

N° 203

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 février 1996.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi, MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN DEUXIÈME  
LECTURE, relatif aux transports,*

Par M. Jean-François LE GRAND,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, vice-présidents ; Gérard César, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Minetti, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Georges Berchet, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Gruillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Plucher, Jean Pourchet, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Rever, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Jacques Sourdilhe, André Vallier, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Sénat Première lecture : 383 (1994-1995), 16 et T.A. 5 (1995-1996).

Deuxième lecture : 106, 123 et T.A. 41 (1995-1996).

Troisième lecture : 181 (1995-1996).

Assemblée nationale (10ème législ.) : Première lecture : 2301 rect., 2378 et T.A. 424.

Deuxième lecture : 2452, 2485, et T.A. 452.

---

Transports.

## SOMMAIRE

PAGES

EXPOSÉ GÉNÉRAL.....	3
EXAMEN DES ARTICLES.....	5
• TITRE PREMIER - MESURES RELATIVES A LA FRANCISATION DES NAVIRES.....	5
• CHAPITRE PREMIER - Dispositions relatives à la francisation des navires.....	5
• CHAPITRE II - Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national.....	5
• Article 5.....	5
• CHAPITRE IV - Dispositions relatives aux compétences des agents de l'État en mer.....	6
• CHAPITRE V - Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français.....	6
• CHAPITRE VI - Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoires des Terres australes et antarctiques françaises.....	6
• CHAPITRE VII - Dispositions relatives aux ports maritimes.....	6
• Article 22 bis Sécurité dans le domaine portuaire.....	6
• TITRE II - MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN.....	8
• Article 23.....	8
• Article 23 bis (nouveau) Régime d'utilisation du Fonds de péréquation des transports aériens pour 1995.....	8
• TITRE III - MESURES RELATIVES A SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	11
• TITRE IV - MESURES RELATIVES AU TRANSPORT FLUVIAL.....	11
• Article 28 Liaison Rhin-Rhône - Section de la Saône de Laperrière à Lyon.....	11
TABLEAU COMPARATIF.....	13

Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée nationale a procédé le 25 janvier 1996 à l'examen, en deuxième lecture, du projet de loi relatif aux transports.

L'adoption, par nos collègues députés, d'amendements portant sur trois des articles du projet laisse ces articles en discussion.

Sans recourir à la faculté, que lui offre le deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution, de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire, le Gouvernement a décidé de laisser la navette suivre son cours.

C'est ainsi que le Sénat se trouve saisi de ce texte en troisième lecture. Pour n'être pas fréquente, une telle procédure n'en est pas moins valide.

\*

Les modifications apportées par l'Assemblée nationale portent sur trois dispositions :

- à l'article 22 bis, relatif à la sécurité dans le domaine portuaire, elle a décidé de ne pas autoriser, dans le cadre de la prévention de la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, la police judiciaire et ses auxiliaires ainsi que les agents des douanes à visiter, dans les zones portuaires non librement accessibles au public, les **locaux syndicaux** ;

- introduisant un article 23 bis (nouveau), elle a décidé, au prix d'une modification de l'article 35 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, d'ouvrir aux transporteurs aériens ayant exploité, en 1995, des liaisons aériennes répondant aux caractéristiques définies par la loi d'orientation, le bénéfice d'une

**compensation financière** au titre du Fonds de péréquation des transports aériens (FPTA) :

- enfin, à l'article 28, qui donne à la Compagnie nationale du Rhône (CNR) des bases légales aux compétences qu'elle est conduite à exercer sur le cours de la Saône depuis Lyon jusqu'à Laperrière -localité où commence le tracé du canal du Rhin à la Saône-. l'Assemblée nationale a substitué le terme « **aménagement** » au terme « amélioration » introduit par le Sénat pour préciser la nature des compétences de la CNR.

\*

\*            \*

**Votre Commission des Affaires économiques a procédé à l'examen du projet de loi ainsi modifié au cours de sa réunion du mercredi 7 février 1996. Elle vous propose, à la majorité, d'adopter ce projet sans modification.**

**EXAMEN DES ARTICLES**

TITRE PREMIER

**MESURES RELATIVES A LA FRANCISATION DES NAVIRES**

CHAPITRE PREMIER

**Dispositions relatives à la francisation des navires**

CHAPITRE II

**Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national**

*Article 5*

-----Conforme-----

#### CHAPITRE IV

##### **Dispositions relatives aux compétences des agents de l'État en mer**

#### CHAPITRE V

##### **Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français**

#### CHAPITRE VI

##### **Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoires des Terres australes et antarctiques françaises**

#### CHAPITRE VII

##### **Dispositions relatives aux ports maritimes**

##### *Article 22 bis*

##### **Sécurité dans le domaine portuaire**

L'article 22 bis avait été introduit dans le projet de loi sous la forme d'un article additionnel. Il résultait d'un amendement du Gouvernement, adopté, en deuxième lecture, par le Sénat.

Dans le but de faciliter les contrôles de sécurité dans les ports maritimes, cet article transposait dans le domaine portuaire les dispositions qui étaient définies, à l'article 23, pour les aéroports.

Il s'agissait d'étendre aux ports maritimes la pratique des contrôles par des employés de sociétés privées agréées. Ceux-ci pourraient procéder aux contrôles des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, sous les ordres des officiers de police judiciaire assistés d'agents de police judiciaire.

Comme dans les aéroports, ces agents seraient également habilités à procéder à des visites de personnes au seul moyen de la mise en oeuvre de dispositifs automatiques de contrôle et à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main.

Ces agents privés, désignés par l'établissement public gestionnaire des ports, devraient être agréés par le préfet du département et le procureur de la République.

S'agissant des conditions de nationalité, comme dans le cas des aéroports, ces agents agréés devraient être de nationalité française ou ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne.

Il convient de préciser que les parties à usage exclusif d'habitation demeureraient exclues de ces contrôles.

Lors de son examen par l'Assemblée nationale, cet article a fait l'objet de deux amendements d'inspiration identique, c'est-à-dire tendant à **exclure des contrôles les locaux syndicaux.**

Le premier amendement prévoyait une telle limitation pour les contrôles exercés par les policiers et leurs auxiliaires. Il avait pour auteur notre collègue M. Daniel Colliard, député de Seine-Maritime. Le second amendement, qui organisait une limitation du même ordre pour les contrôles exercés par l'administration des douanes, avait été déposé au cours d'une seconde délibération. Il avait pour auteur la commission et avait reçu l'avis favorable du Gouvernement.

**Votre Commission vous propose d'adopter l'article 22 bis sans modification.**

## TITRE II

### MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN

#### *Article 23*

-----Conforme-----

#### *Article 23 bis (nouveau)*

#### **Régime d'utilisation du Fonds de péréquation des transports aériens pour 1995**

L'article 23 bis a été introduit, en deuxième lecture, par l'Assemblée nationale à l'initiative du Gouvernement. Il établit, **de manière rétroactive**, un régime spécifique d'utilisation des ressources du Fonds de péréquation des transports aériens en complétant l'article 35 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

L'analyse de cette mesure nécessite un bref rappel des caractéristiques de ce Fonds.

#### **• Le Fonds de péréquation des transports aériens**

Proposé par le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, examiné de manière approfondie lors de la discussion parlementaire de ce projet de loi, le Fonds de péréquation des transports aériens a, pour des raisons juridiques, été en définitive institué, conjointement par l'article 35 de cette loi d'orientation et par l'article 46 de la loi de finances pour 1995.



C'est un compte d'affectation spéciale du Trésor géré par un comité de gestion comprenant 14 membres, dont 7 élus et 7 représentants de l'État. Deux Sénateurs sont membres du comité de gestion.

Le fonds a reçu pour mission d'assurer, par des subventions aux entreprises de transport aérien, l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire.

Il est financé par la taxe de péréquation des transports aériens, créée par l'article 22 de la loi de finances précitée. Cette taxe<sup>1</sup> est régulièrement perçue depuis la fin du premier trimestre 1995. A la fin de l'an dernier, les ressources du Fonds étaient estimées à quelque 150 millions de francs.

Les modalités de fonctionnement du Fonds ont été fixées par un décret du 9 mai 1995. Cependant, le droit communautaire exigeant le respect d'un certain nombre de règles pour le versement de subventions aux dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, l'article 2 de ce décret précise que « *les compensations financières attribuées par le Fonds de péréquation des transports aériens le sont dans les conditions prévues par l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408-92 du 23 juillet 1992* ».

**Or, le dispositif communautaire susvisé -introduit à l'initiative de la France de manière dérogatoire aux règles générales- impose, avant tout octroi de subvention, la mise en oeuvre d'une procédure lourde<sup>2</sup>. On estime qu'au total, il faut prévoir un délai de six mois, entre le moment où un organisme habilité -collectivité territoriale ou chambre de commerce- demande la participation du Fonds au ministre chargé de l'aviation civile et le moment où le Fonds peut intervenir.**

Ces règles communautaires expliquent que, sur le fondement de l'actuel article 35 de la loi de février 1994 et du décret du 9 mai 1995, les premières interventions du Fonds ne puissent pas être envisagées avant le 2e trimestre 1996.

A titre d'exemple, sur les 21 liaisons ayant fait, au 25 septembre 1995, l'objet d'une demande de participation du Fonds, on dénombrait six liaisons dont les obligations de service public avaient été publiées (au Journal officiel de la Communauté européenne des 1er et 15 septembre) et 15 liaisons pour lesquelles ce premier stade de procédure n'avait pas été franchi.

---

<sup>1</sup> Cette taxe est due par les compagnies de transport public aérien sur le nombre de passagers embarquant dans les aéroports situés en France continentale. Le montant de cette taxe était fixé à 4 francs par passager en 1995. Dans le cadre de la loi de finances pour 1996, ce montant a été réduit à 3 francs.

<sup>2</sup> Publication au Journal officiel des Communautés européennes des obligations de service public auxquelles est assujettie la desserte aérienne puis, le cas échéant, si aucun transporteur communautaire ne se manifeste pour l'exploiter sans subventions, lancement d'un appel d'offre communautaire.

Une telle situation entraînait d'importants inconvénients dont, à l'occasion de l'examen de la loi de finances pour 1996, votre commission s'était vivement émue.

Son Président avait adressée une lettre à M. Bernard Pons, Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, sur ce sujet. Par ailleurs, votre rapporteur, en sa qualité de rapporteur pour avis du budget du transport aérien, avait exprimé les inquiétudes que lui inspirait une procédure aussi lourde et avancé des propositions pour en corriger les conséquences négatives.

En effet, dès la fin de l'an dernier, l'ouverture à la concurrence des lignes desservant les grandes agglomérations régionales a commencé à engendrer des détournements de trafic sur les vols à destination des petites agglomérations. Les passagers habituels de ces dernières, attirés vers les lignes des grandes métropoles par des tarifs désormais très attractifs, sont tentés de rallier leur destination finale, non plus par vol direct mais en empruntant l'avion jusqu'à la grande métropole voisine, puis un autre moyen de locomotion. Les dessertes aériennes des petites villes se trouvaient ainsi menacées d'asphyxie. Une telle menace se révélait d'autant plus redoutable qu'au 1er janvier 1996, quelques mois avant que les aides du Fonds de péréquation puissent permettre aux compagnies desservant des petites villes de rééquilibrer leurs tarifs, l'ouverture totale du marché aérien domestique à la concurrence franco-française pouvait laisser supposer une aggravation de ces détournements de trafic.

En outre, certaines des compagnies régionales, assurant les dessertes en cause, sont dans une situation financière délicate. Il apparaissait donc pour le moins paradoxal à votre commission que les ressources du Fonds collectées en 1995 fussent, en quelque sorte, gelées pour cause de lourdeur de procédure, alors que leur emploi présentait un caractère d'urgence.

#### ● Le dispositif proposé

Le texte présenté par le Gouvernement et adopté par les Députés à l'article 23 bis du projet de loi tend à répondre à ces préoccupations.

Il permet, de manière dérogatoire au droit commun, l'attribution d'une aide du Fonds de péréquation, au titre de l'année 1995 :

- pour les compagnies ayant assuré, au cours de l'année, des dessertes aériennes répondant à l'intérêt de l'aménagement du territoire ;
- mais ce dans la limite du résultat réel de la liaison concernée ;

- et à condition que les obligations de service public et l'appel d'offres communautaire concernant cette liaison ait été publié avant le 30 avril 1996.

Sous réserve des précisions que le Gouvernement pourra fournir sur la portée de la notion de « résultat réel de la liaison concernée », ces dispositions allant dans le sens souhaité par votre commission lors des débats budgétaires, celle-ci ne peut que vous **proposer de les adopter sans modification.**

### TITRE III

#### MESURES RELATIVES A SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### TITRE IV

#### MESURES RELATIVES AU TRANSPORT FLUVIAL

##### *Article 28*

#### **Liaison Rhin-Rhône - Section de la Saône de Laperrière à Lyon**

L'article 28 résulte d'un amendement adopté par l'Assemblée nationale en première lecture. Il vise à donner une base légale à des responsabilités qu'assume déjà la Compagnie nationale du Rhône (CNR) en ce qui concerne certains travaux sur la section de la Saône séparant Laperrière de Lyon.

Le Sénat, tout en acceptant le principe de cette disposition, avait préféré substituer au terme d'« *aménagement* » celui d'« *amélioration* », dans un souci de conformité avec le cahier des charges de la Compagnie. Il s'agissait moins là d'un raffinement sémantique que du choix d'un terme recueillant l'accord non seulement de la Compagnie nationale du Rhône mais

aussi d'Électricité de France -accord dont témoigne la lettre en date du 8 décembre 1995, adressée à Madame le Secrétaire d'État aux Transports et cosignée du Directeur général d'EDF et du président de la CNR.

Adoptant un amendement présenté par notre collègue M. Jean-Louis Idiart, député de Haute-Garonne, l'Assemblée nationale, à la sagesse de laquelle le Gouvernement s'en était remis, a jugé bon de retenir le terme « aménagement ».

Il reste que cette consécration législative n'implique pas de financement de la part de la SORELIF Saône-Rhin, constituée à parité entre EDF et la CNR. Les travaux d'aménagement de la section de la Saône entre Lyon et Lapérierre resteront, comme actuellement, à la charge financière de l'établissement public Voies Navigables de France (VNF), ce qui exclut que tout financement puisse, sur cette section, être imputé à EDF.

**Votre commission vous propose d'adopter l'article 28 sans modification.**

**TABLEAU COMPARATIF**

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en deuxième lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture	Propositions de la Commission
Projet de loi relatif aux transports	Projet de loi relatif aux transports	Projet de loi relatif aux transports	Projet de loi relatif aux transports
<b>TITRE PREMIER</b> Mesures relatives au transport maritime	<b>TITRE PREMIER</b> Mesures relatives au transport maritime	<b>TITRE PREMIER</b> Mesures relatives au transport maritime	<b>TITRE PREMIER</b> Mesures relatives au transport maritime
<b>CHAPITRE PREMIER</b> Dispositions relatives à la francisation des navires	<b>CHAPITRE PREMIER</b> Dispositions relatives à la francisation des navires	<b>CHAPITRE PREMIER</b> Dispositions relatives à la francisation des navires	<b>CHAPITRE PREMIER</b> Dispositions relatives à la francisation des navires
<b>CHAPITRE II</b> Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national	<b>CHAPITRE II</b> Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national	<b>CHAPITRE II</b> Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national	<b>CHAPITRE II</b> Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national
<b>CHAPITRE III</b> Dispositions relatives à la sécurité en mer	<b>CHAPITRE III</b> Dispositions relatives à la sécurité en mer	<b>CHAPITRE III</b> Dispositions relatives à la sécurité en mer	<b>CHAPITRE III</b> Dispositions relatives à la sécurité en mer
Art. 5.	Art. 5.	Art. 5.	Art. 5.
		Conforme	
<b>CHAPITRE IV</b> Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer	<b>CHAPITRE IV</b> Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer	<b>CHAPITRE IV</b> Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer	<b>CHAPITRE IV</b> Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer

<b>Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture</b>	<b>Texte adopté par le Sénat en deuxième lecture</b>	<b>Texte adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture</b>	<b>Propositions de la Commission</b>
<p style="text-align: center;">—</p> <b>CHAPITRE V</b> Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français	<p style="text-align: center;">—</p> <b>CHAPITRE V</b> Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français	<p style="text-align: center;">—</p> <b>CHAPITRE V</b> Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français	<p style="text-align: center;">—</p> <b>CHAPITRE V</b> Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français
<b>CHAPITRE VI</b> Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres australes et antarctiques françaises	<b>CHAPITRE VI</b> Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres australes et antarctiques françaises	<b>CHAPITRE VI</b> Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres australes et antarctiques françaises	<b>CHAPITRE VI</b> Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres australes et antarctiques françaises
	<b>CHAPITRE VII</b> Dispositions relatives aux ports maritimes [Division et intitulé nouveaux]  Art. 22 bis (nouveau).  Le titre II du livre III du code des ports maritimes est complété par un chapitre IV intitulé : « Dispositions communes » et comportant un article L.323-5 ainsi rédigé :	<b>CHAPITRE VII</b> Dispositions relatives aux ports maritimes  Art. 22 bis.  <i>(Alinéa sans modification)</i>	<b>CHAPITRE VII</b> Dispositions relatives aux ports maritimes  Art. 22 bis.  <i>(Sans modification)</i>

Texte adopté  
par l'Assemblée nationale  
en première lecture

Texte adopté  
par le Sénat  
en deuxième lecture

Texte adopté  
par l'Assemblée nationale  
en deuxième lecture

Propositions  
de la Commission

« Art. L.323-5.- Afin d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation, pénétrant ou se trouvant dans les zones portuaires non librement accessibles au public, délimitées par arrêté préfectoral. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres :

« a) par des policiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ;

« b) et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union Européenne, agréés par le représentant de l'Etat dans le département et par le procureur de la République, que les personnes publiques gestionnaires du port auraient désignés pour cette tâche, sous réserve que l'intervention de ces agents soit limitée, pour la visite des personnes, à la mise en oeuvre de dispositifs automatiques de contrôle à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main.

« Art. L.323-5.- Afin...

...d'habitation  
et des locaux syndicaux,  
pénétrant...

...ordres :

« a) (Alinéa sans  
modification)

« b) (Alinéa sans  
modification)

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale  
en première lecture**

**Texte adopté  
par le Sénat  
en deuxième lecture**

**Texte adopté  
par l'Assemblée nationale  
en deuxième lecture**

**Propositions  
de la Commission**

« Les agréments prévus au b) sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaît incompatible avec l'exercice des fonctions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le représentant de l'Etat dans le département et par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les agents des douanes peuvent, sous les mêmes conditions et dans les zones visées au premier alinéa, procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions et selon les modalités fixées au b) du présent article.

« Les agents de l'Etat précités peuvent se faire communiquer tous documents nécessaires aux visites auxquelles ils procèdent.

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

*(Alinéa sans modification)*

« Les agents...

...d'habitation  
et des locaux syndicaux. Ils  
peuvent...

...article.

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*



Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en deuxième lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture	Propositions de la Commission
<b>TITRE II</b> Mesures relatives au transport aérien	<b>TITRE II</b> Mesures relatives au transport aérien	<b>TITRE II</b> Mesures relatives au transport aérien	<b>TITRE II</b> Mesures relatives au transport aérien
Art. 23.	Art. 23.	Art. 23.	Art. 23
		.....Conforme.....	
		Art. 23 bis (nouveau)	Art. 23 bis
		L'article 35 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire est complété par deux alinéas ainsi rédigés :	<i>(Sans modification)</i>
		« Les transporteurs aériens ayant exploité en 1995 des liaisons aériennes répondant aux caractéristiques définies par la présente loi et notamment par le présent article et par les textes pris pour son application, peuvent bénéficier d'une compensation financière du fonds de péréquation des transports aériens dans la limite du résultat réel de la liaison concernée, le cas échéant en complément des subventions accordées par les collectivités territoriales ou autres personnes publiques intéressées.	

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par le Sénat en deuxième lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture	Propositions de la Commission
		« Les dispositions du précédent alinéa sont applicables aux liaisons pour lesquelles les obligations de service public et l'appel d'offres visés à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ont été publiés avant le 30 avril 1996. »	
<b>TITRE III</b> Mesures relatives à la sécurité routière	<b>TITRE III</b> Mesures relatives à la sécurité routière	<b>TITRE III</b> Mesures relatives à la sécurité routière	<b>TITRE III</b> Mesures relatives à la sécurité routière
<b>TITRE IV</b> Mesures relatives au transport fluvial [Division et intitulé nouveaux]	<b>TITRE IV</b> Mesures relatives au transport fluvial	<b>TITRE IV</b> Mesures relatives au transport fluvial	<b>TITRE IV</b> Mesures relatives au transport fluvial
Art. 28 (nouveau).	Art. 28.	Art. 28.	Art. 28.
Le deuxième alinéa de l'article premier de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété par les mots : « ,de l'aménagement de la Saône de Laperrière à Lyon ».	Le deuxième...	Le deuxième...	<i>(Sans modification)</i>
	...de l'amélioration de la... ...Lyon ».	...de l'aménagement de la... ...Lyon ».	