

N° 3418

N° 83

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
ONZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2001-2002

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 23 novembre 2001

---

Annexe au procès-verbal de la séance  
du 21 novembre 2001

# RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE <sup>(1)</sup> CHARGÉE DE PROPOSER  
UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE  
LOI *relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et  
aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou  
incident de transport terrestre*,

PAR Mme Odile SAUGUES,  
Députée.

PAR M. JEAN-FRANÇOIS LE GRAND,  
Sénateur.

---

*(1) Cette commission est composée de : M. Gérard Larcher, sénateur, président ; M. André Lajoinie, député, vice-président ; M. Jean-François Le Grand, sénateur, Mme Odile Saugues, députée, rapporteurs.*

*Membres titulaires : MM. Francis Grignon, Ladislav Poniatowski, Bernard Joly, Daniel Raoul, Gérard Le Cam, sénateurs ; MM. Bernard Cazeneuve, René Leroux, Michel Bouvard, Christian Kert, Pierre Carassus, députés.*

*Membres suppléants : Mme Marie-France Beaufile, MM. Jacques Bellanger, Gérard Delfau, Jean-Paul Émin, Hilaire Flandre, Christian Gaudin, Patrick Lassourd, sénateurs ; MM. Christian Bataille, Robert Gaï a, Jean-Jacques Filleul, Christian Estrosi, Jean-Marc Nudan, Marc-Philippe Daubresse, Claude Gatignol, députés.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (11<sup>ème</sup> législ.) :**

Première lecture : **2940, 3296 rect.** et T.A. **709**

Deuxième lecture : **3357**

**Sénat : 15, 29** et T.A. **11** (2001-2002)

---

**Transports.**

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après évènements de mer, accident ou incident de transport terrestre, s'est réunie au Sénat, le mercredi 21 novembre 2001.

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

- M. Gérard Larcher, sénateur, président,
- M. René Leroux, député, vice-président.

La commission a ensuite désigné :

- M. Jean-François Le Grand, sénateur,
- Mme Odile Saugues, députée,

comme rapporteurs, respectivement pour le Sénat et l'Assemblée nationale.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a souligné que la discussion de ce projet de loi s'était déroulée dans un contexte particulier, compte tenu des événements internationaux et de l'accident du tunnel du Saint-Gothard, qui ont montré la nécessité de légiférer sur les questions de sécurité.

Elle a souligné que ce texte avait fait l'objet d'un vote unanime de l'Assemblée nationale, les parlementaires étant tous convaincus que les oppositions politiques ne devaient pas empêcher l'adoption rapide de mesures nécessaires à la sécurité.

Une conclusion positive de la commission mixte paritaire lui paraissant tout à fait possible et souhaitable, elle a indiqué qu'elle abordait

cette discussion avec confiance dans un esprit de conciliation pour aboutir au meilleur texte possible.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, après avoir fait état de l'esprit d'ouverture qui avait présidé aux débats en première lecture, a souligné que la sécurisation des infrastructures de transport, objet du titre premier du projet de loi, constituait un objectif commun aux deux assemblées, et que le titre 2 du projet de loi proposait de transposer aux transports terrestres et maritimes la procédure d'enquête technique, indispensable à toute politique de prévention, que le Sénat avait déjà adoptée, en 1999, pour les accidents et incidents d'avion. Il a ajouté que les divergences entre les rédactions de l'une et l'autre assemblée portaient, bien souvent, davantage sur l'expression que sur le fond. Il a fait part de l'intérêt tout particulier qu'il portait à trois ajouts introduits au Sénat :

– à l'article 2 relatif à la sécurité des ouvrages du réseau routier, un alinéa nouveau prévoyant que les décrets d'application de l'article devront prendre en compte la spécificité des collectivités territoriales lorsque celles-ci sont maître d'ouvrage ;

– l'article 8 *ter*, nouveau, concernant la maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports, le rapporteur pour le Sénat indiquant qu'il était davantage attaché au contenu de cette disposition (qui vise à ne pas accroître le nombre de riverains soumis aux nuisances sonores) particulièrement importante dans l'optique de la construction d'un troisième aéroport en région parisienne, qu'à la formulation même de cet article ;

– l'article 24, nouveau, relatif à l'accès à l'épave, lors d'enquêtes techniques sur les accidents aériens, de personnes chargées d'assister les enquêteurs. Le rapporteur pour le Sénat a toutefois précisé que, sur ce point, il était tout disposé à envisager une modification de la rédaction de cet article, pour la rapprocher de celle adoptée par l'Assemblée nationale à l'article 10 du projet de loi s'agissant des accidents de transports terrestres ou maritimes.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, a ensuite précisé que si le Sénat avait rejeté, lors de la première lecture, l'amendement du Gouvernement de transposition de la directive « SEVESO » en matière de sites de stockage d'hydrocarbures, de gaz et de produits chimiques, c'était surtout pour protester contre le véritable déferlement d'amendements portant articles additionnels déposés à la dernière minute par le Gouvernement, pour certains d'entre eux à peine cinq minutes avant le début de la discussion générale.

Il a ainsi rappelé que, dans l'après midi et la nuit précédant les débats au Sénat, des dispositifs très lourds, dont certains figurent dans le texte soumis

à la commission, avaient ainsi été proposés, portant notamment sur la sécurisation du fret aérien, les services d'approvisionnement à bord des avions, ou les pouvoirs de police des agents des exploitants d'aérodromes, l'amendement « SEVESO » ayant, quant à lui, été successivement déposé, retiré, puis précipitamment re-déposé... Le rapporteur a souligné qu'en le rejetant, les sénateurs avaient surtout entendu protester fermement contre la procédure employée par le Gouvernement, mais que, compte tenu des circonstances, personne n'avait contesté au Sénat la nécessité d'une transposition rapide de la directive « SEVESO ».

Evoquant à son tour les conditions dans lesquelles le Sénat avait eu à débattre, en première lecture, de l'amendement dit «SEVESO », M. Gérard Larcher, président, a souhaité rappeler quelques grands principes relatifs au fonctionnement des commissions mixtes paritaires.

Corroborant tout d'abord l'analyse du rapporteur quant au fond des dispositions de cet amendement, le président a fait observer que les conséquences pratiques d'une éventuelle transposition de cette directive seraient d'une portée limitée, très peu de sites étant concernés et la mise en place, selon les cas, d'arrêtés préfectoraux ou de projets d'intérêt général - entraînant, ensuite, révision des plans locaux d'urbanisme - étant nécessaire pour qu'elle entre réellement en vigueur.

Le président a indiqué que sa réticence portait plutôt sur les modalités d'une éventuelle adoption de cet amendement. Il a rappelé que le deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution disposait que la commission mixte paritaire était chargée d'élaborer un texte commun sur les dispositions restant en discussion. Il a jugé que cette disposition pouvait être interprétée, en toute rigueur, comme une limitation de la compétence de la commission mixte paritaire aux dispositions adoptées, à un stade antérieur de la procédure, par l'une ou par l'autre assemblée, et considéré que, sans cette limite, le champ de compétence de la commission mixte paritaire serait théoriquement infini, et, réciproquement, celui des parlementaires non membres de la commission excessivement restreint, le droit d'amendement après commission mixte paritaire étant, quant à lui, très encadré, surtout en cas d'accord.

Le président a poursuivi en faisant observer que le Conseil Constitutionnel n'avait jamais expressément tranché cette importante question de procédure, étant rarement saisi des textes où un accord en commission mixte paritaire était intervenu. Il a néanmoins fait état d'un considérant d'une décision du 28 décembre 1976 du Conseil constitutionnel, précisant que la commission était saisie des dispositions « *non adoptées dans les mêmes termes par l'une ou l'autre assemblée* ». Estimant qu'une telle interprétation stricte excluait que la commission mixte paritaire puisse accepter de réintroduire un amendement, certes discuté, mais non formellement adopté à un stade antérieur de la procédure, le président a toutefois fait état d'un précédent, au Sénat, d'adjonction d'un article additionnel en commission mixte paritaire

dont il a précisé que le texte résultant de l'accord de la commission mixte paritaire n'avait pas été soumis au Conseil Constitutionnel.

Compte tenu de l'urgence qui s'attache à la transposition de la directive concernée, mais surtout du consensus, apparu sur tous les bancs, lors de la discussion de l'amendement du Gouvernement, sur cette nécessité, le président a indiqué que, si la commission mixte paritaire décidait de déroger à l'interprétation la plus fréquemment admise de l'article 45 de la Constitution, il souhaitait vivement que cette dérogation soit très strictement limitée à la disposition concernée, débattue en séance publique au Sénat, et ne concerne en aucun cas d'autres dispositions étrangères au texte.

A l'**article 2**, relatif à la sécurité des ouvrages du réseau routier après l'intervention de M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, et Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, la commission a adopté, dans la rédaction du Sénat, le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 118-1 du code de la voirie routière.

Au même article, la commission a adopté, dans la rédaction de l'Assemblée nationale, le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 118-1 du code de la voirie routière, qui prévoit que les travaux ne pourront être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

Au même article, la commission a adopté, dans la rédaction du Sénat, le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 118-1 du code de la voirie routière, aux termes duquel un décret en Conseil d'Etat fixe les ouvrages pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours devront être mis en place à proximité et définis dans un dossier joint à la demande de l'autorisation visée à l'article L. 118-2 du code de la voirie routière, et maintenu la suppression du dernier alinéa.

Au même article, la commission a adopté l'article L. 118-2 du code de la voirie routière dans la rédaction du Sénat, moyennant une rectification de coordination.

Au même article, la commission a adopté, dans la rédaction du Sénat, le texte proposé pour l'article L. 118-3 du code de la voirie routière, après que Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, se soit interrogée sur la portée du deuxième alinéa, introduit par le Sénat. Selon cette disposition, les décrets d'application de la loi devront prendre en compte les spécificités des collectivités territoriales lorsque celles-ci sont maîtres d'ouvrage.

La commission a adopté l'article L. 118-4 non modifié en première lecture par le Sénat.

La commission a ensuite examiné la rédaction de l'article L. 118-5, supprimé par le Sénat, selon lequel les ouvrages d'art présentant des risques particuliers sont notamment constitués par les tunnels routiers de plus de 300 mètres.

M. Michel Bouvard, député, s'est prononcé en faveur du rétablissement de cet article. Il a souligné les risques qu'entraînerait sa suppression, notamment dans les départements de montagne où existent de nombreux ouvrages d'art, puisqu'elle aboutirait à confier au pouvoir réglementaire la définition des ouvrages concernés par la procédure très stricte prévue par le projet de loi.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, a considéré que la dangerosité d'un tunnel n'était pas strictement proportionnelle à sa longueur, et a fait observer que la rédaction concernée, faisant « notamment » référence à certains ouvrages, sans citer les autres, était peu satisfaisante.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a reconnu qu'il existait une difficulté qui l'avait d'ailleurs conduite à proposer cet amendement concernant les tunnels de plus de 300 mètres mais a estimé que seul le décret pourrait définir plusieurs critères définissant les ouvrages à risques, la longueur du tunnel n'étant qu'un des éléments à prendre en compte.

M. Hilaire Flandre, sénateur, a jugé préférable de laisser au décret le soin de fixer les différentes catégories d'ouvrages dangereux.

M. Ladislav Poniatowski, sénateur, a considéré que l'inscription d'un seul type d'ouvrage dans le texte de la loi n'était pas souhaitable, la vigilance de l'Etat devant s'exercer de la même façon pour tous les types d'ouvrages dangereux.

Après l'intervention de M. Gérard Larcher, président, la commission a maintenu la suppression, souhaitée par le Sénat, du texte proposé pour l'article L. 118-5 du code de la voirie routière.

Puis, elle a adopté **l'article 2 bis**, relatif au pôle multimodal alpin, dans la rédaction du Sénat.

**Après l'article 2 bis**, M. Gérard Le Cam, sénateur, a proposé d'insérer un article additionnel tendant à créer un établissement public administratif national dont l'objet serait de concourir à la mise en œuvre de la politique intermodale des transports sur le territoire national.

A la demande de M. Gérard Larcher, président, faisant valoir la limitation constitutionnelle du champ de compétence de la commission mixte

paritaire, et après l'intervention des deux rapporteurs, M. Gérard Le Cam a retiré sa proposition d'amendement.

A l'**article 3**, relatif à la sécurité des systèmes de transport ferroviaire et de transport public guidé, ainsi qu'à la sécurité des systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales, la commission a adopté, dans la rédaction du Sénat, le texte proposé pour l'article 13-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Au même article, elle a adopté, dans la rédaction du Sénat, le premier alinéa du texte proposé pour l'article 13-2 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.

Au même article, elle a rétabli, sur proposition de Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, le texte adopté par l'Assemblée nationale pour le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 13-2 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 précité, puis adopté les trois derniers alinéas.

La commission a adopté, dans la rédaction du Sénat, l'**article 5** relatif à la sécurité des remontées mécaniques.

A l'**article 6**, relatif à la sécurité des ouvrages maritimes portuaires, la commission a adopté dans la rédaction du Sénat le texte proposé pour le premier alinéa de l'article L. 155-1 du code des ports maritimes ; elle a rétabli le texte adopté par l'Assemblée nationale pour le deuxième alinéa de cet article, et adopté les trois derniers alinéas.

A l'**article 7**, relatif à la sécurité des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure, elle a adopté dans la rédaction du Sénat le texte proposé pour le premier alinéa de l'article 30 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, a rétabli le texte adopté par l'Assemblée nationale pour le deuxième alinéa de cet article, et adopté les quatre derniers alinéas.

A l'**article 8 bis**, il a été décidé de modifier l'article L. 211-1 du code de l'aviation civile prévoyant que, lorsque des travaux de construction ou d'extension des infrastructures aéroportuaires présentaient des risques pour les usagers, un dossier de sécurité devait être soumis au représentant de l'Etat, avant tout commencement des travaux. A l'initiative de Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, cet alinéa a été complété en prévoyant que ce dossier de sécurité devait être aussi présenté en cas de risque pour les « populations riveraines » afin de tenir compte des nuisances générées pour les habitants des zones voisines des aéroports.

Un débat s'est ensuite engagé pour savoir s'il convenait de maintenir le texte voté par le Sénat qui prévoyait que ce rapport envisageait la

compatibilité des constructions existantes ou en projet aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines. Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a indiqué que la précision apportée par l'ajout des termes «des populations riveraines» lui paraissait suffisante alors que le membre de phrase ajouté par le Sénat lui paraissait insuffisant pour régler à lui seul le problème de la sécurité des populations riveraines des aéroports, un projet de loi devant prochainement envisager le problème dans toute sa complexité.

Après cette discussion, la commission a décidé d'adopter le reste de l'article 8 *bis* dans la rédaction du Sénat.

A l'article 8 *ter*, relatif à la maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports, Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a rappelé que le Sénat avait adopté un amendement tendant à modifier les dispositions introduites par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, à l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

L'amendement adopté par le Sénat visait, d'une part, à rétablir la possibilité de construire des immeubles collectifs d'habitation en zone C, à la condition de réduire, à due concurrence, les capacités d'accueil des constructions existantes dans cette zone et, d'autre part, à supprimer une disposition introduite par la loi précitée visant à autoriser, dans certaines conditions, des opérations de réhabilitation dans cette même zone.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a expliqué les raisons qui ont conduit la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains à modifier le code de l'urbanisme. En effet, il est apparu que l'habitat se dégradait dans les zones à proximité des aéroports. Il a donc semblé important de permettre des opérations de renouvellement urbain dont le but était d'améliorer les conditions de vie des habitants, et non d'augmenter fortement le nombre d'habitations. C'est pourquoi la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains précise que les opérations de renouvellement urbain ne doivent pas conduire à une augmentation significative du nombre d'habitants.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a indiqué qu'elle comprenait le souci du Sénat de limiter les nuisances sonores pour les habitants et qu'elle acceptait donc des modifications ponctuelles de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains pour affirmer clairement que les opérations de renouvellement urbain ne devaient pas conduire à une augmentation des populations soumises aux nuisances sonores.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat a considéré que l'objectif de l'article additionnel introduit au Sénat -ne pas accroître le nombre de riverains exposés aux nuisances- était rempli par la proposition de rédaction



modifiée soumise par la rapporteure de l'Assemblée nationale à la commission.

M. Ladislas Poniatoski, sénateur, a rappelé que, lors du vote de la loi « solidarité et renouvellement urbains », le législateur avait souhaité laisser une certaine latitude d'action aux maires, pour éviter qu'une trop grande contrainte des règles d'urbanisme ne les empêche de détruire des immeubles en bordure des pistes d'aéroport pour les reconstruire plus loin.

Après que M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, eut donné lecture du 5° de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme tel qu'il résulterait de l'adoption de l'amendement présenté par Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, qui remplissait, à son sens, l'objectif de « souplesse » souhaité par M. Ladislas Poniatoski, mais à enveloppe d'habitants constante, la commission a adopté l'article 8 ter dans la rédaction proposée par Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale.

Puis la commission a adopté **l'article 9 bis**, relatif au transport de marchandises dangereuses, dans la rédaction du Sénat.

**Après l'article 9 bis**, Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a proposé d'adopter une division et un article additionnels relatifs au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, en transposition de la directive européenne, dite « SEVESO » n° 96/82/CE, dans la version de l'amendement examiné par le Sénat en première lecture.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, reconnaissant que l'utilisation de cette procédure était regrettable – ce texte ayant été présenté par le Gouvernement, lors de la discussion au Sénat, sans que l'Assemblée nationale ait pu l'examiner – a cependant estimé que des raisons d'intérêt général imposaient la transposition de cette directive, compte tenu des risques potentiels représentés par les complexes pétrochimiques.

La commission mixte paritaire a adopté cet article additionnel, non sans que M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, et M. Gérard Larcher, président, aient rappelé leurs réticences face à cette procédure.

La commission a adopté, dans la rédaction du Sénat, **l'article 15 bis** relatif à la communication des résultats des prélèvements et examens aux médecins des organismes d'enquête technique sur les accidents de transports terrestres et maritimes.

A **l'article 21**, relatif au non-respect de la distance de sécurité dans les tunnels, Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a tout d'abord souligné que les députés avaient été unanimes à voter un texte

comportant des sanctions sévères pour le non respect des distances de sécurité car cette infraction peut avoir des conséquences très graves dans les tunnels.

Regrettant que le Sénat ait réduit la peine d'amende et limité ce dispositif aux tunnels présentant des risques particuliers, elle a proposé, pour le premier alinéa de l'article L. 412-2 du code de la route, une rédaction aux termes de laquelle sera puni de six mois d'emprisonnement et de 3.750 euros d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui ne respecte pas, dans un tunnel, la distance de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de cinquante mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, et qui commet la même infraction dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive.

En effet, il lui a paru essentiel qu'au-delà des déclarations sur la sécurité routière, des textes soient adoptés pour lutter efficacement contre les conduites dangereuses sur la route. Elle a souhaité que des mesures de contrôle soient effectuées fréquemment pour créer chez les conducteurs un réflexe de prudence.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, indiquant que le Sénat avait adopté à l'unanimité, sur la proposition du Gouvernement, le texte de l'article 21 soumis à la commission mixte paritaire, s'est interrogé sur l'opportunité de l'allongement de la durée d'emprisonnement proposée par cette rédaction, et sur les difficultés pratiques posées par la mesure de l'interdistance de cinquante mètres, notamment dans certains tunnels urbains.

MM. Gérard Larcher, président, et Hilaire Flandre, sénateur, ont corroboré cette analyse, évoquant en outre le cas de tunnels où le doublement par des poids lourds ne serait pas interdit.

M. Michel Bouvard, député, a attiré l'attention des membres de la commission mixte paritaire sur la nécessité d'une répression réelle des infractions touchant à la distance de sécurité entre véhicules commises dans les tunnels. Il a fait remarquer qu'un système laser de mesure des écarts entre les véhicules était actuellement testé, notamment dans le tunnel du Fréjus. Soulignant que des problèmes importants se posent également s'agissant de la fraude commise par les poids lourds qui masquent le transport de matières dangereuses, il a estimé que l'application de peines renforcées pour le non respect des distances de sécurité devait être réservée aux cas de récidives.

M. Christian Kert, député, a estimé que la sécurité dans les tunnels était indispensable mais que la peine de six mois d'emprisonnement envisagée pour non respect des distances de sécurité semblait particulièrement lourde. Il a souhaité connaître les règles applicables pour le même type d'infraction dans les autres pays européens.

M. Ladislas Poniatoski, sénateur, a relevé qu'alors que le texte de l'Assemblée nationale prévoyait, au deuxième alinéa, une suspension de permis de conduire pour au plus un an, le Sénat avait porté cette suspension à trois ans au plus.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a précisé que la peine de suspension du permis avait été portée à trois ans au maximum, mais que la peine d'amende était passée de 9000 à 3750 euros dans le texte adopté par le Sénat.

La commission mixte paritaire a ensuite adopté le premier aliéna de l'article 21 dans la rédaction proposée par la rapporteure de l'Assemblée nationale.

Puis elle a adopté, dans la rédaction du Sénat, le reste de l'article 21, sous réserve du troisième alinéa, relatif à l'immobilisation et à la mise en fourrière des véhicules, supprimé par le Sénat, qu'elle a rétabli, sur la proposition de Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, dans la rédaction de l'Assemblée nationale, après que M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, ait fait état des difficultés pratiques posées par l'immobilisation de véhicules de transport d'animaux vivants ou de produits frais, et souhaité une application éclairée, de la part de l'autorité judiciaire, de cette disposition législative.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour l'Assemblée nationale, a précisé que ces sanctions sévères étaient similaires à celles de la loi de 1997 relative aux conditions de travail des chauffeurs routiers qui avait notamment prévu l'immobilisation du véhicule en cas d'infraction grave à la législation du travail et aux règles de sécurité, ainsi que la possibilité de mise en fourrière.

La commission a ensuite adopté, dans la rédaction du Sénat, **l'article 23** relatif à la communication des résultats des prélèvements et examens aux médecins du bureau enquête accidents aérien.

Sur la proposition de M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour le Sénat, la commission a adopté **l'article 24**, dans une version modifiée, par coordination avec la rédaction de l'article 10 du projet de loi résultant du texte adopté en première lecture à l'initiative de l'Assemblée nationale.

*La commission a enfin adopté l'ensemble du projet de loi ainsi rédigé et complété, par coordination, son intitulé.*

\*

\*

\*

En conséquence, la commission mixte paritaire vous demande d'adopter le projet de loi dans le texte reproduit à la suite du tableau comparatif figurant ci-après.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte adopté par le Sénat
<p>Projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre</p>	<p>Projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre</p>
<p>TITRE I<sup>ER</sup> <b>SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT</b></p>	<p>TITRE I<sup>ER</sup> <b>SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT</b></p>
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
..... <b>Conforme</b> .....	
Article 2	Article 2
<p>Le titre Ier du code de la voirie routière est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>« <b>CHAPITRE VIII</b></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>« <b>Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes</b></p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>« Art. L. 118-1.- Les travaux de construction ou de modification substantielle des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation de l'ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques <i>pouvant exister dans un périmètre géographique</i> susceptibles d'affecter l'ouvrage, dans des conditions précisées par décret.</p>	<p>« Art. L. 118-1.- Les travaux ... ... substantielle <i>d'un ouvrage</i> du réseau routier... ... sécurité des personnes <i>ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait émis un avis sur un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné...</i> ...Ce rapport <i>précise</i> notamment les conditions d'exploitation de <i>cet ouvrage...</i> ... ou technologiques susceptibles de l'affecter.</p>

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions.

« Ce décret en Conseil d'Etat définit parmi les ouvrages routiers présentant des risques particuliers ceux pour lesquels des moyens mobiles de premier secours de lutte contre l'incendie et de transport sanitaire doivent être à la disposition de l'exploitant pour les faire intervenir en l'attente des véhicules des pompiers et de la sécurité civile.

« Art. L. 118-2.- La mise en service service des ouvrages du réseau routier mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.118-1 et appartenant aux catégories fixées par le décret prévu à l'avant-dernier alinéa de ce même article est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique de sécurité par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service, dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, le représentant de l'Etat peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

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

« Art. L. 118-3.- Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.

**Texte adopté par le Sénat**

*(Alinéa sans modification)*

« Un décret ...

*... ses dispositions, ainsi que les ouvrages pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être mis en place à proximité et définis dans un dossier joint à la demande de l'autorisation visée à l'article L. 118-2.*

**Alinéa supprimé**

« Art. L. 118-2.- *(Sans modification)*

« Art. L. 118-3.- *(Alinéa sans modification)*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Art. L. 118-4.- Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales.

« Sur ces ouvrages, lorsque les engagements internationaux le permettent, les infractions au code de la route ou au règlement de circulation spécifique à l'ouvrage commises sur la partie française peuvent être relevées par un officier ou un agent de police judiciaire à la sortie de l'ouvrage en territoire étranger.

« S'il s'agit d'une contravention relevant de la procédure de l'amende forfaitaire, le contrevenant peut s'acquitter du montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire minorée entre les mains de l'agent verbalisateur, conformément aux dispositions des articles 529-1 et 529-8 du code de procédure pénale, et les dispositions de l'article L. 121-4 du code de la route sont applicables.

« Art.L. 118-5(nouveau)- Les ouvrages d'art présentant des risques particuliers sont notamment constitués par les tunnels routiers d'une longueur de plus de 300 mètres. »

Article 2 bis (nouveau)

Il est créé un établissement public administratif, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Le président est nommé par décret après avis du conseil d'administration.

Le conseil d'administration est composé pour moitié de représentants de l'Etat, et pour moitié de représentants des collectivités territoriales et de personnalités qualifiées du secteur des transports et de l'environnement.

**Texte adopté par le Sénat**

*« Ces décrets devront prendre en compte la spécificité des collectivités territoriales lorsque celles-ci sont maîtres d'ouvrage.*

« Art. L. 118-4.- *(Sans modification)*

« Art.L. 118-5.- **Supprimé**

Article 2 bis

Il est créé un établissement public administratif *national*, dont l'objet ...

...à cet effet.

Le président est nommé par décret *sur proposition* du conseil d'administration, parmi les membres de celui-ci.

*(Alinéa sans modification)*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

Les ressources de l'établissement public sont constituées par les dividendes de ces participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes.

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

Article 3

Après l'article 13 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 13-1 et 13-2 ainsi rédigés :

« Art. 13-1.- La réalisation d'un *nouveau* système de transport public guidé ou ferroviaire ou la modification substantielle d'un système *existant* ne peuvent être engagées avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire *de sécurité*.

« Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.

« Pour ces systèmes déjà en service, l'autorité de l'Etat compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner son interruption.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci précise notamment les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale est délivrée après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. »

**Texte adopté par le Sénat**

Les ressources ...

... dans les Alpes, complétées, le cas échéant, par des subventions et recettes diverses.

(Alinéa sans modification)

Article 3

(Alinéa sans modification)

« Art. 13-1.- *Les travaux de construction ou de modification substantielle* d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent ...

... dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

« Les dispositions du présent article sont applicables aux systèmes de transports guidés ou ferroviaires destinés au transport de personnels.



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Art. 13-2.- Les systèmes de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes *font l'objet, avant tout commencement de réalisation*, d'un dossier *descriptif* adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport *présente* notamment les conditions d'exploitation du *système de transport* au regard des risques naturels ou technologiques *pouvant exister dans un périmètre géographique* susceptibles d'affecter l'ouvrage, *dans des conditions précisées par décret*.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces systèmes est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces systèmes, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque système, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories de systèmes auxquels s'appliquent ces dispositions. »

Article 4

**Texte adopté par le Sénat**

« Art. 13-2.- *Les travaux de construction ou de modification substantielle* d'un système de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes *ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé* un dossier *préliminaire* adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport *précise* notamment les conditions d'exploitation *de ces ouvrages* au regard des risques naturels ou technologiques *susceptibles de les affecter*.

**Alinéa supprimé**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

Article 4

**Conforme.....**

Article 5

Article 5

I.- L'article L. 445-1 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

I. *(Alinéa sans modification)*

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

1° *(Sans modification)*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Les travaux de construction ou de modification substantielle des remontées mécaniques visées à l'article 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 précitée sont soumis à autorisation, d'une part, avant l'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise en exploitation. » ;

2° Il est inséré, après le quatrième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, il doit être joint à la demande d'autorisation un dossier descriptif accompagné de l'avis sur la sécurité émis par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Cet avis présente notamment les conditions d'exploitation de la remontée mécanique au regard des risques naturels ou technologiques *pouvant exister dans un périmètre géographique* susceptibles d'affecter l'ouvrage, *dans des conditions précisées par décret.* »

II.- L'article L. 445-4 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce décret précise en outre les remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département, préalable à ces autorisations, ne peut être délivré qu'après consultation d'une commission administrative, assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. »

Article 6

Le titre V du livre I<sup>er</sup> du code des ports maritimes est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« CHAPITRE V

« **Sécurité des ouvrages maritimes portuaires**

« Art. L. 155-1.- Les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes *font l'objet, avant tout commencement,* d'un dossier *descriptif* adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport *présente* notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques *pouvant exister dans un périmètre géographique* susceptibles d'affecter l'ouvrage, *dans des conditions précisées par décret.*

**Texte adopté par le Sénat**

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

« Lorsque ...

...technologiques susceptibles d'affecter l'ouvrage.

II. (*Sans modification*)

Article 6

(*Alinéa sans modification*)

(*Alinéa sans modification*)

(*Alinéa sans modification*)

« Art. L. 155-1.- .- Les travaux de *construction* ou de modification substantielle *d'un* ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des *personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé* un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport *précise* notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces ouvrages portuaires est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

Article 7

Il est rétabli, dans la section 1 du chapitre II du titre III du livre I<sup>er</sup> du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, un article 30 ainsi rédigé :

« Art. 30.- Les travaux de réalisation ou de modification substantielle des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes *font l'objet, avant tout commencement*, d'un dossier *descriptif* adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport *présente* notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques *pouvant exister dans un périmètre géographique* susceptibles d'affecter l'ouvrage, *dans des conditions précisées par décret*.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date de son dépôt.

**Texte adopté par le Sénat**

**Alinéa supprimé**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

Article 7

*(Alinéa sans modification)*

« Art. 30.- Les travaux de *construction* ou de modification substantielle *d'un* ouvrage d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes *ne peuvent être engagées avant que l'Etat ait approuvé* un dossier *préliminaire* adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport *précise* notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles *de les* affecter.

**Alinéa supprimé**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« La mise en service de ces ouvrages de navigation intérieure est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture au public de l'ouvrage.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

Article 8

Article 8 bis ( nouveau)

Il est créé, au chapitre Ier du titre Ier du livre II du code de l'aviation civile, un article L. 211-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 211-1 – Les travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation des ouvrages et infrastructures concernés au regard des risques naturels ou technologiques *pouvant exister dans un périmètre géographique* susceptibles d'affecter l'ouvrage *dans des conditions précisées par décret.*

**Texte adopté par le Sénat**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

Article 8

**Suppression conforme**

Article 8 bis

*I.(Alinéa sans modification)*

« Art. L. 211-1 – Les travaux...

*... technologiques susceptibles de les affecter et examine, le cas échéant, la compatibilité des constructions existantes ou en projet aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines.*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquels s'appliquent ses dispositions. »

**Texte adopté par le Sénat**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*II (nouveau). – Dans le chapitre III du titre Ier du livre II du code de l'aviation civile, après l'article L. 213-3, il est inséré un article L. 213-4 ainsi rédigé :*

*« Art. L. 213-4. – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, l'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits utilisés à bord des aéronefs, être agréé par l'autorité administrative compétente en qualité d'« établissement connu ». L'entreprise ou l'établissement agréé en qualité d'« établissement connu » doit mettre en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserver leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.*

*« L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent article ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.*

*« Les agents visés à l'article L. 282-11 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'« établissement connu ».*

*« Les dispositions du présent article sont applicables dans la collectivité départementale de Mayotte, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna.*

*« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. »*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

*III (nouveau). – L'article L. 321-7 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :*

*« Art. L. 321-7. – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien doit mettre en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux préalablement à leur embarquement dans les aéronefs.*

*« Le transporteur aérien :*

*« - soit effectue des visites de sûreté mentionnées à l'article L. 282-8 du fret et des colis postaux qui lui sont remis,*

*« - soit s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un « agent habilité ».*

*« Le fret ou les colis postaux qui ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques doivent être remis à l'« agent habilité » exclusivement par un « chargeur connu ».*

*« Peut être agréé en qualité d'« agent habilité » par l'autorité administrative compétente l'entreprise ou l'organisme qui intervient dans l'organisation du transport de fret ou de colis postaux et qui met en place des contrôles et des procédures appropriées.*

*« Peut être agréé en qualité de « chargeur connu » par l'autorité administrative compétente l'entreprise ou l'organisme qui met en œuvre directement ou sous son contrôle des mesures appropriées pendant le conditionnement du fret et des colis postaux expédiés à sa demande et qui préserve l'intégrité de ces marchandises jusqu'à leur remise à un « agent habilité ».*

*« En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent code.*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

---

**Texte adopté par le Sénat**

---

*« Les agréments visés aux alinéas ci-dessus peuvent être refusés ou retirés lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent article ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Ils peuvent faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.*

*« Les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de police, sous le contrôle des officiers de police judiciaire, ainsi que les agents des douanes vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'« agent habilité ». A cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.*

*« Les agents visés à l'article L. 282-11 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité de « chargeur connu ».*

*« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au présent article. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent article, ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédure de sûreté.*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

*« Il détermine également les prescriptions que les « agents habilités » doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.*

*« Les entreprises ou organismes titulaires d'un agrément au titre des dispositions de l'article L. 321-7 en vigueur antérieurement à la publication de la loi n° du relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre conservent le bénéfice de leur agrément.*

*« Les dispositions du présent article sont applicables dans la collectivité départementale de Mayotte, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna. »*

*Article 8 ter (nouveau)*

*L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :*

*1° Le cinquième alinéa est complété par les mots :  
", ainsi que des constructions d'immeubles collectifs à usage d'habitation si elles s'accompagnent d'une réduction équivalente, dans un délai n'excédant pas un an, de la capacité d'accueil d'habitants dans des constructions existantes situées dans la même zone." ;*

*2° Le 5° est supprimé.*

Article 9

Article 9

**Conforme.**

Article 9 bis (nouveau)

Article 9 bis

I. - La loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés est ainsi modifiée :

I. (*Sans modification*)



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

1° L'avant-dernier alinéa de l'article 3 est complété par les mots et une phrase ainsi rédigés : « et aux lieux d'emballage et de remplissage dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité. Ils peuvent procéder à des contrôles, dans les entreprises, des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de matières dangereuses. » ;

2° Dans le premier alinéa de l'article 4, la somme : « 40.000 francs » est remplacée par la somme : « 30.000 € », et les mots : « ou de l'une de ces deux peines seulement » sont supprimés ;

3° Après le 3° de l'article 4, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

« 4° Fait transporter par voie terrestre des marchandises dangereuses sans l'avoir signalé, soit dans le document de transport, soit sur les emballages, récipients ou contenants, lorsque ceci est requis ;

« 5° Transporté par voie terrestre des marchandises dangereuses sans aucune signalisation extérieure, lorsque celle-ci est requise.

« Sera puni des mêmes peines tout responsable d'entreprise qui n'aura pas désigné de conseiller à la sécurité dans une entreprise soumise à cette obligation. »

II. - Les habilitations des agents de contrôle des transports terrestres dits « contrôleurs des transports terrestres » à constater les infractions prévues par :

– l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (n° 52-401 du 14 avril 1952),

– l'article 3 de la loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 précitée,

– l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises,

– l'article 23-2 de la loi n° 95-96 du 1er février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial,

**Texte adopté par le Sénat**

II. (*Alinéa sans modification*)

(*Alinéa sans modification*)

**Alinéa supprimé**

(*Alinéa sans modification*)

(*Alinéa sans modification*)



**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

**Texte adopté par le Sénat**

*V (nouveau). – A. – Après l'avant-dernier alinéa (9°) de l'article L. 130-4 du code de la route, il est inséré un 10° ainsi rédigé :*

*« 10° Les agents des exploitants d'aérodromes, assermentés et agréés par le préfet, pour les seules contraventions aux règles de stationnement dans l'emprise de l'aérodrome. »*

*B. – Le deuxième alinéa (1°) de l'article 776 du code de procédure pénale est complété par les mots : « , ainsi que de demandes d'agrément destinées à permettre la constatation par procès-verbal d'infractions à la loi pénale ».*

**TITRE II**

**ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ÉVÉNEMENT DE MER, ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT TERRESTRE**

Article 10 à 15

**TITRE II**

**ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ÉVÉNEMENT DE MER, ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT TERRESTRE**

Article 10 à 15

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

*Article 15 bis (nouveau)*

*Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite et, le cas échéant, du contrôle des véhicules impliqués dans l'événement de mer, l'accident ou l'incident de transport terrestre, ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.*

Articles 16 à 20

Articles 16 à 20

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

Article 21 (nouveau)

Article 21

Après l'article L. 412-1 du code de la route, il est inséré un article L. 412-2 ainsi rédigé :

*(Alinéa sans modification)*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale**

« Art. L. 412-2 .- Le fait de ne pas respecter, dans les tunnels, la distance de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de cinquante mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, est passible d'une amende de 9000 €

« Toute personne coupable de l'infraction définie au présent article encourt également la peine complémentaire de suspension pour une durée de un an au plus du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

« L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L.325-1 à L.325-3.

« L'infraction prévue au présent article donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre initial de points du permis de conduire.

« En cas de récidive dans l'année, l'infraction est punie de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 30 000 € »

Article 22 ( nouveau)

**Texte adopté par le Sénat**

« Art. L. 412-2. – *Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, déjà condamné définitivement pour un non-respect des distances de sécurité dans un tunnel, figurant parmi les ouvrages routiers visés par l'article L. 118-1 du code de la voirie routière, commet la même infraction dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive.*

« *Tout conducteur coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de 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.*

**Alinéa supprimé**

« *Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.* »

**Alinéa supprimé**

Article 22

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

Article 23 (nouveau)

*L'article L. 721-6 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :*

« Art. L. 721-6 - *Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs en relation avec l'accident ou l'incident et des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.* »

Article 24 (nouveau)

*Au début de la première phrase du premier alinéa de l'article L. 721-1 du code de l'aviation civile, après les mots : "Les enquêteurs techniques" sont insérés les mots : ", les personnes chargées de les assister".*

**TEXTE ÉLABORÉ PAR  
LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE**

**Projet de loi relatif 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.**

**TITRE I<sup>er</sup>**

**SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES  
ET DES SYSTÈMES DE TRANSPORT**

.....

**Article 2**

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

*« CHAPITRE VIII*

*« Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes*

*« Art. L. 118-1. – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait émis un avis sur un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de cet ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de l'affecter.*

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions, ainsi que les ouvrages pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être mis en place à proximité et définis dans un dossier joint à la demande de l'autorisation visée à l'article L. 118-2.

« *Art. L. 118-2.* – La mise en service des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1 et appartenant aux catégories fixées par le décret prévu au dernier alinéa de ce même article est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique de sécurité par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service, dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, le représentant de l'Etat peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

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

« *Art. L. 118-3.* – Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.

« Ces décrets devront prendre en compte la spécificité des collectivités territoriales lorsque celles-ci sont maîtres d'ouvrage.

« *Art. L. 118-4.* – Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales.

« Sur ces ouvrages, lorsque les engagements internationaux le permettent, les infractions au code de la route ou au règlement de circulation spécifique à l'ouvrage commises sur la partie française peuvent être relevées par un officier ou un agent de police judiciaire à la sortie de l'ouvrage en territoire étranger.

« S'il s'agit d'une contravention relevant de la procédure de l'amende forfaitaire, le contrevenant peut s'acquitter du montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire minorée entre les mains de l'agent verbalisateur, conformément aux dispositions des articles 529-1 et 529-8 du code de procédure pénale, et les dispositions de l'article L. 121-4 du code de la route sont applicables. »

### **Article 2 bis**

Il est créé un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Le président est nommé par décret sur proposition du conseil d'administration, parmi les membres de celui-ci.

Le conseil d'administration est composé pour moitié de représentants de l'Etat, et pour moitié de représentants des collectivités territoriales et de personnalités qualifiées du secteur des transports et de l'environnement.

Les ressources de l'établissement public sont constituées par les dividendes de ses participations dans les sociétés concourant à l'offre de transport dans les Alpes, complétées, le cas échéant, par des subventions et recettes diverses.

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

### Article 3

Après l'article 13 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, sont insérés deux articles 13-1 et 13-2 ainsi rédigés :

« *Art. 13-1.* – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Leur mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Elle vaut approbation du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification.

« Pour ces systèmes déjà en service, l'autorité de l'Etat compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner son interruption.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Celui-ci précise notamment les systèmes dont l'autorisation de réalisation, de modification substantielle ou de mise en exploitation commerciale est délivrée après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales.

« Les dispositions du présent article sont applicables aux systèmes de transports guidés ou ferroviaires destinés au transport de personnels.

« *Art. 13-2.* – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par



un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces systèmes est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces systèmes, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque système, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les catégories de systèmes auxquels s'appliquent ses dispositions. »

.....

## **Article 5**

I. – L'article L. 445-1 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Les travaux de construction ou de modification substantielle des remontées mécaniques visées à l'article 43 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 précitée sont soumis à autorisation, d'une part, avant l'exécution des travaux et, d'autre part, avant la mise en exploitation. » ;

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

« Lorsque les travaux portent sur une remontée mécanique empruntant un tunnel, il doit être joint à la demande d'autorisation un dossier descriptif accompagné de l'avis sur la sécurité émis par un expert

ou un organisme qualifié, agréé. Cet avis présente notamment les conditions d'exploitation de la remontée mécanique au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter l'ouvrage.»

II. – L'article L. 445-4 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce décret précise en outre les remontées mécaniques pour lesquelles l'avis conforme du représentant de l'Etat dans le département, préalable à ces autorisations, ne peut être délivré qu'après consultation d'une commission administrative, assurant notamment la représentation des collectivités territoriales.»

## **Article 6**

Le titre V du livre I<sup>er</sup> du code des ports maritimes est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

### *« CHAPITRE V*

#### *« Sécurité des ouvrages maritimes portuaires*

« *Art. L. 155-1.* – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« La mise en service de ces ouvrages portuaires est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation. Cette

autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

## **Article 7**

Il est rétabli, dans la section 1 du chapitre II du titre III du livre Ier du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, un article 30 ainsi rédigé :

« *Art. 30.* – Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure de navigation intérieure dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'Etat ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'Etat, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de ces ouvrages au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter.

« Le commencement des travaux est subordonné à la notification de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date de son dépôt.

« La mise en service de ces ouvrages de navigation intérieure est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'Etat, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

« Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation, établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

« Pour les ouvrages en service dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, l'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture au public de l'ouvrage.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions. »

.....

### **Article 8 bis**

I. – Il est créé, au chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de l'aviation civile, un article L. 211-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 211-1.* – Les travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers et des populations riveraines font l'objet, avant tout commencement, d'un dossier descriptif accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport présente notamment les conditions d'exploitation des ouvrages et infrastructures concernés au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de les affecter et examine, le cas échéant, la compatibilité des constructions existantes ou en projet aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines.

« Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquels s'appliquent ses dispositions. »

II . – Dans le chapitre III du titre Ier du livre II du code de l'aviation civile, après l'article L. 213-3, il est inséré un article L. 213-4 ainsi rédigé :

« *Art. L. 213-4.* – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, l'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits utilisés à bord des aéronefs, être agréé par l'autorité administrative compétente en qualité d'« établissement connu ». L'entreprise ou l'établissement agréé en qualité d'« établissement connu » doit mettre en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserver leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

« L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent article ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les agents visés à l'article L. 282-11 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'« établissement connu ».

« Les dispositions du présent article sont applicables dans la collectivité départementale de Mayotte, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. »

III . – L'article L. 321-7 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

« *Art. L. 321-7.* – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien doit mettre en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux préalablement à leur embarquement dans les aéronefs.

« Le transporteur aérien :

« - soit effectue des visites de sûreté mentionnées à l'article L. 282-8 du fret et des colis postaux qui lui sont remis,

« - soit s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un « agent habilité ».

« Le fret ou les colis postaux qui ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques doivent être remis à l'« agent habilité » exclusivement par un « chargeur connu ».

« Peut être agréé en qualité d'« agent habilité » par l'autorité administrative compétente l'entreprise ou l'organisme qui intervient dans l'organisation du transport de fret ou de colis postaux et qui met en place des contrôles et des procédures appropriées.

« Peut être agréé en qualité de « chargeur connu » par l'autorité administrative compétente l'entreprise ou l'organisme qui met en œuvre directement ou sous son contrôle des mesures appropriées pendant le conditionnement du fret et des colis postaux expédiés à sa demande et qui préserve l'intégrité de ces marchandises jusqu'à leur remise à un « agent habilité ».

« En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent code.

« Les agréments visés aux alinéas ci-dessus peuvent être refusés ou retirés lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par le présent article ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. Ils peuvent faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de police, sous le contrôle des officiers de police judiciaire, ainsi que les agents des douanes vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité d'« agent habilité ». A cet effet, ils ont accès, à tout moment, aux locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de

l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

« Les agents visés à l'article L. 282-11 ainsi que des organismes techniques habilités à cet effet vérifient que les entreprises ou organismes respectent les conditions de délivrance de l'agrément en qualité de « chargeur connu ».

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au présent article. Il peut prévoir que le fret ou les colis postaux visés au présent article, ainsi que les correspondances et le transport de la presse, sont soumis à des règles particulières ou sont exemptés de procédure de sûreté.

« Il détermine également les prescriptions que les « agents habilités » doivent respecter en matière de réception et de contrôle pour éviter des dépôts et des expéditions anonymes.

« Les entreprises ou organismes titulaires d'un agrément au titre des dispositions de l'article L. 321-7 en vigueur antérieurement à la publication de la loi n°                    du                    relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport et 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 conservent le bénéfice de leur agrément.

« Les dispositions du présent article sont applicables dans la collectivité départementale de Mayotte, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna. »

### **Article 8 *ter***

L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° A la fin du 2°, les mots : « lorsqu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement » sont remplacés par les mots : « lorsqu'elles n'entraînent pas d'accroissement » ;

2° Au 5°, le mot : « significative » est supprimé.

.....

### **Article 9 bis**

I. – La loi n° 75-1335 du 31 décembre 1975 relative à la constatation et à la répression des infractions en matière de transports publics et privés est ainsi modifiée :

1° L'avant-dernier alinéa de l'article 3 est complété par les mots et une phrase ainsi rédigés : « et aux lieux d'emballage et de remplissage dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité. Ils peuvent procéder à des contrôles, dans les entreprises, des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de matières dangereuses. » ;

2° Dans le premier alinéa de l'article 4, la somme : « 40.000 francs » est remplacée par la somme : « 30.000 € », et les mots : « ou de l'une de ces deux peines seulement » sont supprimés ;

3° Après le 3° de l'article 4, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :

« 4° Fait transporter par voie terrestre des marchandises dangereuses sans l'avoir signalé, soit dans le document de transport, soit sur les emballages, récipients ou contenants, lorsque ceci est requis ;

« 5° Transporté par voie terrestre des marchandises dangereuses sans aucune signalisation extérieure, lorsque celle-ci est requise.

« Sera puni des mêmes peines tout responsable d'entreprise qui n'aura pas désigné de conseiller à la sécurité dans une entreprise soumise à cette obligation. »

II. – Les habilitations des agents de contrôle des transports terrestres dits « contrôleurs des transports terrestres » à constater les infractions prévues par :

– l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (n° 52-401 du 14 avril 1952),



– l'article 4 de la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises,

– l'article 23-2 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,

sont dévolues aux autres fonctionnaires ou agents de l'Etat qui sont chargés du contrôle des transports terrestres et sont placés sous l'autorité du ministre chargé des transports.

III. – L'article L. 130-6 du code de la route est ainsi rédigé :

« *Art. L. 130-6* – Les infractions prévues par les articles L. 224-5, L. 317-1 et L. 413-1 peuvent être constatées par les fonctionnaires ou agents de l'Etat 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.

« Ces fonctionnaires ont accès à l'appareil de contrôle, dit « chronotachygraphe » et à toutes ses composantes afin d'en vérifier l'intégrité, sur les véhicules soumis à l'obligation d'en être équipés. »

IV .– A. – Au 6° de l'article L. 130-4 du code de la route, les mots : « contrôleurs des transports terrestres » sont remplacés par les mots : « fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ».

B. – Dans la première phrase du premier alinéa de l'article L. 324-12 du code du travail, les mots : « les contrôleurs et les adjoints de contrôle des transports terrestres » sont remplacés par les mots : « les fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ».

V. – A. – Après l'avant-dernier alinéa (9°) de l'article L. 130-4 du code de la route, il est inséré un 10° ainsi rédigé :

« 10° Les agents des exploitants d'aérodromes, assermentés et agréés par le préfet, pour les seules contraventions aux règles de stationnement dans l'emprise de l'aérodrome. »

B. – Le deuxième alinéa (1°) de l'article 776 du code de procédure pénale est complété par les mots : « , ainsi que de demandes d'agrément destinées à permettre la constatation par procès-verbal d'infractions à la loi pénale ».

## TITRE I<sup>ER</sup> BIS

### **SECURITÉ AUTOUR DES SITES DE STOCKAGE SOUTERRAIN DE GAZ NATUREL, D'HYDROCARBURES ET DE PRODUITS CHIMIQUES**

#### **Article 9 ter**

I. - Après l'article 8 de l'ordonnance n° 58-1132 du 25 novembre 1958 relative au stockage souterrain de gaz, il est inséré un article 8 bis ainsi rédigé :

« *Art. 8 bis . - I. - Des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées autour des ouvrages nécessaires à l'exploitation d'un stockage souterrain dans les conditions prévues aux I, II et III de l'article L. 515-8, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 515-9 et aux articles L. 515-10 et L. 515-11 du code de l'environnement. Les servitudes et leurs périmètres sont arrêtés par l'autorité administrative.*

« II. - L'acte de vente de biens fonciers et immobiliers doit, le cas échéant, mentionner explicitement les servitudes instituées en application de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme et du I. »

II. - Après l'article 8 de l'ordonnance n° 58-1332 du 23 décembre 1958 relative au stockage souterrain d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés, il est inséré un article 8 bis ainsi rédigé :

« *Art. 8 bis . - I. - Des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées autour des ouvrages nécessaires à l'exploitation d'un stockage souterrain dans les conditions prévues aux I, II et III de l'article L. 515-8, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 515-9 et aux articles L. 515- 10 et L. 515- 11 du code de l'environnement. Les servitudes et leurs périmètres sont arrêtés par l'autorité administrative.*

« II. - L'acte de vente de biens fonciers et immobiliers doit, le cas échéant, mentionner explicitement les servitudes instituées en application de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme et du I. »

III. - Après l'article 4 de la loi n° 70-1324 du 31 décembre 1970 relative au stockage souterrain de produits chimiques de base à destination industrielle, il est inséré un article 4 bis ainsi rédigé :

« *Art 4 bis* . I. - Des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées autour des ouvrages nécessaires à l'exploitation d'un stockage souterrain dans les conditions prévues aux I, II et III de l'article L. 515-8, aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article L. 515-9 et aux articles L. 515- 10 et L. 515- 11 du code de l'environnement. Les servitudes et leurs périmètres sont arrêtés par l'autorité administrative.

« II. - L'acte de vente de biens fonciers et immobiliers doit, le cas échéant, mentionner explicitement les servitudes instituées en application de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme et du I. »

IV. - L'article L. 421-8 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « ou de stockage souterrain de gaz, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés ou de produits chimiques de base à destination industrielle. »

b) Le second alinéa est complété par les mots : « ainsi qu'aux stockages souterrains visés à l'alinéa précédent bénéficiant de l'application de l'article 8 *bis* de l'ordonnance n° 58-1132 du 25 novembre 1958 relative au stockage souterrain de gaz, de l'article 8 *bis* de l'ordonnance n° 58- 1332 du 23 décembre 1958 relative au stockage souterrain d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de l'article 4 *bis* de la loi n° 70-1324 du 31 décembre 1970 relative au stockage souterrain de produits chimiques de base à destination industrielle ».

c) L'article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le permis de construire mentionne explicitement le cas échéant les servitudes instituées en application du présent article et de l'article 8 *bis* de l'ordonnance n° 58- 1132 du 25 novembre 1958 précitée, de l'article 8 *bis* de l'ordonnance n° 58-1332 du 23 décembre

1958 précitée et de l'article 4 *bis* de la loi n° 70-1324 du 31 décembre 1970 précitée. »

## TITRE II

### **ENQUÊTES TECHNIQUES APRÈS ÉVÉNEMENT DE MER, ACCIDENT OU INCIDENT DE TRANSPORT TERRESTRE OU AERIEN**

---

#### **Article 15 *bis***

Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite et, le cas échéant, du contrôle des véhicules impliqués dans l'événement de mer, l'accident ou l'incident de transport terrestre, ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

---

#### **Article 21**

Après l'article L. 412-1 du code de la route, il est inséré un article L. 412-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 412-2.* – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, dans un tunnel, ne respecte pas la distance de sécurité suffisante entre deux véhicules ou la distance de cinquante mètres pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, et qui commet la même infraction dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle cette condamnation est devenue définitive.

« Tout conducteur coupable de ce délit encourt également la peine complémentaire de 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.

« L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L.325-1 à L.325-3.

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

.....

### **Article 23**

L'article L. 721-6 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

« *Art. L. 721-6.* – Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef ou des aéronefs en relation avec l'accident ou l'incident et des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes. »

### **Article 24**

Le dernier alinéa de l'article L.711-3 du code de l'aviation civile est complété par la phrase suivante :

« Ce décret définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national, lorsque leur participation est nécessaire au bon déroulement de l'enquête. »