les conditions prévues à l’article 86 sont à sa charge, l’armateur devant toutefois en faire l’avance.

« Les frais de rapatriement du marin débarqué à la demande de l’autorité judiciaire ou de l’autorité administrative sont à la charge de l’Etat. » ;

2° Après l’article 90, il est inséré un article 90-1 ainsi rédigé :

« *Art. 90-1.* – Est puni de 7 500 € d’amende le fait, pour un armateur, de ne pas procéder au rapatriement d’un marin. La peine est portée à six mois d’emprisonnement et 15 000 € d’amende en cas de récidive.

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l’article 121-2 du code pénal, de l’infraction définie au précédent alinéa. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° L’amende, suivant les modalités prévues par l’article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l’article 131-39 du même code. »

TITRE IV  
DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 51**

I. – Le titre I<sup>er</sup> du code de la voirie routière est complété par un chapitre X ainsi rédigé :

« CHAPITRE X

« *Service européen de télépéage*

« Art. L. 119-2. – Le service européen de télépéage concerne les paiements effectués par les usagers des ouvrages du réseau routier au moyen d'un dispositif électronique nécessitant l'installation d'un équipement électronique embarqué à bord des véhicules.

« Ne sont pas concernés les systèmes de paiement installés sur des ouvrages d'intérêt purement local dont le chiffre d'affaires est inférieur à un montant fixé par décret.

« Art. L. 119-3. – Les systèmes de paiement visés au premier alinéa de l'article L. 119-2, mis en service à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, utilisent un ou plusieurs procédés définis par décret. »

II. – Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.

**Article 52**

I. – Après le premier alinéa du II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« De même, pour les services occasionnels publics de transports routiers non urbains de personnes, tout contrat doit comporter des clauses précisant l'objet de la prestation et son prix, les droits et obligations des parties, l'affectation du personnel de conduite, les caractéristiques du matériel roulant ainsi que les conditions d'exécution du service notamment en fonction des personnes ou des groupes de personnes à transporter. »

II. – Dans le deuxième alinéa du II du même article 8, les mots : « à l'alinéa précédent » sont remplacés par les mots : « aux alinéas précédents ».

**Article 53**

L'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est supérieure à 400 000 habitants a transféré sa compétence en matière d'organisation des transports urbains à un syndicat mixte, sa représentation au titre de cette compétence est au moins égale à la majorité des sièges composant le comité syndical. Les statuts des syndicats mixtes existant à la date de promulgation de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports devront être mis en conformité avec cette disposition dans un délai de six mois à compter de la publication de la même loi. Les autres membres du syndicat peuvent être autorisés par le représentant de l'Etat dans le département à se retirer pendant ce délai. »

**Article 54**

Sont ratifiées :

1° L'ordonnance n° 2005-659 du 8 juin 2005 simplifiant la procédure de déclassement de biens du réseau ferré national ;

2° L'ordonnance n° 2005-1039 du 26 août 2005 portant modification du régime de reconnaissance de la capacité professionnelle des transporteurs routiers et simplification des procédures d'établissement de contrats types.

**Article 55**

Dans le premier alinéa de l'article 92 de la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit, les mots : « et de celles prises en application des articles 60 et 84 à 87, pour lesquelles le délai est de dix-huit mois » sont remplacés par les mots : « , de celle prise en application de l'article 60, de celles prises en application des 1° (a à d), 2° et 3° de l'article 84 et des articles 85 à 87, pour lesquelles le délai est de dix-huit mois, et de celle prise en application du e du 1° de l'article 84, pour laquelle le délai est de vingt-quatre mois ».

**Article 56**

La légalité des actes pris pour la réalisation de l'expropriation des terrains nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement liés au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Poitiers–Niort–La Rochelle (section Niort–La Rochelle) ainsi que celle des actes autorisant les travaux nécessaires à cette opération ne

peuvent être contestées au motif que le décret du 8 septembre 2005 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux d'aménagement liés au projet de modernisation de la ligne ferroviaire Poitiers-Niort-La Rochelle (section Niort-La Rochelle) et emportant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de La Jarrie, Péré, Chambon, Surgères, Saint-Georges-du-Bois, Le Thou (Charente-Maritime), Frontenay-Rohan-Rohan et Le Bourdet (Deux-Sèvres) aurait été pris après le délai fixé par le premier alinéa du I de l'article L. 11-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 5 janvier 2006.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,*

DOMINIQUE DE VILLEPIN

*Le ministre d'Etat,  
ministre de l'intérieur  
et de l'aménagement du territoire,*  
NICOLAS SARKOZY

*Le ministre de l'économie,  
des finances et de l'industrie,*

THIERRY BRETON

*Le garde des sceaux, ministre de la justice,*  
PASCAL CLÉMENT

*Le ministre des transports, de l'équipement,  
du tourisme et de la mer,*

DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre de l'outre-mer,*  
FRANÇOIS BAROIN

*Le ministre délégué au budget  
et à la réforme de l'Etat,  
porte-parole du Gouvernement,*

JEAN-FRANÇOIS COPÉ

---

(1) *Travaux préparatoires* : loi n° 2006-10.

*Sénat :*

Projet de loi n° 9 (2005-2006) ;

Rapport de M. Charles Revet, au nom de la commission des affaires économiques, n° 14 (2005-2006) ;

Discussion et adoption, après déclaration d'urgence, le 18 octobre 2005.

*Assemblée nationale :*

Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2604 ;

Rapport de M. Dominique Le Mèner, au nom de la commission des affaires économiques, n° 2723 ;

Avis de M. Hervé Mariton, au nom de la commission des finances, n° 2733 ;

Discussion les 13 et 14 décembre 2005 et adoption le 14 décembre 2005.

*Sénat :*

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, n° 133 (2005-2006) ;

Rapport de M. Charles Revet, au nom de la commission mixte paritaire, n° 141 (2005-2006) ;

Discussion et adoption le 22 décembre 2005.

*Assemblée nationale :*

Rapport de M. Dominique Le Mèner, au nom de la commission des affaires économiques, n° 2764 ;

Discussion et adoption le 22 décembre 2005.