

N° 639

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 juin 2014

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi, MODIFIÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies,

Par M. Christian FAVIER,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Pierre Sueur, *président* ; MM. Jean-Pierre Michel, Patrice Gélard, Mme Catherine Tasca, M. Bernard Saugey, Mme Esther Benbassa, MM. François Pillet, Yves Détraigne, Mme Éliane Assassi, M. Nicolas Alfonsi, Mlle Sophie Joissains, *vice-présidents* ; Mme Nicole Bonnefoy, MM. Christian Cointat, Christophe-André Frassa, Mme Virginie Klès, *secrétaires* ; MM. Alain Anziani, Philippe Bas, Christophe Béchu, François-Noël Buffet, Vincent Capo-Canellas, Luc Carvounas, Gérard Collomb, Pierre-Yves Collombat, Jean-Patrick Courtois, Mme Cécile Cukierman, MM. Michel Delebarre, Félix Desplan, Christian Favier, René Garrec, Mme Jacqueline Gourault, MM. François Grosdidier, Jean-Jacques Hiest, Philippe Kaltenbach, Mme Isabelle Lajoux, MM. Jean-René Lecerf, Jean-Yves Leconte, Antoine Lefèvre, Roger Madec, Jean Louis Masson, Jacques Mézard, Thani Mohamed Soilihi, Hugues Portelli, André Reichardt, Alain Richard, Simon Sutour, Mme Catherine Troendlé, MM. René Vandierendonck, Jean-Pierre Vial, François Zocchetto.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : Première lecture : **745** (2010-2011), **71, 72** et T.A. **47** (2011-2012)

Deuxième lecture : **559** et **640** (2013-2014)

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : Première lecture : **60, 4181, 1929** et T.A. **341**

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS.....	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
EXAMEN EN COMMISSION.....	11
TABLEAU COMPARATIF	13

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS

La commission des lois, réunie le mercredi 18 juin 2014, sous la présidence de **M. Jean-Pierre Sueur**, président, a examiné, en deuxième lecture, le **rapport** de **M. Christian Favier** sur la proposition de loi n° 559 (2013-2014) visant à répartir les **responsabilités** et les **charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies**, adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale le 23 mai 2014.

Après avoir rappelé la jurisprudence constante et ancienne du conseil d'État en la matière qui est défavorable aux collectivités territoriales des plus modestes, le rapporteur a rappelé l'importance que représente cette proposition de loi pour les élus concernés en ce qu'elle propose une répartition plus équilibrée des charges et des responsabilités relatives aux ouvrages d'art de rétablissement d'une voie interrompue par une infrastructure de transport.

Le rapporteur a estimé qu'un vote conforme de la présente proposition de loi permettrait une mise en œuvre rapide de ces nouvelles dispositions qui tendront à résoudre des situations difficiles.

La commission a adopté sans modification la présente proposition de loi.

Madame, Monsieur,

Notre Haute Assemblée est appelée à examiner, en deuxième lecture, la proposition de loi n° 559 (2013-2014) visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies, adoptée par l'Assemblée nationale le 23 mai 2014.

Cette proposition de loi de notre collègue, Mme Evelyne Didier, déposée à la suite d'un groupe de travail mis en place par le ministère chargé des transports entre 2009 et 2010, a été adoptée, en première lecture, le 17 janvier 2012 à l'unanimité. Notre collègue, M. Francis Grignon, a également déposé une proposition de loi sur la même problématique¹.

L'émergence de la question de la répartition des charges de gestion d'un ouvrage de rétablissement d'une voie de communication, coupée à l'occasion de la réalisation d'une infrastructure de transports, est liée, d'une part, au transfert de la gestion des routes nationales aux collectivités territoriales et, d'autre part, à l'évolution des statuts de la SNCF ou de Voies Navigables de France (VNF) dont le fonctionnement s'apparente de plus en plus à celui de sociétés privées. Les principes régissant cette question ont été définis par une jurisprudence ancienne et constante du Conseil d'État, selon laquelle les ouvrages d'art de rétablissement de voies interrompues par la construction d'une infrastructure de transport nouvelle sont incorporés à l'infrastructure dont ils relient les deux parties.

Pourtant, de nombreuses collectivités territoriales ignorent les obligations qui leur incombent. En outre, face aux contraintes que la gestion d'un ouvrage d'art de rétablissement des voies fait peser sur leur budget, elles peuvent être amenées à réduire, voire à interdire, l'utilisation de leur voirie afin de préserver la sécurité de ses utilisateurs.

Rappelons également que les projets de réalisation d'une infrastructure de transports, coupant une voirie déjà existante, comme ceux visant à effectuer des travaux de rétablissement, sont, la plupart du temps, imposés par l'État à la collectivité territoriale qui ne dispose d'aucun pouvoir de décision en la matière.

¹ Proposition de loi n° 521 (2010-2011) visant à répartir plus équitablement les charges financières qu'implique l'entretien des ouvrages d'art rétablissant les voies de communication coupées par des infrastructures de transport nouvelles, déposée sur le Bureau du Sénat le 16 mai 2011.

Afin de répartir plus équitablement les charges financières qu'implique l'entretien des ouvrages d'art rétablissant les voies de communication coupées par des infrastructures de transport nouvelles, la présente proposition de loi pose un principe général de répartition des responsabilités et des charges entre les collectivités territoriales et les gestionnaires des infrastructures de transport nouvelles. Les charges et responsabilités seraient réparties entre :

- les collectivités territoriales à qui incomberaient la prise en charge et la gestion des trottoirs, du revêtement routier et des joints qui en assurent la continuité ;

- les gestionnaires de l'infrastructure de transport nouvelle pour la prise en charge de la surveillance, de l'entretien et de la reconstruction de la structure de l'ouvrage et de l'étanchéité de l'ensemble de ce dernier.

La prise en compte des particularités de chaque ouvrage d'art concerné et de la spécificité des situations locales relèveraient d'une **convention** conclue entre les deux parties. Une négociation devrait permettre la prise en compte, par les gestionnaires des ouvrages d'art de rétablissement des voies, de la situation objective des collectivités.

En revanche, le présent texte ne remet pas en cause le principe des conventions déjà signées qui continueraient de s'appliquer. En cas de dénonciation, elles seraient renégociées selon le principe général énoncé précédemment. Pour les situations de litige entre une collectivité territoriale et le gestionnaire d'une infrastructure de transport nouvelle et en l'absence de convention, il reviendrait aux deux parties de contracter une convention dans un délai de trois ans. Par ailleurs, la charge financière liée aux frais d'entretien et de réparation de la chaussée et des superstructures routières, à la suite de la réalisation d'un ouvrage dénivelé de rétablissement des voies, pourrait donner lieu à une compensation au bénéfice de la collectivité.

A l'initiative de son rapporteur, votre commission, puis le Sénat, a procédé à des améliorations rédactionnelles et à une réorganisation des dispositions de la proposition de loi, afin de conforter le cadre protecteur ainsi proposé pour les collectivités territoriales. Elle avait également salué le principe de la convention qui lui apparaissait comme un outil adapté permettant de gérer la diversité des situations.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, sur proposition de son rapporteur, M. Pascal Carvalho, a adopté seize amendements rédactionnels ou de précision, renforçant et clarifiant le nouveau principe de répartition des charges entre la collectivité territoriale et le gestionnaire des infrastructures de transport nouvelles.

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté huit amendements déposés par le Gouvernement, qui visent à :

- adapter à la diversité des situations le principe de la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage. La répartition des charges devrait tenir compte de plusieurs facteurs : possible volonté du gestionnaire de la voie affectée de supporter seul les charges de surveillance, d'entretien et de réparation, pour des motifs de sécurité de son infrastructure ; capacité contributive du gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle ; capacité contributive de la collectivité dont la voie est affectée, etc. ;

- prévoir que la médiation du préfet devrait être précédée, en cas de désaccord entre les deux parties sur la conclusion d'une convention de répartition des charges, d'un avis préalable de la chambre régionale des comptes ;

- préciser le principe selon lequel, pour les conventions déjà existantes et en cas d'accord des parties sur le principe de la conclusion d'une nouvelle convention, que cet accord respecterait les nouveaux principes de la répartition des charges ;

- permettre aux collectivités territoriales ayant engagé une action contentieuse avant le 1er juin 2014 de trouver, via la conclusion d'une convention, une solution négociée avec l'État ou l'un de ses établissements publics ;

- établir un recensement des ouvrages afin de connaître le nombre exact, la répartition et l'état général des ouvrages. Une programmation de l'élaboration des conventions permettrait de traiter en priorité les situations nécessitant rapidement l'établissement d'une convention nouvelle.

Votre commission approuve l'ensemble des modifications adoptées par l'Assemblée nationale. Les dispositions ainsi amendées tendent à renforcer et à conforter le nouveau principe de répartition des charges liées aux ouvrages d'art de rétablissement des voies. Elles précisent et sécurisent aussi le dispositif proposé d'une convention, en veillant à une mise en œuvre pragmatique pour les collectivités territoriales.

Attaché à une entrée en vigueur rapide de la présente proposition de loi afin de permettre aux acteurs concernés de se saisir pleinement de ces nouvelles dispositions, votre commission a adopté la présente proposition de loi dans la rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale.

* *

*

Votre commission a adopté la proposition de loi sans modification.

EXAMEN EN COMMISSION

(Mercredi 18 juin 2014)

M. Christian Favier, rapporteur. – Notre commission examine, en deuxième lecture, la proposition de loi de notre collègue Mme Evelyne Didier, que le Sénat avait votée à l’unanimité le 17 janvier 2012, et que l’Assemblée nationale a adoptée le 23 mai dernier. Ce texte statue sur la répartition des charges de gestion d’un ouvrage de rétablissement d’une voie de communication coupée à l’occasion de la réalisation d’une infrastructure de transports.

Les principes applicables en la matière ont été définis par une jurisprudence ancienne et constante du Conseil d’État, selon laquelle les ouvrages d’art de rétablissement de voies interrompues par la construction d’une infrastructure de transport nouvelle sont incorporés à l’infrastructure dont ils relient les deux parties. Il incombe ainsi aux collectivités territoriales d’assurer l’entretien de ces ouvrages. Nombre d’entre elles ignorent pourtant cette obligation. Face aux contraintes que la gestion d’un tel ouvrage fait peser sur leur budget, elles en viennent parfois à réduire, voire à interdire, l’utilisation de leur voirie afin de préserver la sécurité de ses utilisateurs.

Les projets de réalisation d’une infrastructure de transports coupant une voie existante, comme ceux de travaux de rétablissement, sont en outre, la plupart du temps, imposés par l’État à la collectivité territoriale qui ne dispose en la matière d’aucun pouvoir de décision. Pour répondre à cette injustice et aux difficultés rencontrées par nos collectivités, cette proposition de loi pose un nouveau principe général de répartition des responsabilités et des charges entre les collectivités territoriales et les gestionnaires des infrastructures de transport nouvelles : les premières assureraient la remise en état et la gestion des trottoirs, du revêtement routier et des joints qui en assurent la continuité, les seconds prendraient en charge la surveillance, l’entretien et la restauration de la structure de l’ouvrage et de son étanchéité.

La prise en compte des particularités de chaque ouvrage d’art relèverait d’une convention entre les deux parties, sans préjudice de celles déjà signées ; en cas de dénonciation, les conventions antérieures seraient renégociées selon ce nouveau principe général. Pour les situations de litige et en l’absence de convention, les deux parties en contracteraient une dans un délai de trois ans.

Nous avons procédé en première lecture, sur ma proposition, à des améliorations rédactionnelles et à une réorganisation des dispositions de la proposition de loi afin de conforter le cadre protecteur proposé pour les collectivités territoriales.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a adopté seize amendements rédactionnels ou de précision renforçant et clarifiant ce nouveau principe de répartition des charges. Les députés ont en outre adopté huit amendements du gouvernement en séance publique. L'un d'entre eux prévoit que la répartition des charges tiendra compte de plusieurs facteurs : volonté du gestionnaire de la voie affectée de supporter seul, pour des motifs de sécurité de son infrastructure, les charges de sa surveillance, de son entretien et de sa réparation ; capacité contributive du gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle ; capacité contributive de la collectivité dont la voie est affectée, etc... La médiation du préfet serait précédée, en cas de désaccord entre les deux parties lors de la conclusion d'une convention de répartition des charges, d'un avis préalable de la chambre régionale des comptes. Par ailleurs, les collectivités territoriales ayant engagé une action contentieuse avant le 1^{er} juin 2014 trouveront, par la conclusion d'une convention, une solution négociée avec l'État ou l'un de ses établissements publics. Il est enfin prévu d'établir un recensement des ouvrages afin d'en connaître la répartition et l'état général.

Je vous propose d'accepter les modifications adoptées par l'Assemblée nationale. L'entrée en vigueur rapide de cette proposition de loi donnerait aux élus locaux la possibilité de se saisir pleinement des nouvelles dispositions et de mettre fin, pour certaines d'entre elles, à plusieurs années de conflits avec les opérateurs de l'État. Ce sujet peut paraître marginal, mais il est important pour les collectivités locales, en particulier pour les petites communes, qui seront attentives à notre vote.

M. René Vandierendonck. – J'avais salué il y a deux ans le dépôt de cette proposition de loi : elle a fait peu de bruit, alors que des dizaines de millions d'euros sont en jeu pour les collectivités locales. Je félicite le rapporteur pour la pugnacité avec laquelle il a défendu ce texte très important.

M. Jean-Pierre Sueur, président. – Je remercie M. Favier. Vous nous proposez donc le principe d'un vote conforme lundi prochain.

La proposition de loi est adoptée dans la rédaction issue des travaux de la commission.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte élaboré par la Commission en vue de l'examen en séance publique
<p>Code général de la propriété des personnes publiques</p> <p>Deuxième partie</p> <p>Gestion</p> <p>Livre I^{er}</p> <p>Biens relevant du domaine public</p> <p>Titre II</p> <p>Utilisation du domaine public</p> <p>Chapitre III</p> <p>Modalités de gestion</p>	<p>Proposition de loi visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>Le chapitre III du titre II du livre I^{er} de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques est complété par une section 5 ainsi rédigée :</p> <p>« Section 5</p> <p>« Rétablissement de voies de communication rendu nécessaire par la réalisation d'un ouvrage d'infrastructures de transport</p> <p>« Art. L. 2123-9. — I. — Le dossier d'enquête</p>	<p>Proposition de loi visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Rétablissement de voies de communication rendu nécessaire par la réalisation d'une infrastructure de transport</p> <p>« Art. L. 2123-9. — I. — Le dossier d'enquête</p>	<p>Proposition de loi visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>(Sans modification)</p>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte élaboré par la Commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	—	—
	<p>préalable à la déclaration d'utilité publique d'un nouvel ouvrage d'infrastructures de transport expose les principes relatifs aux modalités de rétablissement de voies interrompues ainsi qu'aux obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement incombant à chaque partie.</p>	<p>préalable à la déclaration d'utilité publique d'une nouvelle infrastructure de transport expose les principes relatifs aux modalités de rétablissement des voies interrompues ou affectées ainsi qu'aux obligations futures concernant les ouvrages d'art de rétablissement incombant à chaque partie.</p>	
	<p>« Les caractéristiques des ouvrages de rétablissement des voies tiennent compte, dans le respect des règles de l'art, des besoins du trafic supporté par la voie rétablie définis par les gestionnaires de ces voies et des modalités de la gestion ultérieure.</p>	<p>« Les caractéristiques des ouvrages de rétablissement des voies tiennent compte, dans le respect des règles de l'art, des besoins du trafic supporté par la voie affectée, définis par les gestionnaires de ces voies, et des modalités de la gestion ultérieure.</p>	
	<p>« II. — Lorsque, du fait de la réalisation du nouvel ouvrage d'infrastructures de transport, la continuité d'une voie de communication existante est rétablie par un ouvrage dénivelé, la superposition des ouvrages publics qui en résulte fait l'objet d'une convention entre le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie rétablie.</p>	<p>« II. — Lorsque, du fait de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport, la continuité d'une voie de communication existante est assurée par un ouvrage dénivelé, la superposition des ouvrages publics qui en résulte fait l'objet d'une convention entre le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie existante.</p>	
	<p>« La convention répartit les charges de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement selon le principe suivant :</p>	<p>« Cette convention prévoit les modalités de répartition des charges des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'ouvrage, ainsi que les conditions de sa remise en pleine propriété à la collectivité territoriale et d'ouverture à la circulation.</p>	
		<p>« Pour la répartition des contributions respectives</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte élaboré par la Commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	—	—
		<p>des parties à la convention, le principe de référence est la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage d'art.</p>	
		<p>« Toutefois, les parties à la convention adaptent ce principe en fonction de leurs spécificités propres, notamment de leur capacité financière, de leur capacité technique ou encore de l'intérêt retiré par la réalisation de la nouvelle infrastructure de transport.</p>	
	<p>« 1° Au gestionnaire de la nouvelle infrastructure de transport, la responsabilité de la structure de l'ouvrage, y compris l'étanchéité ;</p>	<p>« 1° Supprimé</p>	
	<p>« 2° Au propriétaire de la voie rétablie, la responsabilité de la chaussée et des trottoirs.</p>	<p>« 2° Supprimé</p>	
	<p>« Elle décrit les conditions prévisionnelles de cet entretien et contient une évaluation des dépenses prévisibles correspondantes. Enfin, elle fixe les modalités de remise de l'ouvrage et de l'ouverture de la voie à la circulation.</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	
	<p>« III. — Ces dispositions s'appliquent aux ouvrages d'infrastructures de transports nouvelles dont l'enquête publique est ouverte postérieurement au premier jour du sixième mois suivant la promulgation de la loi n° du visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies.</p>	<p>« III. — Les I et II s'appliquent aux infrastructures de transport nouvelles dont l'enquête publique est ouverte postérieurement au premier jour du sixième mois suivant la promulgation de la loi n° du visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies.</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte élaboré par la Commission en vue de l'examen en séance publique
<hr/>	<p data-bbox="448 405 794 539">« IV. — Un décret précise les modalités d'application du présent article.</p> <p data-bbox="448 562 794 808">« Art. L. 2123-10. — En cas d'échec de la négociation relative à la signature de la convention prévue au II de l'article L. 2123-9, la partie la plus diligente peut saisir le juge compétent.</p> <p data-bbox="448 1234 794 1749">« Art. L. 2123-11. — I. — Les dispositions des conventions conclues antérieurement à la promulgation de la loi n° du visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies prévoyant les modalités de gestion d'un ouvrage de rétablissement de voies continuent à s'appliquer, sauf en cas de dénonciation de la convention par l'une des parties.</p>	<p data-bbox="794 405 1137 450">« IV. — Supprimé</p> <p data-bbox="794 562 1137 987">« Art. L. 2123-10. — En cas d'échec de la négociation relative à la signature de la convention prévue au II de l'article L. 2123-9, la partie la plus diligente peut demander la médiation du représentant de l'État dans le département, qui consulte l'ensemble des parties et saisit pour avis la chambre régionale des comptes dans un délai d'un mois.</p> <p data-bbox="794 1010 1137 1211">« Si cette médiation n'aboutit pas ou en l'absence de recours à une médiation, l'une ou l'autre des parties peut saisir le juge administratif.</p> <p data-bbox="794 1234 1137 1547">« Art. L. 2123-11. — I. — Les dispositions des conventions conclues antérieurement à la promulgation de la loi n° du précitée prévoyant les modalités de gestion d'un ouvrage de rétablissement de voies continuent à s'appliquer.</p> <p data-bbox="794 1771 1137 2065">« I <i>bis</i> (nouveau). — Lorsque la surveillance, l'entretien, la réparation ou le renouvellement d'un ouvrage d'art de rétablissement de voies qui relève ou franchit les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux de l'État et de ses établissements</p>	<hr/>

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte élaboré par la Commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	—	—
	<p>« En cas de dénonciation de la convention, une nouvelle convention est conclue conformément aux principes énoncés à l'article L. 2123-9, dans un délai de trois ans à compter de la saisine du juge.</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	
	<p>« II. — En l'absence de convention et en cas de litige concernant la prise en charge des dépenses ayant pour origine la situation de superposition domaniale résultant du rétablissement de la voie de communication, les deux parties signent une convention dans un délai de trois ans à compter de la saisine du juge, en respectant les principes énoncés au II de l'article L. 2123-9. »</p>	<p>Alinéa supprimé</p>	
		<p>« II. — Le ministre chargé des transports fait procéder, avant le 1^{er} juin 2018, à un recensement des ouvrages d'art de rétablissement des voies qui relèvent ou franchissent les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux de l'État et de ses établissements publics et pour lesquels il n'existe aucune convention en vigueur.</p>	
		<p>« Le ministre chargé des transports identifie ceux des ouvrages dont les caractéristiques, notamment</p>	

Dispositions en vigueur	Texte adopté par le Sénat	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte élaboré par la Commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	— techniques et de sécurité, justifient l'établissement d'une convention nouvelle. Celle-ci est établie conformément au II de l'article L. 2123-9 et à l'article L. 2123-10. « Art. L. 2123-12 (nouveau). — Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de la présente section. »	—
	Article 2 Les charges résultant, pour l'État, de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.	Article 2 Supprimé	Article 2 Suppression maintenue